

Guide d'achat Voile 2026

Les 160 multicoques
incontournables
du marché mondial

Essais

Astus 26.5

Leopard 52

MC68

Pratique

Bien utiliser son drone

Tests

Voile d'ombrage Canopée

Veste Musto Primaloft BR1 Channel





Sur le plan du design, le Leopard 52 reprend les grandes lignes de ses prédécesseurs, avec toutefois quelques touches de modernité en plus.

Lieu de l'essai : **Saint-Raphaël (France)**
Conditions de l'essai : **vent sud-est 6-12 nœuds, mer calme**



Leopard 52

Un nouveau flagship aux multiples programmes

Leopard poursuit le renouvellement de sa gamme voile ; après le 46 l'an passé, c'est au tour du 52 de prendre la mer. Le remplaçant du 50 s'appuie bien entendu sur l'héritage de la marque, mais en y ajoutant une grosse dose d'astuces, d'innovations et même de performances.

Présenté un peu par surprise lors du dernier Cannes Yachting Festival, le Leopard 52 a été annoncé tout début septembre ; cette nouveauté s'est rapidement imposée comme une de celles qu'il ne fallait pas rater. Ce flagship remplace en effet le 50, un modèle emblématique chez Leopard, puisque vendu à près de 250 exemplaires. Un sacré challenge donc, d'autant que le 52 est également le deuxième modèle de la dernière génération. Pour comprendre la genèse de ce modèle, il faut prendre en compte les évolutions du marché. Si jadis Leopard était surtout spécialisé dans les catamarans de charter, la part des unités de propriétaire représente aujourd'hui environ 50 % des ventes. En outre, les habitudes ont changé, notamment celles de l'équipage, qui ne veut plus dormir dans des cabines rudimentaires, étriquées et sans lumière dans les pointes avant. Un constat qui a poussé le constructeur à totalement revoir ses plans de pont. Enfin, pour suivre le rythme technologique, le 52, comme le 46, est disponible en version hybride électrique.



Ce catamaran a été pensé pour être manœuvré par un équipage réduit, voire en solo.



Trois espaces extérieurs bien distincts

Comme pour le 46, le 52 a été dessiné par Simonis Voogd Design : on retrouve donc une esthétique assez familière avec une ligne assez tendue, des étraves verticales et un long hublot de coque occupant quasiment 80 % de la longueur du catamaran. Pour favoriser la vie au grand air, le Leopard 52 profite de trois espaces distincts, à commencer par le cockpit arrière. Ce dernier reprend le schéma de la plupart des modèles Leopard, avec une banquette en L sur bâbord, une table pour six convives et une autre assise en L sur tribord, juste à côté de l'escalier menant au poste de barre et du grill. Le cockpit se prolonge sur l'arrière par une plateforme centrale électrique en option qui monte, descend et coulisse pour faciliter la remontée de l'annexe. Des filières condamnent l'accès aux grandes plates arrière

en navigation, tandis que trois marches garantissent un accès facile aux larges passavants. De là, on peut se rendre facilement sur le pont avant grâce aux filières et aux mains courantes installées un peu partout. Ce pont avant est constitué d'une partie en trampoline – avec un nouveau matériau très agréable pour les pieds – et d'une partie « rigide », collée à la partie habitable. C'est là que l'on trouve notamment un confortable petit salon bien protégé et quelques solariums pour profiter du spectacle. Enfin, fidèle à la tradition de la marque, le Leopard 52 bénéficie d'un sun lounge sur le roof avec une banquette en U, une table basse et même un espace bronzage, le tout à portée de la bôme et du poste de barre. Un endroit bien agréable, d'autant que son accès, par un escalier intégré sur bâbord, est très facile. Ce solarium se prolonge par une grande partie en polyester offrant un abri au cock-



L'aménagement du cockpit reste fidèle à celui des autres modèles, avec une banquette en L sur bâbord et une autre assise sur tribord. La table peut accueillir six convives. En option, on peut choisir une table dépliant qui rejoint celle du salon intérieur une fois la baie coulissante ouverte.

pit, mais permettant également d'intégrer les panneaux solaires (4 x 400 Wc) tout en préservant un chemin d'accès pour travailler sur la bôme. L'intégration des panneaux solaires évite au Propriétaire d'installer une arche supplémentaire, et offre une solution plus pratique et plus flatteuse sur le plan esthétique.

Open concept, luminosité optimale et jusqu'à six cabines

Du cockpit, une très grande baie coulissante s'ouvre sur le pont principal. Comme un reflet à l'aménagement du cockpit, le pont principal exhibe un confortable canapé en L sur bâbord avec une table centrale. En option, on peut d'ailleurs opter pour une table de cockpit dépliant qui, une fois la baie coulissante ouverte, va permettre de rejoindre celle du salon pour former une immense table, un élément qui devrait plaire dans le monde du charter.

Totalement open, ce grand volume intérieur (90 cm plus large que sur le 46) dispose d'une grande cuisine occupant la partie tribord et tribord avant du salon avec un petit retour central. Comme de coutume chez Leopard, l'équipement est complet, l'électroménager de très belle qualité, avec par exemple un système de filtration de l'eau installé dès la version standard, et l'ensemble peut bien sûr être personnalisé en fonction de vos envies. Le retour central sert également à héberger l'époutille qui est secondée par une barre horizontale sous le plancher pour permettre une meilleure réparti-

tion de la pression du mât.

Le tour se termine par un poste de navigation intérieur sur bâbord avant et une porte étanche menant au cockpit avant. Outre le volume, réellement appréciable, on remarque la luminosité de ce salon grâce aux larges baies vitrées situées tout autour. A noter que ces baies vitrées sont désormais réalisées en verre traité avec des encadrements renforcés et des meneaux plus solides. Une solution plus durable, plus isolante tant au niveau thermique que sonore, et plus flatteuse à l'œil.

L'un des points les plus intéressants sur ce catamaran, c'est indéniablement son espace habitable, puisque le chantier revendique



Comme tous les modèles Leopard, le 52 dispose d'une très belle échelle de bain.

une surface de vie de près de 41 m², ce qui est plutôt correct pour une unité de 52 pieds. Mieux, les ingénieurs ont totalement repensé l'organisation des cabines, avec la disparition des pointes dédiées à l'équipage, un endroit désormais réservé au stockage des voiles ou autres objets encombrants. Partant de là, Robertson & Caine a conçu un plan de pont ingénieux et adaptable en fonction de l'usage du multicoque. Concrètement, le Leopard 52 est disponible en versions 3, 4, 5 et même 6 cabines ! Qui plus est, certaines cabines peuvent être modifiées à



Sur tribord, juste à côté de l'escalier menant au poste de barre, on trouve une autre assise et un grill.



Pour se déplacer vers l'avant, on peut compter sur des passavants assez larges et bien sécurisés.

la demande. C'est par exemple de l'utility room, un concept très en vogue et qui permet de profiter d'une cabine qui peut être aménagée... en cabine pour commencer, mais aussi en bureau, en atelier, en zone de stockage, ou pour un autre usage spécifique si vous le souhaitez. En fait, les combinaisons sont multiples, puisque cette utility room peut être placée sur l'avant ou sur l'arrière. De même, la cabine Propriétaire peut prendre place sur bâbord ou sur tribord selon le choix de l'acheteur. On peut également opter pour une cabine équipage sur bâbord arrière avec une entrée séparée depuis la plage arrière. Au total, une douzaine de configurations sont disponibles.

Le catamaran de notre test disposait par exemple d'une cabine Propriétaire sur tribord arrière, avec bien entendu une salle de bains privée, et d'une cabine VIP sur tribord avant, avec un lit en position perpendiculaire et une salle de bains avant. L'utility room était quant à elle positionnée sur bâbord avant et, surprise finale, une cabine invité était logée sur bâbord arrière. A ce stade, il convient de faire un arrêt sur cette cabine. Tout en longueur avec un lit en position perpendiculaire grâce à la largeur de la coque, elle dispose également d'un meuble très élégant faisant office de rangement et de bibliothèque. On y trouve aussi une

salle de bains complète et, cerise sur le gâteau, une ouverture s'ouvre directement sur la plate-forme arrière. Cela permet de profiter d'un accès totalement privé et de pouvoir, au petit matin, profiter d'un espace unique où prendre un café sans réveiller le reste de l'équipage, ou même d'aller piquer une tête sachant que la jupe bâbord est à moins de deux mètres de cette cabine. Presque une manière de profiter d'une terrasse privée – si j'avais à choisir une cabine à bord, ce serait sans aucune hésitation celle-ci !

Logiquement, le nombre de salles de bains suit celui des cabines, (entre quatre et six, presque toutes privatives selon les configurations). Comme toujours chez Leopard, l'ambiance est à la fois sobre et soignée, avec des boiseries modernes, des tissus aux couleurs douces et des éclairages indirects qui apportent beaucoup de chaleur. Bon point encore pour la lumière naturelle, abondante dans toutes les cabines grâce aux longs hublots de coque et aux capots de pont transparents. Les systèmes électriques sont bien



Le cockpit avant est un endroit bien protégé pour profiter de la navigation ou dévorer un bon bouquin.

En cas de besoin, l'accès à la bôme et au pied de mât demeure très facile. A noter que la surface de voile est 17 % supérieure à celle du 50.

intégrés, avec suffisamment de prises, des liseuses au-dessus de chaque couchage et des prises USB ou chargeurs un peu partout. Enfin, chaque cabine profite d'une climatisation séparée permettant aux occupants d'ajuster la température selon leurs envies. De manière générale, l'équipement peut bien entendu être largement personnalisé au moment de l'achat.

Un système hybride plébiscité par les clients

Pour produire l'énergie nécessaire à bord, le Leopard 52 peut intégrer jusqu'à 1 600 Wc de panneaux solaires, auxquels s'ajoutent un groupe électrogène Kohler de 24 kW et, si vous prenez l'option, deux moteurs électriques en pod de 25 kW (34 ch) avec système d'hydrogénération, une technologie qui permet de recharger les batteries dès 4 nœuds sous voile. L'ensemble alimente un parc de batteries au lithium de 2 x 27 Kwh, ce qui promet une belle auto-



mie sans même avoir besoin de mettre en route le générateur. L'ensemble est contrôlé par le HMI, une interface simple et intuitive qui indique l'état du système électrique en temps réel, à savoir la production d'énergie solaire ou celle qui provient de l'hydrogénération. Cela permet aussi d'intervenir sur le système pour affiner les réglages, et notamment de choisir le pourcentage d'hydrogénération souhaité. En cas de batterie trop faible, le système enclenche automatiquement le géné-



Le poste de barre a été conçu pour manœuvrer le catamaran en solo. On profite d'une bonne protection et toutes les drisses tombent facilement sous la main.



L'espace entre l'escalier et la porte coulissante sert de puit à bouts, c'est plutôt bien vu.

L'escalier quart de tour mène au flybridge en toute sécurité.

Sur le rouf, on retrouve le sun lounge, un petit salon très agréable en navigation comme au mouillage.



rateur pour reconstituer la charge – en cas de surcharge, le système se met automatiquement en sécurité. Une solution efficace qui permet d'être en autonomie énergétique presque totale lors d'une croisière. Question sécurité, le parc de batteries est équipé d'un système d'extinction pour prévenir les incendies à bord et il est également conçu pour résister à l'humidité, aux hautes températures, aux vibrations et est EMC, c'est-à-dire qu'il est prévu pour fonctionner sans créer d'interférences électromagnétiques pour les autres appareils électroniques du bord. Les batteries sont prévues pour 4 000 cycles, ce qui laisse de quoi voir venir.

En version standard, le Leopard 52 intègre deux moteurs Yanmar de 57 ch, des mécaniques qui peuvent être remplacées par 2 x 80 ch en option. Reste qu'au regard des

premières commandes, la plupart des clients optent désormais pour la version hybride/électrique, ce qui a du sens. Enfin, la construction en infusion permet de conserver un poids optimal, ce qui, finalement, améliore les performances et diminue les besoins en énergie.

Un catamaran prévu pour les longues traversées

Dans le passé, on a parfois reproché aux modèles Leopard leurs performances modestes sous voile. C'est définitivement une histoire ancienne, car, depuis quelques années, les catamarans n'ont plus à rougir face à la concurrence. Dans ce domaine, le 52 enfonce encore un peu plus le clou, puisque, comparé au 50, le 52 reçoit un mât plus grand et une bôme un



A l'arrière du flybridge, les panneaux solaires ont désormais une place dédiée ; on peut installer jusqu'à 1 600 Wc.



peu plus longue, ce qui a permis d'accroître la surface de voile d'environ 17 % pour un déplacement identique.

Le modèle que nous avons essayé disposait de la garde-robe standard, avec une grand-voile latée et un génois à recouvrement en Dacron® ; il est possible d'opter pour une grand-voile à rond de chute, et surtout un jeu de voile complet en aramide signé Ullman Sails.

Le vent était modéré le jour de notre sortie, mais avec 12 nœuds de vent, on file tout de même à près de 6 nœuds au près (46° du vent réel), à 6,5 nœuds au bon plein/travers et

Le salon offre lui aussi une assise en L et une grande table pour les repas à l'abri.



Sur bâbord avant, le poste de navigation fait aussi office de bureau et profite d'une bonne visibilité, juste à côté de la porte d'accès au cockpit avant.



La cuisine est vaste et bien équipée, avec beaucoup de rangements et de l'électroménager haut de gamme.

jusqu'à 7,5 nœuds au débridé. Les polaires, établies avec des hélices repliables, promettent 10 nœuds au travers avec 16 nœuds de vent, et même un peu plus de 11 nœuds avec 20 nœuds de vent ; on peut encore gagner un nœud supplémentaire avec une voile de portant. Le constructeur propose en option un Code 0, un Code D et un spi asymétrique. Sachant que l'hydrogénératation commence à fonctionner dès 4 nœuds, la recharge des batteries est assurée pratiquement dès que le vent daigne dépasser les 6 nœuds.

Concernant l'aspect pratique, le Leopard 52

est plutôt bien pensé. Le poste de barre est implanté sur tribord, en position surélevée, et est facilement accessible depuis le cockpit ou depuis le passavant tribord. Il est également suffisamment proche du cockpit et encore plus du sun lounge pour rester en contact avec le reste de l'équipage. Autre bon point, ce poste de barre est protégé par un T-Top et peut même être entièrement fermé à l'aide de toiles transparentes, ce qui permet de barrer à l'abri en cas de pluie. La visibilité demeure excellente et une fenêtre de toit permet aussi de garder un œil sur le gréement. L'électronique est regroupée sur la droite, face à la barre, tandis que deux winches électriques permettent d'effectuer quasiment toutes les manœuvres à partir de cet endroit sans avoir à courir

partout sur le pont. Un troisième winch est proposé en option et est fortement conseillé pour faciliter les manœuvres. Enfin, un bel espace entre l'escalier et la porte coulissante fait office de puits à bouts, une bonne idée pour ne pas s'empêtrer dans les drisses.

Dernier élément, et pas des moindres, concernant ce catamaran : il profite de coques optimisées pour réduire le tangage et améliorer la maniabilité.

Force est de constater, même si nous ne l'avons pas testé dans de la mer formée, que le Leopard est vraiment confortable, autant à la barre que pour circuler à bord, ce qui en fait un excellent candidat pour les longues traversées.



Le cabine Propriétaire bénéficie d'un bel espace avec des rangements, un bureau et une très grande salle de bains.



Grosse surprise de cette version 3 cabines + utility room : la cabine arrière bâbord profite d'une belle surface et d'un accès direct au pont arrière. La parfaite configuration pour un café tranquille ou un plongeon au petit matin sans déranger le reste de l'équipage.



Conclusion

Dans la lignée du 46, le Leopard 52 offre un intérieur aussi volumineux que soigné ; ce catamaran est disponible dans de multiples configurations, ce qui en fait un multicoque idéal pour le charter, les navigations en famille ou même les traversées en équipage réduit. Grâce à une surface de voile plus importante

que celle du 50, il profite également d'un niveau de performance en net progrès. Pour les jours sans vent ou dans les zones protégées, la possibilité d'adopter une motorisation hybride représente un véritable plus. Bref, ce catamaran s'appuie sur l'héritage de la marque, tout en proposant une modularité remarquable et un bon niveau d'innovation.



La cabine VIP dispose d'un lit en position perpendiculaire, face à la mer, et d'une belle salle de bains privée.



Le Leopard 52 est disponible en version hybride électrique intégrant deux moteurs en pod de 25 kW. Le tout est géré par le HMI, une interface qui indique l'état du système électrique en temps réel.



- + + Espace habitable
- + + Motorisation hybride
- + + Multiples configurations disponibles
- - Tarif du système hybride
- - Plateforme arrière en option

Descriptif technique

Constructeur : Robertson & Caine (Afrique du Sud)
 Architecte : Simonis Voogd Design
 Longueur hors-tout : 15,80 m
 Longueur à la flottaison : 15,31 m
 Largeur : 8,16 m
 Tirant d'eau : 1,62 m
 Déplacement lège : 20,52 t
 Grand-voile : 98/106 m²
 Génois : 70,3 m²
 Spi asy : 240 m²
 Motorisation : 2 x 57/80 ch diesel Yanmar ou 2 x 25 kW
 Carburant : 900 l
 Eau : 700 l
 Cabines : 3/4/5/6
 Cabinets de toilette : 3/4/5/6
 Certification CE : A

Prix et principales options en € HT

Version standard : 899 000
 Aménagement 6 cabines : 4 399
 Motorisation 2 x 80 ch au lieu de 2 x 57 : 25 913
 Propulsion hybride complète avec générateur : 206 166
 Panneaux solaires 4 x 400 Wc : 10 591
 Pack de base électronique Raymarine : 17 096
 Dessalinisateur : 19 667
 Winch de grand-voile électrique : 4 954
 Enrouleur de génois électrique : 16 904
 Coussins extérieurs complets : 15 214
 Plateforme électrique : 55 147
 Grand-voile et génois Performance : 30 262
 Spi asy et grément courant : 9 110

LEOPARD 52 (Performance Version)

POLAR DIAGRAM BOAT SPEED AS FUNCTION OF TRUE WIND ANGLE & SPEED.

WIND	BEST VS Upwind	OPTIMUM TACK ANGLE	BEST VS Downwind	OPTIMUM GYBE ANGLE	BEST VS at given TWS	of TWA
6 KT.	4.36	45.0°	4.24	145.8°	5.55	92.2°
8 KT.	5.10	46.1°	5.24	148.0°	6.79	97.2°
10 KT.	5.85	45.8°	6.14	149.5°	7.91	101.4°
12 KT.	6.71	45.8°	7.03	150.5°	8.85	105.0°
14 KT.	7.45	45.9°	7.80	152.5°	9.68	108.2°
16 KT.	8.05	45.4°	8.09	151.0°	10.47	111.5°
20 KT.	9.02	44.5°	9.34	146.5°	12.09	118.2°
25 KT.	10.22	45.1°	12.82	146.8°	14.05	129.2°
30 KT.	-	-	15.06	150.0°	15.57	139.3°

* = Out of Range for VPP Calc

— MAINSAIL + JIB
 — MAINSAIL + CODE 0
 — MAINSAIL + CODE 0
 — MAINSAIL + ASTM SPI

Note that each curve has been cut off at either the best theoretical cross-over or at the upper limit of the anticipated wind-strength for the headwinds considered. This is a theoretical VPP in flat water. Speed can vary due to wave action. Curves are given at True wind speed measured at 10 mtr. above sea level. True Wind speed can vary significantly between 10 mtr and what is measured at the masthead. This can further be affected by "upwash" from the sails.

SIMONIS VOOGD

