

neptune

YACHTING MOTEUR

Essais
Arrow 460
Chris-Craft C42

Équipement
Les flaps Humphree
en test

Goldfish Rallye
La Corse
à 50 nœuds

GREENLINE 39

L'hybride superstar

Propulsion électrique
ou thermique, à vous de choisir !



SPÉCIAL
CÔTE D'AZUR
De Fréjus à Antibes...
Mouillages, escales gourmandes,
découvertes et rencontres inédites

7,40 € - MENSUEL - N° 255 S - AOÛT 2017
BEL/LUX : 8,10€ - DOM/S : 8,50 € - ESP/PORT. CONT/IT/GRECE : 8,40 €
SUISSE : 13,40 CHF - POL/S : 12,60 CFP - POL/A : 22,40 CFP - CAL/S : 11,55 CFP
CAL/A : 20,60 CFP - TUNISIE : 16,70 TND - ILE MAURICE : 8,70 €

L 19784 - 255 S - F: 7,40 € - RD



Éditions L'Asphodèle

GREENLINE 39

L'hybride superstar

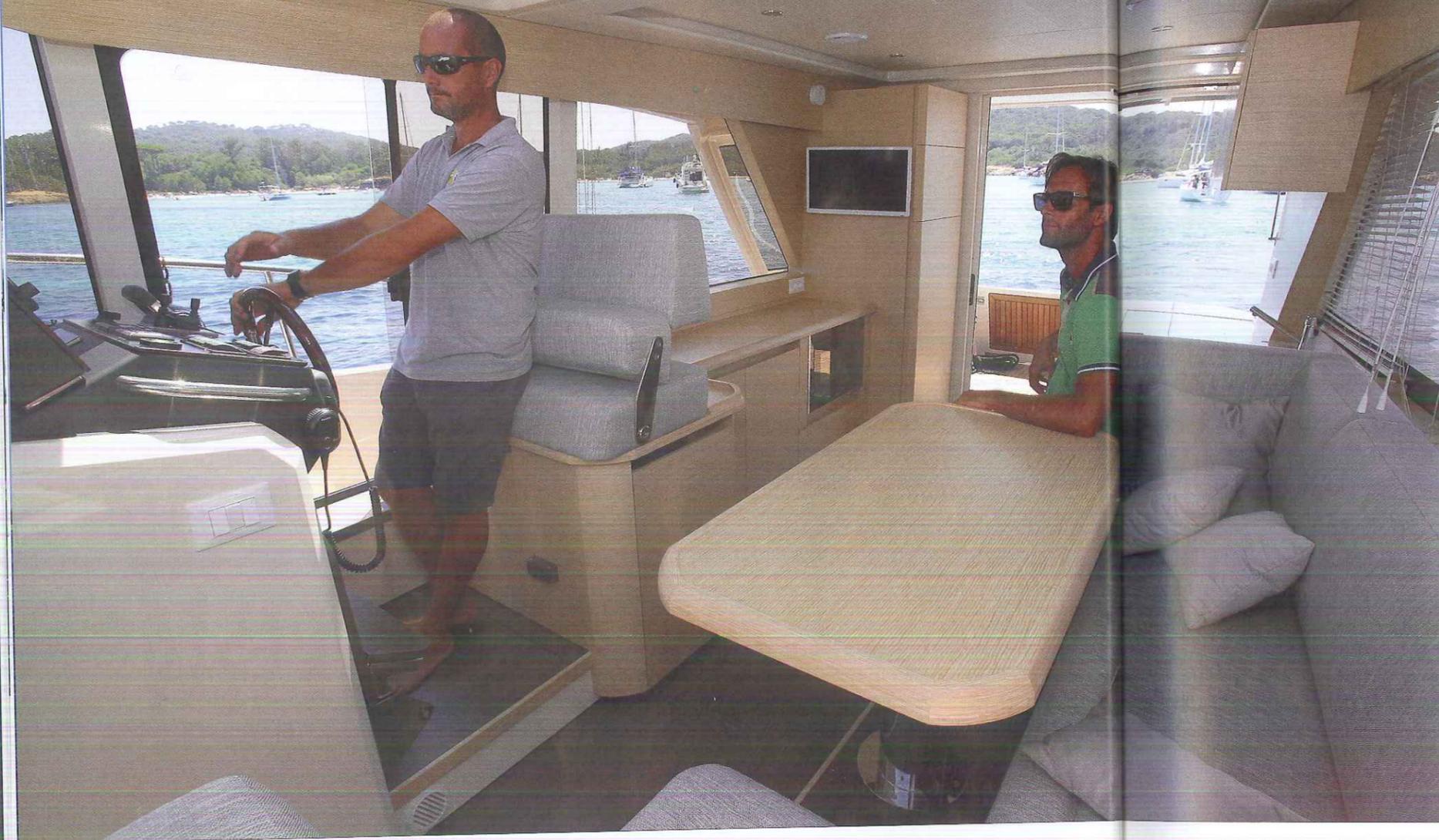
Le Greenline 39 signe le retour au premier plan du chantier slovène, pionnier de la propulsion hybride. Décliné avec ou sans moteur électrique, le concept réactualisé se montre toujours aussi séduisant. Texte Michel Luizet - Photos de l'auteur

Notre vedette se faufile sur la pointe des pieds entre les bateaux au mouillage. À bord, il faut prêter l'oreille pour écouter le chuintement discret produit par l'hélice. L'instant est jubilatoire. On s'amuse à observer la surprise des autres plaisanciers qui ne nous ont pas vus venir. C'est l'un des petits plaisirs des adeptes de la propulsion électrique : naviguer sans faire de bruit à 4 ou 5 nœuds dans des lieux d'exception comme ici, le long de la plage Notre-Dame à Porquerolles. Depuis sa création en 2009 par les architectes Japek et Jernej Jakopin, Greenline a fait de la propulsion hybride sa marque de fabrique. Le chantier slovène s'est rapidement imposé sur le marché comme un spécialiste de l'intégration électrique associant moteur thermique, génératrice, parc de batteries et panneaux solaires. Longtemps seul sur ce créneau, Greenline a créé un véritable concept de vedettes de croisière économes, autosuffisantes en énergie au mouillage, faciles à vivre et proposant des solutions d'aménagements originales que l'on n'avait pas l'habitude de voir sur des unités de 10/12 mètres. Le tableau arrière basculant, la cuisine ouverte sur le cockpit ou la cabine avant avec lits papillons sont autant d'idées qui ont été largement reprises par d'autres constructeurs. Le succès de la marque fut phénoménal, tout au moins dans les premières années avec notamment 300 Greenline 33 vendus à ce jour. Le bateau est devenu une star ▶

320 220 €
Prix TTC avec 370 ch Yanmar diesel

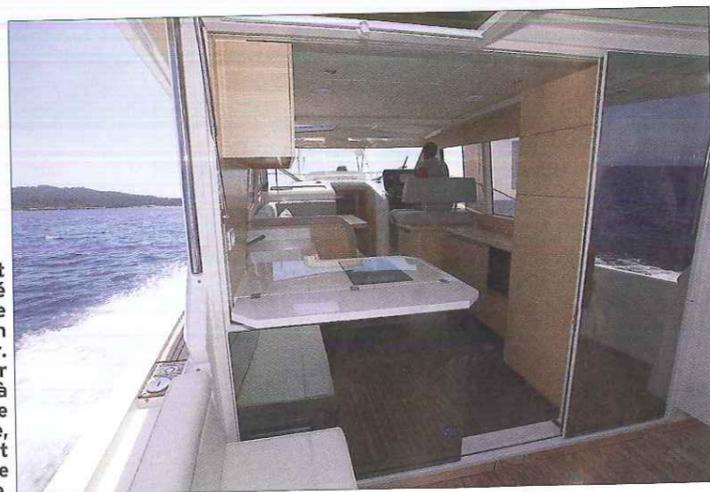
Vitesse maxi (en nœuds)	21
Conso. à 16 nœuds (en l/h)	44
Longueur (en mètres)	11,60
Couchettes	4 + 2 (carré)

Le Greenline 39 dévoile une carène mieux défendue que les précédents modèles. La ligne a également été remise au goût du jour.



L'agencement de la timonerie du nouveau modèle est semblable au Greenline 40 malgré le fait que la largeur soit moindre (3,75 m contre 4,23 m).

Le passavant bâbord a été supprimé afin de garantir un bon volume intérieur. Ouverte sur le cockpit grâce à sa baie vitrée basculante, la cuisine est partie intégrante du style Greenline.



► sur le lac de Constance où plus d'une cinquantaine de modèles a été vendue. Si les pays du Nord, qui ont davantage la fibre écologique, sont les meilleurs clients du constructeur slovène, les Greenline 33, 40 et 48 naviguent nombreux dans le sud de la France où le distributeur historique Evasion Yachting, à Saint-Mandrier (83), a toujours cru au concept.

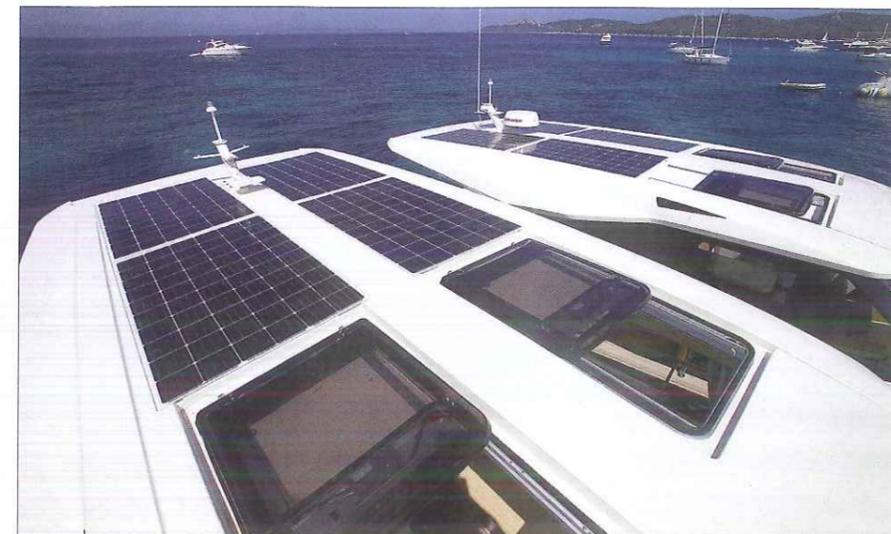
Les frères Jakopin aux manettes

D'avantage créatifs que bons gestionnaires, les frères Jakopin ont toutefois connu quelques déboires financiers qui ont conduit la société à la faillite (lire l'encadré ci-contre). Mise en veilleuse durant deux ans, la production a été relancée en 2016 après le rachat de l'entreprise par l'agent russe de la marque qui a remis les comptes d'équerre. Greenline est de retour, qu'on se le dise, avec plusieurs nouveaux modèles dans les starting-blocks. Le premier 39 pieds,

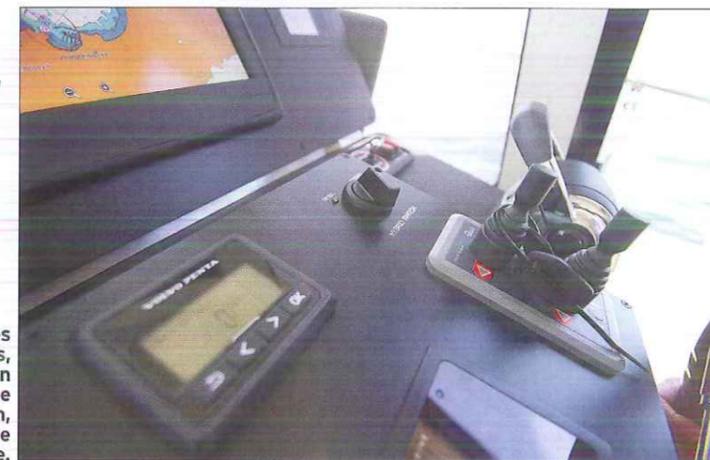
dévoilé au salon de Düsseldorf en janvier dernier, est arrivé à Saint-Mandrier courant mai, suivi d'un second. L'un est en version hybride, l'autre 100% thermique. Ceux qui connaissent bien le concept ne seront pas déçus. Le Greenline 39, baptisé un temps Greenline 36, reprend tous les grands principes du concept inté-

grés dans une enveloppe remise au goût du jour. Le cabinet d'architectes J&J Design des frères Jakopin est toujours à la manœuvre. Ce sont eux qui ont imaginé la carène du 39 pieds, mieux défendue et plus tulipée que les précédents modèles, 33 ou 40. Le bateau est toujours à son aise quel que soit son rythme de

croisière, qu'il navigue à 7 ou 20 nœuds, mais la coque est davantage porteuse. Certains diront qu'elle est aujourd'hui un peu plus maritime que fluviale, bien que les Greenline aient toujours été homologués en catégorie B. On notera la disparition de la belle ferrure inox à la poupe, côté tribord, qui servait de protection à l'ancre, comme sur les yachts. Elle est remplacée par un solide davier, façon delphinrière, permettant de conserver l'ancre à poste. Le travail de la chaîne dans l'axe du bateau sera sans nul doute plus efficace. Quant au profond puits de chaîne, les équipiers pourront continuer à y stocker la majorité des défenses en navigation. Côté mécanique, le chantier a définitivement abandonné le Cummins 165 ch (ex-Volkswagen) au profit d'un 220 ch Volvo D3. C'est ce bloc compact de 2 400 cm³ qui est désormais associé au moteur électrique allemand Mahle pour ceux qui font le choix de l'option hybride. Le système a été perfectionné par rap-



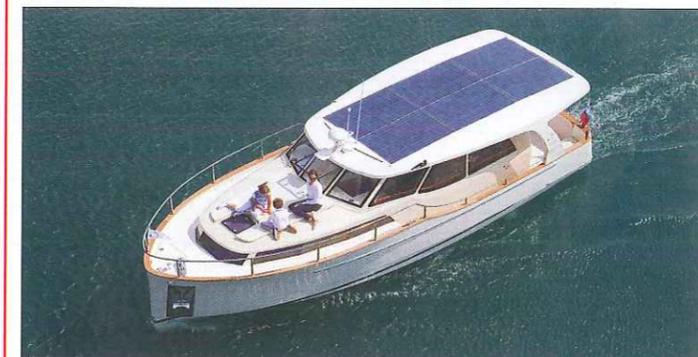
Version hybride ou pas, le toit est équipé en standard de quatre panneaux solaires de 280 W chacun, fournissant l'énergie suffisante pour alimenter les installations électriques du bord, congélateur et clim compris.



Près des manettes des propulseurs, un simple bouton sélectionne le type de propulsion, électrique ou thermique.

Au fait...

Un jeune chantier au succès fulgurant et à l'histoire tourmentée



Le Greenline 33 est toujours au catalogue, huit ans après son lancement. C'est la vedette hybride la plus vendue au monde.

Lancé en 2009, le Greenline 33 Hybrid est le premier bateau du chantier slovène J&J Design des frères Jakopin. Ces architectes de talent avaient déjà à leur actif une longue expérience du motonautisme, notamment auprès du chantier Jeanneau avec lequel ils vont nouer une collaboration fructueuse. En quelques mois, le 33 Hybrid devient un best-seller. Plus de 200 unités sont vendues après 18 mois de production. Un Greenline 40 sera lancé en 2012, puis un 48 pieds en 2014. Confronté à des problèmes de trésorerie dus à des investissements hasardeux, le chantier a été mis en liquidation en 2014 à la surprise générale, avant d'être racheté par le distributeur russe de la marque, SVP Yachts. La production a pu repartir en 2016 avec une cinquantaine de bateaux livrés. Le chantier prévoit un rythme raisonnable de 80 bateaux produits pour les années à venir.



On retrouve dans la cabine avant les lits papillons et la ceinture de hublots supérieurs, typiques du style Greenline.



Le plan de pont simple et efficace qui fonctionne à merveille en croisière.

Un système hybride fiable et une production électrique bien maîtrisée.

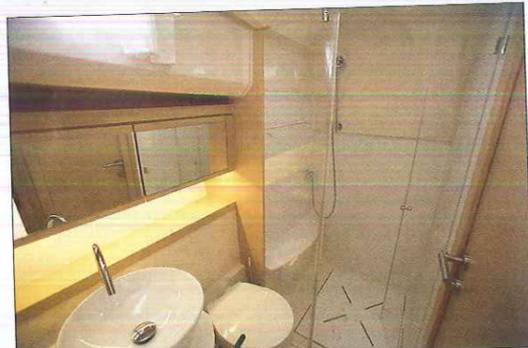
Des qualités marines indiscutables.



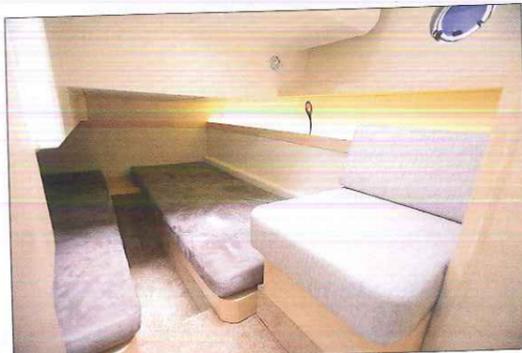
La qualité décevante de la sellerie extérieure.

Le passavant bâbord impraticable, plutôt déroutant.

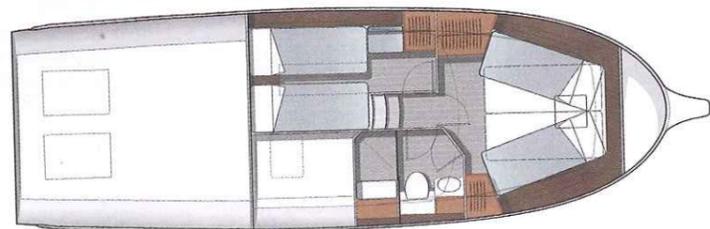
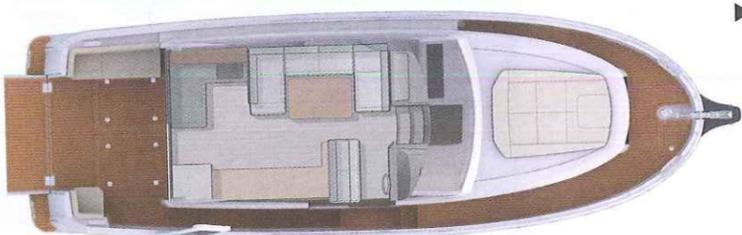
Pas de possibilité de passerelle télescopique.



La salle de bains est au niveau avec sa belle cabine de douche disposant d'un banc pour plus de confort.



La cabine latérale dispose de deux lits jumeaux. Parfaite pour accueillir les enfants ou un couple d'amis.



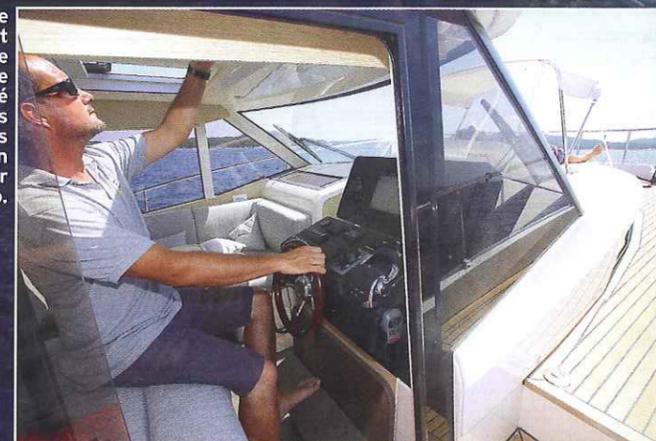
Le canevas intérieur est quasi identique à celui d'un 40 pieds. La transformation du carré en lit double permet de porter à six la capacité de couchage.

► port à l'ancienne génération mais c'est le même principe : en mode thermique, le moteur électrique couplé au 220 ch fonctionne comme une génératrice (7 kW) qui va permettre de recharger le parc de batteries lithium en moins de 90 minutes. En mode électrique, le moteur Mahle se désengage du bloc Volvo et assure seul la propulsion. Un simple actuateur, sorte de circuit muni d'une pompe à huile, permet de séparer ou relier les deux moteurs. Contrairement à la voiture hybride, le passage d'un mode à un autre n'est pas automatique. Il faut stopper le moteur principal pour enclencher l'électrique en tournant le bouton sélecteur placé sur le tableau de



À Porquerolles, le Greenline progresse à 5 nœuds sous mode électrique... en silence!

La timonerie est idéalement ventilée grâce à la porte vitrée coulissante côté pilote et les deux toits ouvrants en plexi léger signés Webasto.





► bord. Un rapide coup d'œil à la cale moteur témoigne des progrès et des améliorations réalisés par la technologie hybride. La taille du boîtier électronique qui gère le dispositif a été divisée par quatre. Son refroidissement par eau de mer a été remplacé par un circuit interne plus efficace pour éviter toute surchauffe de ce « cerveau » ultra-sensible. La fiabilité semble être au rendez-vous.

Toujours aussi génial, le tableau arrière basculant à l'horizontale pour servir de plage de baignade. L'absence de passavant bâbord permet de placer désormais une banquette.

Moins de 6 nœuds en électrique

Avec le Greenline, naviguer au moteur électrique est une expérience formidable. La fonction joue pleinement son rôle au port ou à l'approche d'une crique. Une utilisation sur lac, bras de mer, fleuve ou canal est tout à fait appropriée. Il sera cependant difficile de lui en demander plus. Développant une puissance de 10 kW, soit l'équivalent de 14 chevaux-vapeur, le moteur Mahle n'est pas en mesure de propulser les 7,5 tonnes du Greenline 39 à plus de 5,5 nœuds. Encore faut-il que les conditions soient parfaites (mer plate et vent nul). À ce rythme, l'autonomie sera d'environ une heure, mais de quatre si l'on réduit la vitesse d'un nœud.

Un bimini escamotable coiffe le bain de soleil avant. L'équipement est en option.



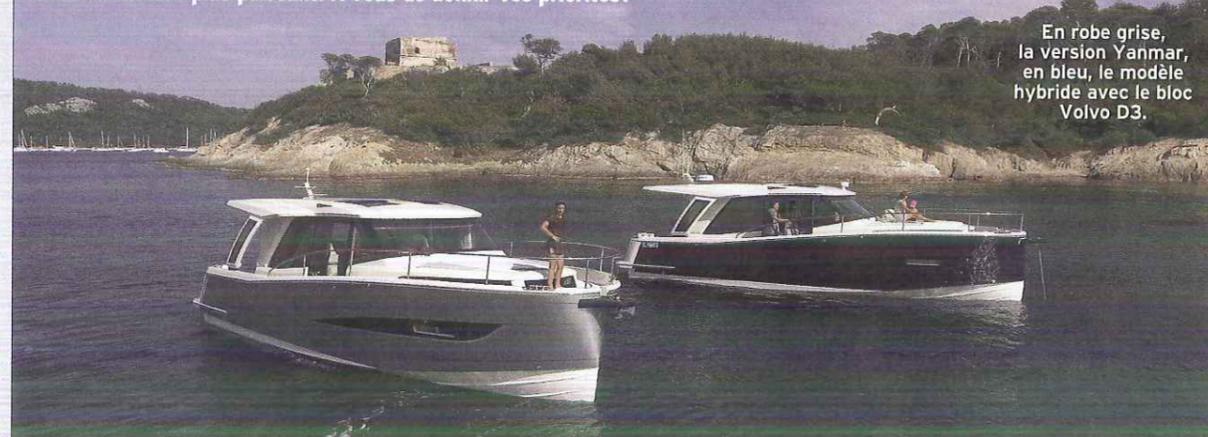
La plage de baignade dépliée repose en partie sur une plateforme extérieure qui n'existe pas sur les modèles 33 et 40 pieds. Elle pourra servir de support à une annexe et devrait faciliter les manœuvres de port.



VERSION HYBRIDE OU 100% THERMIQUE ?

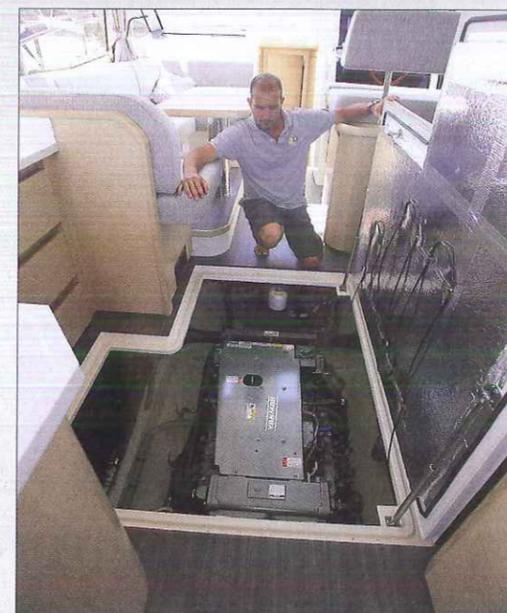
Le choix de la motorisation

Greenline propose la version hybride quasi au même prix que le modèle 100% thermique avec un moteur plus puissant. À vous de définir vos priorités !



En robe grise, la version Yanmar, en bleu, le modèle hybride avec le bloc Volvo D3.

Le client du Greenline 36 se retrouve confronté à un choix difficile entre la version hybride fonctionnant avec le 220 ch Volvo D6 et faire l'impasse sur l'électrique en optant pour un « gros » 370 ch Yanmar. Lors de nos essais, la vitesse maxi atteinte avec le 370 ch Yanmar était légèrement supérieure à 21 nœuds contre 16/17 nœuds pour la version avec le 220 ch Volvo. On notera cependant que la carène du modèle 100% thermique était un peu grasse et n'avait pas été nettoyée deux mois après sa mise à l'eau. On peut tabler davantage sur une vitesse maxi de 23/24 nœuds, plafond atteint par le technicien d'Évasion Yachting lors de la livraison du bateau. La décision doit donc être prise en fonction du programme et du lieu de navigation. Le modèle hybride a manifestement un profil davantage fluvio-maritime que le modèle « Yanmar ». Ce dernier offre une réserve de puissance qui n'est pas négligeable en cas de force majeure (vent contraire ou nécessité d'atteindre rapidement un abri). En termes de consommation, les deux obtiennent des résultats comparables. Reste l'électrique, disponible avec le Volvo et indissociable du concept Greenline.



L'excellent bloc Yanmar 370 ch est implanté dans une vaste soute très accessible.

LE TEST NEPTUNE

Volvo D3-220 - 220 ch @ 4 000 tr/mn
5 cylindres - 2,41 - 301 kg

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2 000	7	7	1	540
2 200	7,8	9	1,1	510
2 400	8,4	11	1,3	430
2 600	9	14	1,5	380
2 800	9,7	17	1,7	330
3 200	11,5	24	2,1	270
3 600	13,5	34	2,5	220
4 000	16	46	2,9	190

LE TEST NEPTUNE

Yanmar 8LV-370 - 370 ch @ 3 800 tr/mn
8 cylindres en V - 4,46 l - 529 kg / carène sale

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 800	8,2	10	1,2	470
2 000	10	15	1,5	380
2 200	9,8	20	2	280
2 600	12,5	30	2,4	230
2 800	14,8	39	2,6	220
3 000	16	44	2,7	210
3 200	18	52	2,9	220
3 600	21	72	3,4	170

Mode électrique



L'hybride n'est compatible qu'avec le 220 ch Volvo D3. À droite, on devine le circuit de refroidissement interne chargé de refroidir l'unité de contrôle du système hybride.



► Si plus de sept clients sur dix devraient opter au final pour la version hybride (c'était le cas pour le Greenline 33), les autres se tourneront vers du 100% thermique. Le Greenline 39 est disponible exclusivement en monomoteur, contrairement au 40 pieds qui ne propose que de la bimotorisation. Avec le 220 ch, hybride ou pas, la vitesse de pointe culmine à 16 nœuds. Nous sommes ici sur un programme davantage trawler avec une vitesse de croisière d'environ 11 nœuds pour une consommation moyenne super économique de 20 l/h. Les amateurs de croisière à dominance fluviale et côtière s'en contenteront largement. L'option 370 ch Yanmar est plus polyvalente mais n'est pas compatible avec l'hybride. Elle offre néanmoins la possibilité de naviguer à plus de 20 nœuds tout en conservant une consommation raison-

nable. Le bloc japonais est proposé de série avec un trolling valve, plébiscité par les pêcheurs. On affine au tour près le régime moteur à l'aide d'un simple bouton. Pour les manœuvres de port, deux propulseurs avant (standard) et arrière (en option) viennent épauler un moteur qui a du couple à revendre.

Batteries au lithium ou batteries sèches

Le modèle conserve en outre le même dispositif énergétique que le Greenline hybride. Seul changement notable, le parc de batteries lithium a été remplacé par six super batteries AGM de 120 A, sèches et sans entretien. Car l'autonomie au mouillage, c'est l'autre grand credo du Greenline 39. Sur le toit, les quatre panneaux photovoltaïques d'un total

de 1 200 W génèrent assez d'énergie pour recharger les batteries et subvenir aux besoins domestiques en croisière. La capacité électrique du bord est suffisante pour alimenter le grand réfrigérateur de 220 l, le four ou la plaque à induction ou le lave-vaisselle (en option). Idem pour la climatisation réversible Daikin (en standard), de type pompe à chaleur, refroidie par air et beaucoup moins énergivore qu'une clim classique. Enfin, si l'on ajoute la présence d'un chargeur-convertisseur de 3 kW qui peut fournir du 220 volts à toute heure, c'est presque aussi bien qu'à la maison! L'agencement intérieur est calqué sur celui du Greenline 40. La cuisine fait la liaison entre le cockpit et la timonerie. Elle est plutôt bien pourvue : placards suspendus, plan de travail équivalent

à du Corian, rallonge pour agrandir la surface. Plus en avant, le carré bénéficie de nouveaux hublots panoramiques. Double toit ouvrant et porte coulissante côté pilote favorisent une excellente ventilation de l'habitacle (la clim de série est-elle, tout compte fait, si nécessaire?).

Deux cabines et une salle de bains

La partie couchage n'a pas changé : une cabine d'invités sur le côté tribord, une grande salle de bains (superbe cabine de douche) et une cabine avant particulièrement appréciée pour sa ceinture de hublots au ras du pont et ses

fameux lits en ciseaux. Tout cela est bien agencé et sans complication. Greenline a fait un effort sur la menuiserie (deux essences chêne et teck au catalogue). Son assemblage reste cependant relativement basique mais convient bien à l'esprit sans fioritures du bateau. Pour obtenir un volume équivalent au Greenline 40, il a fallu « pousser les murs ». Avec un demi-mètre en largeur de moins (3,75 m contre 4,23 m), les designers ont conçu un plan de pont asymétrique réduisant le passavant bâbord à la portion congrue. C'est un peu déroutant

au début, surtout pour aller nouer les défenses au balcon. Il y a aussi des avantages. Le cockpit s'équipe désormais d'une banquette sur bâbord qui faisait défaut sur le 40 pieds. Greenline en profite pour y dissimuler l'appareil de climatisation. À l'heure du mouillage, le tableau arrière basculant, qui se convertit en plage de bains, demeure un must. Même Bénéteau a fini par copier ce dispositif d'une simplicité extrême pour ses Swift Trawler 30 et 35! Petite amélioration à noter : une courte plateforme fixe rend l'accès à la mer plus pratique. On peut même ►

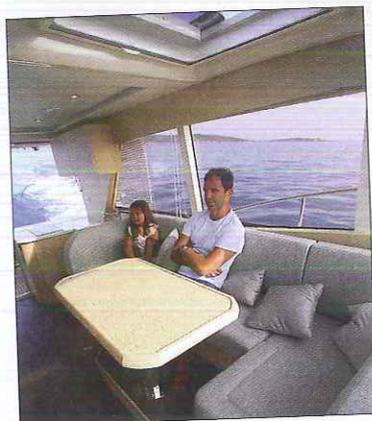
La version équipée du 370 ch dépasse allégrement la barre des 20 nœuds.



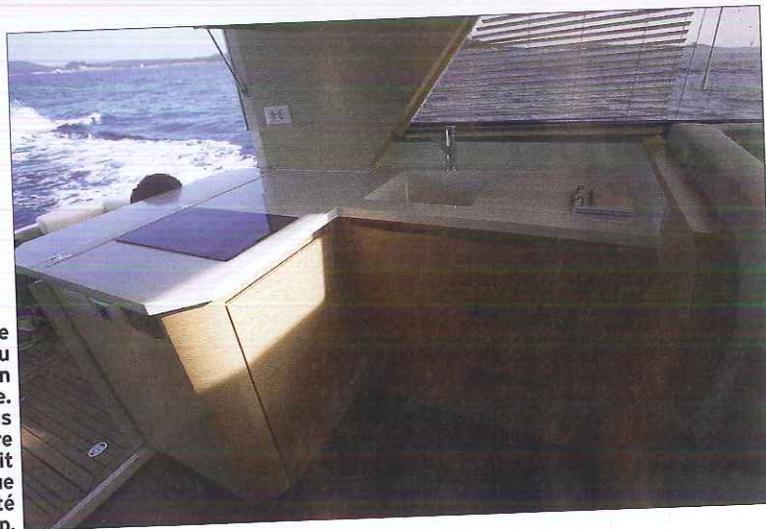
Essai Greenline 39



La poupe du Greenline 39 est beaucoup mieux défendue que sur les précédents modèles, 33 et 40 Hybrid.



Quatre convives prendront place autour du carré. Notez le grand vitrage latéral qui descend au ras des dossiers pour une luminosité accrue.



La cuisine en angle hérite d'un plateau de type Corian de bonne facture. Les rangements sont en nombre suffisant. Un petit rail de farque n'aurait pas été de trop.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	11,60 m
Largeur	3,75 m
Tirant d'eau	0,90 m
Poids	7,5 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	370 ch
Carburant	700 l
Eau	400 l (+ 200 l en option)
Cabines	2
Couchettes	4 + 2 (carré)
Catégorie CE	B/10 pers.

PRIX DE BASE TTC

320 220 € avec 370 ch Yanmar 8LV

295 000 € avec 220 ch Volvo D3

330 900 € avec 220 ch Volvo D3 + système hybride

Équipement standard Clim réversible ; chargeur-convertisseur Victron 3000 W ; panneaux solaires 1200 W ; gestionnaire de charge ; propulseur d'étrave ; quinquedou électrique ; ballon eau chaude ; tableau arrière électrique ; réfrigérateur-congélateur 224 l, plaque induction, four.

Options coque couleur de 7 320 à 10 320 € ; coussins ext. 2 010 € ; coussins ext. + bimini avant 4 560 € ; placage bois teck 4 200 € ; stores vénitiens bois 3 420 € ; pack nav Raymarine (autopilote compris) 9 540 € ; cockpit teck 6 288 € ; passavants + plage avant teck 9 504 € ; toit ouvrant électrique double 1 386 € ; propulseur arrière 5 400 €.

CONTACT

Importateur Evasion Yachting (Saint-Mandrier, 83)



Le grand réfrigérateur congélateur est décliné sur tous les modèles Greenline. À sa gauche, le four signé Gorenje. Le 39 hérite d'un électroménager de série du meilleur niveau.

► envisager de s'en servir pour supporter une annexe en position verticale.

Une vedette de croisière compacte

Résultat des courses ? C'est une vedette de croisière compacte, toujours aussi bien pensée, qui respecte parfaitement l'ADN du chantier. À l'évidence, il n'y a plus l'effet de surprise qu'a pu provoquer en son temps la sortie du Greenline 33 ou du 40 Hybrid. Pour autant, le 39 pieds est un choix logique pour tous ceux qui placent le profil écologique, la maîtrise de la consommation et l'autonomie en croisière au sommet de leurs priorités. ■