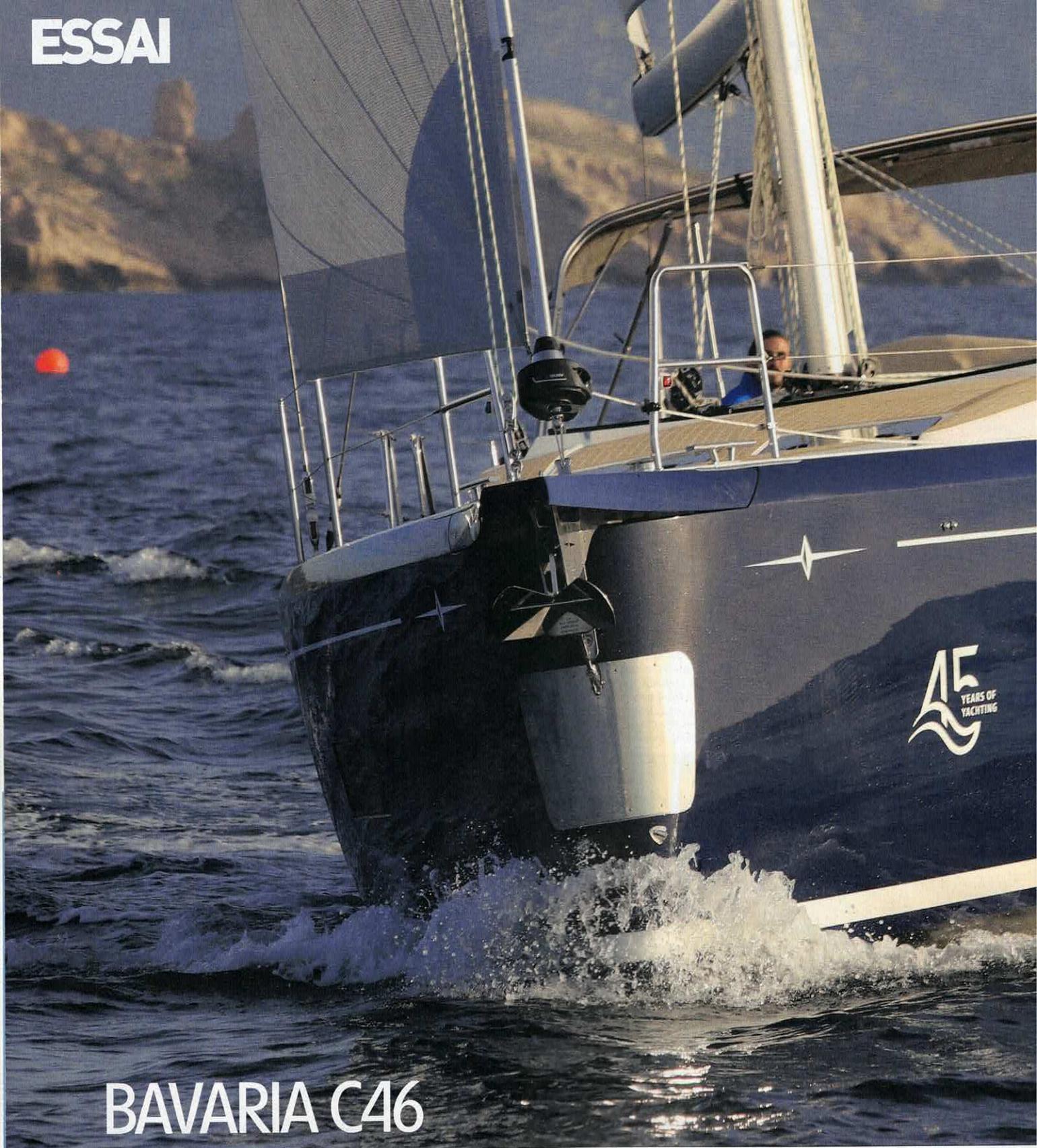


ESSAI



BAVARIA C46

# Un croiseur qui a du coffre



▲ Visite du C46 en vidéo

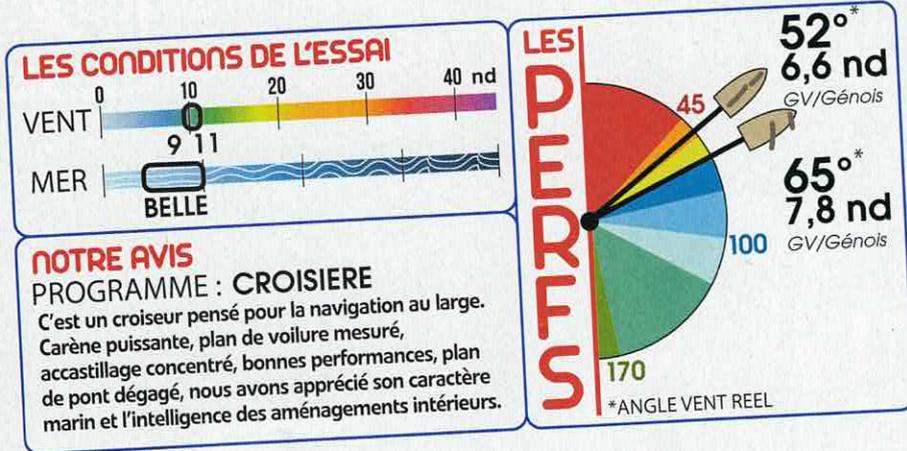


Mi-décembre en Méditerranée,  
jolie brise et grand soleil. Comme un air  
de vacances en rade de Marseille...

Maurizio Cossutti renouvelle avec beaucoup de sens marin le cœur de gamme du chantier Bavaria. Aussi raide que son prédécesseur, le C46 devrait séduire tous les amateurs de grande navigation recherchant confort et volume.

Texte : Damien Bidaine. Photos : François-Xavier de Crécy.





## NOTRE AVIS

### PROGRAMME : CROISIERE

C'est un croiseur pensé pour la navigation au large. Carène puissante, plan de voilure mesuré, accastillage concentré, bonnes performances, plan de pont dégagé, nous avons apprécié son caractère marin et l'intelligence des aménagements intérieurs.

**BONNE MERE**, la météo est quasi parfaite pour l'essai de ce Bavaria 46 n°1 mis à notre disposition par Michel Lucas de Phocéa Yachting. Le plan d'eau marseillais est à peine ridé par une petite brise que l'on aurait aimée plus vigoureuse pour animer comme il se doit la carène de notre grand croiseur germanique. On est loin des conditions d'un essai hivernal, et ce n'est pas pour nous déplaire car nous avons ainsi pu éprouver le temps d'un déjeuner ensoleillé la convivialité de son cockpit au mouillage. Stand-by stratégique au Frioul, à l'ancre au sud-est de Pomègues pour laisser le temps à la brise de mer de se lever.

## UN COCKPIT PRESQUE PARFAIT

En début d'après-midi, nous débarrassons de notre charcuterie provençale les deux tables du cockpit qui nous ont parfaitement accueillis. Elles ont cependant trahi un défaut de conception qui devrait être gommé sur la suite de la série : un passage impossible vers les bancs et des plateaux centraux non jointifs. C'est un détail qui compte sur un croiseur tourné vers la croisière. En revanche, le confort des assises enveloppantes avec leur haut dossier molletonné est incroyable. L'agrément de ce cockpit est un des points forts du C46 qui sera confirmé sous voiles, car il est désormais grand temps de naviguer ! Nous déroulons génois et grand-voile puisque cette dernière est stockée avec ses immenses lattes verticales dans un mât enrouleur. Le Bavaria C46 dessine ainsi sur l'eau sa silhouette enfantine : une coque élancée, surmontée d'un triangle isocèle quasi parfait. Mais à bien y regarder, le dessin est évidemment plus subtil et le trait de crayon de Maurizio Cossutti – aux manettes du style Bavaria depuis 2017 et le C57 – nous séduit tant par les qualités nautiques et esthétiques du C46 que par l'importance des volumes offerts aux aménagements et aux rangements intérieurs. Gare, cependant, à ne pas trop charger la bête ! Notre modèle d'essai – la coque n° 1 de la série – livrée avec une longue liste d'options et qui a fait le plein de tous ses réservoirs (eau et gasoil), affiche déjà

un déplacement de 13 tonnes ! Heureusement, le petit foc autovireur livré en standard a été échangé pour un grand génois (106 %) optionnel, mais indispensable dans ce temps clémente. Sans lui, nous n'aurions sans doute pas pu afficher une moyenne de 6,5 nœuds au près serré avec des pointes régulières à 7 nœuds. Une navigation douce, en faux solitaire. En effet, tout en barrant, je règle mes deux voiles d'une simple pression sur les commandes électriques des winches. Toutes les manœuvres reviennent aux postes de barre – drisses, bosses de ris, écoutes, bordure, hale-bas, etc. (excepté la balancine de bôme) – générant des mètres de dormant que l'on plonge dans de profondes et indispensables bailles à bouts. L'accès à ces deux zones se fait en passant derrière les consoles de barre. Deux espaces réduits qui n'acceptent qu'un seul équipier et qui servent aussi d'accès aux passavants, moyennant une marche un peu haute. A deux, il faudra donc se répartir entre le poste au vent (pour le barreur) et sous le vent (pour le régleur). Une configuration optimale en équipage réduit, mais un troisième équipier ne pourra pas wincher depuis les bancs du cockpit. Ce n'est pas fait pour ! On manœuvre et on barre donc ce Bavaria C46 du bout des doigts, appréciant une barre légère et l'énergie d'une carène dont le tiers avant volumineux génère le sentiment d'une force tranquille tandis que les lignes arrière plus tendues laissent présager de belles glissades. Vous comprendrez qu'on regrette quand même de ne pas être venus un jour de mistral pour éprouver le C46 dans des conditions plus musclées. Car le C46, dans la lignée du C45 qu'il remplace (déjà dessiné par Cossutti YD, essayé lors d'un 100 milles en février 2019, VM n° 278), est un croiseur imaginé pour la vie au large et ses emménagements plaident pour le grand voyage. Attention, si la silhouette extérieure est très proche du C45, avec des superstructures adoucies aux angles droits gommés et au tableau arrière plus ouvert, sous le pont, plus rien n'est à sa place. Et c'est tant mieux, car le C46 gagne en sens marin dans cette version trois cabines. De part et d'autre de la descente, un bel atelier, une grande pièce humide (douche et toilette),

(Suite page 38)



▲ La grand-voile sur enrouleur des voilure isocèle ! Sans enrouleur, la C

“ Au mouillage au Frioul,  
nous guettons l'arrivée de la brise. ”



▲ Les manœuvres concentrées autour des postes de barre sont idéales pour une navigation en équipage réduit, mais l'équipier doit de préférence utiliser le poste où le barreur n'est pas. Les consoles de barre intègrent des afficheurs latéraux, face au barreur lorsque ce dernier est assis sur le passavant.

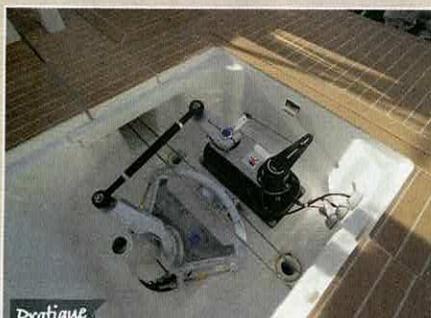
# A voir ... et à revoir !



Pratique



L'accès à bord est royal. Notez que cette plateforme est électrique et qu'elle se commande aussi via une télécommande pour la déployer ou la refermer depuis le ponton. A tribord, l'emplacement du radeau comprend aussi un gonfleur électrique pour l'annexe ou un paddle.



Pratique



En fond de cockpit, l'accès à la mèche de safran, aux drosses et au pilote.



Pratique



Dans la cabine avant, des volumes de rangement variés et généreux.



Pas pratique



Une belle console, complète, mais une main courante mal placée.



Pratique



C'est haut, mais c'est très pratique : deux panneaux ouvrants à l'inverse.



Pratique



Depuis le carré, large vue sur le plan d'eau à travers quatre longs hublots de coque. Deux de chaque bord.



L'habillage de la cloison avant en alcantara doit être protégé.



Le carré transformable (ici de façon électrique) est une option indispensable en croisière hauturière. La table reposera en série sur deux pieds au lieu d'un pour plus de stabilité.



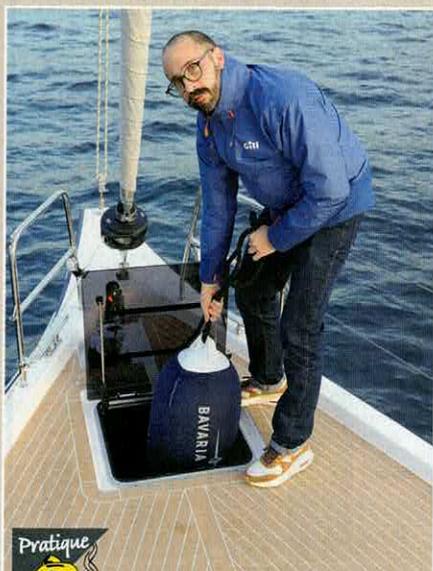
De chaque bord, un capot dissimule le gaz et la baille à bouts.



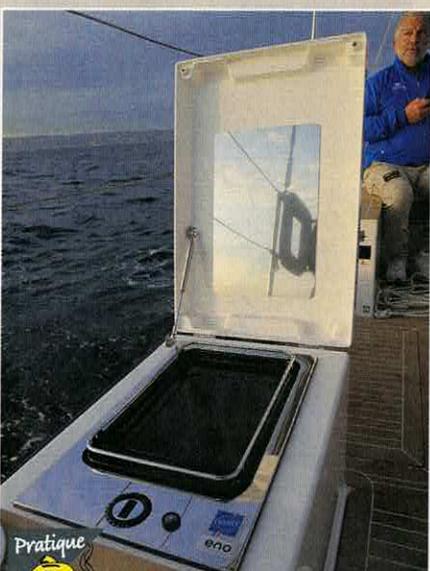
Double accès au cabinet de toilette, depuis la cabine ou le carré.



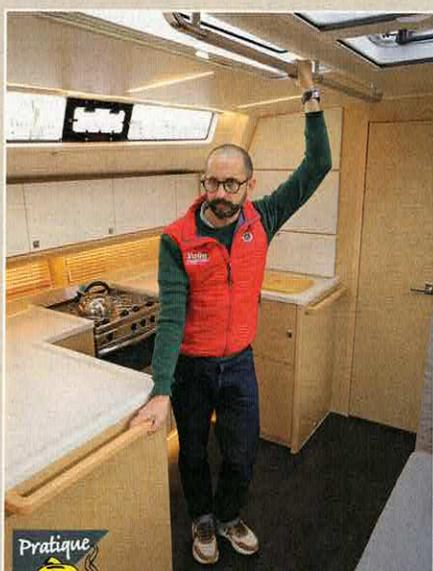
L'accès au passavant est malaisé en raison de la structure du bimini.



La grande soute avant donne aussi accès à la baille à mouillage.

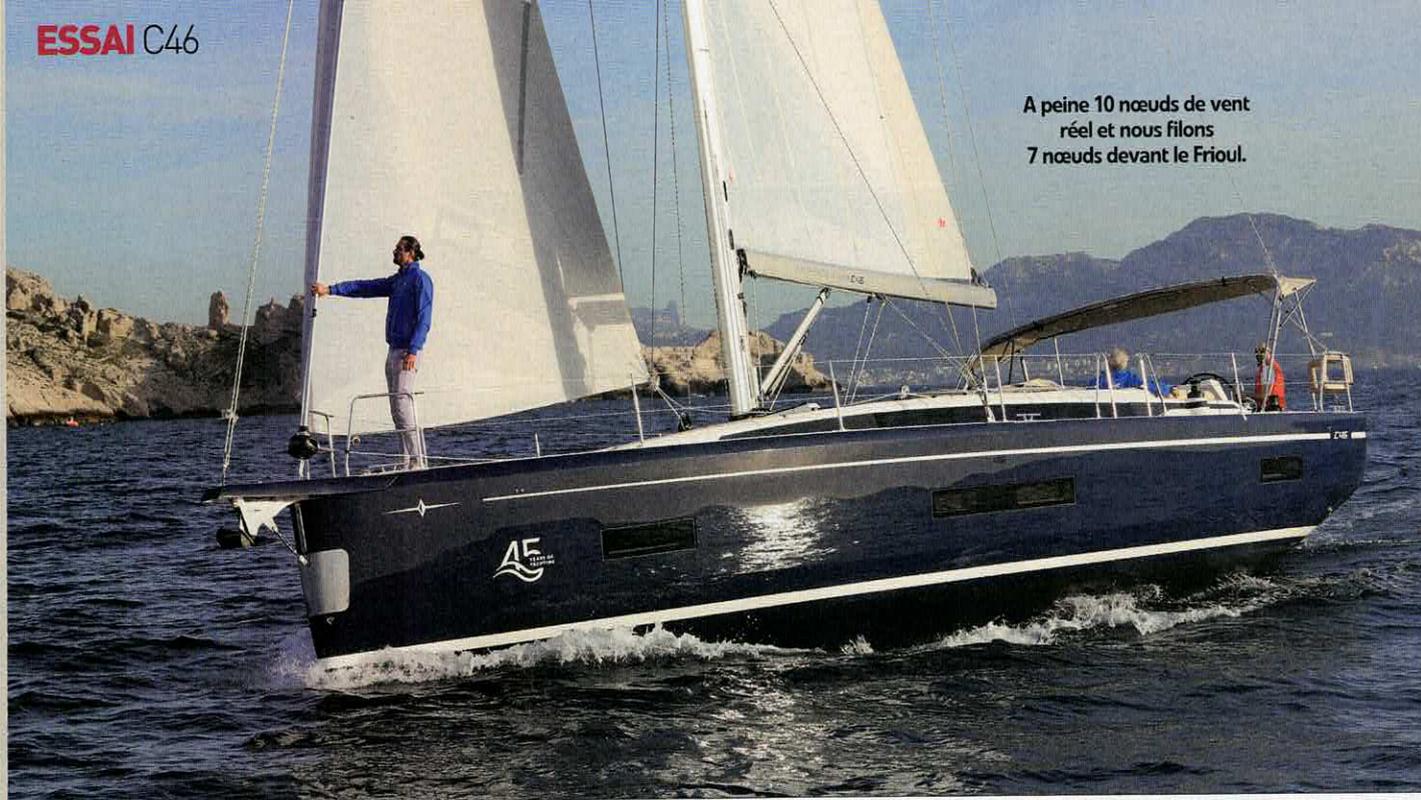


Les bancs des postes de barre intègrent plancha et bloc froid.



La circulation est sécurisée par deux solides mains courantes.

A peine 10 nœuds de vent réel et nous filons 7 nœuds devant le Frioul.



et tout de suite à bâbord, une belle table à cartes. Le choix opéré d'avancer la cuisine et le carré devant l'épontille sous les grands panneaux de pont – fixes et ouvrants – du rouf est malin en mer comme au mouillage, limitant les effets du tangage sur l'équipage. Du carré, on profite ainsi à la fois d'une vue sur le plan d'eau à travers les longs panneaux de coque et d'une vue panoramique sur la grand-voile. C'est agréable et très lumineux.

## DES AMENAGEMENTS TRES MARINS

Malin, encore, le traitement de la cabine arrière tribord en deux lits jumeaux (transformables en couchette double) que l'on devine très confortables à la mer quelle que soit l'amure en se calant sur le coussin central séparateur. En revanche, l'immense volume de la cabine propriétaire, qui profite pleinement de cette carène au tiers avant élargi, est plus chic que pratique en mer. Mais au mouillage quel luxe ! Que l'armateur se rassure, il pourra toujours se rapatrier le temps d'une navigation nocturne dans le carré transformable formant une immense couchette double de quart. Immense, un qualificatif qui va bien au volume central du C46 qui s'est fait au détriment d'un cockpit un peu court. Ceci explique sans doute les difficultés rencontrées pour se mouvoir autour des tables du cockpit en début d'essai. Choisir, c'est renoncer dit-on. Ici, la circulation et l'espace intérieur semblent avoir été privilégiés sur la circulation dans le cockpit et vers les passavants. On cherche le passage vers le pont : faut-il se glisser derrière le barreur, pour monter sur le passavant à son point le plus étroit (27 cm) et enjamber les winches ou bien marcher sur les coussins des assises du cockpit (quand ils sont à poste) pour franchir les hiloires ? La question reste d'autant plus en suspens que les consoles de barre à roue manquent

d'une main courante qui pourrait orienter notre choix et nous éviter de prendre appui sur la console en elle-même. Rassurons-nous : cette réflexion est menée par le chantier et Bavaria promet une solution sur la suite de la série. De retour derrière la barre, j'enchaîne quelques virements de bord. Le grand génois (106 %) passe le lit du vent et le pied de mâts sans accroc. La relance dans ce petit temps est plus fastidieuse, mais le C46 finit par retrouver sa vitesse cible : 7 nœuds. Soyons francs jusqu'au bout et parlons de LA frustration du jour : ce code 0 de 105 m<sup>2</sup> stocké avec six gros pare-battage dans la grande soute

à voiles, juste derrière la baille à mouillage. Nous ne pourrions l'envoyer au bout de la delphinrière, faute d'un émerillon oublié sur terre... Bonne Mère ! On ronger notre frein d'autant que la brise évanescence s'essouff. Nous finirons par remettre le cap sur la cote phocéenne et l'entrée majestueuse du Vieux-Port défendu par les forts Saint-Nicolas et Saint-Jean. Nous amarrons le C46 devant le CNTL dont le club-house flottant nous attend pour quelques mousses... Le Vieux-Port est idéal pour ce croiseur hauturier clairement pensé pour entraîner son équipage vers de nouveaux horizons ! ■

## Mettez le turbo !



Ce premier modèle toutes options ou presque est équipé d'un moteur Saildrive Yanmar de 80 ch Turbo (contre 57 ch en standard) qui entraîne une hélice tripale repliable. La cale moteur est tout simplement immergée, dotée d'accès larges et multiples qui feront rêver plus d'un mécano ! Une cale très correctement insonorisée comme l'ont montré nos relevés. Ce que nos relevés ne disent pas c'est qu'à bas régime (1 800 tr/mn), le C 46 file 5,8 nœuds en silence. Un régime cependant déconseillé, car il faut par encaîner le turbo.

### Conso



CAPACITE RESERVOIRS CARBURANT **244** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIERE **48,8** heures

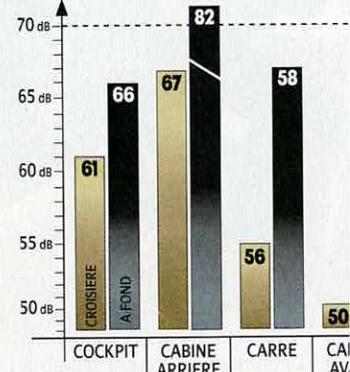
### Vitesse

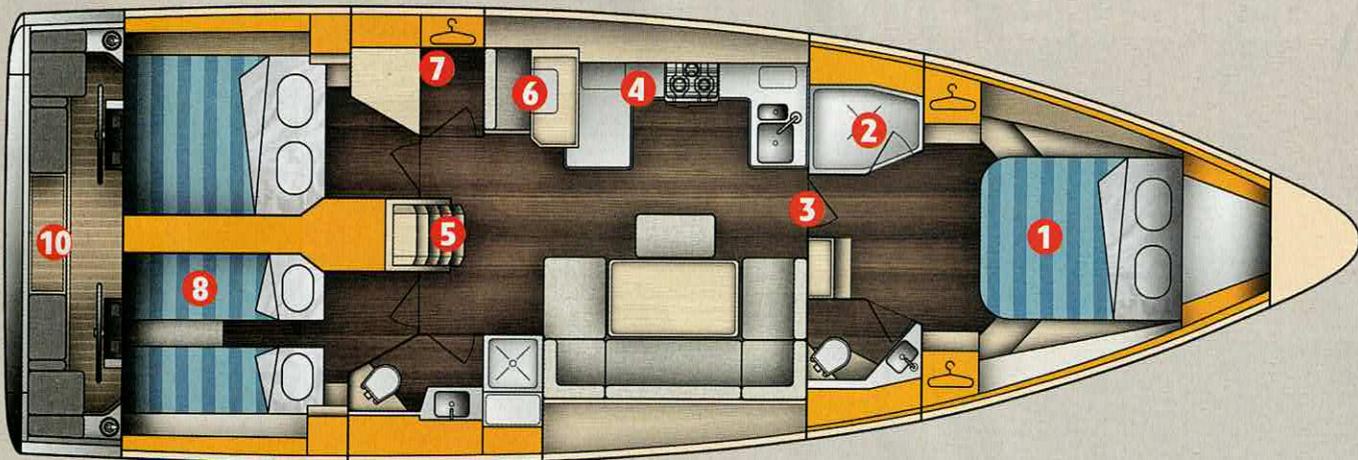


VITESSE DE CROISIERE **6,6** nœuds  
2 150 tr/mn

VITESSE MAXI **8,7** nœuds  
3 000 tr/mn

### Niveaux sonores (en dB)





## Le Bavaria C46 en 10 points

1. La hauteur sous barrots est de 1,99 m et le lit podium mesure 2,05 x 1,60 m.
2. L'espace douche fait 90 x 64 cm.
3. La hauteur sous barrots à l'épontille est de 2,03 m. La table du carré mesure 1,38 x 0,79 m avec une longueur d'assises de 4,93 m et une profondeur de 50 cm.
4. La cuisine comprend trois plans de travail. Deux de 45 x 37 cm et un très grand de 56 x 79 cm.
5. Les cinq marches (profondeur 18 cm) forment un angle de 55°. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,99 m.
6. La table à cartes mesure 99 x 43 cm et l'assise 75 x 49 cm.
7. L'atelier compte six étagères bien gardées et une hauteur sous barrots de 2 m.
8. Les lits jumeaux (2,04 x 1,60 m) de la cabine tribord se rejoignent pour former une grande couchette.
9. Les assises du cockpit mesurent 1,95 m avec un retour de 45 cm sur une profondeur de 40 cm et un haut dossier de 52 cm.
10. La plage arrière mesure 2,95 x 0,82 m avec une garde à l'eau de 35 cm.



▲ Le carré est très lumineux et volumineux. Noter que l'assise face à la table à cartes fait office de méridienne. Elle sera vite adoptée par les hommes de quart.



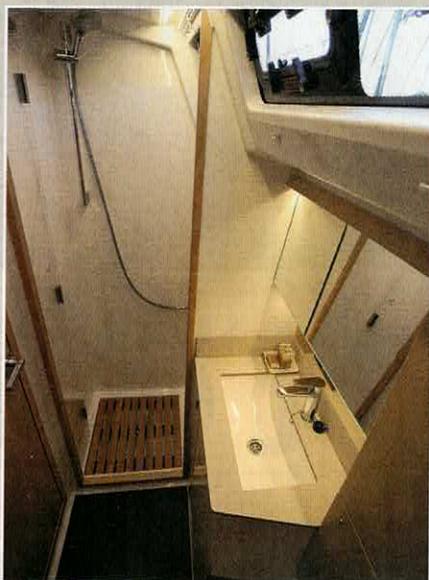
▲ Lit king size en mode podium. De quoi se prendre pour Poséidon en son royaume...



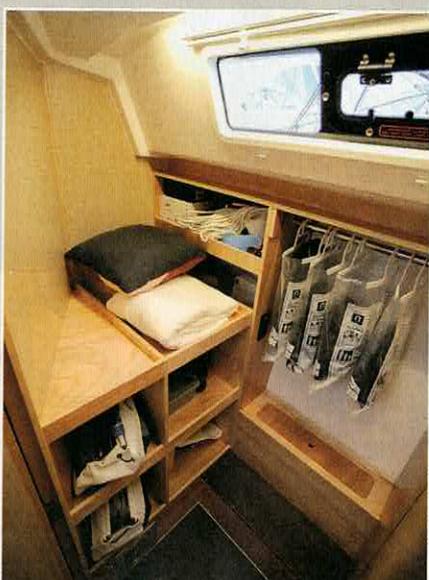
▲ Cette couchette tribord à notre préférence : idéale en mer, convertible au mouillage.

## EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	14,91 m
LONG. COQUE	13,95 m
LARGEUR	4,70 m
TIRANT D'EAU	2,30 m
DEPLACEMENT	12 730 kg
LEST	2 575 kg
SV AU PRES	114 m <sup>2</sup>
GENOIS	55 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	66 m <sup>2</sup>
GENNAKER	192 m <sup>2</sup>
CODE 0	105 m <sup>2</sup>
MATERIAU	sandwich verre/PVC
MOTORISATION	80 ch
RESER. CARBURANT	244 l
RESERVOIRS EAU	554 l
ARCHITECTE	Cossuti YD
CONSTRUCTEUR	Bavaria
CATEGORIE CE	A pour 12 personnes
PRIX DE BASE	<b>378 720 €</b>
PRIX BATEAU ESSAYE	<b>655 227 €</b>
<b>Principales options :</b> mât enrouleur (22 500 €), génois 106 % (7170 €), winch électrique (4 620 €), carré transformable électrique (3 250 €), chauffage (12 300 €)...	



▲ Le cabinet de toilette arrière est spacieux et bien ventilé avec son hublot et ses deux portes.



▲ Wahoo ! Atelier, dressing, tout est possible dans ce local situé derrière la table à cartes.