

Les idées neuves du De Antonio D42

Le chantier espagnol De Antonio Yachts joue avec succès sa propre partition dans le marché porteur du lounge boat contemporain. Style épuré, fluidité et puissante motorisation hors-bord caractérisent les opens de cette jeune marque qui vient de lancer un nouveau 40 pieds.

Texte Olivier Voiturier - Photos Jérôme Kelagopian et Virginie Pelagalli

460 520 €

Prix HT avec 3 x 350 ch Mercury

Vitesse maxi (en nœuds) 38,5

Conso. à 25 nœuds (en l/h) 179

Longueur (en mètres) 12,10

Couchettes 5

Avec ses solutions innovantes, le Catalan De Antonio veut s'imposer dans l'univers concurrentiel du lounge-boat contemporain. En témoigne ce tender rangé sur sa tranche dans la soute arrière.



Créé il y a six ans, De Antonio décline déjà quatre modèles d'opens, de 8 à 14 mètres. Avec ses 12 mètres de long et une quinzaine d'unités déjà vendues, le D42 s'annonce comme le « best-seller » de la jeune marque espagnole.



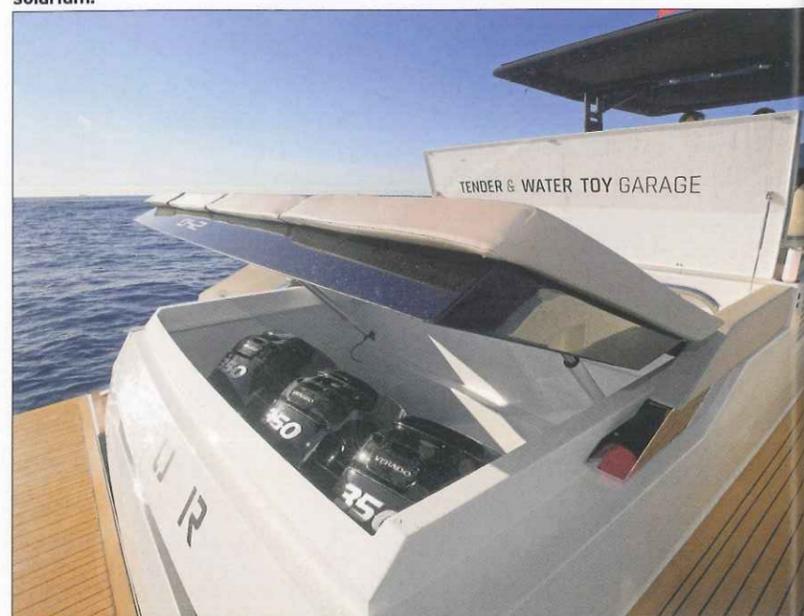
Et de quatre ! Ça tourne à haut régime chez De Antonio Yachts qui vient de lancer un nouveau 40 pieds, aux codes esthétiques minimalistes faisant la particularité de la jeune marque catalane. Et son succès. Outre leur forte personnalité, au style tranché, où dominent la ligne droite et les pans coupés, les De Antonio ont l'autre caractéristique d'être exclusivement motorisés en hors-bord. C'est une de leur grande différence avec la concurrence qui, comme Fjord ou Pardo, a pris ses marques dans le créneau porteur de l'open ultra design. Dans ce parti pris, le chantier se distingue également par une habile dissimulation des hors-bord dans un vaste coffre arrière. Histoire de joindre l'utile à l'agréable, cette « cale moteur » au capot relevable électriquement est garnie d'un confortable solarium arrière. Donc, désormais, il faut compter sur quatre modèles de 8 à 14 mètres de long chez De Antonio : les D28, D34, D42 et D46. Pas mal pour un chantier créé de toutes pièces il y a six ans. « Avec le D46, nous avons complété notre offre entre nos modèles 34 et 46. Un besoin "d'entre deux", qui nous semblait assuré du succès commercial par sa taille : douze mètres de long par quatre de large », indique Stanislas Chmielewski, co-fondateur de la marque.

Un vrai succès commercial

Depuis son lancement officiel en septembre dernier au salon de Cannes, quatorze unités ont été vendues ! « On s'attendait à ce que ce soit notre best-seller. Mais pas à un tel succès ! Toute la production 2020 est déjà écoulee », se félicite le jeune chef d'entreprise franco-suisse. Une production qu'il va falloir augmenter puisque, pour répondre à une demande croissante, Stanislas et son associé espagnol Marc De Antonio projettent de commercialiser une soixantaine d'unités (tous modèles confondus) l'an prochain. A n'en pas douter, le concept de lounge-boat design, efficace et performant, plaît. « L'œil s'habitue de plus en plus à ce genre de design, analyse Stanislas. En parallèle, nous sommes de plus en plus de marques à nous positionner sur ce genre de créneau. » Porteur, si on en croit les ventes

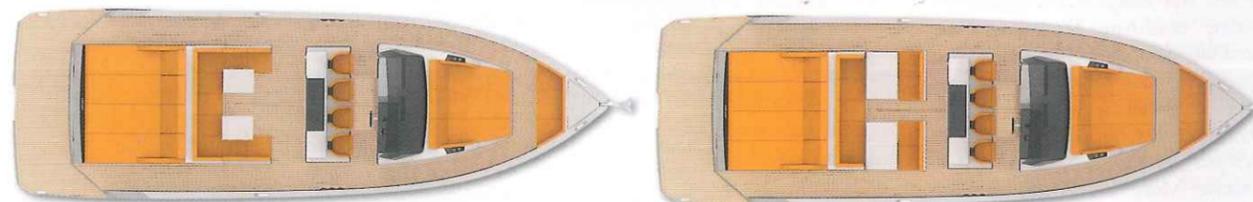
Avec son style tout en rigueur où dominent lignes droites et pans coupés, De Antonio se démarque par sa motorisation hors-bord. La puissante cavalerie est dissimulée dans un coffre, recouvert d'un vaste solarium.

Abrités dans un grand coffre arrière, les trois puissants hors-bord sont facilement accessibles grâce aux panneaux ouvrants du solarium.



réalisées. « Mais plus les bateaux sont carrés, plus la justesse des proportions est importante. Une rigueur du design que possède mon associé Marc De Antonio. Ce n'est pas un hasard si beaucoup de nos clients sont des architectes... » Une simplicité des lignes qui paradoxalement nécessite un important travail d'études, de calculs, de recherches. Pour obtenir les résultats escomptés pour la carène à trois steps (il n'y en a que deux sur le D46), ▶

Les aménagements extérieurs privilégient la fluidité et la modularité, tout en offrant un bon niveau de confort.



Un plan de pont fonctionnel, avec une pointe façon walkaround, quatre sièges face à la console de pilotage, et un carré avec deux variantes d'aménagement. Le solarium arrière vient compléter l'ensemble.

+
Style audacieux.
Comportement marin.
Motorisation hors-bord.

-
Descente abrupte.
Beaucoup d'options.

Design
★★★★★
Plan de pont
★★★★★
Performances
★★★★★
Finition
★★★★★
Aménagements
★★★★★
★ à revoir ★ moyen
★★ bien
★★★ très bien
★★★★ exceptionnel



Les quatre sièges adossés au bloc cuisine et une partie du carré sont bien protégés par le grand hard-top.



Avec son instrumentation de pointe, la planche de bord est très bien organisée.

► il a fallu modifier le moule de coque d'un degré pour deux de ses redans. Ce qui a permis de gagner six nœuds de vitesse.

Carène à trois steps très convaincante

« On a aimé l'effet des steps sur le D46, et on a voulu poursuivre. Meilleures performances, moindre consommation, équipement tendance : le step, c'est fantastique. Même si c'est très compliqué à mettre en œuvre, confirme Stanislas. Pour accueillir la plate-forme, nous avons opté pour une carène particulière, avec des moteurs avancés vers le centre du bateau. Eux-mêmes enveloppés par les flancs de la poupe », précise Marc De Antonio. Une coque étudiée pour accueillir une motorisation de 3 x 400 ch culmi-

Success story européenne

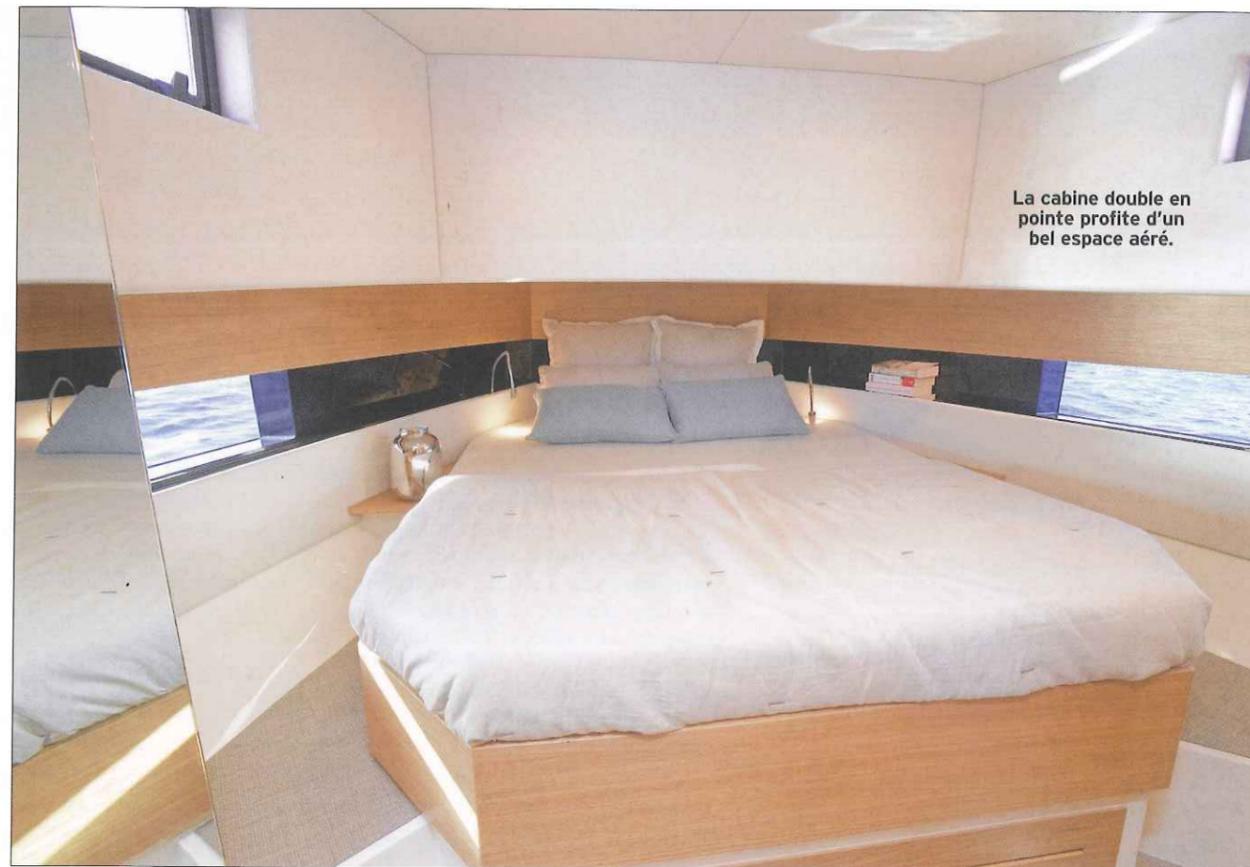
Fondée il y a six ans, la jeune marque catalane s'est développée de manière exponentielle...

Créé en 2012 en Barcelone par Stanislas Chmielewski et Marc De Antonio, deux jeunes designers à peine sortis des bancs de l'UNI de Barcelone, le chantier De Antonio annonce déjà 130 modèles vendus, de 8 à 14 mètres de long. « 5 bateaux vendus en 2012, 10 en 2013, puis une courbe des ventes exponentielles », confie Stanislas Chmielewski. A 30 ans, l'entrepreneur franco-suisse avoue être le premier surpris par une aussi belle success story. Dans leur association, l'Espagnol Marc De Antonio gère plutôt le côté Design, calcul des proportions et suivi des chantiers. Stanislas, habitué à la plaisance à moteur, se charge de la partie commerciale et marketing, et de la gestion du réseau. « Même si dans la pratique, tout le monde fait de tout », dans cette jeune boîte de 9 personnes. Dans le staff, quatre ingénieurs. Les deux designers travaillent avec le studio de Design Ubica, dirigé par Marc De Antonio et sa mère. Alors que les D34 et D46 sont conçus au Portugal, chez le constructeur de la marque Starfisher, c'est chez Atlantique Marine, à Augustow, en Pologne, qu'est réalisé le nouveau D42. Comme l'est également désormais le D28. Atlantique Marine, c'est aussi le fabricant de la marque



Marc De Antonio (à g.) et Stanislas Chmielewski, les deux jeunes designers fondateurs du chantier.

connue en France sous le nom de Pacific Craft. Espagne, France, Suisse, Italie, Portugal, Chypre : De Antonio est distribué partout en Europe. Pour conquérir le prometteur marché américain, un partenariat de distribution vient d'être conclu avec Nautical Venture. Et l'ensemble de la gamme De Antonio sera présente en février au prochain Miami Boat Show.



La cabine double en pointe profite d'un bel espace aéré.



Une descente très marquée mène aux espaces privés. Un ensemble traité comme un confortable cocon moderne.



Vers l'arrière, la mid-cabin accueille jusqu'à trois passagers. La hauteur sous barrots est inégale.

nant ainsi à 1200 ch, avec un objectif de 44 nœuds en pointe. « Nous pousserons même à 3 x 450 ch pour les Etats-Unis », nous confie Stanislas. En attendant, c'est bien avec 3 x 300 ch que nous avons testé cet automne le D42. Amarrée à Port Vell, aux

Avec son plan de pont aéré et ses confortables aménagements, ce D42 se prête aussi bien à un programme à la journée que de croisière.

pontons du Real Club Nautico de Barcelone, la haute carène d'Azur - coque n°1 - tranche avec les rondeurs des vieux gréements qui l'entourent.

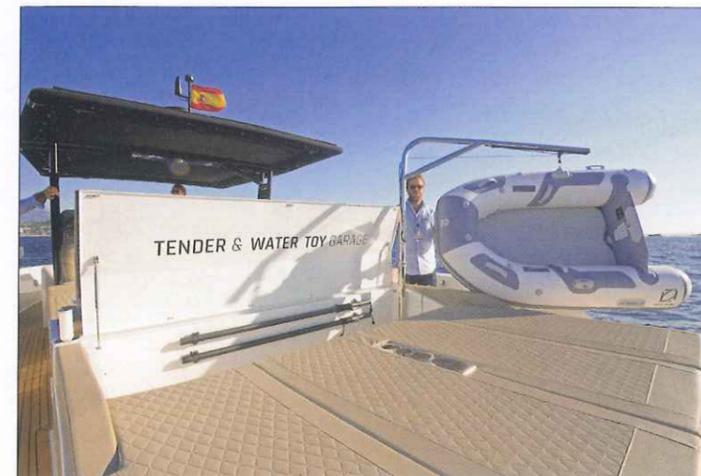
Un plan de pont tout en fluidité

Deux styles contrastés. Deux approches diamétralement différentes du yachting. La visite à bord confirme la vision extérieure. Simple, efficace, rigoureux, le D42 affiche un plan de pont d'une grande fluidité, enveloppé

par la hauteur des bordés protecteurs. Les éléments, tant fonctionnels que de confort, sont parfaitement imbriqués les uns aux autres. Grande plage de bain hydraulique, large capot moteur recouvert d'un solarium XXL, profonde soute rectangulaire pour ranger sur tranche le tender de 2,10 mètres de long (maximum), puis salon de pont accueillant jusqu'à huit passagers, long meuble bas de cuisine adossé à une rangée de quatre fauteuils, descente à bâbord, poste de pilotage à tribord, l'ensemble pro-



La nouvelle carène à trois steps a été étudiée pour recevoir une motorisation hors-bord de 3 x 400 ch. Objectif : 44 nœuds en pointe.



La profonde soute arrière accueille sur tranche un tender de 2,10 mètres de long (maxi).



Le long bloc cuisine est parfaitement intégré au plan de pont.

milieu, et nettement plus réduite au niveau des assises. Strict dans ses lignes, le D42 démontre une même rigueur en mer.

Comportement en mer sécurisant

Un premier essai effectué par mer calme en septembre en baie de Cannes (voir Neptune n°281) avait attesté du comportement sain et de la réactivité du bateau. Le second essai, réalisé mi-no-

vembre, était d'une tout autre nature. La pluie, la grêle, un vent de force 4 à 5 et une grosse houle avec des creux de 2 à 3 mètres nous ont fraîchement cueillis à la sortie du port de Barcelone. Le D42 a démontré sa robustesse face aux éléments. Dans ces conditions difficiles, nous avons atteint 38,5 nœuds. Au point mort, il nous a fallu 25 secondes pour arriver à la vitesse maximale. La carène déflecte bien les embruns et s'est montrée confortable. Les neuf passagers à

bord partageaient un même sentiment de sécurité. Pour profiter des confortables solariums, on attendra donc le printemps... sachant que le constructeur nous a déclaré avoir réalisé le mois suivant 44 nœuds en pointe dans les meilleures conditions possibles. Il est vrai que l'ajustement d'une triple motorisation est un process délicat et qu'il a fallu tester plusieurs hauteurs de fixation au tableau arrière ainsi que différents pas d'hélices avant de trouver le bon réglage. ■

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	12,10 m
Largeur	3,99 m
Tirant d'eau	0,60 m
Poids sans moteurs	8 t
Transmission	Hors-bord
Puissance maximale	3 x 400 ch
Carburant	950 l
Eau	250 l
Cabines	2
Couchettes	5
Catégorie CE	C/12 pers.

LE TEST NEPTUNE

3 x 350 ch Mercury Verado 350 @ 6 400 tr/mn

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie (milles)
3000	10,6	93	8,77	108
3500	12,5	120	9,60	98
4000	16,4	153	9,32	101
4500	24,4	180	7,37	128
5000	32,5	219	6,73	140
5500	34,6	282	8,15	116
6100	38,5	360	9,35	101

Conditions de l'essai : 9 personnes à bord, carburant 55%, eau 75%, forte houle, vent de force 4 à 5.

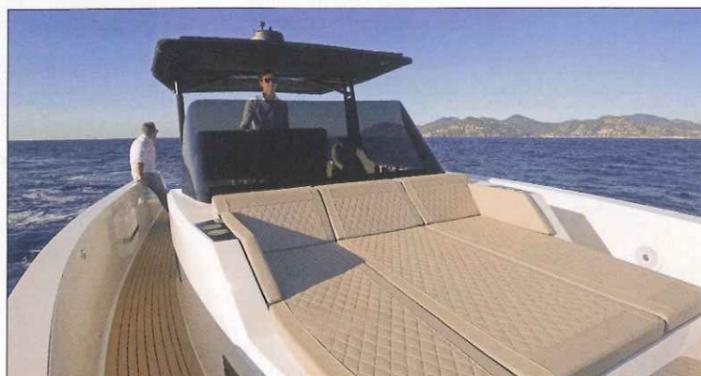
PRIX

290 000 € HT prix de base sans les moteurs
 460 520 € HT avec 3 x 350 ch Mercury Verado
 Equipement standard Pont en Flexiteck, soft-top, cuisine complète, coussins et sellerie Morbern Sundance, système audio Fusion série RAYON (+ 4 haut-parleurs), système de navigation Simrad G012 XSE (12") avec sonde HDI, radio VHF Simrad RS20...
 Options HT (hors tarif équipé) Pont en teck naturel 6500 €, hard-top 9900 €, plate-forme de bain XL avec système hydraulique 21900 €, générateur 15200 €, cuisine complète intérieure 4200 €, gel-coat de couleur coque et pont 8900 €, pilote automatique Simrad 6500 €, propulseur d'étrave 5700 €...

CONTACT

Chantier Contact De Antonio Yachts (Barcelone, Espagne) www.deantonioyachts.com

Dans un ensemble au design très abouti, la partie avant de la console reçoit un spacieux bain de soleil triple. La pointe est traitée comme un walkaround.



► tégé par un haut pare-brise en biseau. De larges passavants mènent à la pointe avant.

Un intérieur plus intimiste

Traité comme un walkaround, le rouf est recouvert d'un beau solarium, faisant lui-même face à une banquette située dans la pointe. On aime le dessin nerveux de ce salon de pont avant. Comme on note que l'arrondi des pavois vers la proue marque les très rares courbes de ce bateau tout en lignes droites. Il faut compter sur la rudesse de la descente pour gagner les aménagements intérieurs. Cet

ensemble compact et bien pensé forme comme un agréable cocon moderne. Les boiseries et le mobilier en chêne clair (verni mat) réchauffent l'ambiance. La cabine double est en pointe, séparée par une cloison coulissante de la cuisine (bâbord) et de la petite salle d'eau indépendante (tribord). L'espace arrière est organisé en carré, avec un profond canapé en U. Il est à remarquer que chaque côté est suffisamment long (1,90 m) pour servir de couchette, portant ainsi à un total de cinq personnes le nombre de passagers pouvant dormir à bord. Cet espace intimiste est doté d'une hauteur de barrots plutôt satisfaisante en son