



OUTREMER 45'

LE SUCCESSEUR LÉGITIME

Conditions de l'essai : Deux séquences : une première dans un vent médium léger de 7 à 10 nœuds puis un vrai bon médium fort de 14 à 18 nœuds. Le top pour tester la glisse de cet Outremer !

✓ **Pour quel programme :**
Rapide entre 2 bouées, confortable entre 2 continents,
rassurant entre 2 modes de vie : le bateau de voyage
marin et confortable par excellence.....

UNE SILHOUETTE SPORTIVE TRAVAILLÉE

La séduction du 45' s'appuie principalement sur une architecture volontaire soutenue par un roof reculé et ramassé qui surplombe d'élégants flotteurs dont on a réussi à casser la verticalité de bords par une astucieuse et délicate nervure en creux. Le pare-brise de roof droit favorise le recul maximum du rail de solent auto-vireur et protège du rayonnement UV ; les découpes de panneaux plexiglass latéraux renforcent la signature et allègent le coup d'œil, tout en offrant une vision panoramique contemporaine. Le traitement du bimini est habile et fonctionnel, sans pénaliser le mouvement de la ligne générale.

DES AMÉNAGEMENTS SIMPLES, FONCTIONNELS ET DE BON GOÛT

Un bon point pour la circulation générale, intérieure comme extérieure. La conception du bimini, avec un marche-pied central et des ailes rigides (ou toile) avec récupération d'eau de pluie, est futée : on accède aisément à la bôme, les cheminements vers le cockpit sont sécurisants et confortables. Le superbe cockpit pourvu d'une table spacieuse joue parfaitement son rôle, et la pleine ouverture de la baie coulissante s'inscrit dans la tendance. Le design intérieur de

Franck Darnet est sobre, les parements de bois clairs type Alpi (référence de bois reconstitué imputrescible et inaltérable) génèrent des teintes chaudes qui tranchent avec le sol foncé (les planchers sont en sandwich). La qualité d'assemblage est très bonne et le coup d'œil agréable. Même atmosphère efficace dans les cabines dotées d'une literie à lattes confortable et de fargues de rangement. La palme revient à la salle d'eau de la version propriétaire : elle est parfaite ! Tous les petits écueils habituels ont été contournés ; il y a beaucoup de place, des rangements bienvenus, la lumière et la ventilation sont soignés, pas d'angles vifs et une accessibilité fonctionnelle exemplaire. Le volume total sous roof reste logiquement inférieur aux concurrents du segment des "confortables", mais la hauteur sous barrot constante rend cet espace lumineux et agréable à vivre. La cuisine en L est largement ouverte sur le cockpit, le carré accueille aisément 5 convives autour de la table (une option pieds télescopiques le transforme en tatami pour la navigation). Cette capacité d'accueil double si l'on dresse également le couvert dans le cockpit. Le petit pupitre a perdu de la superbe des tables à cartes d'autrefois, mais il est adapté aux usages de la navigation électronique. Sa structure dissimule l'architecture électrique, voisine du coffre à batteries logé sous la banquette

Concevoir le remplaçant du très apprécié 45' 1ère génération constitue un véritable défi pour le chantier Outremer. Multicoque symbole de l'aventure sabbatique des années 2000, le 45' est en effet à la fois un grand voyageur et un bateau rapide et amusant. C'est donc le successeur du mythe que nous avons eu la chance d'essayer...



LE MOT DES ARCHITECTES : CHRISTOPHE BARREAU ET FRÉDÉRIC NEUMAN

Remplacer le 45' historique du chantier, bateau cohérent et performant, constituait un challenge, mais nos Outremer 49' puis 51' ont déjà réussi le pari de conserver les fondamentaux de la marque en améliorant le confort (qui ne signifie pas sur-équipement ou aménagement), mais lumière, espace et ergonomie. Il fallait rester sur un catamaran à finesse équivalente (ratio longueur/déplacement), et dans ces tailles, l'équation est difficile à résoudre ! Pour conserver performance et sérénité, les proportions générales font la part belle aux élancements, une nacelle élevée, des volumes de flotteurs bien répartis, une largeur suffisante pour la sécurité et la performance, sans pénaliser le devis de masse. Les forts élancements avant impliquent un roof assez reculé, le mât est implanté sur le roof et non sur le pont. Un gros travail sur la géométrie du cockpit a été fait, afin que le recul de la trame générale ne nuise ni à son lien avec l'intérieur ni à l'accès à l'eau. Cet équilibre général nous a conduits vers une forme de coque très différente des 51'. Les masses sont plus reculées, le volume de carène évolue dans le même sens. Le tableau est relativement immergé, la voûte, tendue, les formes arrière bien pleines. La coque est clairement conçue pour des vitesses moyennes importantes ! La validation des écoulements a été faite grâce à un bassin d'essai numérique (Numeca Fine/Marine), puis récemment sur l'eau, où les premières navigations ont répondu aux attentes ! Constamment à 8-10 nd, pointes à 14-15 dans une mer plutôt hachée et un vent établi autour des 15 nd, le bateau nous a agréablement surpris par son comportement de tangage ; il franchit la vague et se stabilise aussitôt. Dans la lignée du reste de la gamme, il dégage une grande impression de sérénité.

- 1/ Le bimini s'articule autour d'une passerelle centrale "os de seiche" pour l'accès à la bôme ; en option, les "oreilles" textiles ou composites avec récupération d'eau de pluie complètent l'effet pare-soleil.
- 2/ La barre franche et le siège pivotant invitent au plaisir de pilotage par petit temps ou pour de vraies sensations dans le médium. La roue (et le pilote) prendra le relais lorsque les conditions deviendront plus musclées.
- 3/ La pleine ouverture de la baie coulissante améliore l'interface du cockpit avec la cuisine.
- 4/ Un style clair et fonctionnel soutenu par une belle qualité d'assemblage.
- 5/ A bord, un confort efficace et sobre.
- 6/ Les aménagements sont vraiment bien conçus pour les navigateurs au long cours.

du carré. Cette disposition comme la qualité de l'installation héritée des modèles antérieurs se sont forgés à juste titre une réputation de fiabilité auprès des équipages.

ESSAI EN MER

Le plan de pont du 45' est simple, lisible et facile à utiliser : en avant de la barre à roue, on trouve un winch principal avec sa batterie de bloqueurs pour les drisse de GV, bosses et écoute de solent. L'option électrique sera ici souhaitable pour le confort d'un équipage familial. On trouve par ailleurs un winch pour les écoutes de spi et de gennaker, et un dernier en pied de mât pour les drisses des voiles d'avant (bien placé sur l'avant du roof et non sur le mât !). Les poulies stand up de gennaker suppriment logiquement les rails multi-positions. Dans le cockpit, on retrouve l'intelligente disposition sur consoles ergonomiques des winches d'écoutes de grand-voile, de traveler et de dérives, déjà vue sur le 51'. La manœuvrabilité au moteur est bonne, la puissance des 30 CV transmise par les hélices tripales repliables est tout à fait suffisante. La préparation de l'envoi de gennaker et du code D est facilitée par le bout dehors mécanosoudé triangulaire sur lequel est fixé le bloqueur d'amure. Dans un vent médium léger de 7 à 10 nœuds, le 45' se déhale vigoureusement, les safrans bien compensés sont quasi neutres et le toucher

de barre est plaisant, malgré l'inertie des câbles de liaison (ils restent en mouvement lorsque la barre à roue est déconnectée). Cette sensation un peu "collante" ne disparaît pas, mais s'atténue avec la vitesse, sans être réellement gênante. La jante carbone de la barre à roue offre une vraie prise en main, l'effet directionnel est efficace, sans démultiplication exagérée. Les dérives coulissent parfaitement dans leurs puits et le bateau vire sur lui-même, très à l'aise au près. La surface optimisée du solent réduit le classique écart de puissance par rapport à un génois à recouvrement ; la formule est idéale en croisière.

Après une première après-midi dans un vent médium léger de 7 à 10 nœuds et une bonne nuit à l'escale, voici le vrai bon médium fort de 14 à 18 nœuds qui arrive. La séquence de glisse est là, un Outremer, c'est fait pour ça ! Le 45' est un multicoque de voyage, mais les

aficionados aimeront le voir cavalier lors de runs échevelés. Sous grand-voile (à corne) et code D, bien calé dans le baquet, la montée en pression du vent permet de constater que le 45' accompagne de façon dynamique cette progression et réagit aux changements de poussée en accélérant de façon linéaire. Bien appuyé sur son flotteur sous le vent, le sillage du catamaran s'étire avec régularité ; les fuites arrière reculent et mettent en place à partir de 13-14 nœuds un petit vortex caractéristique. Nous profitons pendant plusieurs heures de ce vent soutenu qui met en valeur les bonnes dispositions du bateau. Entre 10 et 15 nœuds de vitesse, le caractère ludique du 45' est bien perceptible, son équilibre général valorise la position de barre franche (une rallonge raquette améliorerait le confort de pilotage). Le plaisir de conduite est au rendez vous.

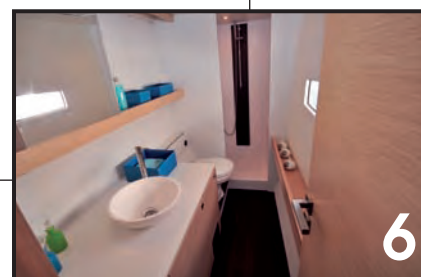
L'AVIS DE L'ESSAYEUR :

Dans le type de temps rencontré lors de cet essai, le 45' s'est montré agréable, facile à vivre et rapide. Il procure de bonnes sensations de barre et reste simple à manœuvrer. La liste d'options permet de faire évoluer en châssis sport cette jolie plateforme, les résultats seront réels pour l'amateur exigeant et fortuné, mais la version essayée est tout à fait à la hauteur des attentes. "Docteur Cruising et Mister Fast", le 45' reste fidèle à l'identité profonde des Outremer. .

LES CONCURRENTS

Modèle	S2C45	O' Yacht CL4	Dazcat 1495	Neel 45	Catana 47
Chantier	Swiss Cat	O'Yachts	Multimarine	Neel	Catana
Poids en t	10,5	7,6	6,5	6,5	10,9
SV au près en m2	122	124	120	106	139
Prix de base HT	770 600 €	590 000 €	744 000 €	450 000 €	609 700 €

Avertissement : certains bateaux comparés comportant des options (S2C45 et Class 4 avec mât carbone par exemple), il convient de s'assurer auprès des constructeurs de la liste effective des équipements inclus.



ET EN OCCASION ?

Des Outremer 45 première génération, ça ne manque pas... Le fameux plan Danson a été diffusé à 40 exemplaires en dix ans. Mais en ce qui concerne le nouveau, pourtant déjà commandé à 20 exemplaires, il faudra encore attendre un peu avant de le trouver sur le marché de l'occasion. Quoiqu'un des premiers exemplaires sera bientôt à vendre à Tahiti, à l'issue d'un demi-tour du monde effectué par deux familles copropriétaires...



- ◆ Silhouette réussie
- ◆ Construction sérieuse
- ◆ Qualités dynamiques
- ◆ Le tarif s'envole avec les options
- ◆ Barres franches un peu courtes
- ◆ Saildrives et safrans fixes

La passerelle d'accès à la bôme est pratique, elle crée un embryon de bimini judicieux.

La barre à roue (et son prolongement : le pilote automatique !) est l'outil de pilotage ordinaire en croisière. La liaison par câbles procure un effet directionnel efficace.

Le plan de voilure procure la puissance attendue et reste très maniable, des options de mât carbone, rotatif ou fixe, sont disponibles et vont de pair avec les cloisons noires.



Équipement emblématique de tous les Outremer, les bossoirs supports de panneaux solaires permettent une belle autonomie électrique, indispensable en grande croisière.

Signe identitaire des Outremer, l'option barre franche permet un contact direct avec le bateau lors des runs ou en régates. C'est un instrument de plaisir incontournable pour les amateurs.

Le roof ramassé du 45' exprime son tempérament.

Les flotteurs aux belles proportions affinent la silhouette.

L'effet de creusement du bordé extérieur en atténue la verticalité.

Le dessin d'étrave est réussi, tout à fait dans le coup sans clin d'œil excessif à la mode.

Les sorties d'eau se lissent à haute vitesse, mais restent un peu turbulentes à bas régime.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES CONDITIONS ET PERFORMANCES DE L'ESSAI (CONTRÔLE GPS PAR MONTRE GARMIN QUATIX)

Vent réel en nd	Angle du vent réel en °	Vitesse bateau en nd	Voile d'avant
9	70	6.5	Gennaker
11-12	110	9	Gennaker
12.1	95	9.2	Code D
13.4	100	9.6	Code D
15.2	100	11.2	Code D
18.2	110	14.2	Code D

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Outremer Yachting
Architectes : Christophe Barreau/Frédéric Neuman
Designer : Patrick Le Quément
Design intérieur : Franck Darnet
Poids léger : 8,7 t
Longueur : 13,77 m
Largeur : 7,1 m
Hauteur du mât : 17,50 m
Tirant d'eau : 1/2 m
Surface de GV : 69 m ²
Solent : 41 m ²
Gennaker : 90 m ²
Spinnaker asymétrique : 120 m ²
Motorisation : 2X30 CV
Transmission : sail drive
Matériau : sandwich mousse/verre/poly-vinylester procédé infusion
- Prix de base HT version propriétaire : 469 500 euros
- Pack Grand large HT : 66 373 euros (confort, sécurité, panneaux solaires, gennaker, hélices repliables, bimini, dessalinisateur, électronique complète B&G, sellerie extérieure, skeg de sail drive
- Pack Sport HT : 98 045 euros (mât rotatif carbone, GV hydranet, spinnaker, barres franches)