

neptune

YACHTING MOTEUR

Greenline 42

Le croiseur simple et familial
qui réunit toutes les générations



Essais

Axopar 38 ST
WallyWhy 100

Nouveautés françaises

Jeanneau TH 38
Beneteau A12 Coupé
Merry Fisher 1095 S2

SAY CARBON 32

Un day-boat
exclusif alliant
performance
et haute
technologie



COSTA BRAVA

De Sant Feliu
à L'Escala,
nos spots
préférés de
Catalogne



En couverture | Greenline 42

LONGUEUR 13,50 m LARGEUR 4,30 m

MOTORISATION 2x250 ch VITESSE MAXI 24,5 nd

POIDS 9,3 t CONSTRUCTEUR Greenline (Slovénie)

PRIX à partir de 654 000 € TTC

Le toit garni de panneaux solaires change la donne en matière d'autonomie énergétique. C'est la grande évolution que propose le nouveau Greenline 42.

GREENLINE 42



GREENLINE 42

La croisière sans contraintes

Indépendance énergétique, confort à bord et simplicité des aménagements, voilà le credo du Greenline 42. Un concept abouti qui bénéficie de l'expérience du chantier slovène en la matière et séduira une clientèle familiale transgénérationnelle en quête de croisière prolongée.

Texte Michel Lulzet - Photos Pierre-Louis Caumel, l'auteur et DR



Comme sur le 40, la porte latérale coulissante permet au pilote de gagner rapidement le passavant tribord pour finaliser les manœuvres d'accostage.



Un plan de pont simplissime bien adapté à la croisière

Le cockpit mis au goût du jour, de plain-pied avec la plateforme

La réserve d'énergie au mouillage, qui rend le générateur inutile

Qualités marines et navigation économe



Les passavants trop étroits pour les personnes corpulentes

Les rangements limités dans les cabines

Les aménagements de la zone nuit très similaires à ceux du Greenline 40

Design

★★★★

Plan de pont

★★★★

Performances

★★★★

Finition

★★★★

Aménagements

★★★★

★★★★

★★★★

★★★★

Une fois n'est pas coutume, l'essai de ce Greenline 42 s'est déroulé en deux temps et dans deux ambiances radicalement différentes. Côté court tout d'abord, à Venise, dans le cadre du boat show annuel de la Sérénissime. Fin mai, le chantier slovène est venu en voisin présenter officiellement son modèle de 42 pieds. Un petit événement quand on sait que Greenline est avare en nouveauté. Le patron du chantier, Vladimir Zinchenko, qui a repris Greenline en 2016 après quelques déboires financiers, nous accueille à bord. On gagne l'Adriatique en franchissant les imposantes portes du système Mose qui verrouillent la lagune de Venise en cas d'alerte aux inondations. Relevé de perfs et première sensation à la barre de cette vedette de croisière au style si reconnaissable. Le Greenline 42 s'inscrit dans le lignage des précédents modèles sedan, c'est-à-dire sans fly-bridge.

Un bon mètre de longueur en plus

Chez Neptune, nous avons suivi pas à pas l'évolution de cette gamme qui avait fait le buzz en 2009 avec le Greenline 33, l'un des tout premiers bateaux de croisière proposés à motorisation hybride. Un 40 pieds a vu le jour deux ans plus tard. C'est ce modèle iconique, plusieurs fois remis au goût du jour et vendu à plus de 220 exemplaires en l'espace de quinze ans, qui a servi de mètre étalon au nouveau Greenline 42. Ce millésime 2026 est à considérer comme l'ultime déclinaison d'une formule qui n'a pas pris une ride. Greenline y ajoute un bon mètre de longueur, une dose de



Côté jardin, le nouveau modèle amarré dans le port de Saint-Mandrier, base du distributeur français Evasion Yachting.

Navigation adriatique après avoir passé les portes de Mose, qui ferment la lagune de Venise.





Au fait...

Du Greenline 40 au 42



Le Greenline 40 a été lancé en 2011. Il reste au catalogue malgré l'arrivée du 42.

C'est en 2011 que le Greenline 40 a fait ses débuts, deux ans après la sortie du Greenline 33 avec lequel tout a commencé. À l'époque, le bateau était motorisé par une paire de Volkswagen TDI de 150 ch. La vitesse maxi plafonnait alors à 17 nd, mais le rendement était celui d'un véritable trawler économique : moins de 2,5 litres au mille à 10 nd. La version hybride disposait de deux moteurs électriques de 7,5 kW chacun. Suffisant pour caboter 2-3 heures à 4 nd de moyenne. Il y avait aussi de modestes panneaux solaires, qui n'ont plus rien à voir avec la puissance développée par ceux du 42. Aujourd'hui, le 40 est toujours au catalogue, mais pourvu d'équipements quasi similaires au 42. Plus basique dans ses aménagements, il est proposé à partir de 580 000 € avec 2 x 250 ch Yanmar.

confort en plus, ainsi que quelques améliorations d'ordre technique et esthétique. On y reviendra. Pour le reste, les fondamentaux qui ont façonné le succès de la marque sont toujours là : le plain-pied garanti de la plateforme arrière jusqu'au poste de pilotage, l'ergonomie des aménagements, la cuisine ouverte sur l'extérieur et la recherche de l'autonomie énergétique au mouillage.

Panneaux solaires et batteries lithium

Côté jardin, dix jours après notre escapade vénitienne. Nous voilà à Saint-Mandrier, face à Toulon, fief d'Évasion Yachting, le distributeur historique de la marque en France. Son patron, Xavier Fiche, s'est fait livrer un premier Greenline 42 à la mi-mai. Depuis plus de trois semaines, le bateau est amarré en bout d'un ponton sans avoir été relié à la prise de quai. Sur le toit plat de la timonerie, les dix panneaux solaires fonctionnent à plein régime. « 4,5 kW de puis-

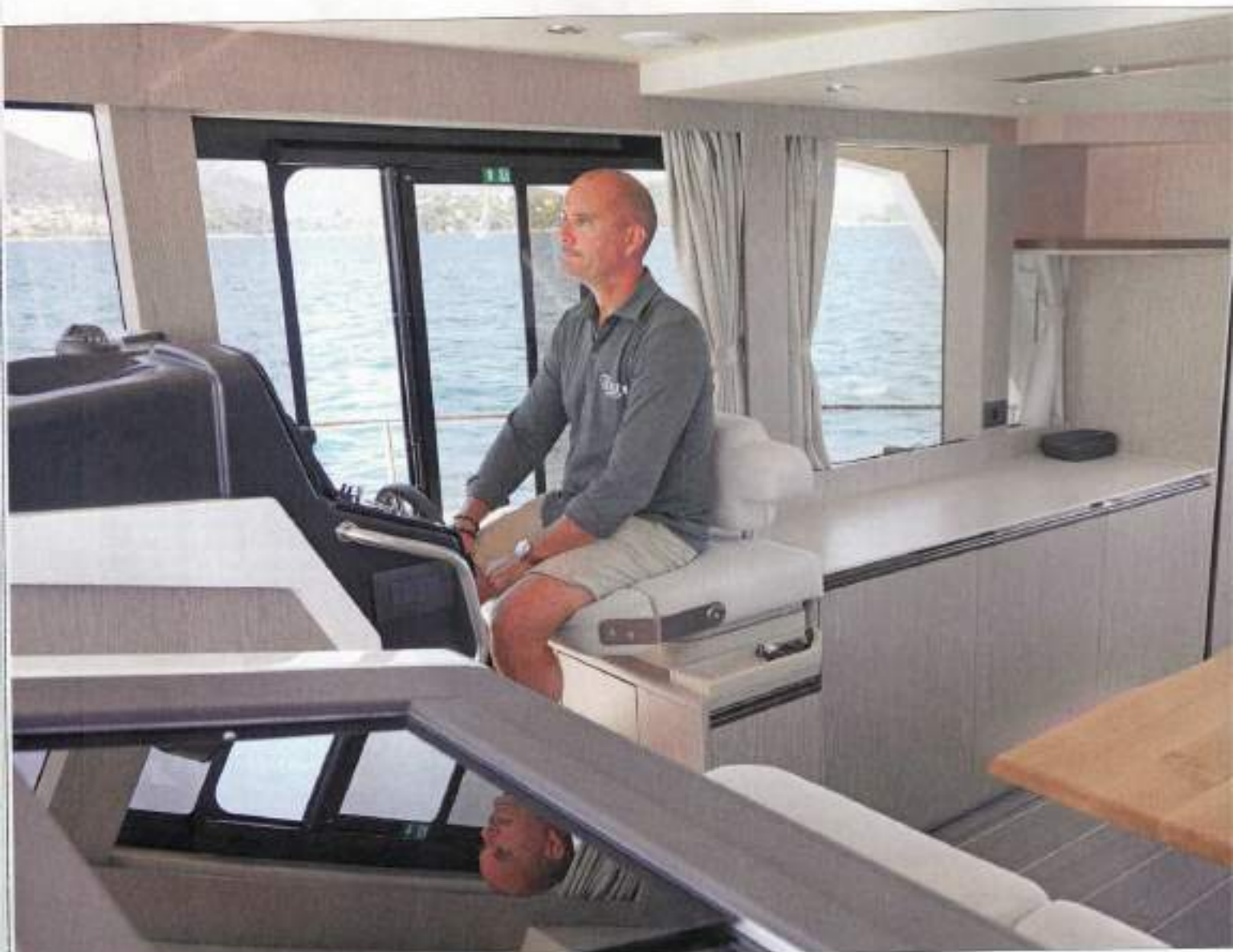
Côté cour, le Greenline 40 devant le quai du Lido de Venise, au milieu des motoscafos.

La nouvelle génération de panneaux photovoltaïques a gagné en efficacité et en puissance. Ceux du Greenline 42 cumulent 4 500 W, contre 1 800 auparavant.



sance au total, c'est 2,5 fois plus que ce qui est proposé sur le Greenline 40», se réjouit Xavier Fiche. Depuis le 33 Hybrid, l'autonomie au mouillage est la grande affaire du chantier. Promouvoir le solaire et les batteries pour se passer de la présence d'un groupe électrogène bruyant et polluant. Dans le cas du Greenline 42 varois, le distributeur a opté pour l'option « grande autonomie », qui s'appuie entre autres sur un pack de six batteries Victron LiFePO 4 de

200 ampères chacune, le nec plus ultra des nouvelles générations de batteries au lithium-phosphate. Antisurchauffe et sécurité maximale garantie. Le package va de pair avec un alternateur de 3 kW, mais les panneaux solaires assurent seuls la recharge sans rien demander à personne. Cet écosystème technique alimente tous les appareils ménagers et de confort, du congélateur à la climatisation (en option) en passant par la plaque à induction. Les prises 220 V fon-



► tionnent en permanence. Même les propulseurs d'étrave et de poupe peuvent être utilisés en continu sans avoir à lancer les moteurs. On en fera la démonstration une fois au mouillage. « Un confort électrique de dingue », s'enthousiasme Julien Campana, le technicien en chef associé d'Évasion Yachting. Pour l'heure, nous appareillons en mettant le cap sur les plages de Fabregas à l'ouest de Saint-Mandrier.

Panneaux solaires et batteries lithium

Le contournement de la presqu'île nous réserve quelques surprises au niveau du cap Cépet, où une queue de mistral a laissé la mer en désordre. Le bateau éclate les vagues sans sourciller à plus de 18 nd. Comparé au premier 40 pieds, Greenline a musclé la puissance moteur. La soule hé-

Dans la timonerie, le salon d'angle bénéficie d'une belle table en teck massif. La console derrière le pilote fait le plein de rangement. Un écran TV trouve sa place dans l'angle ou s'escamote sous le plateau.

Une tablette rabattable prolonge le plan de travail de la cuisine sur l'extérieur.



berge désormais une paire de 250 ch Yanmar diesel, motorisation unique au catalogue. Suffisant pour atteindre une vitesse de pointe de 24,5 nd à plein régime, bien mieux que les 17 nd maxi que proposaient autrefois les blocs Volkswagen de 150 ch. La carène signée du cabinet d'architecture

Micad a toutes les caractéristiques du type semiplanant. La phase de déjaugage est peu marquée, mais au-delà de 18 nd, il faudra activer les flaps électriques Lenco pour corriger l'assiette. À vitesse plus réduite, le Greenline 42 navigue en revanche bien à plat. Le rendement oscille entre 2,8 L/mille à



La plateforme de bain est soit fixe, comme sur ce modèle, soit immergeable (25000 € l'option).



La prise d'eau douce est incluse dans l'équipement standard du modèle. Bien pratique pour dessaler les vitres du bateau en mouillage forain.

9 nd à un peu plus de 4 L/mille seulement, poignée en coin. Les Yanmar sont plutôt peu gourmands. La sobriété est donc de mise, comparée à la majorité des concurrents sur ce créneau de la petite croisière. Et l'hybride dans tout ça? Nos deux bateaux d'essai n'en étaient pas équipés. Il est vrai ▶

Au fait...

Evasion Yachting

Xavier Fiche (photo ci-contre) est tombé dans la marimite du business de la plaisance par hasard. «Après mes études à Sup de co Bordeaux, j'ai commencé à Paris une carrière d'auditeur chez Arthur Andersen, raconte-t-il, jusqu'à ce que mon beau-père entrepreneur me propose en 2000 de racheter une affaire à Saint-Mandrier.» En débarquant dans le sud, ce Breton de Perros-Guirec prend les rênes d'une société de location de bateaux créée en 1965, encore dans son jus. «C'était la plus grosse agence de loc de France avec 42 bateaux de propriétaire en gestion, mais tout était à faire. Les contrats étaient encore rédigés à la main et envoyés par voie postale aux clients!» Deux ans plus tard, Fiche cherche à développer sa flotte de location. Il dénêche une nouvelle marque allemande, Bavaria, qui commence à faire parler d'elle. Il prend la carte et vend 26 unités la première année! En 2007, Fiche et son beau-père rachète Yachting Sélection, l'importateur Bavaria pour la France. «Ce fut une nouvelle étape.» Après la crise de 2008, Evasion Yachting parie sur la nouvelle marque slovène Greenline. La société participe au salon de Paris 2010 avec le 33 Hybrid. Le succès est immédiat. Seize ans plus tard, l'aventure avec Greenline se poursuit.





La double baille à mouillage est accessible et généreuse. Les manœuvres s'effectuent depuis la traditionnelle télécommande filaire.



Le grand réfrigérateur-congélateur à l'entrée est une constante chez Greenline. De quoi tenir la semaine !

► que le surcoût fait réfléchir : comptez 90 000 € TTC en plus par rapport au pack électrique « grande autonomie », soit 12 % du prix total. Est-ce justifié ? À vous de juger en fonction de votre pratique et de votre sensibilité écologique. Naviguer en tout électrique à moins de 8 nd peut avoir du sens en croisière fluviale et dans des zones protégées où l'accès au thermique est proscrit.

Un design intérieur signé Marco Casali

Pour autant, la solution « hybrid drive », proposée sur tous les modèles, demeure une spécificité du chantier slovène qui n'a eu de cesse d'optimiser le système au fil des ans, jusqu'à la dernière version sortie en 2023. Celle-ci met en



Une double soute sous le cockpit permet de stocker les défenses et le matériel de croisière. Le pont est garni d'éco-teck de 8 mm d'épaisseur. Une option à privilégier compte tenu du confort qu'il apporte.

œuvre des moteurs électriques de 23 kW plus puissants (c'était 7 kW il y a 15 ans !) et une gestion électrique améliorée. En outre, elle offre la possibilité de naviguer à vitesse économique avec un fonctionnement mixte, propulsion électrique sur un moteur et thermique sur l'autre. Paisiblement ancré devant la plage du Jonquet, au pied du cap Sicié, il est temps d'apprécier la vie à bord au mouillage de ce nouveau modèle. Ceux qui sont familiers avec l'univers du Greenline 40 ne seront pas déçus. L'agencement intérieur est



plus ou moins le même, avec des améliorations ergonomiques et stylistiques dues à l'intervention discrète du fameux designer romain Marco Casali de Too Design, qui a signé certains Itama, Apremare et Isa Yacht récents. La cuisine d'angle à l'entrée reste un must, tout comme le réfrigérateur-congélateur. Le sofa en L est associé à une belle table en bois ajustable si l'on souhaite ajouter deux couchages d'appoint en cas d'affluence à bord. Le flanc tribord est occupé par une longue console garnie du même plateau de type Corian que le plan de travail de la cuisine. Le modèle vénitien incluait un écran TV de 50 pouces escamotable électriquement. Evasion Yachting a fait l'impasse, préférant la possibilité d'installer un petit écran sur bras ►



Le cockpit colle à l'air du temps avec son carré quatre places convertible en bain de soleil. Greenline propose une version simplifiée comme sur le 40 pieds avec tableau arrière basculant.



Inscrit dans l'ADN de Greenline, la cuisine d'angle débordant sur le cockpit se révèle toujours aussi ergonomique.

Au fait...

Les batteries lithium superstars

Le lithium est-il en train de détrôner à bord des bateaux les traditionnelles batteries plomb-acide ou AGL? De plus en plus de plaisanciers franchissent le pas en s'équipant de ses fameuses batteries lithium, qui sont capables d'encaisser un nombre de cycles de charge multiplié par 20 par rapport à une batterie classique (350 pour une AGL contre 7 000 pour une Victron). Autre avantage, le plaisancier n'a plus besoin d'avoir l'œil rivé sur l'aiguille du voltage à 13,5 V, qui a tendance à baisser drastiquement lorsque la batterie se vide de moitié. Avec le lithium, explique Julien Campana d'Evasion Yachting, la décharge peut descendre très bas (environ 80%), contrairement aux batteries acide, qui deviennent quasi inutilisables sous les 40% de charge.



Les six batteries au lithium font partie du pack «grande autonomie» du constructeur.



► articulé dans l'angle. Le distributeur est aussi en mesure de proposer une petite dose de customisation à bord, comme l'installation d'une cave à vin, d'une bibliothèque ou d'un lave-linge séchant, «cisable» dans la cabine latérale. Rien n'est figé dans le marbre. Côté déco, le client doit se décider entre deux élégantes finitions bois: teck blond ou chêne blanchi. Aux fenêtres, ce sera rideaux écrous ou stores vénitiens.

Le nouveau cockpit fait la différence

La zone nuit semble calquée sur celle du Greenline 40. Elle comprend deux cabines, l'une latérale avec lits jumeaux, l'autre à l'avant plus spacieuse et équipée de cette fameuse ceinture de hublots supérieurs propre au Greenline. La salle de bain à partager est de dimensions plutôt généreuses, avec une cabine de douche fermée. Une seconde salle d'eau est en option après réduction de la surface de la cabine en pointe. C'est finalement dans le cockpit que le 42 joue sa carte la plus personnelle. Si le tableau arrière basculant, transformable en plage de bain, est toujours au catalogue, il est ici rem-

Lits en compas joignables ou lit matrimonial, Greenline laisse le choix au client. La ceinture supérieure de hublots rend l'espace très lumineux.

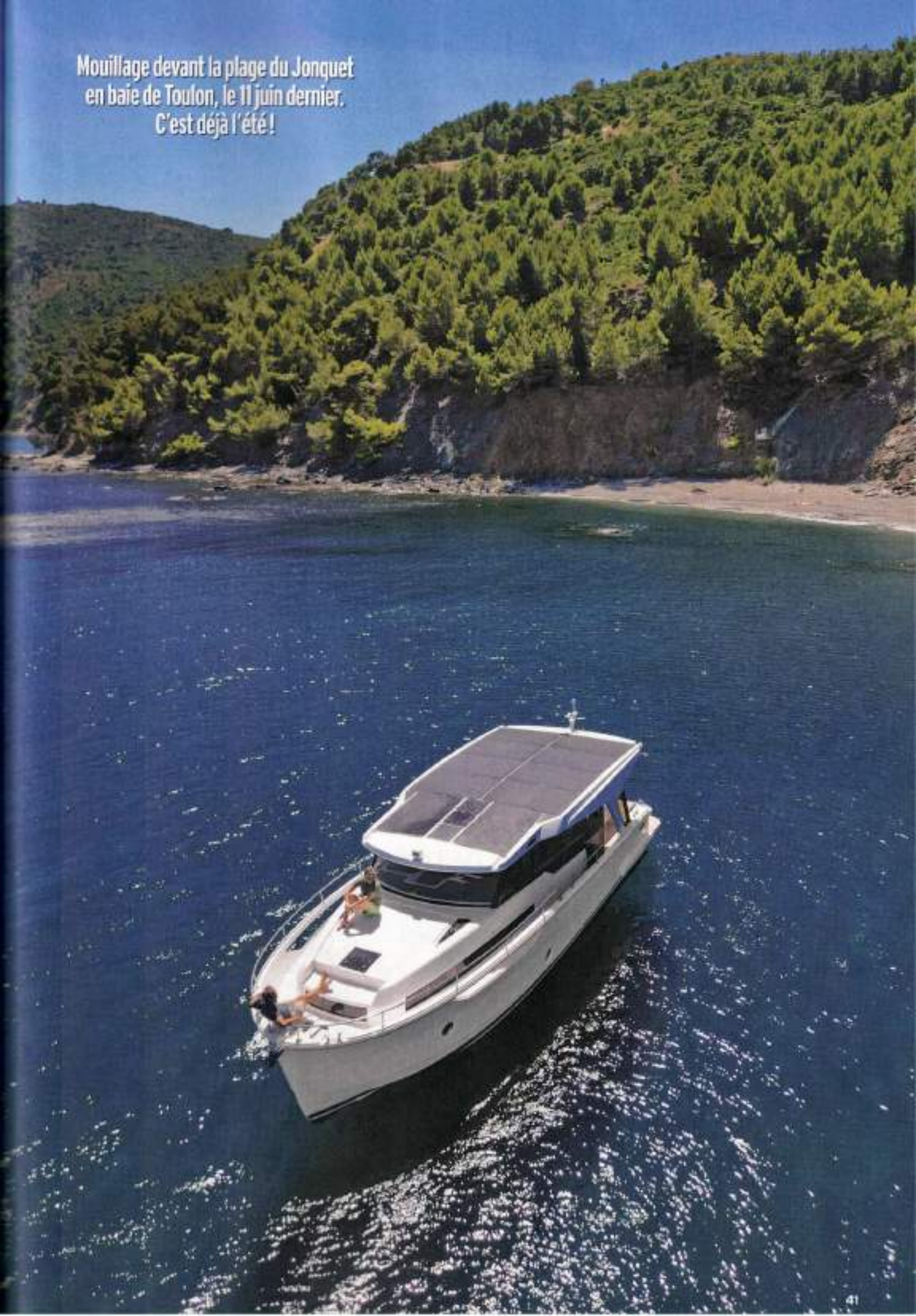
Ci-contre, la cabine latérale et ses lits simples; à droite, l'unique salle de bain et sa cabine de douche séparée.



La cale moteur fera le bonheur des mécanos à l'heure de la maintenance. Tout est facilement accessible. En outre, l'isolation phonique est de bonne qualité.



Mouillage devant la plage du Jonquet
en baie de Toulon, le 11 juin dernier.
C'est déjà l'été !



► placé par un aménagement plus au goût du jour, avec un salon à double sofa ajusté à un tableau arrière en verre et composite.

Une clientèle transgénérationnelle

La plateforme arrière est fixe ou immergeable. Là encore, le client devra trancher entre le confort d'une plage de bain hydraulique (25 000 l'option) et un système de bras pivotant pour hisser l'annexe. On pourrait aussi s'en passer, car la différence de niveau entre la plateforme et la surface de la mer est ténue. Un tender à fond gonflable avec un moteur électrique se remontera sans problème à la force des biceps. Vive la simplicité! Ce pourrait être au final le leitmotiv de ce nouveau modèle moderne mais pas trop, qui ne cherche pas la complication. Peu de bateaux font à ce point consensus. La jeune génération sera certainement séduite par ce concept éprouvé à la fibre écolo plus pro-



Le Greenline quitte le port de Toulon après notre essai. Le travail conjugué des propulseurs de proue et de poupe simplifie les manœuvres.

noncée que les autres. Facile à naviguer, facile à vivre, le Greenline 42 est taillé pour recevoir idéalement un couple et deux enfants. Les seniors et les anciens voiliers pourront aussi se projeter aisément dans des croisières de plusieurs semaines. Le modèle renvoie une image rassurante et

sécurisante. Sur le chemin du retour vers Saint-Mandrier, le pilote a calé les moteurs sur 1 900 tours. À ce régime, la vitesse s'élève à 9,5 nd pour à peine 15 L/h avec la mer arrière. La barre à tribord à 30°, on pourrait être à Calvi après dix heures de navigation. Cela vous tente? ■

GREENLINE 42

VITESSE MAX

24,5
nd

CONSO à 18 nd

71
L/h

RENDMENT

3,9
L/mille

LE TEST NEPTUNE

Yanmar 4JX250 - 2x250 ch @ 1 900 tr/min - 4 cylindres en ligne - 6,5 L - 940 kg
Conditions de l'essai: 5 personnes à bord, 30% carburant, mer plate, vent force 2

Régime (tr/min)	Vitesse (nd)	Cons (L/h)	Rendement (L/mi)	Autonomie* (h/mi)
2250	9	26	2,8	240
2500	11,5	33	2,8	240
3000	16	58	3,6	175
3250	18	71	3,9	160
3500	20,5	85	4,1	155
3800	24,5	104	4,2	150

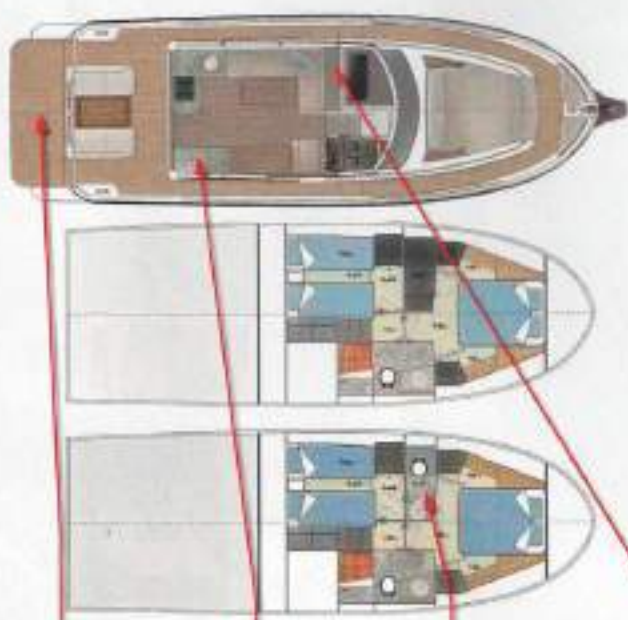
* Avec 10% de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors-tout	13,50 m
Largeur	4,3 m
Tirant d'eau	0,64 m
Poids	9,35 t
Transmission	ligne d'arbre
Puissance maximale	2 x 250 ch
Carburant	700 L
Eau	400 L
Cabines	2
Couchettes	4
Catégorie CE	B10/C12/D12 pers.

CONTACT

Chantier	Greenline (Begujs, Slovénie)
Distrib. France	Evasion Yachting (Saint-Mandrier, 83)



L'aménagement est à la carte. La plateforme peut être remplacée par un tableau arrière basculant.

Le réfrigérateur-congélateur à l'entrée est en classique Greenline. Le lave-vaisselle est en option.

Une seconde salle de bain sans douche séparée est en option après réduction de la cabine avant.

Le salon en L existe aussi en version banquette basculante afin d'orienter l'assise vers l'avant.

BUDGET

654 000 € TTC avec 2x250 ch Yanmar (prix de base)
790 000 € TTC avec 2x250 ch Yanmar (bateau essayé, livré clé en main)
780 000 € TTC version hybride avec 2x250 ch Yanmar + 2 moteurs électriques (prix de base)
Équipement standard: panneaux solaires, batteries Lipo, convertisseur 3 kW, propulseur d'étrave, lavage pont, grand réfrigérateur-congélateur, prise eau durquel, cuisine équipée avec four, plaques induction, plateforme arrière fixe, sellerie, etc.

Options: clim 32X BTU 22 560 €, pack « grande autonomie » (6 batteries lithium Victron 21,4 kWh, 2 alternateurs de 2 kW, convertisseur 8 kW) 36 000 €, propulseur de poupe 8040 €, pont en éco teck massif 17 880 €

ASSURANCE* : Prime annuelle* 4 247,34 € Mensuelle 359,30 €

Franchise** 3 950 €

* Prix de base avec options (+ 20%)

** Indemnité sur le dommage partiel, vol partiel et vandalisme.