

# Voile magazine

## Spécial Essais

**8** NOUVEAUTES  
DE 14 A 54 PIEDS

**DOSSIER  
HIVERNAGE**

EN 48 H CHRONO

**OVNI 400**  
A L'EPREUVE  
DE L'ECHOUGE

**100 MILLES A BORD**

**BAVARIA C42**  
UNE DIVINE  
SURPRISE !

**ILE DE HOUAT**  
UN AMOUR  
DE CAILLOU



6,40 € - N°298 - OCTOBRE 2020

BEL./LUX.: 7,10 € - DOM. S.: 7,40 € - ESP./PORT./COTE D'AZUR/GRÈCE: 7,80 €  
PDL S.T. 080 CFP - CAL. S.: 990 CFP - CANADA: 10,50 CAD - TUNISIE:  
13,90 TND - MAROC: 78 MAD - SUISSE: 10,80 FS - MADRIDE: 7,50 €

L 19898-298 - F: 6,40 € - RD





**BAVARIA**  
YACHTS



**C42**



**SNIP  
YACHTING®**



**SNIP Yachting**  
Importateur Grand Ouest  
Quistreham / Arzal  
02 31 97 34 47

**Réseau SNIP Yachting**

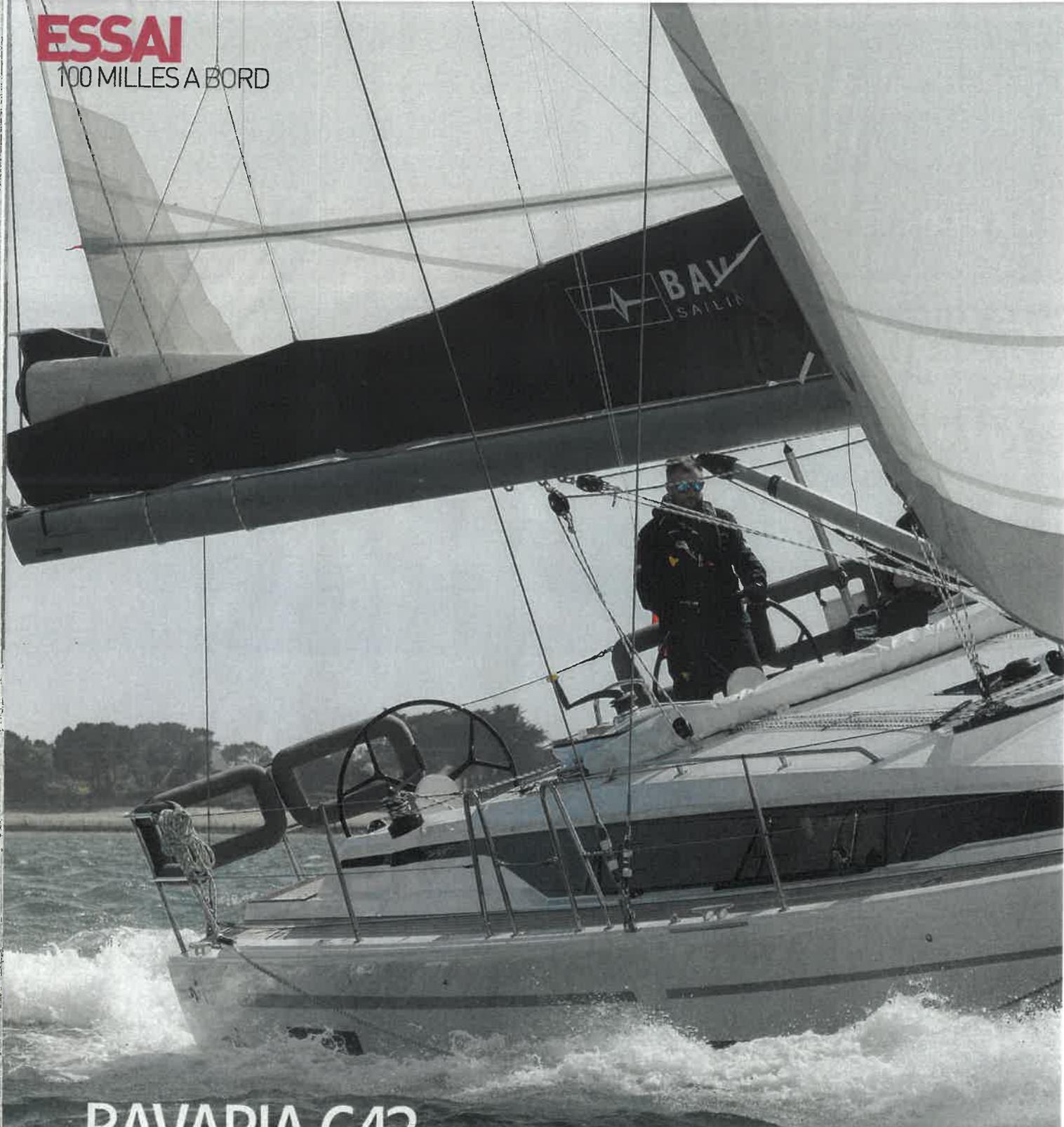


Neo Marine Atlantique  
La Rochelle

UND Yachting  
Pornichet

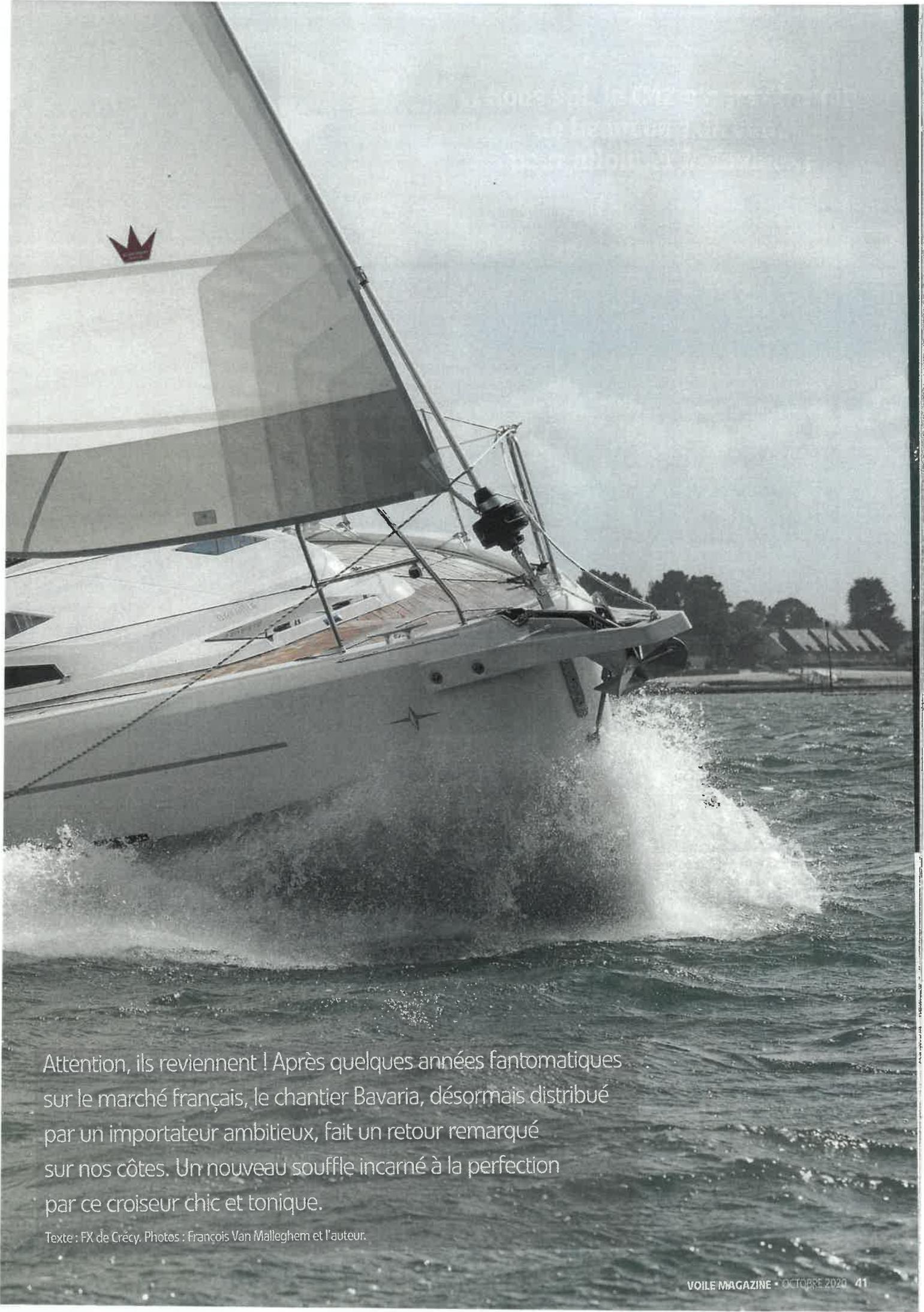
**BAVARIA SAILING DAYS**  
**JUSQU'AU 16 OCTOBRE**  
Visite privée sur rendez-vous

**ESSAI**  
100 MILLES A BORD



BAVARIA C42

De la classe  
et du talent !



Attention, ils reviennent ! Après quelques années fantomatiques sur le marché français, le chantier Bavaria, désormais distribué par un importateur ambitieux, fait un retour remarqué sur nos côtes. Un nouveau souffle incarné à la perfection par ce croiseur chic et tonique.

Texte : FX de Crécy. Photos : François Van Mallegem et l'auteur.

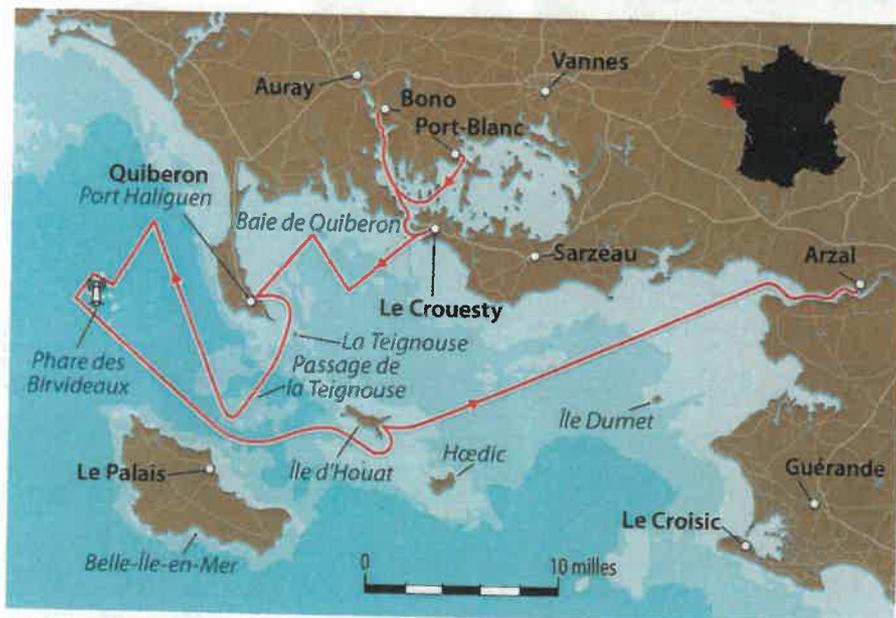
**LA BRISE RENTRE** comme prévu mais la mer est plate dans l'estuaire de la Vilaine où notre fringant C42 déboule à toute vitesse. 9, 10 nœuds, bientôt 11... Le spi est stable, la barre reste d'une douceur et d'une sensibilité étonnantes. Elle procure au privilégié qui l'a en main ces sensations grisantes de puissance et de contrôle qu'on n'attendait pas forcément d'un honnête croiseur familial. Pourtant, nous ne sommes ni sur un fringant coursier italien ni sur un étalon scandinave, mais bien sur un Bavaria ! Une marque autrefois synonyme, en France du moins, de croiseur d'entrée de gamme, plutôt fiable mais peu flatteur et globalement desservi par un design qui a mis des années à évoluer. Alors soyons clairs : au vu de ce C42, et du C45 essayé l'an dernier (VM n°278), il est grand temps de réviser notre jugement !

## UNE GAMME EN PLEINE REVOLUTION

En fait, le chantier Bavaria a lui-même beaucoup changé. D'abord cédé à un fonds d'investissement qui ne l'a pas aidé à dépasser cette image en demi-teinte, il a été repris il y a bientôt deux ans par un groupe industriel décidé à faire les choses mieux et à investir dans le renouvellement de la gamme. Cette nouvelle direction a remis tout le monde dans le sens de la marche. Elle a aussi eu cette idée lumineuse de faire appel à un designer italien, Maurizio Cossutti, histoire de vraiment donner un coup de jeune à la marque avec les C50, C45 et maintenant C42 (en attendant le C38 promis pour Düsseldorf), des bateaux qui peuvent permettre à Bavaria de toucher une nouvelle clientèle. Elle a enfin développé son réseau, s'appuyant en France sur un partenaire sérieux, la SNIP de Oustrehem. Cette dernière s'est vue confier la côte atlantique et a racheté un chantier à Arzal qui devient sa tête de pont en Bretagne. Une nouvelle gamme séduisante, une direction cohérente, un importateur déterminé... Les astres s'alignent pour une belle relance de Bavaria en France. Et même privée du Grand Pavois qui devait être la vitrine de cette offensive bavaroise, la SNIP a tout pour réussir son pari. A commencer par le plus important : un sacré bateau. L'œil est immédiatement attiré par cette silhouette atypique, ce rouf très long dont les hublots, commencés en trompe-l'œil sur les hautes hiloires de rouf, vont en s'affinant et lui donnent comme un air volontaire. Une gueule, en somme. Des bordés verticaux presque jusqu'au tableau, percés de trois grands hublots rectangulaires. Une étrave très volumineuse terminée par une delphinrière qui l'affine et dynamise l'ensemble. Si on n'est pas encore séduit, on est au moins curieux d'en savoir plus sur cet Italien made in Germany. Alors on embarque par la plateforme arrière, d'où on accède facilement au cockpit via une

petite marche en teck, et les bonnes surprises continuent. La disposition en deux barres à roue colle parfaitement aux standards actuels. Ouvert mais sécurisé par la plateforme arrière qui forme un sérieux pavois sous les bancs basculants, il est bien protégé de la mer et du vent par ces hiloires qu'on franchit facilement pour accéder à de magnifiques passavants (42 cm au plus étroit) gardés côté liston par un élégant pavois de section rectangulaire. Le gréement dormant ne gêne quasiment pas la circulation grâce aux immenses barres de flèche. Si la plage avant est rognée par la partie basse du rouf – qui augmente un peu le volume de la cabine –, elle doit quand même permettre de manœuvrer à son aise... mais il est grand temps de le vérifier ! Cette première journée offre d'ailleurs les conditions idéales d'un test vérité sur un golfe du Morbihan des mauvais jours : grisaille épaisse et 25 nœuds de vent établis. François Blossier et Grégoire Renet, nos amis de la SNIP, ont préparé la toile du temps : foc autovireur et grand-voile à un ris. Une réduction de grand-voile largement facilitée par la bôme à chariots Seldén (en standard), dont les palans mobiles permettent de prendre de « vrais » ris en halant sur une seule bosse. Autre innovation Seldén appréciable dont ce C42 est le premier à bénéficier en France : des chariots de guindant d'un nouveau genre (IWS), dont les rouleaux sont montés à l'intérieur du profil. Aussi efficaces que des chariots à billes, mais sans rail rapporté sur le mât. Dès les premiers bords, on sent le C42 et son équipage réduit très à l'aise dans cette brise hachée par les effets de côte. Avec sa carène puissante dans le tiers avant, le plan Cossutti encaisse bien, salue les rafales en accélérant quand d'autres peinent à maintenir leur trajectoire. On choque un peu de grand-voile quand les bouffes sont méchantes, et le barreur garde facilement

(Suite page 46)



▲ En fait, le Bavaria C42 a fait plus de 100 milles, mais l'honnêteté nous oblige à concéder que nous n'avons embarqué qu'à Port-Blanc, ce qui réduit la boucle à 85 milles.



« Sous spi, le C42 n'a pas besoin de beaucoup de vent pour allonger la foulée. »

## PORT-HALIGUEN : ÇA AVANCE !

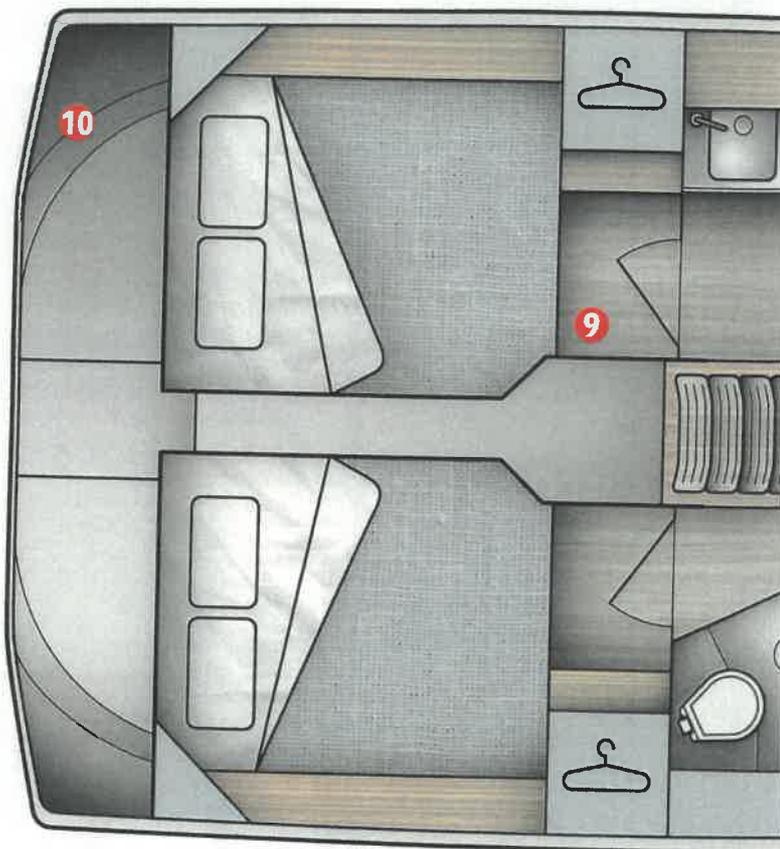
Les grands travaux de Port-Haliguen, lancés il y a bientôt deux ans, ont bien avancé. La partie portuaire est opérationnelle, à l'image de la porte pivotante qui permet d'accéder au nouveau bassin à flot dit du Mané, voisin du Vieux-Port. Certes, les abords restent à aménager, et la nouvelle capitainerie à construire au fond de ce petit bassin. Mais on peut déjà faire escale au plus près du bourg, et d'ailleurs nous avons eu de la chance : c'était un mercredi, jour de marché ! A deux pas de notre emplacement, primeurs et produits du terroir à profusion... le rêve du marin gourmand. Rendez-vous dans deux ans pour un nouveau Port-Haliguen entièrement fini.



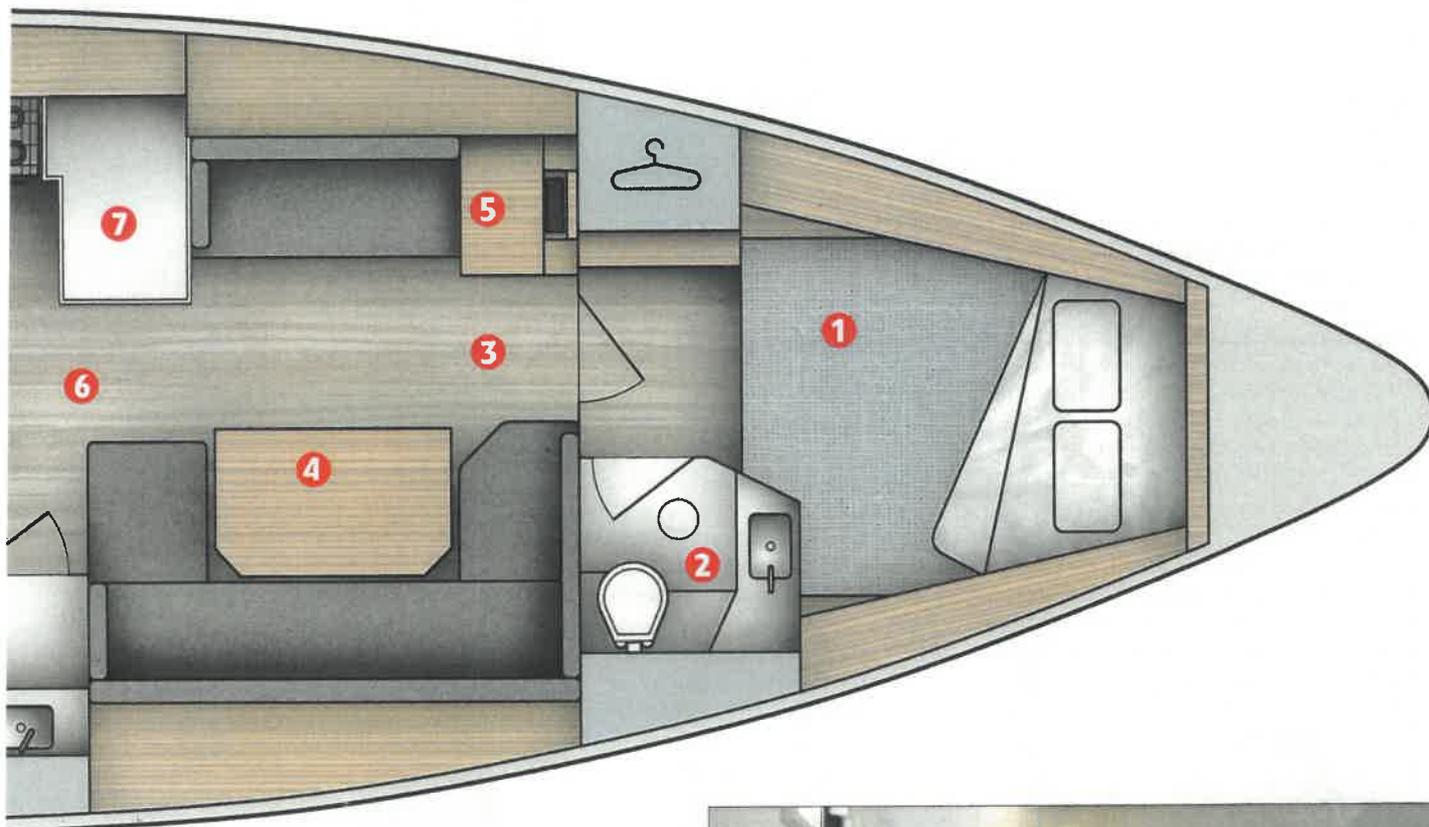
▲ Dans le nouveau bassin du Mané, nous avons pour voisin le Ring Andersen, un ancien cargo de la Baltique qui propose des « escape games » à quai... en attendant mieux.

## EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS-TOUT	12,36 m
LONGUEUR COQUE	11,98 m
LONGUEUR FLOTTAISON	11,27 m
LARGEUR	4,29 m
TIRANTS D'EAU	2,10 m (PTE : 1,70 m)
DEPLACEMENT	9 678 kg
LEST	2 700 kg (PTE : 3 010 kg)
SV AU PRES	100,60 m <sup>2</sup>
GENOIS	46,80 m <sup>2</sup>
FOC AUTOV.	30,90 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	53,80 m <sup>2</sup>
CODE 0	85 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE	140 m <sup>2</sup>
MATERIAU	strat. verre (résine vinyl.)
CONSTRUCTION	au contact
MOTORISATION	Yanmar 4JH4 (voir encadré)
RESERV. CARBURANT	210 l
RESERVOIRS EAU	210 l
ARCHITECTE	Cossutti Yacht Design
CONSTRUCTEUR	Bavaria Yachts
CATEGORIE CE	A pour 10 personnes
PRIX DE BASE	<b>157 900 €</b>
PRIX BATEAU ESSAYE	<b>310 728 €</b>
<b>Principales options :</b> pack Sail Ready* (8 990 €), pack Style (3 690 €), hélice repliable (1 490 €), table cockpit (2 150 €), cockpit teck (2 150 €), passavants teck (9 390 €), cab. de toilette avant (4 090 €)...	



Ces boiseries dites « club » en chêne clair (option à 3 590 €) participent de la luminosité du carré.



## Le Bavaria C42 en 10 points

**1.** La couchette avant (2,30 x 1,80) m profite de l'étrave volumineuse. Hauteur sous barrots : 1,93 m. Deux grands vide-poches (prof. 7 cm), une étagère, tiroir sous couchette.  
**2.** La hauteur dans le cabinet de toilette avant : 1,90 m.  
**3.** La hauteur sous barrots est de 2 m à l'épouille.

**4.** La table fait 1,18 m de long pour 0,74 m de large (1,49 m de large dépliée). Les assises ont 0,47 m de profondeur. En abaissant la table, on obtient un lit géant de 2,54 x 1,40 m. Linéaire de banquette du carré : 5,23 m.

**5.** Le plateau de la table à cartes fait 0,71 x 0,43 m. Profondeur du rangement sous le plateau : 0,10 m.

**6.** La hauteur sous barrots est de 1,97 m au pied de la descente.

**7.** Deux plans de travail, trois équipets. Un panneau ouvrant dans le hublot de rouf au-dessus de la cuisinière (trois feux). Plan de travail principal : 70 x 61 cm utilisables.

**8.** Hauteur sous barrots dans le cabinet de toilette : 1,98 m.

**9.** La hauteur sous barrots est de 1,96 m dans la cabine arrière. Couchette : 2 x 1,60 m. Deux panneaux ouvrants, un hublot de coque.

**10.** Dans le cockpit, deux bancs de 1,72 x 0,45 m. La table de cockpit fait 1,01 x 0,34 m repliée, 1,01 x 1,34 m dépliée.



▲ Les cabines arrière ont un volume confortable, pas mal de rangements, des matelas un peu fermes et tout ce qu'il faut d'équipement de confort (liseuses, prise 220 V).



▲ La présence du WC n'empêche pas de se doucher dans de bonnes conditions à l'arrière.



▲ La cabine avant est la plus grande et la plus confortable, comme souvent sur ces croiseurs à étrave volumineuse. C'est aussi la plus lumineuse.

le contrôle bien aidé par le safran très allongé (1,56 m). Il garde le sourire, surtout après un coup d'œil au speedo qui tutoie régulièrement les 10 nœuds. Le plan de pont, l'électronique, tout fonctionne au poil. Difficile de croire que le bateau est arrivé par la route, « sous cellophane », il y a tout juste dix jours ! Les gars de la SNIP ont fait un sacré boulot et ils prennent confiance. Pas au point d'envoyer le spi de 140 m<sup>2</sup> en rivière d'Auray – inutile de provoquer la chance –, mais ils exécutent avec brio toutes les évolutions demandées par le photographe. Point d'orgue de cette journée tonique : la sortie du Golfe. Où l'on voit le C42 franchir la décharge tout en puissance, pour ainsi dire indifférent au clapot creusé par 30 nœuds prenant le jusant à rebrousse-poil. Pour le moins convaincant ! Le temps d'un passage éclair au Crovesty, c'est reparti pour une traversée express de la baie de Quiberon à destination de Port-Haliguen.

## L'ECOUTE DE GV « SPECIALE SNIP »

Même météo, même facilité à bord de notre C42. François m'initie au circuit d'écoute « façon SNIP », c'est-à-dire monté sur deux brins indépendants. Au circuit en continu recommandé par le chantier, le concessionnaire de Quistreham préfère ce montage qui permet de bloquer l'écoute au vent et d'utiliser l'autre pour tendre la chute et aplatis la voile. Dans la brise, c'est bien mieux que de solliciter uniquement le hale-bas... Inconvénient : du coup, l'écoute de grand-voile est deux fois moins démultipliée et même si les winches de rouf (Lewmar 45) sont bien dimensionnés, il faut parfois y aller de bon cœur. Tirant des bords sans nous fatiguer – merci le foc autovireur –, nous passons bien dans le clapot pourtant formé. Ça mouille un peu car la capote de rouf a été rangée dans sa housse pour la séance photo, tant pis pour nous !

Très pratique d'ailleurs cette housse faite dans la même toile blanche que les grosses bannes à bouts rectangulaires posées à plat sur le rouf. Fort heureusement le clapot se tasse à mesure qu'on approche la presqu'île de Quiberon, et malgré le vent qui ne mollit pas c'est dans une ambiance sereine que nous franchissons le musoir de Port-Haliguen. Curieux de découvrir l'état d'avancement des travaux qui se poursuivent ici depuis bientôt deux ans, nous gagnons directement le petit bassin à flot dont la porte ouverte affiche 3,15 m d'eau à l'entrée. Voilà qui devrait suffire à notre quille dont le bulbe se trouve à 2,10 m de la flottaison. Gagnés par ce calme soudain, nous découvrons donc ce petit bassin prometteur (voir encadré) à la nuit tombante. La journée a été longue, il fait frais : cap sur le carré... et sur la cuisine, car le sandwich de midi est déjà loin ! Au programme : poulet au curry à la normande. Traduisez : faute de lait de coco, il y a toujours de la crème fraîche épaisse sur un bateau armé par des ressortissants du Calvados. En avant donc, une fois rangé tout ce que les coups de gîte ont éparpillé dans le bateau. Grégoire se met aux fourneaux. En l'assistant, je mesure les avantages du gros meuble du frigo, qui ferme en partie la cuisine en L. Il fournit un plan de travail profond et toujours disponible auquel s'ajoute un deuxième, à côté de la cuisinière à trois feux. Excellentes conditions de travail pour le coq qui émince les filets tout en partageant un verre de vin avec le reste de l'équipage réparti entre le carré et la banquette bâbord. Cette dernière permet de ranger pas mal de vivres en réserves, mais la plupart des ingrédients disponibles se trouvent dans un coffre d'angle volumineux et bien organisé... bref, que des bons points pour la cuisine, à l'exception de la porte du frigo qui mériterait une petite poignée. Le dîner est pris sur la table repliée, largement suffisante pour nous trois. Mais en la dépliant, on pourrait doubler sa surface et facilement



tripler le nombre de convives en utilisant la banquette opposée. Cette banquette est bien pensée pour la table, plus que pour la table à cartes à laquelle elle ne fournit qu'une assise, praticable uniquement tribord amure. Pour la nuit, nous nous répartissons entre les trois cabines sans avoir besoin de préparer le carré convertible et son lit « king size » (2,54 m de long !). La nuit sera bonne dans une cabine arrière ventilée par son mini-panneau ouvrant



▲ La tête de mât est à 20 m de la flottaison, d'où ce gréement élancé même avec un GV réduite.



## « Belle soirée au mouillage à Houat, notre récompense après une journée bien grise. »

sur le cockpit. Les selleries sont bien un peu fermes, comme dans le carré du reste, mais on peut supposer qu'elles s'assoupliront avec le temps. Le lendemain, notre objectif est l'île de Groix, raison pour laquelle nous sommes positionnés à portée de gaffe du passage de la Teignouse. En fait, nous couperons la route en passant par le petit trou dit du Toull Bras, près de 2 milles avant l'entrée officielle du chenal. Le vent est bien

### LE BAVARIA C42 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Bavaria C42	Dufour 412	Océanis 40.1	Hanse 418
LONG. DE COQUE	11,98 m	11,98 m	11,99 m	11,99 m
LARGEUR	4,29 m	4,28 m	4,18 m	4,17 m
TIRANT(S) D'EAU	2,10/1,70 m	2,10 m	2,27/1,68 m	2,10 m
DEPLACEMENT	9 678 kg	8 940 kg	7 985 kg	10 100 kg
LEST	2 700 kg	2 600 kg	2 007 kg	2 860 kg
SV AU PRES	100,60 m <sup>2</sup>	71 m <sup>2</sup>	77,30 m <sup>2</sup>	87 m <sup>2</sup>
ARCHITECTE(S)	Cessutti YD	U. Felci	M. Lombard YDG	Jude/Vrolijk
MATERIAU	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre
CONSTRUCTEUR	Bavaria	Dufour	Bénéteau	Hanse
PRIX DE BASE	157 900 €	196 616 €	200 640 €	190 680 €

**L'avis de Voile Magazine.** Nous n'avons pas fait figurer ici le Sun Odyssey 410, qui présente à peu près les mêmes caractéristiques que l'Océanis 40.1. Le Bavaria est de loin le plus toléré des cinq, et l'un des plus lourds. C'est aussi le moins cher si l'on se réfère à ces prix catalogue.



▲ Ça y est, nous doublons le phare des Birvideaux et abattons franchement vers Houat.

### LA CONTRE-ECOUTE FAÇON FIGARO

Pour éviter que la contre-écoute de spi ne parte sous le bateau, on se contente souvent d'un « nœud magique » (une simple boucle gansée) qui se bloque dans la poulie de renvoi. Inconvénient : serrée contre le réa, elle peut être difficile à défaire et tend à provoquer une cosse sur l'écoute. Grégoire, dûment instruit par ses amis figaristes, préfère effectuer simplement trois tours autour de la poulie en remontant vers son axe. Le blocage est aussi efficace, mais il se défait sans surprise et sans le moindre effort. Malin !



tombé, le foc autovireur a cédé sa place, dans la gorge de l'enrouleur Seldén, au géniois à recouvrement (109 %) qui porte la surface de voile au près à 100 m<sup>2</sup>. Sacrement toilé, l'animal ! Le Sun Odyssey 410, pour la même longueur de coque, ne porte « que » 77 m<sup>2</sup>. Il est vrai qu'il affiche 2 tonnes de moins sous le peson... On a donc deux approches différentes de la croisière, comme au temps des déplacements lourds et des déplacements légers. On aimerait bien les avoir bord à bord un de ces jours ! Quoi qu'il en soit, le C42 continue à nous épater dans ces conditions beaucoup plus légères. Malgré la houle résiduelle, il conserve ses 5,5 nœuds dans les molles (8 nœuds de vent) mais accélère franchement dans les risées à 10 nœuds de vent, affichant alors autour de 7 nœuds de vitesse. Le tout à 75° du vent réel. Honnête, et même carrément honorable pour un croiseur dans des conditions compliquées !

## UNE BARRE TRES VIVANTE

Et la barre reste étonnamment vivante. Mais ce vent plus mou que prévu nous contraint à une petite réduction de parcours, d'autant qu'un front précoce annoncé pour le lendemain nécessite de nous rapprocher de notre port de retour, Arzal. Nous nous contenterons donc d'aller virer le phare des Birvideaux, à quelques milles au vent, puis d'aller mouiller sous le vent de Houat pour nous faciliter le retour. Aussitôt dit, aussitôt fait. François soigne la nav' et enroule les Birvideaux comme si c'était le Fastnet au 15 août. A peine a-t-il achevé son abattée que Grégoire envoie le spi dans sa chaussette. En un tournemain, la grande bulle asymétrique amurée sur la delphinrière se gonfle dans une brise qui prend enfin de la consistance. Il s'avère assez stable malgré la houle, mais mieux vaut lofer un peu pour garder de la pression, quitte à enchaîner des empannages qui s'avèrent faciles. En quatre bords, nous sommes à la pointe sud de Houat et doublons l'île de Beg Pell pour accéder à Treac'h Er Goured, la fameuse « Grande plage de Houat ». Nous sommes encore au moins d'août, il y a peut-être une cinquantaine de bateaux, mais la baie est grande et le voisinage amical. La journée est conclue par un magnifique coucher de soleil salué par un mini de passage, un Pogo 3 flambant neuf qui vient tirer des bords dans le mouillage. Cette fois-ci, nous avons déployé la capote très couvrante pour prendre l'apéro à l'abri du vent – et en prévision de la pluie prévue pour le lendemain. Nous traînons avec plaisir autour de cette grande table de cockpit dont le rangement central s'avère vite indispensable à la vie du bord, profitant de l'excellente sono Fusion et des gros coussins mobiles, confortables et malins avec leurs bouts de sécurité. Le lendemain matin, l'ancre est remontée en un clin d'œil et prend sa place

# A voir ... et à revoir !



Pratique

Le delphinère reçoit l'amure de spi et intègre bien le davier.



Pas pratique

La bôme est haute, mieux vaut détendre les lazy-bags pour ferler.



Pratique

Les bailles à bouts textiles du rouf sont très pratiques à l'usage.



Pas pratique

Le push-lock n'offre pas une prise suffisante pour ouvrir le frigo. Il manque une poignée.



Pratique

Le secteur de barre et le pilote sont très accessibles sous un panneau du fond de cockpit.



Pratique

La baille à mouillage très haute fonctionne bien, son panneau donne aussi accès à une soute.



Pratique

L'immense plan de travail sur le meuble du frigo rend la cuisine particulièrement pratique.



La visibilité depuis le poste de barre est parfaite, tout comme la vue sur les instruments et sur le compas très bien placé. Un point particulièrement apprécié, ces indispensables compas magnétiques ayant tendance à disparaître peu à peu des cockpits ! Notez aussi le passavant large et parfaitement dégagé.



Il manque une fargue à la table à cartes. Au premier coup de gîte...



Dans les fonds, des rangements pas très profonds mais très propres.



En bordant l'écoute sous le vent, on tend la chute à volonté.



Les coussins mobiles sont très pratiques avec leur petit bout.



En mode veille (ou sieste !), le poste de barre matelassé est ultra-confortable...



... et en mode action il est parfaitement ergonomique avec un cale-pieds bien placé.



Le pavois est discret mais chic et efficace pour sécuriser les déplacements sur le passavant.



« Les formes arrière sont tendues, puissantes avec ces bordés verticaux. »

dans le davier parfaitement intégré à la delphinrière. La grand-voile est envoyée à la volée en moins de temps encore et nous avons à peine quitté le mouillage que la tête de spi vient taper en tête de mât. Ce bord de 20 milles à destination de l'embouchure de la Vilaine a toutes les qualités : il est spialbe selon un angle optimal – quoiqu'un peu pointu sur la fin –, la mer est plate comme la main et la brise va monter graduellement de 13 à 20 nœuds bien tassés. Nous allons donc pouvoir nous rôder en douceur avant de mettre du charbon. Et de fait, nous arrivons en rivière après moins de 2h30 de bonheur et restons sous voiles quasiment jusqu'à l'écluse ! Avec le sentiment de nous faire vraiment plaisir, comme à la barre d'un bateau beaucoup plus typé course-croisière. La différence, ce n'est pas tant la finition – très correcte sur ce C42 – que la construction en monolithique et non en sandwich, au contact et non en infusion. D'où un probable déficit de performance, dont l'amplitude reste à vérifier, et une grosse différence de prix avec un X ou un Grand Soleil, pour ne pas les nommer. Quoi qu'il en soit c'est une vraie différence technique, même si le C42 utilise une résine vinylester, de meilleure qualité que la polyester. Je débarque donc de ce Bavaria étonné et séduit. Avec aussi, à la réflexion, le sentiment qu'indépendamment de la marque, il serait sage de choisir un bateau en fonction de la rigueur du concessionnaire local. De ce côté-là, aucun doute possible... La préparation en tout point remarquable de notre C42 tout juste mis à l'eau plaide clairement pour la SNIP ! ■

## Côté moteur : une cale de luxe



Le Yanmar 4JH4 (40 ch.) proposé en standard qui équipait notre unité semble largement suffisant, comme en témoignent les mesures de vitesse effectuées. Mais attention, nous avons l'hélice tripale repliable optionnelle (1 490 €) en lieu et place de la bipale fixe sur l'embase sail-drive. Notez que cette tripale entre automatiquement dans le pack de la motorisation optionnelle, le Yanmar de 57 ch, ce qui la rend assez intéressante – les 3 990 € de l'option « gros moteur » incluant du coup les 14 900 € de la tripale repliable. Vu sous cet angle, le gros moteur est tentant ! Pour le reste, nous avons apprécié la facilité de manœuvre du C42, bien aidée en cela par son safran central et son propulseur d'étrave (en tunnel). Nous avons aussi aimé la cale moteur très spacieuse, prolongée en arrière par un long couloir technique (voir photo ci-contre) qui l'isole particulièrement bien des cabines.

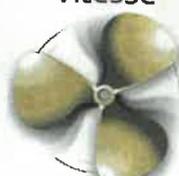
### Conso



CAPACITÉ DU RESERVOIR CARBURANT **210** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIÈRE **46** heures

### Vitesse



VITESSE DE CROISIÈRE **6,4** nœuds  
2 200 tr/mn

VITESSE MAXI **8,5** nœuds  
3 200 tr/mn

### Niveaux sonores (en dB)

