



Découvrez notre vidéo exclusive

ESSAI

Texte : Dominique Salandre - Photos de l'auteur et DR



Leopard 40 PC

FORMAT COMPACT MAIS CONFORT MAXIMAL

Grâce à des carènes au rendement intéressant, le 40 PC est capable de filer à une vitesse correcte ou de jouer la carte de l'autonomie pour les longues croisières.

Après le 53 PC et le 46 PC, le chantier Leopard étoffe sa gamme vers le bas avec le 40 PC. Un powercat de taille plus modeste, mais qui utilise les mêmes recettes que ses aînés pour séduire une clientèle de primo-accédants ou pour étoffer l'offre des loueurs.

Leopard Catamarans, avec ses partenaires The Moorings et Sunsail sont depuis des années très bien implantés dans le domaine de la location de catamarans. Un succès qui ne se dément pas à la voile et qui s'étend de plus en plus au secteur du powercat. Pour répondre à cette demande – mais également celle des propriétaires –, Leopard a donc lancé le 53 PC, puis, l'an passé, le 46 PC, et voici désormais le 40 PC, signant au passage le départ à la retraite du 43 PC. La première caractéristique de ce nouveau modèle, c'est bien entendu sa taille, un peu plus modeste. Un élément qui n'a rien d'anodin, puisque, avec ce 40 pieds, la marque entend bien séduire les primo-accédants, mais elle offre également une alternative plus économique et plus facile à

manœuvrer pour la location.

L'idée du 40 PC, c'est aussi d'offrir le même niveau de confort que sur une unité plus importante, et on retrouve donc naturellement beaucoup d'éléments déjà présents chez ses deux grands frères. Pour mener à bien cette mission, la marque a fait appel à Alexander Simonis, un architecte naval bien connu.

Dès le premier coup d'œil, l'air de famille ne trompe pas. On retrouve une silhouette trapue – mais néanmoins pas si massive –, une grande timonerie un peu reculée sur l'arrière et un proéminent flybridge flanqué d'un T-Top. S'ajoutent à cela les longs hublots de coque et le cockpit arrière largement ouvert, des éléments qui rappellent sans



Le 40 reprend les codes du 53 et du 46 : il profite d'un look moderne et élégant tout en restant facile à manœuvrer grâce à sa taille compacte. Notez le design du flybridge : vu de profil et de l'avant, il conserve une finesse qui ne nuit pas à la ligne générale.

ambiguïté le 46 PC. Assez haute, la nacelle est également volumineuse, car elle embarque nombre de coffres de rangement.

On pénètre donc à bord par les jupes arrière. Des jupes assez larges avec, sur celle bâbord, une solide échelle de bain avec main courante pour faciliter la remontée. L'espace entre les deux jupes est dédié à l'annexe que l'on hisse grâce aux bossoirs. En revanche, pas de plate-forme centrale, ni de série, ni en option. Le cockpit en lui-même est de taille correcte, avec une banquette pouvant accueillir trois personnes et une table pour dîner facilement à six ou huit personnes. L'ensemble est bien protégé par le flybridge, et les accès aux jupes, aux passavants, au fly ou encore au carré sont très aisés. On remarque aussi un passage ménagé derrière la banquette pour les manœuvres ou les activités nautiques.

Une très bonne gestion de l'espace

De là, les portes coulissantes s'ouvrent en grand pour faciliter l'accès au pont principal. Organisé un peu de la même manière que sur le 46, ce niveau offre une cuisine en L sur bâbord, juste en entrant, parfait pour le service dans le cockpit. Outre sa facilité d'accès, cette cuisine comprend de nombreux rangements et de l'électroménager haut de gamme. Un peu plus en avant, on trouve un petit salon en L avec une table basse, le tout pouvant constituer un couchage additionnel au cas où. Cette disposition très « boat show » est dans la pratique supplantée par une table haute classique. Cette disposition a le mérite de pouvoir faire office de bureau – même si



Les deux jupes, assez larges, offrent un accès facile au powercat. Dommage qu'aucune plate-forme arrière centrale ne soit proposée.

le constructeur n'a pas pensé à installer des prises côté bâbord. Sur tribord, le chantier a installé un vrai poste de conduite, bien équipé, une bonne idée quand on navigue à la fraîche ou par temps pluvieux.

Enfin, une porte vitrée donne un accès direct au pont avant. Reprenant un schéma cher à Leopard, ce pont avant regroupe deux strapontins sur l'avant des coques et quelques matelas de bronzage avec des coussins pour la tête sous lesquels prennent place plusieurs rangements, donc un coffre immense, idéal pour faire disparaître les pare-battages. L'accès au guindeau électrique est lui aussi très facile, un point important en cas de problème. A noter que, si l'on doit accéder au pont avant par les côtés, les passavants sont larges et confortables, et l'on trouve facilement de quoi se tenir.

Dominant le tout, le flybridge est probablement l'un des plus grands de la catégorie. Il

s'étend au-dessus de tout le pont principal et jusqu'à l'arrière du cockpit. Autre bon point, l'escalier d'accès depuis le cockpit est vraiment confortable, ce qui rend la vie agréable.

Profitant de sa surface généreuse, ce flybridge dispose d'une grande banquette en U au milieu de laquelle vient prendre place une table. Ce carré est également transformable en grand solarium. Sur bâbord, un meuble intégrant un gril, un évier et un réfrigérateur permet de se substantier en profitant de la vue, tandis qu'une méridienne, elle aussi sur bâbord, représente une place de choix pour discuter avec le capitaine. Le dernier élément de ce fly, c'est bien évidemment le poste de pilotage. Complet, relativement ergonomique et bénéficiant d'une vue entièrement dégagée. Il peut lui aussi accepter deux personnes, idéal pour faire route. Petit détail qui change tout, le pare-vent de type saute-vent permet de rester à l'abri du

vent. On note encore quelques rangements çà et là, et l'ensemble de cet espace est protégé par un toit rigide dans lequel sont intégrés des éclairages indirects LED. Au besoin, on peut entièrement fermer le flybridge avec des toiles transparentes, cela peut être utile.

Trois cabines pour l'instant...

Reste la partie nuit et, là encore, le chantier a repris la même recette que sur le 46 en développant des coques assez larges pour augmenter l'espace intérieur disponible. Le résultat est sans appel, puisque, sur un 40 pieds, on profite d'un couchage queen size avec même un peu de place disponible sur les côtés. Pour ce qui est de la répartition des espaces, le catamaran est pour le moment disponible en version 3 cabines. La suite Propriétaire occupe la coque tribord avec un grand couchage double, un petit bureau, une grande télévision, et une salle d'eau avec des toilettes, un lavabo et une grande douche. Le tout est bien éclairé grâce aux longs hublots de coque et l'on dispose également de rangements un peu partout, à commencer par les tiroirs sous le lit ou les placards dans le vestibule. Pour plus d'intimité, il suffit de faire glisser la porte coulissante, ce qui isole cette cabine du reste du bateau.

Sur bâbord, l'espace de vie est divisé en deux cabines avec chacune un couchage double et une salle de bains partagée. A ce stade, le chantier n'a pas précisé formellement si le powercat sera disponible ou non en version quatre cabines, ce qui aurait du sens pour le marché du charter.

Dans son ensemble, la finition de ce catamaran est très correcte. Les boiseries adoptent un look moderne et leur réalisation est conforme à ce que l'on attend d'un tel powercat. Même remarque pour les tissus, de belle facture, et pour tous les éléments de décor. Côté pratique, on trouve des prises électriques en nombre suffisant et des petites lumières d'ambiance bien placées. L'équipement est quant à lui dans la bonne moyenne et peut être discuté au moment de la commande avec de très nombreuses options disponibles.

Le pont avant reprend les codes du chantier avec un accès direct depuis le pont principal, et deux espaces bronzage.



Bien placé, le poste de pilotage principal aménagé sur le flybridge profite d'une excellente visibilité, tandis que la banquette peut recevoir deux personnes.



Le guindeau électrique et la chaîne sont facilement accessibles : bravo ! Cette configuration n'est pas si fréquente...

Profitant de l'épaisseur de la nacelle, les concepteurs ont notamment logé un immense coffre de rangement sur le pont avant.



Très vaste, ce flybridge permet de satisfaire tout le monde, que ce soit pour manger, pour la sieste ou pour prendre un verre.





Le gril du flybridge permet de cuisiner en plein air et avec une vue imprenable.

Le cockpit, bien protégé par le flybridge, offre assez de place pour un dîner entre amis.



Un catamaran pensé pour le moteur

A l'instar des autres catamarans à moteur de la marque, le 40 PC a été conçu dès le départ comme un bateau à moteur, c'est-à-dire que ses coques sont spécifiques et que la répartition des masses correspond à celle d'un bateau à moteur. En outre, avec un déplacement de près de 14 tonnes, le Leopard 40 PC néces-

site forcément un peu de puissance. En version standard, il est ainsi proposé avec 2 x 250 CV Yanmar, une puissance qui peut être portée à 2 x 320 ou à 2 x 370 CV. La coque numéro 1, celle de notre essai, bénéficiait de la mécanique la plus généreuse, à savoir 2 x 370 CV. Une puissance qui peut presque paraître un peu modeste pour un 40 pieds, surtout au vu des opens



Totalement ouvert et particulièrement lumineux, le pont principal regroupe la cuisine, le salon et le poste de pilotage.



de 40 pieds embarquant 2 500 CV, à seulement quelques mètres de notre bateau – eh oui, à Miami, c'est débauche de puissance sur tous les pontons ou presque ! Mais, grâce à la magie de la conception multicoque, le 40 PC affiche un rendement de carène intéressant et de ce fait n'a pas besoin d'embarquer autant de puissance. Pour preuve, le powercat déjauge en seulement 8,3 secondes et atteint une vitesse de croisière d'environ 18 nœuds, et il est même capable de filer à près de 23 nœuds en pointe, une vitesse plus que correcte. Des résultats tout à fait satisfaisants donc,



Grâce à la largeur des coques, les cabines sont de belles dimensions, en particulier celle du Propriétaire, installée dans la coque tribord.

d'autant qu'en disposant de telles valeurs, on peut déjà faire pas mal de chemin. A cette allure de croisière, la consommation s'établit à 90 litres/heure. Etant donné que le catamaran dispose d'un réservoir de 1 400 litres, cela offre une autonomie de près de 280 milles. Si l'on veut jouer la carte de la distance, à 8 nœuds, le 40 PC peut parcourir près de 600 milles, c'est plutôt correct.

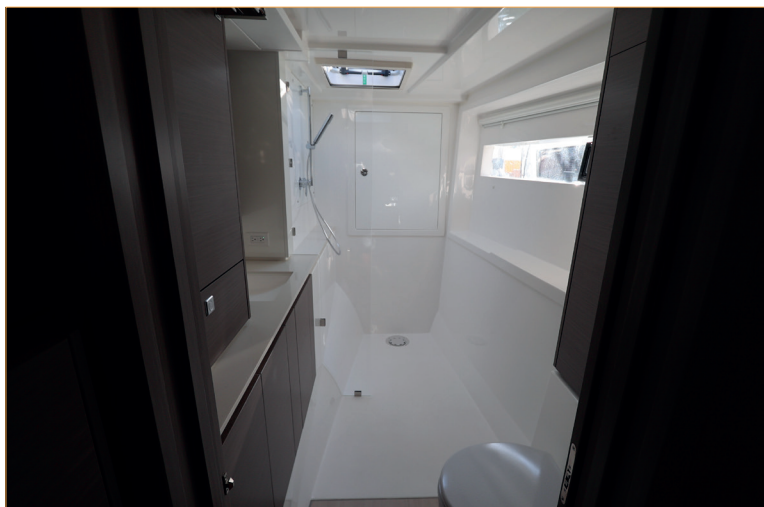
En dehors de l'aspect performance, le Leopard 40 PC évolue surtout dans un grand confort. Souple dans la vague, stable et bien équilibré, il se contrôle avec facilité. Une fois à la marina, les propulseurs d'étrave (en option) facilitent grandement la manœuvre même pour un barreur qui n'est pas expert en la matière. Bref, un catamaran à moteur vraiment facile à appréhender.

Conclusion

Au final, force est de constater que ce powercat coche presque toutes les cases. Outre le fait qu'il se révèle très maniable grâce à un format compact, il offre une très bonne habitabilité avec la possibilité de coucher 8 personnes. Son confort à bord permet d'envisager de belles croisières et son autonomie est plus que correcte, le tout pour un budget forcément moindre que les modèles plus grands, qui n'en offrent pas forcément beaucoup plus.



Un petit bureau permet au Propriétaire de travailler à bord ou peut aussi faire office de coiffeuse.



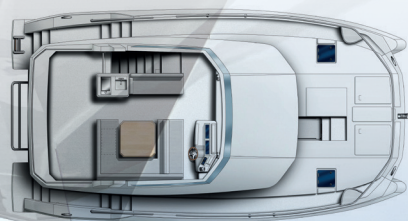
La salle d'eau de la cabine propriétaire est assez vaste pour disposer d'une douche XXL.



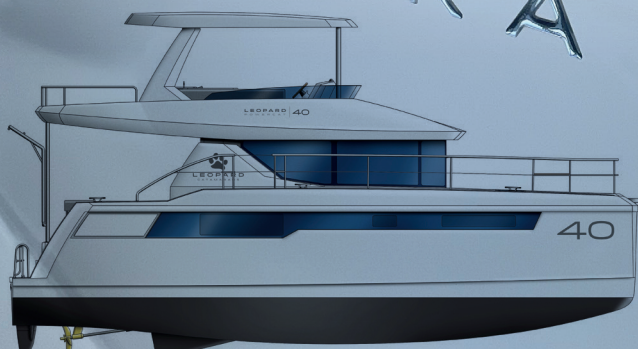
Gestion de l'espace
Performances
Taille du flybridge



Pas de plate-forme arrière
Beaucoup d'options
Pas disponible en version quatre cabines



LEOPARD
CATAMARANS



Les chiffres de Multicoques Mag

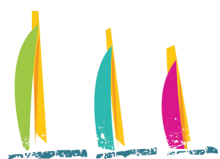
Essai réalisé la version 2 x 370 CV
avec 5 personnes à bord

Régime moteur	Vitesse (en nœuds)
550 tr/min	3,6
1 000 tr/min	5,7
1 500 tr/min	7,6
2 000 tr/min	8,9
2 500 tr/min	9,6
3 000 tr/min	17,1
3 500 tr/min	20,8
3 800 tr/min	22,8

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Leopard Catamarans /
Robertson and Caine (Afrique du Sud)
Longueur hors-tout : 12,19 m
Largeur hors-tout : 6,61 m
Tirant d'eau : 1,10 m
Tirant d'air : 5,61 m
Déplacement lège : 13,83 t
Couchages : 8
Réservoir carburant : 1 400 l
Réservoir d'eau : 640 l
Motorisation standard : 2 x 250 CV Yanmar
Motorisation maxi : 2 x 370 CV Yanmar
Catégorie d'homologation : A

Prix : 799 000 \$ en version de base HT
Principales options en dollars (HT)
Version 2 x 320 CV : 9 341 \$
Version 2 x 370 CV : 31 329 \$
Propulseur d'étrave : 15 873 \$
Joystick Yanmar : 24 256 \$
Système audio : 5 461 \$
Pack Raymarine : 14 428 \$
Pack 220 V : 12 052 \$
Ice-maker : 3 772 \$
Lave-linge/sèche-linge : 4 432 \$
Dessalinisateur : 24 530 \$
Panneaux solaires (4 x 400 W) : 14 012 \$



SAIL TAHITI

Vente, Financement, Préparation, Coaching...

Projet de grand voyage 2024-2025?



www.sailtahiti.com

"Je souhaitais posséder mon propre catamaran pour naviguer autour du monde mais manquais de l'expérience nécessaire. David de Sail Tahiti a créé un programme sur-mesure pour mon projet. J'ai réalisé une transatlantique sur un Excess à ses côtés puis navigué en Polynésie sur un bateau de la flotte Sail Tahiti. Ses conseils dans le choix des équipements et la préparation de mon catamaran ont été excellents. Plus qu'un simple concessionnaire, Sail Tahiti est un vrai partenaire pour mon projet de grande croisière"

Mark Chais, propriétaire Excess

Rencontrons-nous au salon de la Grande Motte >>





BLUE
OCEAN
SAILING



Venez vivre une aventure exceptionnelle

Découvrez nos croisières sur-mesure
aux Caraïbes à bord de notre Sunreef 50
à partir de 13800€*

Contactez-nous dès à présent pour réserver
votre séjour pour la saison 2022-2023

+33 (0) 609 721 588

www.blueoceansailing.fr

[@blue.ocean.sailing](https://www.facebook.com/blue.ocean.sailing)

[blue.ocean.sailing](https://www.instagram.com/blue.ocean.sailing)

*Tarif basse saison, voir conditions applicables sur le site web www.blueoceansailing.fr

Photo by NAYAN

www.bruntonspropellers.com



AUTOPROP

La capacité unique d'Autoprop de
pas automatique garantit que
l'hélice prend toujours le pas
pour fournir exactement
la bonne quantité
de puissance aussi
économiquement
que possible.

- Des qualités excellentes de marche arrière
- Trainée minimale
- Excellente en propulsion vélique (les pales prennent le pas en fonction de la force motrice des voiles)
- Modèles pour ligne d'arbre ou saildrive disponibles
- L'hélice Autoprop Eco*Star fournit une propulsion très efficace pour des bateaux à propulsion électrique

PLUS DE PUISSANCE

VITESSE	
MOTEUR 1500 TR/MIN	MOTEUR 2200 TR/MIN
3.85 nds	5.50 nds
4.00 nds	5.70 nds
4.35 nds	6.00 nds
5.10 nds	6.65 nds

MOINS DE CONSOMMATION

CONSOMMATION
A 6 NOEUDS
2.20 l/h
1.73 l/h
1.65 l/h
1.40 l/h

HELICE A MISE EN DRAPEAU PALE PLATE

HELICE REPLIABLE

HELICE FIXE

AUTOPROP

Source: Test d'hélice dans Voiles Magazine

Retrouvez-nous
au Salon International
du Multicoque.
La Grande Motte, France

Wenex Equipements

Phone: +33 (0)141102330 Mail: wenex.equip@wenex.fr

www.wenex.fr

RÉDUISEZ VOTRE
EMPREINTE
CARBONE