



Un pari risqué

Andreas Schöchrl rompt avec la tradition au bord du Mattsee et fait entrer le chantier naval dans une nouvelle ère avec le Sunbeam 32.1, un voilier sans compromis.



Sunbeam 32.1

Chantier	Sunbeam Watersports GmbH Mattsee (AUT)
Design	Gerald Kiska (AUT)
Longueur hors-tout	9,98 m
Longueur flottaison	8,86 m
Largeur	2,98 m
Tirant d'eau	1,80 m Option: 1,30 m
Poids	4150 kg
Lest	1250 kg
Surface de voile au vent	56 m ²
Réservoir d'eau douce	80l
Réservoir d'eaux usées	60l
Réservoir de diesel	60l
Motorisation	Volvo Penta D1-20 Option: moteur électrique 8 kW
Prix de base	dès € 169 000.- sans TVA, depuis le chantier

SNG | 6005 Lucerne
Tél. 041 368 08 08 | www.sng.ch

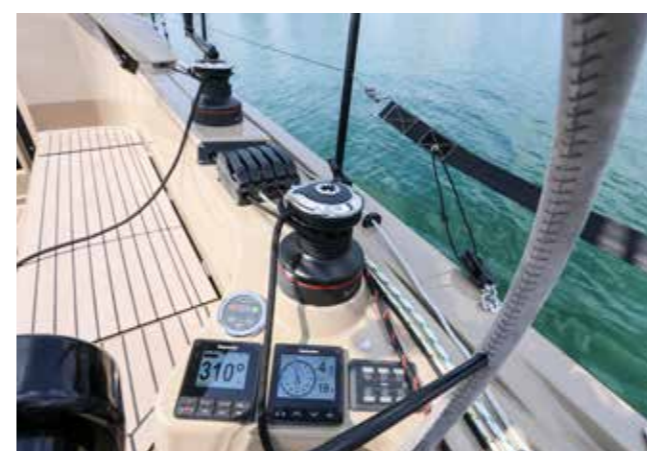
Roland Duller

Cappuccino est une couleur inhabituelle pour un yacht. C'est précisément pour cela qu'elle convient au Sunbeam 32.1. Le dernier né du chantier naval autrichien est en effet lui aussi inhabituel. À vrai dire, il est même plus que cela: il s'agit probablement du nouveau développement le plus radical dans le domaine des daysailer et weekender modernes. Un constat pour le moins étonnant, car le chantier naval dont l'histoire remonte à plus de 70 ans s'est jusqu'à présent concentré sur une qualité exceptionnelle plutôt que sur une innovation révolutionnaire. L'accent était en effet mis sur un design intemporel et de longs intervalles entre les produits – une approche qui a fait ses preuves durant plusieurs décennies. Alors pourquoi quitter cette voie et prendre un risque maximal en présentant un concept totalement nouveau?

Un nouveau départ

Cela est en fait lié à un changement fondamental dans la structure de l'entreprise. Pendant des dizaines d'années, les cousins Manfred et Gerhard Schöchrl ont été à la tête de Schöchrl Yachtbau. Mais depuis le début de l'année, seuls les immeubles sont encore basés ici, tandis que la gestion du chantier naval, y compris tous les droits de marque, revient à Sunbeam Watersports GmbH. Cette dernière a été fondée par Andreas Schöchrl – le fils de Manfred est entré dans l'entreprise en tant que représentant de la troisième génération – et est également gérée par lui-même. Pour les initiés, la création de la nouvelle entreprise n'était pas une surprise. Les divergences d'opinions

La conception d'un voilier était un nouveau défi pour Gerald Kiska.





cadre de cette collaboration était: «Que peut apprendre un voilier d'un bateau à moteur?» Andreas Schöchel ne s'est pas offusqué de cette approche «hérétique» et a tenté de concilier les idées de Gerald Kiska avec les spécifications nautiques de J&J-Design. Une tâche ardue, mais qu'il a résolue avec brio, comme l'a démontré le test sur le lac du Mattsee.

Un tour d'équilibriste

Le premier exemplaire du Sunbeam 32.1 n'est pas seulement de couleur cappuccino, mais ressemble également plus à un rendu futuriste qu'à un voilier de série achevé. Un constat qui est principalement dû au design singulier de la coque. Gerald Kiska a doté le Sunbeam 32.1 d'une étrave inversée, d'un grand hublot de coque et d'un bouchain plongeant en diagonal de la poupe à la proue. Associé au «flight deck» avec beaupré intégré, il en résulte une combinaison unique et sportive dotée d'un pont spacieux – en se tenant à la proue, on a presque l'impression de se trouver sur un yacht de 40 pieds.

Le toit de la cabine est appelé «X-Brace». Les hiloires latérales qui s'étendent des deux côtés vers l'arrière servent de couvre-drisses et, devant le mât, d'accoudoirs ainsi que de délimitation du solarium.

Le plant de pont est pratiquement invisible, car tous les cordages disparaissent sous le X-Brace, et le 32.1 dans sa version standard est proposé avec un foc auto-vireur et seulement une paire de winchs devant les barres à roue. Très appréciée de nos jours, cette configuration sera utilisée à chaque fois que la zone avant du cockpit doit rester libre de tout équipement lié à la navigation. Dans ce contexte, il convient également de mentionner les sacs de rangement pratiques sous les bancs du barreur, ceux-ci évitant un enchevêtrement de cordages dans la zone autour des barres à roue. Si un propriétaire décide d'utiliser un génois, comme c'était le cas sur le

entre Gerhard et Andreas quant à l'orientation du chantier naval et à l'aspect des yachts Sunbeam étaient irréciliables. Et rien ne l'atteste mieux que le Sunbeam 32.1, pour le développement duquel Andreas Schöchel s'est aventuré dans un nouveau paradigme et a emprunté une nouvelle voie – quand bien même il a beaucoup écouté son père ainsi que les designers de J&J-Design sur les questions cruciales, bénéficiant ainsi de leur grande expérience. Il s'agit de la première fois dans l'histoire de Sunbeam qu'un designer industriel en la personne de Gerald Kiska a été engagé par l'entreprise. Ce dernier, qui emploie plus de 250 personnes dans son studio près de Salzburg, a jusqu'à présent conçu des yachts à moteur pour Frauscher et Marian, et la conception d'un voilier représentait un nouveau défi pour lui. Il a donc abordé cette tâche de manière décomplexée, voire même provocante. La première question qu'il a posée dans le



Point par point

Propriétés de navigation



Un vent de cinq à dix nœuds soufflait lors du test sur le Mattsee. Juste assez pour se rendre compte que le 32.1 se meut avec agilité, que la proue élancée ne produit presque pas de vagues et qu'il fend joliment l'eau à la poupe. Le système de double safran est réussi, ce qui constitue également une nouveauté pour Sunbeam. On jouit d'une bonne sensation à la barre et le retour est rapide.

Construction



Sur le plan esthétique, le Sunbeam 32.1 est le voilier le plus extraordinaire du marché. Un design singulier ne suffit toutefois pas pour réussir sur le long terme. Il est donc judicieux que Manfred Schöchel ait apporté son expérience à la conception et au développement. Par exemple avec les dossiers confortables du cockpit, la conception du poste de pilotage et le guidage de l'écoute du génois.

Équipement



L'équipement technique est à la pointe: toute la technologie à bord peut être contrôlée via un système de bus appelé «Smart Sunbeam». Le réfrigérateur peut être activé depuis la maison, et des alarmes intégrées informent du niveau de la batterie ou de la pompe de cale. Le système de divertissement, l'éclairage et la plateforme de bain électrique peuvent également être commandés via une application.



bateau testé, les winchs adaptés sont montés sur les hiloires latérales de manière à ce que le régleur puisse actionner le génois en gardant un œil sur la voile. Du point de vue nautique, il s'agit là d'une solution exemplaire car fonctionnelle mais, du point de vue du design, c'est un faux-pas car les lignes du yacht sont alors perturbées. Normalement nécessaires, les rails de génois ont en revanche été omis: un bloc fixe pour l'écoute de génois est monté sur le X-Brace, et le réglage du point de tir se fait via un barber hauler, qui émerge à l'avant et est guidé de manière invisible vers l'arrière sous le X-Brace. Ingénieux.

Il n'y a ni chariot d'écoute ni pataras. Une bonne chose pour la qualité de vie à bord, car cela permet d'utiliser sans restriction tout le cockpit, qui peut être au besoin ombragé à l'aide d'un bimini. À l'inverse, cela signifie qu'en cas de vent fort, il faut naviguer en sollicitant beaucoup les haubans et que le hale-bas massif devient d'une importance capitale. C'est comme ça avec les compromis.

La plateforme de bain extensible électriquement est elle aussi innovante. Située au même niveau que le cockpit, elle permet ainsi d'obtenir un énorme plan continu une fois

déployée. Andreas Schöch, qui aime parler en anglicismes, appelle cela un «one level cockpit».

De style loft

Pour la conception de l'intérieur, Gerald Kiska a suivi la même philosophie que pour le design extérieur. Outre la salle d'eau, l'agencement consiste en une seule pièce qui peut être aménagée et adaptée de manière individuelle et variable en fonction de la situation au quotidien – se détendre, cuisiner, manger ou dormir. À l'arrière, une grande couchette double est disponible et qui, avec une hauteur libre de bien 60 centimètres, offre une liberté de mouvement suffisante et est dotée d'un confortable dossier rembourré. Ce dernier sert de prolongement à la couchette double à la proue – au cas où ce ne sont pas des enfants mais des adultes qui veulent y dormir.

La cuisine est quant à elle petite, simple et fonctionnelle. On n'y cuisine pas au gaz, mais avec une plaque à induction électrique, qui peut également être utilisée au mouillage grâce à un onduleur. Le réfrigérateur est standard, et l'on trouve également de la place pour une machine à café. ☞

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56