

CHANTIER GREENLINE



Le système hybride se modernise

Fer de lance de la marque, le Greenline 40 est désormais équipé du système H-Drive 6G, la dernière génération de propulsion hybride mise au point par le chantier slovène.

Texte Marc Fleury - Photos L'auteur et DR

Difficile de se dire que cela fait maintenant près de 15 ans que Greenline est apparu sur le marché... Lancée à la fin de l'année 2009, la marque slovène s'est imposée depuis comme le seul constructeur d'envergure à proposer une gamme complète de bateaux disponibles en versions électrique, hybride et thermique. Créé par les frères Jernej et Japac Jakopin – qui avaient fondé aupa-

Les deux moteurs de 14 kW associés à un parc de batterie de 40 kWh permettent de naviguer à 5 ou 6 nd pendant trois heures.



Notre essai en rade de Toulon s'est fait sous un soleil hivernal depuis le port de Saint-Mandrier-sur-Mer, où se trouve la base d'Évasion Yachting.

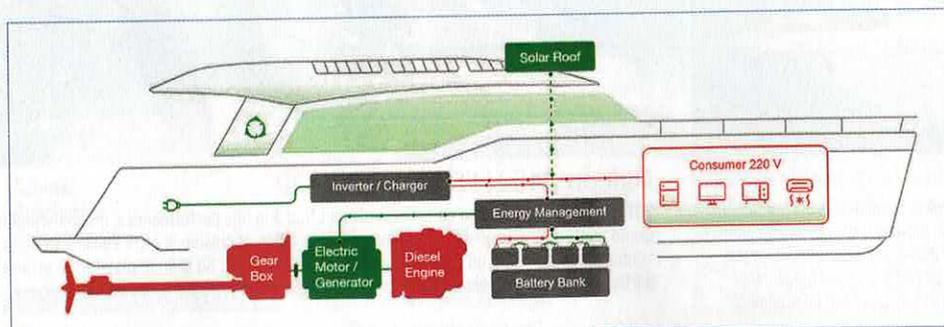
avant le cabinet J&J Design –, Greenline a connu un succès fulgurant, porté dès le départ par les ventes records de son modèle de 33 pieds. Il sera rapidement suivi par un grand frère de 40 pieds, dont les dimensions et aménagements ont permis à la marque de s'imposer sur le segment des vedettes familiales. Lancé en 2011, le Greenline 40 a reçu quelques retouches esthétiques en 2018, qui portaient notamment sur le choix des boiseries, et le chantier le propose en versions thermique, électrique ou hybride. Depuis le mois de septembre dernier, le bateau est aussi doté, comme tous les autres modèles de la marque, du

6G H-drive, soit la sixième génération de propulsion hybride mise au point par le constructeur. Techniquement, la principale évolution concerne le nouveau système de refroidissement, qui est équipé d'un échangeur.

Gain de puissance en électrique

La partie hybride du moteur est désormais refroidie par du liquide de refroidissement, qui est lui-même refroidi par eau de mer. «*Les échanges thermiques ont été vraiment fiabilisés*», nous explique Xavier Fiche, directeur d'Évasion Yachting à Saint-Mandrier-sur-Mer (83), qui importe les Greenline dans l'Hexagone. «*Les anciens systèmes étaient directement refroidis par eau de mer. Cela pouvait créer des soucis, car les canons du circuit de refroidissement du HCU – l'unité de commande hydraulique – sont assez fins*, poursuit-il lors de notre essai réalisé mi-janvier dans la rade de Toulon. *D'autant qu'il n'est jamais idéal que de l'eau de mer interagisse directement avec des composants électroniques.*»

Si l'architecture des moteurs n'a



À bord du Greenline 40, le système 6G H-Drive stocke et utilise l'énergie électrique issue des panneaux solaires, de la prise de quai ou du moteur électrique fonctionnant comme générateur.



Les deux Yanmar de 250 ch assurent une pleine charge aux batteries entre 1300 et 3000 tr/min.



● Long. 11,99 m ● Larg. 4,25 m ● Poids lège 8 t ● Tirant d'eau 0,85 m ● Tirant d'air 2,85 m ● Carb. 700 L ● Eau 400 L ● Couchage 4 + 2 (salon) ● Prix 639 000 € version hybride

pas changé, ceux-ci ont néanmoins gagné en puissance. Les deux moteurs électriques de 14 kW, associés à un parc de batteries lithium de 40 kWh – jusqu'à 80 kWh sont disponibles en option – permettent ainsi au bateau de naviguer à 8 nd pendant 1 heure 30 ou entre 5 et 6 nd pendant 3 heures. Et par beau temps, en naviguant à 5 nd, les panneaux solaires de 1,8 kW situés sur la timonerie peuvent couvrir la consommation des moteurs électriques, lui offrant une autonomie illimitée.

Sur le tableau de bord, l'autonomie restante s'affiche sur un écran en effectuant un calcul à partir de

la consommation instantanée. Au mouillage, les panneaux solaires permettent également au bateau d'être autosuffisant en énergie. «Lors du dernier salon de Cannes, nous n'avons pas eu besoin de brancher la prise de quai», analyse Xavier Fiche. Les panneaux solaires suffisaient pour faire tourner la climatisation, le réfrigérateur et le congélateur, le four ou encore les plaques à induction.» Concernant les moteurs thermiques, les planchers de la timonerie dissimulent deux moteurs Yanmar développant chacun 250 ch. En navigation, ceux-ci font office de génératrices et assurent une pleine charge à un régime compris entre 1300 et



Cette dernière version du moteur hybride de Greenline dispose d'un nouveau système de refroidissement avec échangeur.

3000 tr/min, de quoi recharger les batteries en une heure et demie. Poussée à plein régime, la paire de Yanmar offre une vitesse de pointe de 24 nd au bateau.

La flexibilité du modèle hybride

Chez Évasion Yachting, 80% des clients optent pour une version hybride, séduits par la possibilité de naviguer à faible allure sans consommer de carburant lorsqu'ils se rendent à Porquerolles le week-end, tout en conservant la possibilité de s'extirper d'une mauvaise situation en mettant les gaz en cas de changement de météo. ■

● Contact Évasion Yachting (Saint-Mandrier-sur-Mer, 83)