



Les propriétaires de Sun Dream, comme les autres, ont déjà pu apprécier leur bateau dans la brise l'été dernier.

LE POINT DE VUE DES PROPRIETAIRES

Ils ont déjà craqué pour l'un des modèles présentés ici. Nous leur avons demandé les raisons de leur choix et les conclusions d'une première saison de navigation. Bilan : des détails crispants, mais surtout beaucoup d'éloges.

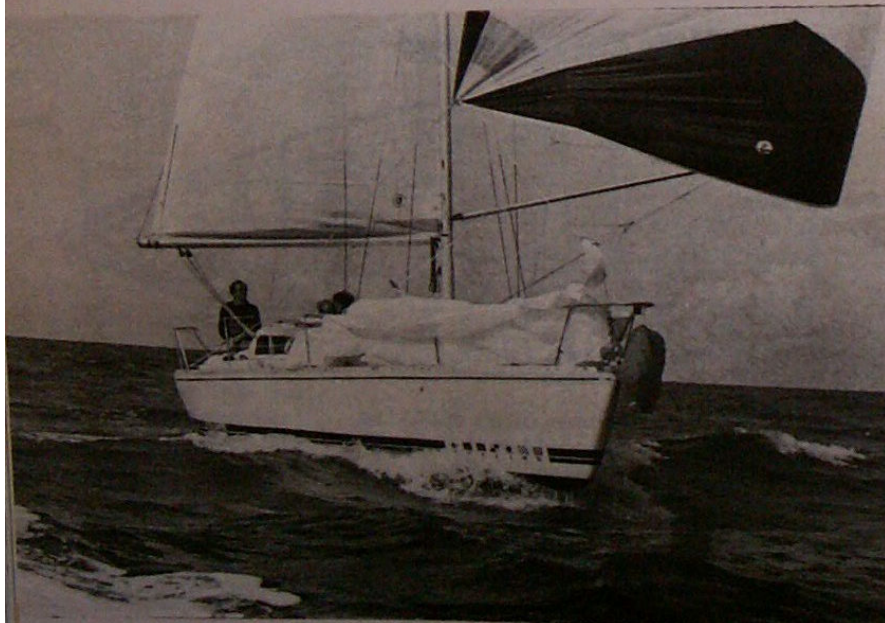
Nos lecteurs naviguent. C'est le moins que l'on puisse dire en voyant leur programme de l'été dernier. Certains se sont déjà baladés en Italie avec leur 8,50 m flambant neuf, d'autres ont écumé les côtes bretonnes ou anglaises pendant le mois d'août, mais aussi durant les week-ends d'avant et d'arrière-saison. Majoritairement, ils naviguent en famille, plus rarement avec des amis.

Presque tous ont choisi un de ces bateaux pour avoir plus de confort. Une conclusion unanime : ces bateaux sont fort plaisants à vivre.

Dans le détail, chacun a sa vision des choses... et ses petits problèmes. Ainsi, M. Delmas, qui a « plongé » en janvier dernier pour un First 285. Il a éliminé d'entrée le Feeling 286 à cause du moteur central, trouvant cette formule encombrante

et craignant les problèmes de bruit. En revanche, il a longtemps hésité pour le Sun Dream. Ses goûts l'ont finalement porté sur le First, dont il trouve l'intérieur plus chaud et plus agréable.

Après quatre semaines de croisière en Méditerranée, il est conquis par le comportement du bateau et particulièrement par la barre « douce et équilibrée ». Il a affronté le mauvais temps à deux reprises (40 nœuds au près) sans problème, avec la grand-voile au bas ris et le génois très enroulé. Seule véritable déception : la gîte constante sur tribord au mouillage. Après avoir vérifié que ce n'était pas seulement dû à la position du radeau mais plutôt à une répartition inégale des poids fixes, il a fait intervenir le chantier qui est venu stratifier 80 kg de gueuses sur bâbord (nous avons nous-même remarqué cette gîte, faible mais permanente, sur notre bateau d'essai et deux autres First 285 auraient été ainsi modifiés dans le Midi). M. Delmas regrette par ailleurs de ne pas avoir de trappe de visite dans le réservoir d'eau douce et émet quelques critiques sur la fixation Velcro des coussins et sur l'accastillage. Il aimerait également que le cockpit soit plus profond et qu'un emplacement soit prévu à l'avant pour y mettre un petit guindeau. Quelques remontrances donc, mais un bilan



Bilan très positif pour les carènes, mais l'équipement est parfois contesté.

— selon ses propres termes — très positif avec, au passage, une bonne appréciation pour l'installation électrique.

Des odeurs de gazole en guise d'air marin

Le Feeling 286 a, pour sa part, un supporter convaincu en la personne de M. Lécivain. Après 700 milles de navigation cet été, il est tout aussi convaincu des qualités de son Feeling que lorsqu'il l'a acheté au dernier salon. Cet ancien propriétaire de Cabernet lognait sur un Feeling 920 et s'est laissé séduire par tout ce qu'offrait le 286 en si peu de longueur. En dehors des performances, il apprécie particulièrement la bonne ventilation du bateau (*« on voit bien que c'est l'œuvre d'un architecte marseillais »*). Après avoir tremblé pour ses vacances (son bateau lui a été livré in extremis avec un mois de retard), il n'a eu qu'à se féliciter de son choix... à un point près qui a véritablement empoisonné son été : le réservoir de gazole, qui se vidait lentement mais sûrement dans le fond du bateau (problème de conception de l'évent, semble-t-il). Il a eu toutes les peines du monde à faire régler ce problème, les chantiers étant, comme on le sait, aux abonnés absents au cœur de l'été. Nous ne connaissons pas encore, à cette heure, le fin mot de l'affaire. Signalons tout de même que les fonds de notre Feeling d'essai baignaient dans le gazole.

Chez Jeanneau, on a manifestement bien fait de rajouter au Sun Dream une jupe qui ne figurait pas à la première présentation du bateau. C'est ce qui a décidé M. Fayard — et d'autres sans doute — à signer pour le plan Castro. Lui qui ne pratiquait auparavant que la location s'est résolu à acheter *« parce que j'ai trouvé tout ce qu'il me fallait dans ce bateau »*. Après deux mois de navigation en Méditerranée, il est très satisfait de son bateau, pour le confort comme pour les performances... même s'il le trouve un peu sous-toilé dans le petit temps. Les critiques : manque d'aération dans la cabine arrière, réservoir de carburant un peu court pour son goût et... le bruit du clapot contre la jupe au mouillage.

Aucun propriétaire de Dufour 28 ne s'est manifesté pour nous donner son point de vue. Peut-être est-ce le signe que tout va bien. Quant à l'Étap 28i, il est encore en phase de pré-lancement (cinq bateaux tests naviguent pendant plusieurs mois



Affaire à suivre pour l'Étap dont la diffusion commence tout juste.



Avis unanime : les nouveaux 8,50 m sont faciles à manœuvrer et à vivre.

avant le début de la construction en série) et les premiers modèles « clients » ne seront livrés qu'au début de l'année 1988.

A propos de nouveautés, on ne peut que souhaiter au chantier Gibert — qui met en ce moment la dernière main à son Gib'Sea 282 — de recueillir dans un an des commentaires aussi élogieux que ceux que nous a adressés M. Verron, concernant son Gib'Sea 84. Et dire que ce bateau vient de terminer sa carrière commerciale ! Rassurons-nous : tant que le subjectif, l'irrationnel et le coup de cœur seront de la partie, la plaisance aura encore quelques beaux jours devant elle. O.L.C. ■

EXOTISME : MA CARÈNE AU CANADA...

Si vous rêvez de dépaysement, vous aimerez peut-être ce Laser 28, né dans le Grand Nord américain, et qui ne ressemble à aucun de nos 8,50 m. Conçu par Bruce Farr dans une optique plutôt sportive, il se caractérise par un intérieur simple et fonctionnel ; les équipets en bois sont remplacés par des poches de toile bien étudiées et, plutôt que de cabine arrière, il vaut mieux parler d'un « poste arrière » pouvant abriter une couchette de mer et les toilet-

tes. Résultat : l'ensemble ne pèse que 2200 kg pour 8,66 m de coque et 40 m² de voilure (gréement fractionné). Pour les amateurs de nouveautés, une quille tandem (0,97 m de tirant d'eau) est proposée en option.

Seul obstacle : il faut traverser la Manche pour s'offrir en VO ce 8,50 m maintenant construit en Grande-Bretagne (prix : 212 000 F avec moteur et deux voiles. Laser 28 Center, Port Hamble, Hants SO3 5NN, G.-B.).



Plus simple et plus léger, le Laser 28 incarne la version anglo-saxonne du 8,50 m.

LA DEUXIEME CABINE ARRIERE?

Rien n'arrête nos constructeurs de voiliers.
En 1984, le grand débat en matière d'emménagements
se situait dans le choix entre un poste avant isolé et un lit breton.
La question reste d'actualité sur les modèles 88.

Il y a quatre ans, l'unanimité était pratiquement faite autour de la cabine arrière; seul l'Etap 28 menait un combat retardataire, qui s'est enfin terminé par la conversion de ce chantier au standard français.

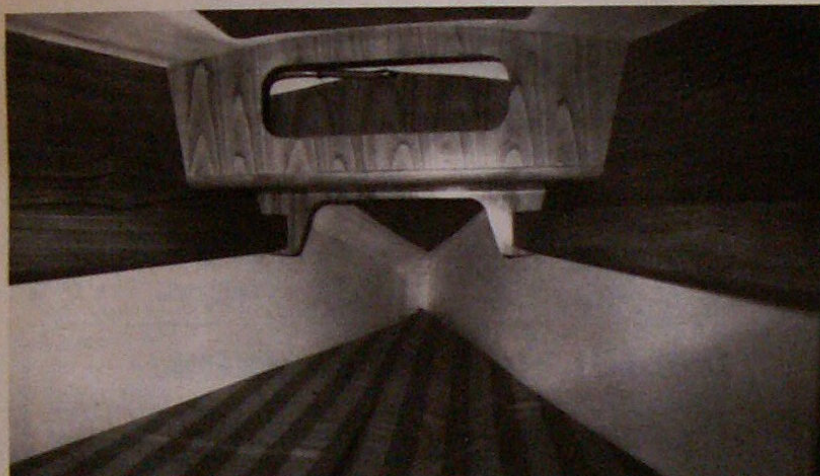
Cette fois, on en est à la deuxième cabine arrière, apparue déjà depuis plusieurs années sur le Dufour 28.

cabine supplémentaire justifie largement quelques autres restrictions de confort.

Il faut reconnaître toutefois que dans cette taille de bateau, si habilement exploitée que chaque centimètre en plus ou en moins influe sur la qualité de la vie à bord, la recherche du détail prend autant d'importance

que la conception générale. C'est d'ailleurs plus sur des points comme la finition, la hauteur sous barrots, l'aération ou même l'eau sous pression que nos cinq nouveaux 8,50 m testés se battent, que sur l'originalité de leurs plans ou de leurs performances, très voisines.

Dans cette taille de voilier où les dimensions du poste avant restent limitées, la cabine arrière revient de droit au skipper et son confort se révèle un argument primordial. En matière de hauteur sous barrots, le Sun Dream 28 marque le premier point: on y tient debout à l'aise puisqu'il dépasse 1,80 m tandis que trois autres modèles ont opté pour 1,78 m. On se rend compte que les architectes hésitent encore à réhausser les roufs, tenus par des questions de fardage et d'esthétique. Très sensible à ces éléments, Jacques Fauroux, l'architecte du Dufour 28, n'a pas voulu dépasser 1,65 m, mais la deuxième cabine qu'il propose est bien plus volumineuse qu'un poste avant.



Le poste avant du First 285 est agrémenté de menuiseries plaisantes.

Mais les difficultés de la marque à l'époque du lancement de ce modèle avaient occulté son aspect fortement novateur. En reprenant la formule sur le Feeling 286 présenté l'an dernier, le chantier Kiré l'a encore améliorée. En effet, leur plan réussit à conserver un lit breton en avant du carré, comme dans la version à une seule cabine arrière.

On peut regretter de ne pas avoir pu disposer de cette version bicabine pour notre essai, le constructeur ayant craint que la comparaison de certains éléments comme la taille du cabinet de toilette ou du coin navigation ne tourne à son désavantage. Il est bien évident que, même dans des coques plus grandes, le fait de rajouter une cabine arrière oblige à récupérer le volume ainsi mobilisé sur d'autres parties des emménagements; mais si l'on navigue avec un équipage un peu nombreux, l'intérêt d'une



Chaque cabine arrière du Dufour 28 possède son lavabo particulier.

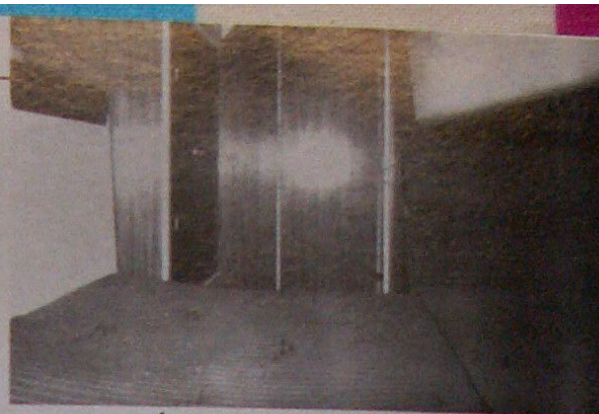
La deuxième cabine arrière

En relisant les mesures relevées au cours de notre essai comparatif de janvier 1984, on constate, qu'en moyenne, les modèles 88 offrent au moins cinq à six centimètres de plus en hauteur que leurs aînés. C'est à la fois peu et beaucoup, car cela fait une grande différence de pouvoir vivre dans un bateau sans avoir à courber la tête en permanence. Tous les constructeurs ont adopté 1,90 m comme longueur de couchette double arrière, mais les largeurs diffèrent sensiblement.

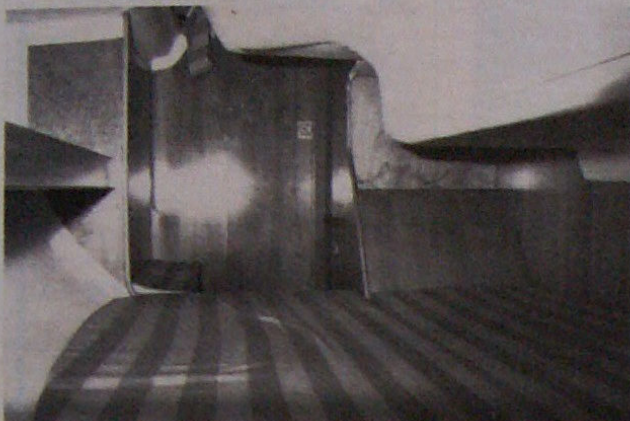
En 1984, le Kelt 8,50 m offrait déjà une couchette presque aussi large que longue. Cette fois, c'est encore sur un plan Vaton que l'on découvre la couchette la plus large, celle du Feeling 286 mesurant 1,65 m. Pour obtenir un tel résultat, il fallait utiliser un



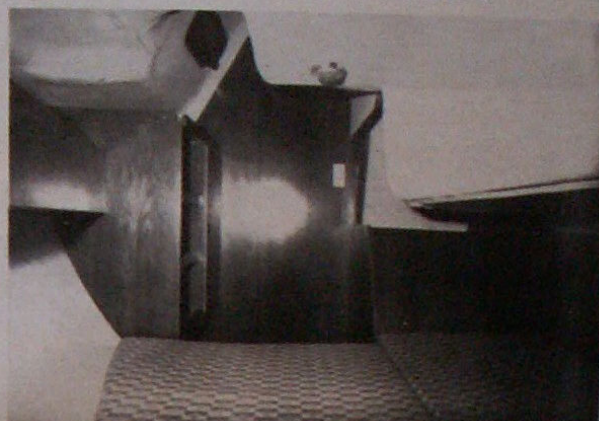
Plusieurs équipets à la tête de la couchette, dans la cabine arrière du Feeling.



Avec ses vaigrages contre-moulés, la cabine arrière de l'Etap est très claire.



First 285 : hauteur sous barrots et petit banc pour se chauffer à l'entrée de la cabine arrière.



Dans le Sun Dream, on retrouve avec plaisir les tablettes inclinées Jeanneau.

artifice. En fait, le constructeur en a employé deux. D'une part, la descente est décalée sur tribord, ce qui agrandit l'entrée de la cabine arrière dans la version propriétaire et laisse la place pour un cabinet de toilette dans la version bicabine. D'autre part, le moteur a été avancé jusque sous la table du carré, dégagant un volume précieux sous la descente tout en favorisant le centrage des poids. On se croirait dans la version propriétaire d'un voilier de près de dix mètres, hauteur sous barrots mise à part. Servi par la place disponible, le chantier a installé plusieurs casiers et tablettes pratiques près de la tête de la couchette. L'absence d'équipet latéral le long du bordé augmente encore le volume et permet de s'adosser de façon tout à fait confortable.

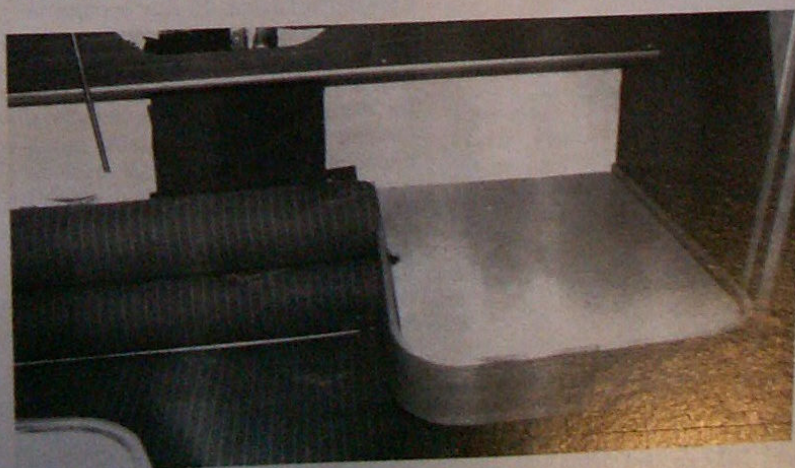
On ne saurait prendre une telle installation comme référence et d'ailleurs, dans le Feeling bicabine, les couchettes doubles ne mesurent que 1,30 m de large, tout comme sur le Dufour 28. Dans cette catégorie de voiliers, la largeur de la couchette ne suffit pas pour assurer un véritable confort. Il faut encore pouvoir se retourner lorsqu'on occupe la place située sous le cockpit. Etap, First et Sun Dream garantissent une hauteur suffisante. Le Dufour 28 présente certaines zones basses gênantes pour un dormeur de fort gabarit. En matière de rangements, nous avons retrouvé avec plaisir le meuble fonctionnel du

Sun Dream avec sa penderie, mais aussi des étagères inclinées antigîte. Dans le First, pas de tablettes, mais l'équipet latéral est assez vaste pour accueillir des sacs marins et le constructeur a disposé un casier fourre-tout en bout de couchette sous le hublot rond du tableau arrière.

Jeanneau a également adopté un hublot fixe dans le tableau pour compléter son éclairage, tandis que le Feeling est pourvu d'un hublot de coque. Avec leurs contre-moulages, les cabines arrière du Dufour et de l'Etap sont pratiquement aussi claires que leurs concurrentes. Trois bateaux sur cinq sont équipés de deux hublots ouvrants. Le Sun Dream ajoute néan-

moins à son hublot ouvrant d'hiloire de rouf une grille d'aération permanente, tandis que le hublot ouvrant du Feeling, placé sur le rouf, peut rester entrouvert sous la pluie, ce que l'on ne peut faire avec des hublots inclinés. Pour cela, les hublots «maison» de l'Etap sont fort bien conçus et il faut vraiment une pluie battante pour qu'on soit obligé de les fermer au port.

Disposer d'un lavabo dans sa cabine est généralement un luxe réservé à des unités beaucoup plus grandes que le Dufour 28, mais on pouvait difficilement faire autrement, car le local WC devant le mât n'est pas assez haut pour installer un cabinet de toilette. La proximité de la cou-



La table à cartes de l'Etap peut aussi servir de table de cockpit.



First 285 : carré classique mais soigné avec une table bien étudiée.



Beaucoup de volume et de lumière dans le grand carré du Sun Dream.

chette empêche évidemment de se livrer à des ablutions complètes. Nous avons tout de même réussi à nous raser assis sur le petit banc tout proche, mais il faut reconnaître que ce genre d'installation ne saurait concurrencer les sanitaires d'une marina moderne.

Sun Dream et Feeling : les plus grands carrés

Carré classique, avec deux banquettes vis-à-vis, ou carré en U comme dans l'Etap et le Feeling, du fait de la présence d'un lit breton, nos voiliers se partagent en deux groupes dans lesquels il faut encore introduire d'autres différences. Dans l'Etap et dans le First, on a résolument écarté la possibilité de dormir dans le carré, la longueur des banquettes permettant toutefois de coucher des enfants. Sur le Feeling comme sur le Dufour, le chantier a privilégié un côté avec une vraie couchette, mais celle du Dufour abrite les pieds dans un coffre en cercueil, limitant ainsi sa capacité

en convives assis autour de la table.

Sans discussion, les carrés les plus volumineux appartiennent au Sun Dream et au Feeling, ce dernier ayant même supprimé les équipets derrière les dossiers pour gagner en largeur. Heureusement, l'architecte a pensé à remplacer ces rangements par d'ingénieuses boîtes servant de dossiers d'angles à l'avant. Si l'on compte la capacité d'accueil, on doit pouvoir prendre un repas à huit dans le Feeling, à sept dans le Sun Dream et à six dans les trois autres modèles, nombre tout à fait respectable et qui dépasse l'équipage normal d'un tel bateau.

Le Dufour 28 et le First rivalisent en matière d'équipement de table en offrant à la fois un bar et un casier ou un tiroir à couverts ; mais le First l'emporte grâce à ses violons amovibles que l'on démonte au port pour manger plus confortablement. Dans le Feeling, les équipiers aux grands pieds doivent éviter les places latérales, car le moteur y réduit la largeur de plancher.

De manière générale, la position

D comme Descente

Le grand capot en Plexi du Sun Dream est lourd à pousser. Celui du Feeling recouvre largement la porte qui peut rester ouverte sous la pluie. Dans l'Etap, l'escalier abrite un grand équipet pratique tout près du cockpit.

E comme Eclairage

Le fin du fin, nous l'avons rencontré sur l'Etap avec des lampes doublées de veilleuses rouges. Sur tous les modèles, rentrer à bord la nuit sans lampe de poche est une aventure avant de trouver les coupe-batteries.

M comme Moteur

Sur le First, tout est groupé près du barreur qui peut démarrer ou arrêter le moteur sans bouger de sa place. Sur le Feeling, tout est en bas y compris le tableau de bord, sauf heureusement l'inverseur, mais c'est le champion en accessibilité moteur, capot enlevé.

P comme Plancher

Ils ne grincent pas sur le Dufour car ils sont posés sur un double fond. Ceux du Sun Dream sont vissés. Sur le First, ils sont bien divisés avec même des prises de doigts pour les soulever, mais le volume est limité dans la cale par les fonds plats.

P comme Puisard

Le même mot désigne le petit creux où se loge tout juste la pompe de cale électrique du Sun Dream ou l'important volume de 75 litres qui sert de conduit technique au moteur central du Feeling.

T comme Toilette

Élégant dans le First, le cabinet de toilette le plus vaste se trouve dans le Sun Dream. En progrès, l'accessibilité des vannes de WC marin accessibles sur tous les modèles. Seul le Dufour n'a pas de bac à douches.

assise est confortable, mais pour passer une longue soirée, la hauteur des dossiers du Sun Dream est appréciable tandis que le First nécessite des petits coussins pour éviter le contact avec le rebord des équipets latéraux. Les coussins de dossiers sont un peu trop mous.

Il est courant, lorsqu'on soulève les banquettes de ce genre de voilier, de tomber sur le réservoir d'eau. First et Etap sont pourvus de réservoirs rigides, en progrès par rapport à la poche souple du Sun Dream. Cette position centrale est préférable, pour l'assiette longitudinale, à celle du Dufour et du Feeling où les réservoirs sont logés respectivement dans une cabine arrière et à l'avant; mais naturellement, le volume des coffres de carré s'en trouve réduit. En utilisant le volume laissé entre le passavant et le contre-moulage de coque qui abrite la mousse d'insubmersibilité, le constructeur de l'Etap a diminué l'espace visuel. Néanmoins, la présence de casiers munis de portillons et de bibliothèques à portée de main lorsqu'on est assis dans le carré représente un tel agrément que l'on imagine mal leur suppression. D'ailleurs, sur les modèles aménagés avec des lits bretons, l'impression de volume n'est pas un problème, la vue se prolongeant jusqu'à l'étrave.

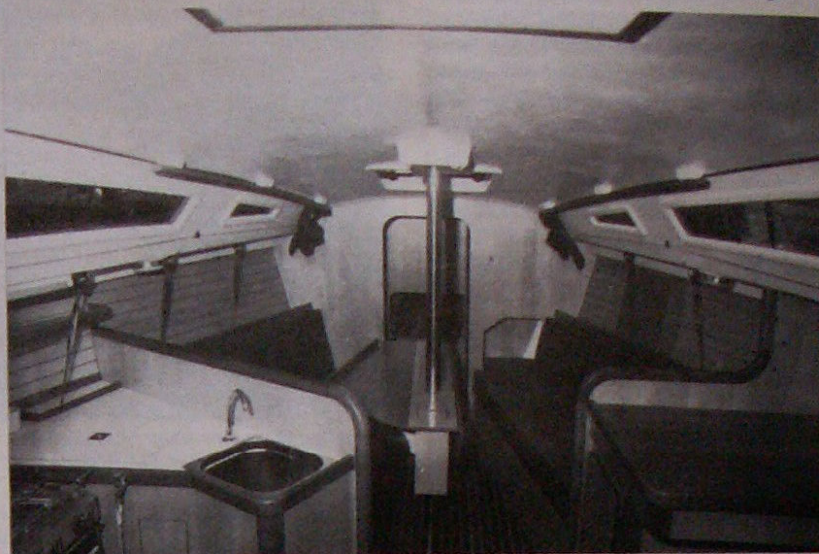
Dans le Sun Dream comme dans l'Etap, le pare-brise à l'avant du rouf constitue un élément très positif pour la qualité de vie. Toutefois, cet afflux de lumière augmente la température du carré lorsque le soleil cogne et le petit panneau ouvrant au-dessus de la table du Sun Dream nous a paru insuffisant pour évacuer la chaleur. L'Etap dispose, lui, de moyens d'aération puissants, avec ses hublots ouvrants sur les hiloires de rouf qui établissent un courant d'air avec le grand capot rond de l'avant.

Poste avant isolé contre lit breton

La difficulté de trouver une longueur suffisante pour une couchette double avant est illustrée par les dimensions des lits bretons de l'Etap et du Feeling qui n'atteignent pas 1,80 m de long (ce qui ne permet pas d'y faire coucher deux adultes de bonne taille). Il faut rappeler que l'Etap 28 i essayé fait partie d'une présérie; sur le modèle définitif, qui tiendra compte des observations recueillies en cinq mois de navigation, le constructeur envisage entre autres un élément rabattable pour augmenter la longueur de la couchette. En dormant dans l'avant de l'Etap, nous avons découvert que le plancher de cou-

chette descend vers l'avant pour suivre la pente du pont. Heureusement, pour la circulation sanguine, cette pente reste faible.

Les constructeurs du Sun Dream et du First ont choisi un vrai poste avant séparé avec porte. La couchette du Sun Dream est un peu plus large du



Une cloison oblique agrandit astucieusement le carré du Dufour sur l'arrière.



Finition moderne et soignée et équipets pratiques pour l'Etap 28.



Le moteur central reste discret sous la grande table.

pied que celle du First, mais la hauteur assise est nettement plus satisfaisante dans ce dernier, également doté d'une hauteur sous barrots plus élevée. Nous avons remarqué par ailleurs l'aspect très soigné du poste avant du First, habillé de nombreuses boiseries. En plus des coffres sous couchettes, ce modèle comporte un équipet transversal derrière la baille à mouillage. A ce rangement, le Sun Dream ajoute des équipements latéraux placés très hauts pour ne pas gêner les dormeurs, mais il est difficile d'y chercher ses affaires autrement qu'à tâtons.

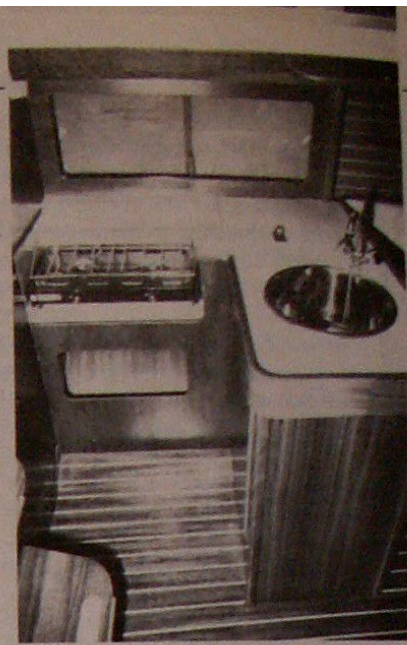
Cuisine : four en option

Disposant d'une «tranche» de coque d'épaisseur limitée pour organiser leurs cuisines, tous nos architectes ont adopté la disposition en L. Mais au lieu de s'en tenir au classique meuble-évier perpendiculaire au bord, le concepteur du Dufour a choisi un angle plus fermé, de telle sorte que le cuisinier se trouve mieux calé pour travailler, l'accès du carré étant facilité par ailleurs.

Tradition ancienne chez Dufour, le bateau est livré avec une sangle qui permet au cuisinier de se maintenir devant son four à la gîte. A noter qu'il s'agit en standard d'un simple réchaud, comme sur nos autres 8,50 m. Mais, sauf dans le Sun



Sangle et meuble-évier pour se caler, une cuisine de mer sur le Dufour.



Élégante avec son meuble arrondi, la cuisine de l'Etap est aussi bien aérée.

Dream, tous les bateaux sont prévus pour recevoir un four en option. Sur le First, nous avons apprécié le tube de protection et ses œillets pour accrocher une sangle. Mais la position du réchaud entre deux cloisons de bois verni demanderait une protection latérale antifeu. Afin d'éviter cet inconvénient, Eric Cadro, qui a aménagé l'intérieur du Feeling, a intercalé un petit élément de rangement très pratique entre le réchaud et la cloison. Autre bon point sur le Feeling comme sur l'Etap : la proximité d'un hublot ouvrant juste au-dessus de la cuisine, un vrai luxe que l'on ne s'attend pas à trouver sur des voiliers au budget serré. Mais l'eau sous pression constitue

encore une option sur le Dufour et le Feeling.

Très dépouillée d'aspect, la cuisine du First comporte des rangements fort pratiques, avec son placard bien aménagé sous l'évier et des paniers superposés dans sa grande glacière. L'oscar de la présentation revient à l'Etap, doté d'un superbe meuble-évier arrondi avec une porte aménagée en bar. Seul le Dufour n'a pas adopté l'évier circulaire, très à la mode, mais son bac rectangulaire étroit et profond reste ce que l'on fait de plus fonctionnel pour économiser l'eau. Par ailleurs, son constructeur est aussi le seul à avoir prévu une poubelle.



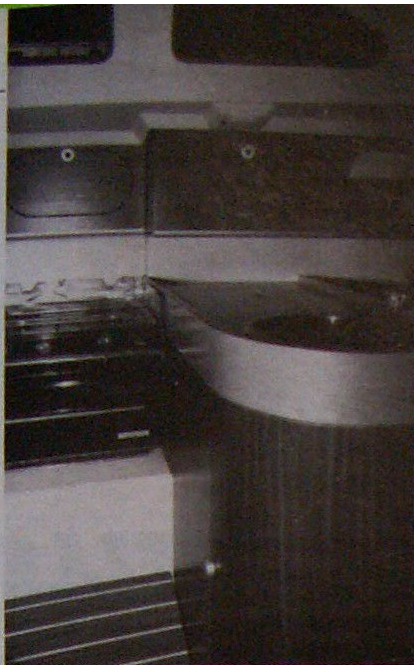
Domage, les genoux du navigateur butent sur le socle gênant du Dufour.



Sous la table du First, on a aménagé deux tablettes de rangement.



Dans la version propriétaire, le Feeling offre un coin navigation tout confort.



Une plaque métallique protège la cloison contre le réchaud du Sun Dream.

Table à cartes dans le cockpit, une idée belge !

Quand on comptabilise les rangements de la cuisine sur des voiliers encore limités en taille comme les nôtres, il faut penser aux possibilités offertes par les éléments proches, comme le socle de la table à cartes. Dans le Dufour, ce bloc comprend en effet deux tiroirs en fil plastifié qui peuvent être utilisés avantageusement pour les vivres. En contrepartie, la place pour les genoux est trop juste et un système d'équipet ouvert comme celui du Sun Dream, ou des

tablettes comme sur le First, améliore le confort du navigateur. Dans l'Etap et le First, le navigateur assis sur le bout d'une banquette de carré tourne le dos à la marche. Cela ne nous dérange pas, surtout lorsqu'il s'agit, comme sur le First, d'apporter un élément de confort supplémentaire sous la forme d'une grande penderie. Sun Dream et Feeling se partagent le mérite d'une grande table à cartes, mais celle du Feeling offre le double de profondeur, soit 10 cm pour le rangement des documents. Une petite fente latérale permet de faire glisser

10 cm de la carte sous le panneau à instruments et probablement d'y égarer quelques papiers précieux que l'on n'est pas prêt de retrouver... Ces deux derniers modèles proposent également des casiers très accessibles pour les petits accessoires dont le navigateur se sert couramment. Si le couvercle de la table de l'Etap n'est pas monté sur charnières, c'est qu'il peut être utilisé comme table de cockpit grâce au rajout d'un pied tubulaire. On pense quand même une fois, près d'Anvers !

D. MAUPAS ■



Au près, les différences de marche proviennent plus des réglages que des bateaux.

CARACTERISTIQUES	Dufour 28	Etap 28 i	Feeling 286	First 285	Sun Dream 28
Hauteur sous barrots					
Poste avant	140 cm	(1)	(1)	166 cm	144 cm
Avant du carré	150 cm	147 cm	154 cm	165 cm	148 cm
Arrière du carré	175 cm	180 cm	178,5 cm	184,5 cm	183,5 cm
Capot de descente	182 cm	186 cm	185 cm	191 cm	190 cm
Toilettes	165 cm	176 cm	176 cm	175 cm	180 cm
Cabine arrière : 1	165 cm	178 cm	178,5 cm	178 cm	181 cm
2	165 cm				
Table de repas (2)	144 x 94 x 60 cm	96 x 80 x 69 cm	102 x 115 x 88 cm	82 x 90 x 85 cm	117 x 85 x 65 cm
Table à cartes	56 x 76,5 cm	56 x 78 cm	58,5 x 77 cm (+ 10)	52 x 60 cm	58 x 85 cm
Couchettes					
Poste avant : 1		175 x 124 x 25 cm	178 x 150 cm	210 x 165 cm	210 x 170 cm
Carré (3) Couchette : 1	191,5 x 52 cm	168 x 52 cm	178,5 x 55 cm	159 x 50 cm	187 x 65 cm
Couchette : 2	164 x 52 cm	168 x 52 cm	198 x 55 cm	159 x 50 cm	187 x 65 cm
Cabine arrière (4)	190 x 130 x 75 cm	190 x 148 x 80 cm	190 x 165 x 113 cm	190 x 140 x 94 cm	190 x 140 x 81 cm
Glacière					
Ouverture/contenance	40 x 29 / 70 l	37 x 30 / 45 l	25 x 23,5 / 85 l	40 x 32 / 60 l	30 x 30 / 75 l
Eau	100 l	85 l	100 l	100 l	100 l
Portes (5) Cab. AR	151,5 x 39 cm	164 x 40,5 cm	152 x 40 cm	150 x 40 cm	150 x 40 cm
WC	151,5 x 39 cm	164 x 40,5 cm	152 x 40 cm	150 x 35 cm	150 x 35 cm
Poste AV	151,5 x 39 cm	164 x 40,5 cm	152 x 40 cm	135 x 39,5	135 x 39,5
Accès au carré	66 cm	66 cm	89 cm	78,2 cm	78,2 cm

(1) Pas de mesure de hauteur sous barrots à cause du lit breton. (2) Longueur x plus grande largeur. (3) Longueur x largeur. (4) Longueur x largeur à la tête x largeur au pied. (5) Hauteur x largeur.