

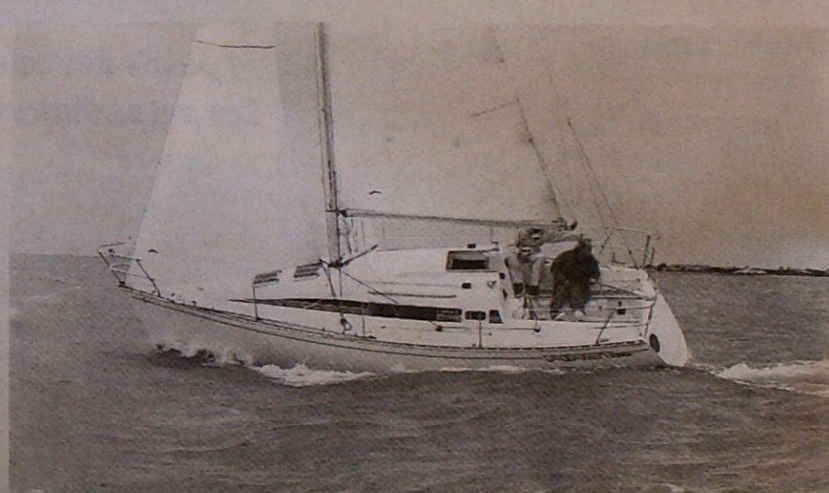


Les styles diffèrent mais les performances des cinq bateaux sont très proches.

CINQ FAÇONS DE BIEN MARCHER

Une valeur sûre, quatre nouveautés et cinq visages pour ces 8,50 m qui sont aussi différents dans leur présentation que proches en performances.

Les constructeurs auraient-ils un faible pour le rythme olympique ? On peut se le demander en constatant que quatre ans auparavant — jour pour jour — *Bateaux* essayait une flotille de 8,50 m, tous fraîchement sortis des moules. Le temps d'une olympiade, et tout est différent : l'*Arcadia* a fait place au *Sun Dream*, le *First 29* au *285* et le *Feeling 850* au *286*. Pour corser le tout, un autre chantier — *Etap* — est venu se mêler au jeu avec son *28 i*. L'exception qui confirme la règle vient de La Rochelle, où le *Dufour 28*, après une carrière à éclipses, se décide enfin — c'est une première ! — à apparaître sous les feux de la rampe.



Cockpit quatre étoiles et lignes élégantes pour le First 285.



246

Doyen de l'équipe, le Dufour 28 affiche une sagesse de bon aloi en croisière.

Au cours de ces quatre années, la plaisance n'a cessé d'évoluer, même si cela ne se traduit pas par un bouleversement évident de l'agencement des bateaux. Le nombre de cabines reste identique (en général deux doubles par bateau), mais les centimètres s'ajoutent un peu partout. Davantage de franc-bord, une utilisation encore plus systématique de l'espace disponible ; pas de doute : le confort est plus que jamais à l'ordre du jour et la course au volume continue.

Hormis cette tendance générale, quelques points de détail ont également changé. La jupe — intégrée ou non au tableau — s'est généralisée à l'arrière et deux des modèles pré-

sents (First 285 et Feeling 286) proposent maintenant en option une quille à ailettes qui réduit sensiblement le tirant d'eau tout en gardant au bateau — semble-t-il — de bonnes capacités contre le vent.

La question clé est bien sûr de savoir si ces petits nouveaux font oublier leurs glorieux aînés. Sur le plan des performances, n'attendez pas de révolution; sous voiles, les modernes auront bien du mal à semer les anciens. Est-ce à dire que l'architecture stagne? Heureusement non; car compte tenu du gain incontestable de volume habitable à bord des derniers-nés, marcher à la même vitesse avec ce surcroît de fardage est déjà en soi un succès... Et que ceux qui préféreraient que le progrès profite en priorité aux performances regardent ailleurs! La plaisance des années 80 a pris un autre chemin.

Louvoyage ou portant? Choisissez le bateau en fonction de votre allure de prédilection

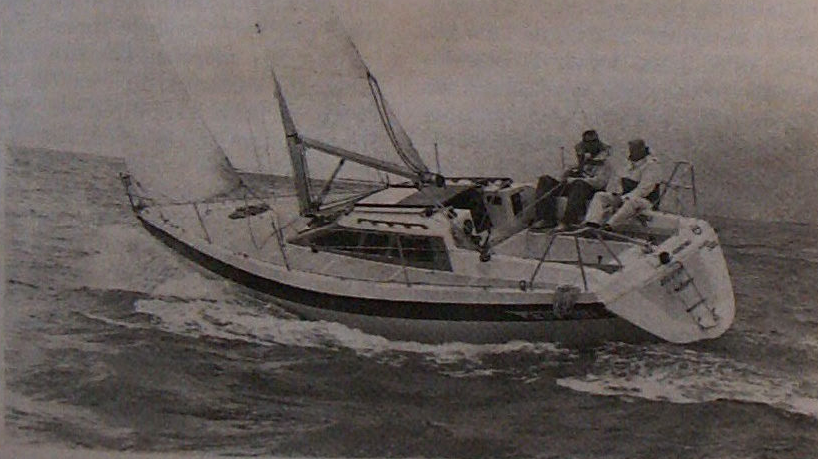
Tous les mêmes, pourrait-on penser après un coup d'œil rapide aux plans d'emménagements. Dieu merci, à l'image de leurs silhouettes radicalement différentes, nos cinq 8,50 m affichent tous un caractère bien singulier. Quelques nuits à bord,



Le grand volume ne semble pas limiter les belles capacités du Sun Dream au près.



De la silhouette au moteur central, le Feeling 286 brille par son originalité.



Un plan de pont super et un accastillage élaboré sur l'Etap 28i.

des milles parcourus dans la brise et le vent médium ainsi qu'un examen méthodique des trésors et misères de chacun nous ont permis de faire plus ample connaissance avec eux.

N'attendez pas d'écarts significatifs dans les vitesses moyennes. Le verdict de l'ordinateur recoupe sur ce point les conclusions de nos journées d'essais. Si l'un des modèles prend l'avantage au près dans la brise, il est devancé par un autre quand on choque les écouteles, tan-

dis qu'un troisième larron prendra la poudre d'escampette dès que le vent fait mine de mollir. Résultat: un bilan vitesse très serré, mais des tempéraments bien distincts qui sont déterminants dans la façon d'appréhender la navigation. Prenez la barre, par exemple. A l'issue de ces essais, un barreur averti aurait pu, les yeux bandés, identifier instantanément n'importe quel bateau, rien qu'en prenant le stick en main. De la conduite ferme du Dufour à la barre « ner-

veuse » du Feeling en passant par celle, parfaitement neutre, de l'Etap, le style change du tout au tout. Ce qui ne les empêchera d'ailleurs pas d'arriver bien groupés au terme d'une journée de navigation...

Allons-y pour les présentations et, pour commencer — ordre alphabétique oblige — le Dufour 28 qui est l'incontestable doyen de la bande. Il suffit d'observer la ligne générale et, plus précisément, le franc-bord modéré, pour deviner l'âge du bateau. Ce plan Fauroux est sorti en 1983. D'un poids supérieur à la moyenne, il profite de qualités que l'on a un peu tendance à oublier maintenant: sa stabilité de route et sa grande douceur de mouvements en font un croiseur très reposant pour l'équipage. La contrepartie logique est une certaine indolence; les accélérations instantanées ne sont pas son fort. La disposition intérieure (avec deux cabines doubles à l'arrière) est originale par rapport à la concurrence et la finition très agréable. A condition d'accepter un cabinet de toilette réduit à la portion congrue dans l'étrave, la formule ne manque pas d'intérêt. L'enrouleur de foc est vivement conseillé (il y en avait d'ailleurs

un sur le bateau d'essai, car les cofres de cockpit n'ont pas droit de cité dans cette configuration.

L'Etap 28 i se distingue à plus d'un titre. Seul véritable gréement fractionné de la flotte, il est aussi, fidèle à la tradition maison, le seul à être homologué insubmersible (pas besoin d'embarquer de radeau de

LES SUCCÈS DE L'ANNÉE

Au Top 50 de la plaisance, la lutte est évidemment inégale, la diffusion dépendant pour une bonne part de la puissance commerciale du constructeur. Parmi les 8,50 m, l'Etap 28 i n'est, bien sûr, pas en compétition, sa production commençant tout juste. Le Dufour 28 affiche pour sa part 50 unités vendues depuis 1983. Un rythme modeste, mais le chantier a connu bien des déboires depuis cette date avant de repartir sérieusement.

La flotte de Feeling 286 (modèle lancé à la fin de l'année 1986) est maintenant forte de 110 bateaux. Le 286 est construit à une cadence voisine de 12 unités par mois. En France et en Europe, on recense actuellement 130 First 285 construits en Vendée. Un chiffre qui ne reflète pas la totalité de la flotte mondiale, d'autres 285 étant construits dans l'usine Bénéteau de Marion aux États-Unis. Le Sun Dream 28 enfin, dont la production a démarré début 1987, flirte maintenant avec les 200 exemplaires.

Voilà pour la physionomie d'une flotte qui se bagarre tant bien que mal dans un marché qui n'est pas tendre en ce moment pour les voiliers de taille moyenne. Il suffit pour s'en convaincre de noter que certains modèles mesurant 3 mètres de plus et coûtant deux à trois fois plus cher font actuellement des séries plus nombreuses... Un comble !

O.L.C. ■

survie en 3^e catégorie). Le seul également à profiter d'un antidérapant rapporté (type TBS) dont l'efficacité est incomparable par rapport aux empreintes moulées. Outre le fait qu'il offre une très belle vue de l'intérieur, le rouf qui s'arrête avant le mât permet de dégager entièrement la plage avant, ce qui est fort agréable pour le farniente comme pour la manœuvre. Côté performances, voici un bateau qui aime faire du cap au près et ne demande aucun effort

à son barreur ; la barre reste en effet parfaitement équilibrée, quel que soit l'angle de gîte. A propos de gîte, il faut rapidement penser à réduire (ou à ouvrir largement la grand-voile), l'architecte — Philippe Harlé — ayant généreusement voilé son bateau en prévision des petites brises estivales. Finition claire et très nette à l'intérieur (vive le contre-moulage !), avec de la place et une disposition plaisante (en particulier la très belle cabine arrière), même s'il ne faut guère espérer caser deux adultes dans le « lit breton » à l'avant. La qualité de l'accastillage est nettement au-dessus de la moyenne.

Un petit effort financier pour un gros bonus de plaisir

La silhouette la plus inattendue, c'est bien au Feeling 286 que nous la devons. Pas tant à cause de la légendaire étrave Vaton (toute ronde) que de ses formes taillées à coups de serpe, pour le pont comme pour la coque. Points forts à l'intérieur : un carré au volume phénoménal et une réalisation très réussie dans l'ensemble. Le moteur sous la table (bon pour le centrage des poids) a ses avantages et ses inconvénients. Question de goûts. A l'extérieur, on peut trouver à redire sur l'agencement du plan de pont, mais on ne peut manquer d'apprécier la sensibilité de la barre. Le mangeur d'écoutes acharné prendra beaucoup de plaisir à peaufiner les réglages sur un tel bateau. Avis aux amateurs de spi dans la brise : le Feeling ne demande qu'à démarrer sur les vagues au portant. Pour profiter des attraits de la jupe, il faut choisir le modèle « spécial » (celui qui a été essayé par Bateaux). La version de base fait économiser 5000 F au prix d'une perte en esthétique et en fonctionnel. A ce tarif, cela vaut tout de même le coup de faire les fonds de

tiroirs... Une version à deux cabines arrière est également proposée.

Avec le First 285, priorité à l'équilibre. Pas d'innovation transcendante, mais une recette éprouvée qui donne un voilier très élégant. Par rapport à certaines créations antérieures, Jean-Marie Finot a davantage insisté sur les capacités dans les petits airs et le vent médium. Conséquence logique, il faut savoir forcer dessus pour en tirer le maximum dans la brise. D'autant plus que la configuration de gréement (en 9/10) rend plus pointu le contrôle de la raideur de l'étai. L'équipage apprécie particulièrement les mensurations du cockpit et la netteté du plan de pont. A l'intérieur, la cabine arrière mérite une visite et l'ensemble se révèle sobre et accueillant. Attention à l'embarras du choix pour les appendices : le 285 peut recevoir une quille profonde avec un petit saumon, une quille à ailettes ou une dérive (assortie dans ce cas de deux safrans). Notons enfin que le 8,50 m Bénéteau paraît tout à son affaire aux allures portantes.

Le Sun Dream 28 peut sans doute se vanter d'être le plus logeable du lot. Rien que de très logique d'ailleurs, à voir ses dimensions. On doit le créditer en même temps d'une sacrée santé au près dans la brise. Plus discret en dessous de 15 nœuds de vent, il fait parler sa puissance dès que l'aiguille de l'anémomètre remonte. La raideur à la toile aidant, l'équipage n'est pas surchargé de travail. Par rapport aux marches joliment intégrées du Feeling, du First et de l'Etap, la jupe rapportée du Sun Dream fait un peu bricolée. Elle n'en est pas moins fonctionnelle (et même plus accueillante, grâce à sa taille). La carène est une valeur sûre, puisqu'il s'agit — à trois détails près — de celle de l'Arcadia, dessinée il y a quatre ans par Tony Castro. Un rouf à la fois plus volumineux et plus court (autorisant ainsi la vue sur l'avant) est venu coiffer le tout.

LEURS MEILLEURS ATOUTS...

Voiliers	Côté voile	Côté confort
Dufour 28	La souplesse des mouvements à la mer.	Une finition qui sort de l'ordinaire.
Etap 28 i	L'accastillage, digne d'un bateau de course.	Le plan de pont « vacances ».
Feeling 286	Le plaisir de barre.	Le volume du carré.
First 285	Le punch au portant.	La cabine arrière.
Sun Dream 28	La puissance au près dans la brise.	Le fonctionnel de la cuisine.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISONS

	Dufour 28	Etap 28 i	Feeling «spécial»	First 285	Sun Dream
Prix	289500 F	250000 F	232000 F	230000 F	260595 F (jupe)
Quille	1,50 m	1,60 m	1,60 m ou courte	1,60 m	1,60 m
Moteur	Volvo 2001 9 ch	Volvo SD 9 ch	Volvo 2001 9 ch	Volvo 2001 9 ch	Volvo 2002 18 ch
Gazole	50 l avec jauge	35 l	32 l avec jauge	27 l	27 l
Batterie	90 A/h	70 A/h	75 A/h	60 A/h	70 A/h
Eau douce	100 l	85 l (pression)	100 l	100 l (pression)	100 l (pression)
Cuisine	2 feux	2 feux (gaz/alcool)	2 feux	2 feux	2 feux
Voiles	GV (2 ris) + général + médium + TMT	GV (3 ris) + solent +	GV (2 ris) + médium	GV (2 ris) + foc 1	GV (2 ris) + général + + TMT

La barre est précise, le cockpit confortable; bref, un croiseur sans histoire qui fait passer l'efficacité avant le brio de la silhouette. Il est proposé en quille fixe ou en dériveur.

Précisons au passage que tous les

modèles essayés étaient munis d'une quille fixe à grand tirant d'eau et d'une hélice bec de canard. Et, avant d'entrer dans les détails, parlons un peu argent pour bien situer les choses. Les prix de base des

modèles décrits ici vont de 232000 à 280000 F TTC avec moteur. Au sommet de l'échelle, le Dufour 28; en bas, le Feeling et le First et au milieu le Sun Dream et l'Etap.

O. LE CARRER ■

L'ADDITION S'IL VOUS PLAÎT

S'il y a un point sur lequel la comparaison est vite faite, c'est bien celui du moteur. A une exception près, tous les 8,50 m sont livrés, en version de base, avec un diesel monocylindre de 9 ch, le Volvo 2001. Seul le Sun Dream fait du zèle puisque le prix indiqué comprend le bicylindre 2002 (18 ch). Sur les autres modèles, il faut prévoir une rallonge de 9000 F pour passer du 9 au 18 ch. Quelques différences sensibles apparaissent sur le reste de l'équipement (voir tableau ci-dessous). Dans tous les cas, le cuisinier devra casser sa tirelire pour s'offrir des gratins; le réchaud deux feux (version à alcool disponible sur l'Etap) sans four est de rigueur. Les feux de navigation sont systématiquement fournis... mais pas les rideaux.

Il faut embarquer sur le Dufour 28 ou le Sun Dream pour profiter de trois voiles en standard: grand-voile, général, médium et tourmentin. Pour l'armement, c'est le vide presque total. Seul l'Etap livre le mouillage à ses clients (une ancre de 12 kg avec 40 m de ligne, chaîne et textile; les défenses et les amarres sont également dans le bateau). Le voilier belge offre quelques autres «plus» en matière d'accastillage; jusqu'à la girouette Windex qui est montée d'office en tête de mât!

Quel que soit le bord choisi, d'autres frais sont à prévoir. Une automobile ne se vend jamais sans compteur, mais un bateau livré sans compas de route (obligatoire dès la 5^e catégorie) est dans la norme. Compter un peu moins de 1000 F pour un bon compas de cloison posé. Ne nous étendons pas sur le matériel de sécurité et l'armement divers qui varie en fonction du programme et de la catégorie choisie. Notons juste qu'il faut prévoir un minimum obligatoire voisin de 15000 F pour un bateau de cette taille évoluant en 4^e catégorie. Un détail qui peut compter, la version de base du Feeling 286, grâce à sa longueur tout juste inférieure à 8 m (7,99 m) se contente d'embarquer un radeau de classe V en 3^e catégorie à la place du coûteux classe II (économie voisine de 7500 F).

Penser également que les prix sont indiqués «départ chantier». Il faut rajouter le coût du transport jusqu'au lieu de mise à l'eau. Ce qui représente une somme de 1500 F (si le chantier est immédiatement voisin de votre port d'attache) à plus de 9000 F pour un trajet La Rochelle-Méditerranée. A prévoir également les frais de «mise en main» (mise à l'eau, mâtage, démarches administratives, etc.) qui peuvent dépasser 8000 F.

Quelques indications sur les options essentielles: il faut compter, en moyenne, 17000 F pour une installation de spi complète (le spi, le tangon, l'accastillage et toutes les manœuvres), 6000 F une prise électrique de quai et 2000 F pour une hélice repliable... et n'oubliez pas la vaisselle!

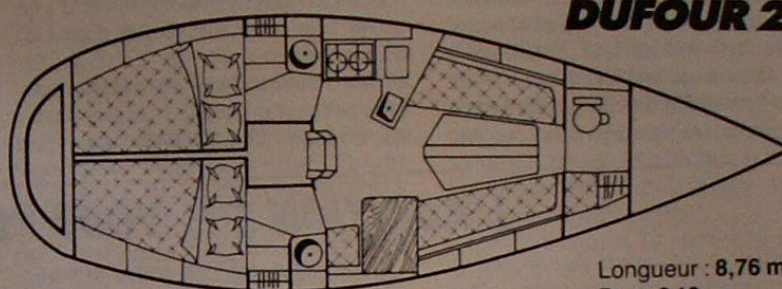
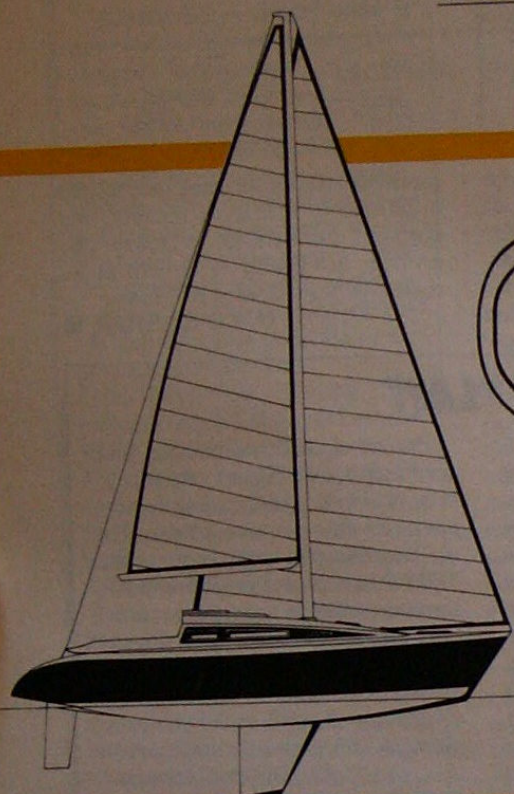
O.L.C. ■

La baille à mouillage est-elle garnie? Réponse: très rarement.



CINQ REDOUTABLES CONCURRENTS

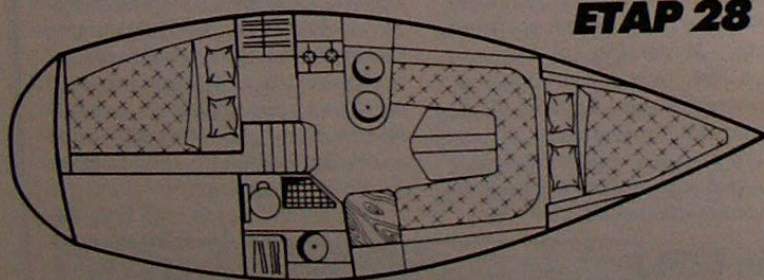
Voici les silhouettes et les plans qui d'un coup d'œil permettent de comparer nos cinq voiliers de 8,50 m. Des caractéristiques naturellement très voisines, mais chacun garde sa personnalité.



DUFOUR 28

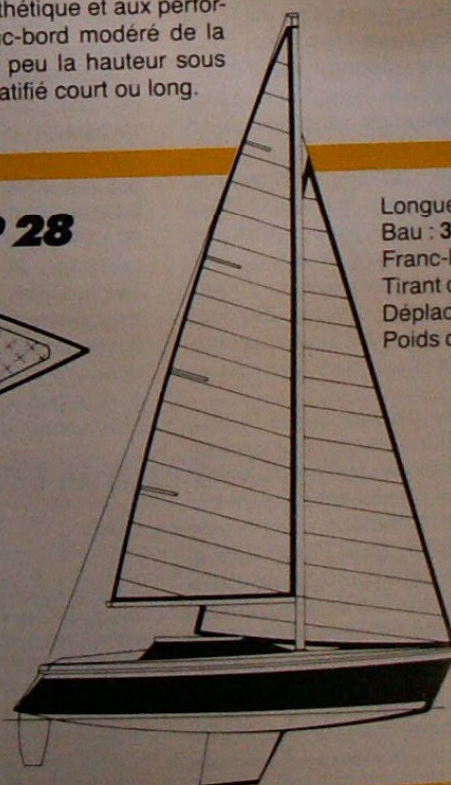
Constructeur : Dufour, ZI de Périgny, 17000 La Rochelle; Tél. : 46.44.01.77. Architecte : Jacques Fauroux. Deux cabines doubles avec lavabo conditionnent une disposition originale. Favorable à l'esthétique et aux performances, le franc-bord modéré de la coque limite un peu la hauteur sous barrots. Lest stratifié court ou long.

Longueur : 8,76 m
Bau : 3,16 m
Franc-bord : 1,08 m
Tirant d'eau : 1,63 m
Déplacement : 3 210 kg
Poids du lest : 920 kg



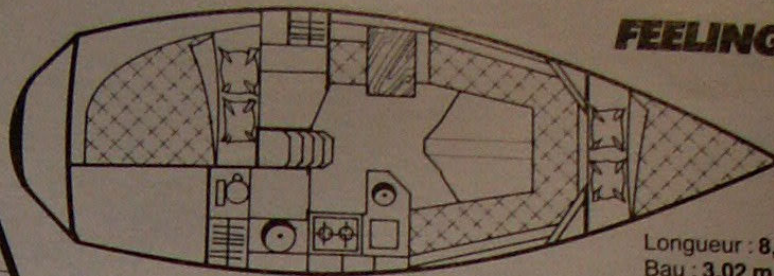
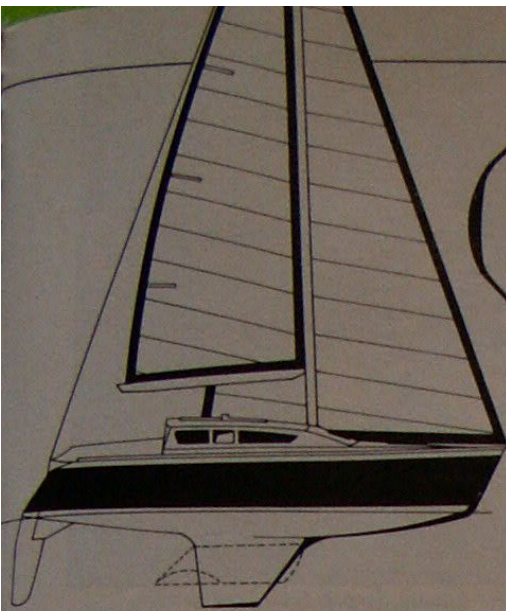
ETAP 28

Constructeur : Etap Yachting, 2 Steenvoestraat, B-2150 Malle (Belgique); tél. : 32.33.124.461. Architectes : Philippe Harlé - Alain Mortain. Malgré son volume consacré à l'insubmersibilité, l'Etap 28 dispose des mêmes atouts que ses concurrents en matière d'habitabilité, avec une présentation moderne et soignée. Lest court ou long.



Longueur : 8,58 m
Bau : 3,13 m
Franc-bord : 1,21 m
Tirant d'eau : 1,63 m
Déplacement : 3 220 kg
Poids du lest : 820 kg

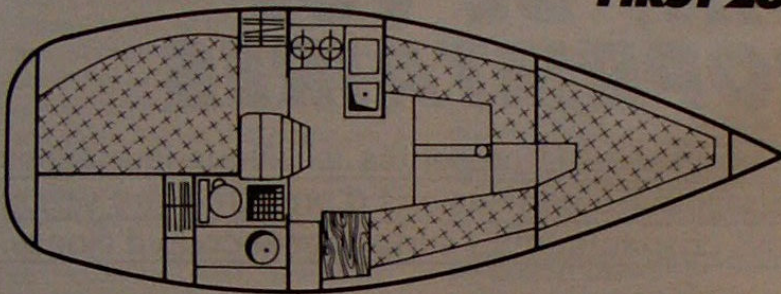
FEELING 286



Longueur : 8,40 m
Bau : 3,02 m
Franc-bord : 1,14 m
Tirant d'eau : 1,72 m
Déplacement : 2 700 kg
Poids du lest : 790 kg

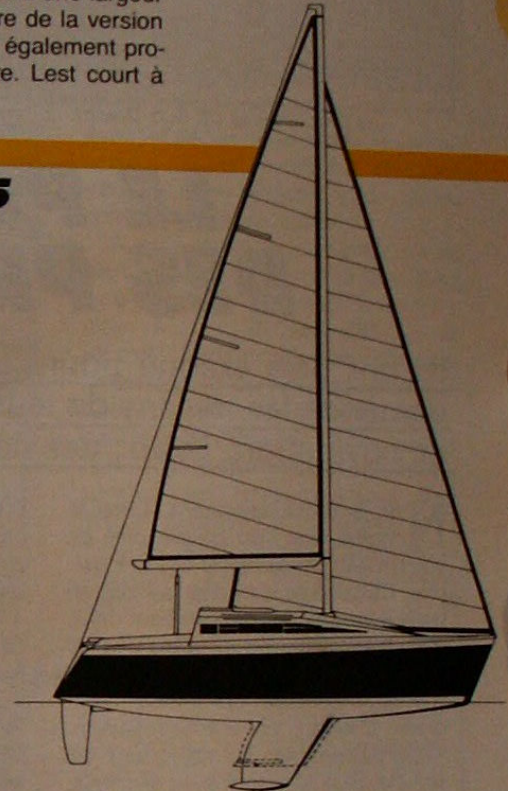
Constructeur : Kirié, route de La Rochelle, 85100 Les Sables-d'Olonne; tél. : 51.21.18.83. *Architectes* : Gilles Vaton - Eric Cadro. Moteur dans le carré et descente décalée assurent une largeur exceptionnelle à la cabine arrière de la version propriétaire. Le Feeling 285 est également proposé en version bicabine arrière. Lest court à ailettes sur option.

FIRST 285

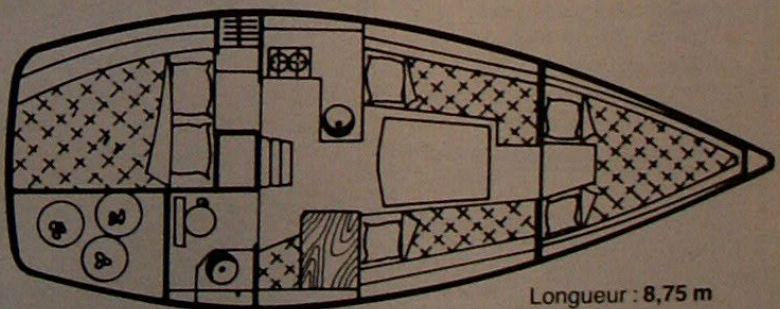
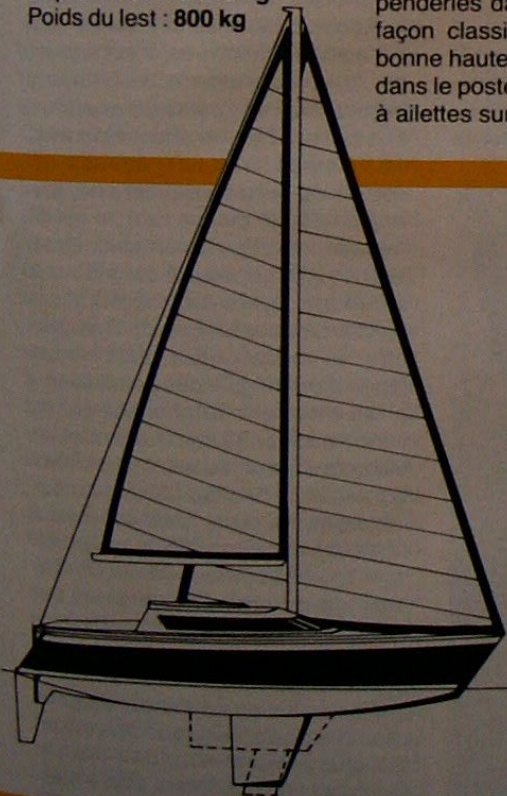


Longueur : 8,30 m
Bau : 2,99 m
Franc-bord : 1,16 m
Tirant d'eau : 1,62 m
Déplacement : 2 910 kg
Poids du lest : 800 kg

Constructeur : Bénéteau, ZI Les Mares, BP 66, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez; tél. : 51.55.53.82. *Architecte* : Groupe Finot. Pas moins de trois penderies dans cet intérieur traité de façon classique et qui profite d'une bonne hauteur sous barrots y compris dans le poste avant séparé. Lest court à ailettes sur option.



SUN DREAM 28



Longueur : 8,75 m
Bau : 3,15 m
Franc-bord : 1,14 m
Tirant d'eau : 1,66 m
Déplacement : 3 180 kg
Poids du lest : 1 070 kg

Constructeur : Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex; tél. : 51.91.06.10. *Architecte* : Tony Castro. Dans cette vaste coque, les emménagements tiennent à l'aise, y compris la table à cartes dans le bon sens. Toutefois, le rouf court limite la hauteur dans le poste avant. Option dériveur lesté.