



Plus que de la puissance

Dans le monde des bateaux à moteur, Hydrolift est réputé pour ses bateaux de sport et de course extrêmes, mais reste largement inconnu sur les lacs suisses. Avec la nouvelle gamme X, cela devrait toutefois changer. Lors du test, l'«Hydrolift X-26 S» et l'«Hydrolift X-22» ont fourni de bons arguments dans ce sens.

Lori Schüpbach

Bård Eker est un designer industriel norvégien. Créateurs de bijoux, ses parents lui ont apparemment transmis le goût des formes et de la fonctionnalité dès son plus jeune âge. À 14 ans déjà, il a travaillé dans un bureau d'architecte local et a débuté sa carrière de designer avec des études d'ingénieur au Østfold College of Engineering. Il a ensuite étudié le design industriel au National College of Craft and Art Industry en Norvège ainsi qu'au Pratt Institute à Brooklyn (New York). En 1989, l'homme aujourd'hui âgé de 61 ans a fondé sa société Eker Design à Fredrikstad dans le sud-est de la Norvège.

Le goût de Bård Eker pour les moteurs et la vitesse s'est manifesté très tôt. Dans le cadre de son travail de diplôme, il a conçu une moto qu'il a ensuite fait construire et a lui-même participé à des courses de moto et, plus tard, à des courses de bateaux à moteur offshore. Aujourd'hui encore, il estime que l'un de ses plus grands moments est sa victoire en 2005 au championnat du monde UIM Class 1 Powerboat aux côtés de Steve Curtis à bord du célèbre «Spirit of Norway».

Bård Eker a également travaillé en tant que designer pour la marque de bateaux Hydrolift, elle aussi basée à Fredrikstad. Fondé en 1985, le chantier naval s'est rapidement fait un nom grâce à ses bateaux innovants et rapides, mais a manqué l'occasion de construire des modèles également conçus pour un public plus large, menant Hydrolift à la faillite en 2002. Eker Design a alors repris les droits de la marque ainsi qu'une



01

01 Bård Eker aime prendre la barre de «ses» bateaux Hydrolift. Les essais de conduite ne sont pas pris à la légère au chantier naval norvégien.

02 Bård Eker a remporté avec Steve Curtis le titre de l'UIM Class 1.



02



Hydrolift X-26 S

Chantier	Hydrolift AS, Fredrikstad (NOR)
Longueur	8,11 m
Largeur	2,45 m
Poids (sans moteur)	env. 1900 kg
Carburant	350 l
Catégorie CE	C/8 personnes
Motorisation	max. 700 cv
Bateau testé	Mercury Verado V8-300
Puissance	300 cv (221 kW)
Prix de base	CHF 141 116.-, TVA incl.
Bateau testé	CHF 193 034.-, TVA incl. options et livraison en Suisse incl.

Hochmuth Bootsbau AG | 6362 Stansstad
Tél. 041 619 18 88 | www.hochmuth.ch

partie des modèles de bateaux. Bård Eker était convaincu qu'il existait un marché pour des bateaux racés et de qualité, mais savait aussi qu'ils devaient être proposés à des prix abordables. Hydrolift a ainsi réussi à redresser la situation sans devoir licencier du personnel.

Aujourd'hui, le portefeuille d'Hydrolift comprend la gamme X pour les bateaux de plaisance de 22 à 42 pieds aux caractéristiques de conduite exceptionnelles, les plus traditionnels C-28 et C-31 de la gamme Signature ainsi que divers modèles spéciaux pour la navigation professionnelle. «Nous avons déjà

été contactés par Hydrolift auparavant», raconte Michael Odermatt de Hochmuth Bootsbau AG lors du test de l'Hydrolift X-26 S et X-22. «Mais ce n'est qu'avec la gamme X que nous avons vu une réelle opportunité pour le marché suisse. Depuis que nous avons ces deux premiers bateaux chez nous à Stansstad, nous sommes définitivement convaincus par la marque!»

Le X-26 S, polyvalent et flexible

L'ADN d'Hydrolift tire son origine dans les courses de bateaux à moteur – chose que l'on peut facilement constater sur le

X-26 S, en particulier lors du test de conduite. Le bateau a toutefois bien plus à offrir que cela: un cockpit remarquable et polyvalent, un solarium spacieux à la proue et même une petite cabine surprenante.

L'accès à bord s'effectue via la plateforme arrière pour arriver dans le cockpit par bâbord. La disposition asymétrique du cockpit et du poste de pilotage permet de garder le passage libre jusqu'à la proue – de manière similaire à un modèle walkaround, mais sans devoir sacrifier un espace précieux des deux côtés. La largeur totale se révèle donc plus étroite que sur des bateaux comparables, ce qui permet de contribuer également aux excellentes caractéristiques de conduite.

Le cockpit est doté d'une banquette en U et d'une table rabattable pouvant facilement accueillir cinq personnes. En quelques gestes, il sera toutefois possible d'aménager deux banquettes l'une derrière l'autre, permettant à six personnes au total de s'asseoir dans le sens de la marche et de profiter des sensations de vitesse – ce qui s'avère certainement plus agréable sur un bateau tel que le X-26 S. Un agencement astucieux qui montre lui aussi l'intégration habile de l'ADN d'Hydrolift dans un concept de bateau de sport moderne. Précisons qu'un espace de rangement suffisant et un réfrigérateur situés tous deux sous la banquette ne manquent évidemment pas à l'appel.

Le petit wetbar constitue pour sa part un joli détail – et une preuve supplémentaire qu'Hydrolift se soucie également du design industriel. Un plan de travail pratique peut être déplié de l'hiloire du cockpit à bâbord pour venir couvrir un petit lavabo. Le tout est complété par une lumière pop-up et une poubelle placée en dessous.

L'accès au confortable lounge à la proue s'effectue en passant devant le poste de pilotage – sur lequel nous reviendrons plus tard. Deux personnes peuvent s'y asseoir confortablement ou s'y allonger et, détail surprenant, la moitié de la couchette peut être relevée et donner ainsi accès à la cabine inférieure. Bien que le X-26 S ne se positionne évidemment pas comme un weekender avec sa cabine, cette dernière se révèle pratique comme espace de rangement bien protégé. Et s'il se fait tard lors d'une balade sur l'eau, deux personnes pourront sans problème passer la nuit sur la confortable couchette double – à condition de n'avoir pas peur de la proximité. D'autant plus qu'il y a également des toilettes électriques à disposition.

Un plaisir de conduite à l'état pur

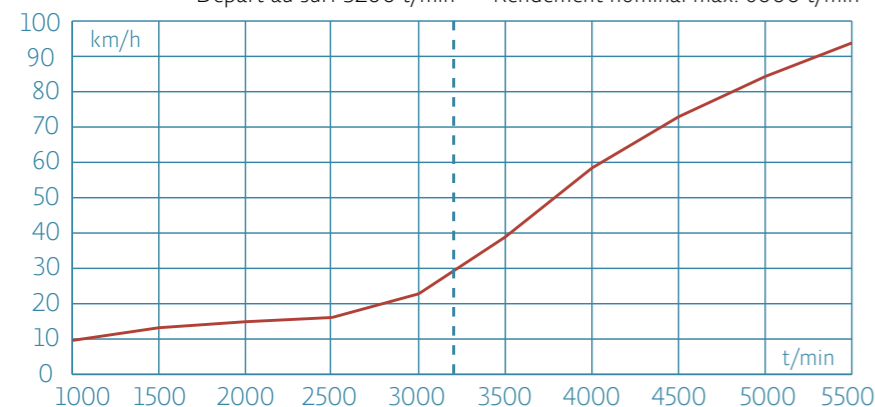
Malgré tout le confort proposé – la banquette en U du cockpit peut d'ailleurs être transformée en une couchette supplémentaire –, le poste de pilotage reste le cœur de l'Hydrolift X-26 S. Deux sièges baquets bien rembourrés pour le pilote et le



Mesure de la vitesse

bucher
+ walt
www.bucher-walt.ch

Départ au surf 3200 t/min Rendement nominal max. 6000 t/min



Point mort: 600 t/min, Vitesse maximale: 93,8 km/h à 5500 t/min. Mesuré sur le lac des Quatre-Cantons, avec GPS, 2 personnes à bord, aucun vent et aucune vague.



L'accélération de l'Hydrolift X-26 S se révèle relativement modérée et douce, ce qui est probablement dû au fait que le bateau testé était équipé d'une motorisation «raisonnable» dotée d'un Mercury V8-300. Le X-26 S peut être motorisé jusqu'à 400 cv en motorisation simple ou même jusqu'à deux fois 350 cv en motorisation double. Le test a toutefois montré que les 300 cv suffisent largement pour profiter du plaisir de conduite typique d'un Hydrolift.

À un peu plus de 3000 tours, le bateau déjauge de manière stable et se met à planer au-dessus de l'eau, et ce, au sens propre du terme en cas de vague favorable. Pour la conductrice ou le conducteur, il conviendra donc de rester attentif à tout moment. Mais même à des vitesses plus élevées, le X-26 S reste stable et agréable à piloter. Avec ses deux canaux d'air perpendiculaires au sens de la marche qui forment une sorte de coussin d'air, la forme caractéristique de la coque fait ses preuves même à près de 100 km/h!

copilote donnent déjà une idée de la puissance qui nous attend. La vue d'ensemble est bonne, toutes les données du moteur sont affichées sur l'écran Vesselview, et le traceur de cartes de 12 pouces fournit toutes les autres informations. Le volant sportif tient bien en mains, et le changement de vitesse et les gaz sont bien entendu séparés sur une commande à deux leviers – comme c'est toujours le cas sur les bateaux de course.



Point par point

Caractéristiques de conduite



Les excellentes caractéristiques de conduite sont l'une des propriétés les plus remarquables de tous les Hydrolift, y compris le X-26 S. Les bouchains prononcés assurent la stabilité et les deux steps de la coque créent le coussin d'air susmentionné. Outre ces bonnes caractéristiques, le design attrayant et l'excellente qualité de fabrication parlent eux aussi en faveur du chantier.

Motorisation



Le X-26 S est l'exemple parfait qu'une motorisation modérée peut s'avérer tout à fait judicieuse et suffisante. Avec ses 300 cv, le bateau testé a franchi sans problème la barre des 90 km/h. Selon le chantier naval, il est possible d'aller jusqu'à 700 cv – ce qui est clairement superflu sur nos lacs. La motorisation simple est en outre plus légère et plus avantageuse dans l'ensemble.

Équipement



Le X-26 S offre tout ce que l'on peut attendre d'un bateau de sport moderne. Malgré son équipement très complet, le bateau testé est proposé à moins de 200 000 francs. Parmi les options, on trouve p. ex. le propulseur d'étrave, les volets de réglage, le petit wetbar, le traceur de cartes, le réfrigérateur, les toilettes ainsi que la douche de pont (tous deux avec un réservoir).

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

Un petit frère de taille

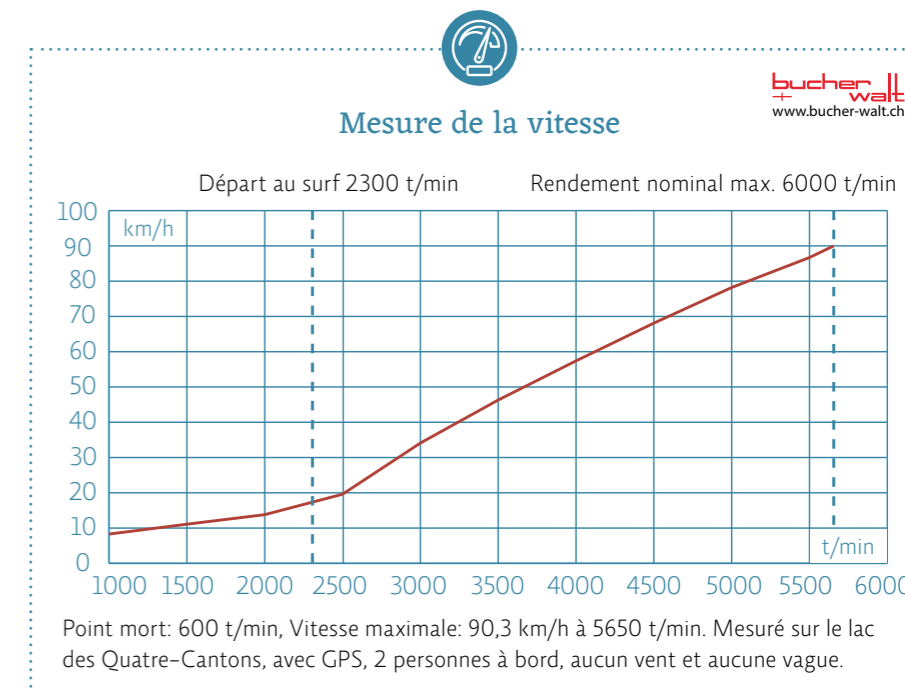
L'«Hydrolift X-22» est le modèle d'entrée de gamme de la marque norvégienne. Une description qui ne rend toutefois pas justice à ce bateau de sport racé et polyvalent. Lors du test, le X-22 s'est en effet montré tout aussi convaincant que son grand frère.



Hydrolift X-22

Chantier	Hydrolift AS, Fredrikstad (NOR)
Longueur	6,68 m
Largeur	2,30 m
Poids (sans moteur)	env. 1200 kg
Carburant	270 l
Catégorie CE	C / 6 personnes
Motorisation	max. 225 cv
Bateau testé	Mercury V6-F225
Puissance	225 cv (165 kW)
Prix de base	CHF 91 335.-, TVA incl.
Bateau testé	CHF 108 128.-, TVA incl. options et livraison en Suisse incl.

Hochmuth Bootsbau AG | 6362 Stansstad
Tél. 041 619 18 88 | www.hochmuth.ch



À son arrivée chez Hydrolift, Bård Eker a lancé comme premier modèle le S-24, qui a connu un échec sur le marché. Le magazine norvégien «Båtmagasinet» écrivait à son propos: «Le S-24 partage le destin de la Mercedes Classe A.» Bård Eker est cependant resté convaincu qu'il existait un marché pour les petits bateaux dotés de bonnes caractéristiques de conduite et d'une qualité de fabrication élevée. Le X-22 est la preuve que c'est bel et bien le cas.

Les caractéristiques de conduite du X-22 n'ont rien à envier à celles du X-26 S. Le bateau affiche la même accélération pratiquement sans décrocher, la même sensation que sur un coussin d'air et quasiment la même vitesse de pointe. L'Hydrolift X-22 franchit lui aussi la barre des 90 km/h!

Le cockpit se révèle naturellement moins polyvalent, mais ici aussi, les designers ont réussi à créer un agencement qui fonctionne aussi bien en route qu'au mouillage ou à la baignade. Les sièges baquets du pilote et du copilote peuvent être tournés vers l'arrière, permettant ainsi de créer un coin convivial. La partie avant peut être utilisée comme banquette ou comme solarium – les coussins supplémentaires prévus à cet effet se rangent facilement dans cette même banquette lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Parmi les autres détails notables, à mentionner les mains-courantes solides, le passage pratique du cockpit à la poupe et l'espace de rangement pour les pare-battages devant la console de pilotage. En résumé, le X-22 surprend et trouvera lui aussi sa place – comme la Classe A. 🚣

