



Navigation par bonne brise avec
les voiles Performance.

Leopard 46

L'électrique aux commandes ?

Après huit années de bons et loyaux services, le Leopard 45 cède sa place au Leopard 46. Pour ce nouveau catamaran, les concepteurs en charge du projet n'ont pas cherché à révolutionner le genre, mais plutôt à améliorer et optimiser l'un des best-sellers de la marque. Une démarche intelligente qui permet de présenter un multicoque très polyvalent et vraiment adapté à son double programme Propriétaire/location.





L'arrière change relativement peu si on le compare au 45.

Le Leopard 46 a pour tâche de remplacer le 45, qui fut un très gros succès pour la marque – il a en effet été diffusé à 368 exemplaires précisément. Pas facile donc de succéder à une icône, et pour cela, le chantier Robertson & Caine (constructeur des catamarans Leopard) s'est appuyé sur son expérience, mais aussi sur les retours clients afin d'optimiser au maximum ce multicoque, tant au niveau du plan d'aménagement que des performances.

Partant de là, les concepteurs ont souhaité réaliser un catamaran qui soit très habitable, c'est-à-dire avec un espace à bord totalement optimisé. L'idée était aussi de jouer la carte de l'ouverture, avec un pont principal très lumineux et vraiment ouvert sur le reste du bateau. Le chantier a également souhaité offrir de bonnes performances sous voile, que ce soit en mode charter ou aux mains d'un Propriétaire privé. Enfin, Leopard profite de ce nouveau modèle pour se mettre à l'électrique en offrant, en option, ce mode de propulsion. Un cahier des charges intéressant et un résultat qui l'est encore plus.

Esthétiquement, le Leopard 46 traque ses deux modestes hublots de coque pour un long bandeau qui occupe les trois quarts de la longueur, comme pour mieux épouser le monde des yachts. La timonerie reste

quant à elle assez similaire, mais elle dispose d'un pare-brise droit qui offre plus d'espace intérieur. Une fois dans le cockpit, l'utilisateur du 45 ne sera pas désorienté. On retrouve un aménagement assez classique pour la marque, avec un espace repas en L sur bâbord et une assise lounge sur tribord, elle-même surmontée par l'accès au poste de barre. La plate-forme arrière électrique descend sur commande pour la baignade ou pour y placer l'annexe et, une fois en position haute, celle-ci offre un bon complément au cockpit très ouvert. L'accès au sun lounge se fait toujours à partir du passavant bâbord, mais le petit salon en lui-même a été un peu avancé pour dégager de la place derrière pour les panneaux solaires. Une modification qui évite aux Propriétaires de devoir ajouter un arceau pour supporter les panneaux.

Le pont avant reprend lui aussi une formule connue, à savoir un espace mêlant assises et bain de soleil. Dommage qu'on n'y trouve pas de table. En revanche, les coussins cachent une série de coffres, une disposition très pratique pour ranger les voiles ou le matériel encombrant. L'accès à la proue pour les manœuvres se fait par l'intermédiaire d'un trampoline classique, et l'on bénéficie de petits sièges pour admirer les dauphins ou surveiller les fonds.

Peu visible à l'œil, un changement fondamental intervient par rapport à l'ancienne génération, puisque les cabines pour l'équipage ne se trouvent plus dans les pointes avant, qui accueillent désormais des rangements. Notons d'ailleurs qu'il s'agit d'une tendance générale : à bord de la plupart des multicoques récents, skipper, cuisinier ou encore hôtesse sont désormais logés dans des quartiers « décents » – et c'est tant mieux !

Abolir la frontière entre l'intérieur et l'extérieur

La circulation a été bien pensée sur ce catamaran, que ce soit au niveau des passavants, assez larges pour se croiser, du cockpit ou encore de l'intérieur, puisqu'une porte mène directement du pont principal au cockpit avant. Dans les faits, on peut se rendre de la poupe à la proue sans rencontrer d'obstacle. Une considération primordiale pour Alexander Simonis, l'architecte, l'idée étant vraiment d'abolir au maximum la frontière entre l'extérieur et l'intérieur. Une fois les portes coulissantes séparant le cockpit du pont principal totalement ouvertes,



Premiers essais sous voile au pied de Table Mountain, à Cape Town.

le pari est tout à fait réussi. Pour parfaire le tout, la cuisine n'est plus à l'arrière du salon principal, elle a été remplacée par un canapé en L dont la table centrale s'étend pour aller de l'intérieur à l'extérieur. Pour compléter le tout, le salon intérieur est disponible dans cinq différentes configurations pour répondre à tous les besoins. Du coup, la cuisine se trouve désormais sur tribord et est constituée de deux parties, un meuble en position longitudinale qui reçoit la table de cuisson, le four et les réfrigérateurs, tandis que la seconde partie, en L, est nichée sur tribord avant. Enfin, une belle station de navigation avec toute l'électronique nécessaire est située sur

bâbord avant, face à la marche. Ce plan d'aménagement très rationnel facilite la circulation tout en conservant la convivialité. Qui plus est, les surfaces vitrées présentes tout autour offrent une vue à 360° tout en apportant beaucoup de luminosité à cet intérieur.

En redessinant complètement l'aménagement intérieur, Leopard a été capable d'optimiser l'espace. Dès lors, le Leopard 46 est disponible en version trois, quatre et même cinq cabines incluant celle de l'équipage, plutôt pas mal pour un catamaran de 46 pieds. La version trois cabines offre un volume considérable, puisque la cabine Propriétaire occupe une bonne



La circulation à bord du Leopard 46 est très facile grâce à de larges passavants et à un pont avant très dégagé.

partie de la coque tribord et est complétée par « l'utility room », une cabine polyvalente qui peut être aménagée en rangement, en atelier ou pour tout autre usage qui vous viendrait à l'idée, une bénédiction pour les tour-du-mondistes. La coque bâbord regroupe quant à elle les deux autres cabines, dont une avec le lit en position transversale, et surtout un accès séparé pour les deux cabines. La version quatre cabines reprend plus ou moins le même schéma, mais avec la partie avant de la coque tribord transformée en cabine. Enfin, dans la version cinq cabines, deux lits superposés et un petit cabinet de toilette sont logés au milieu de la coque bâbord, avec un accès commun entre cette cabine et celle située sur la proue. Une dernière version particulièrement bien adaptée au charter. En outre, libre à chaque propriétaire de configu-

rer le catamaran comme il l'entend.

Grâce aux longs hublots de coque, chaque recoin de cette partie nuit profite d'une belle lumière naturelle, et surtout d'une vue directe sur la mer, ce qui est très agréable.

Autre bon point, concernant les meubles, le constructeur a opté pour des lignes simples et des matériaux aux couleurs modernes, ce qui allège l'aspect visuel de cet intérieur. Les couleurs des boiseries et des tissus peuvent bien entendu être choisies entre plusieurs possibilités et la longue liste d'options permet de personnaliser à souhait chaque catamaran. La construction et les assemblages respirent le sérieux, mais, venant de chez



L'accès au pied de mât est bien plat et bien dégagé, un plus pour les manœuvres. La surface de voile standard au près a été portée à 144,4 m², ce qui améliore les performances.

La petite assise pour observer les dauphins est toujours l'un des meilleurs spots du catamaran



Le sun lounge a été avancé pour permettre l'installation de panneaux solaires à l'arrière du bimini.

Le poste de barre est très complet, et profite d'une vue bien dégagée sur la mer et sur le gréement.



Robertson & Caine, ce n'est pas une surprise, car le sérieux de ce chantier sud-africain ne date pas d'hier.

Le Leopard 46 profite en standard d'un inverter de 5 000 W, d'un four micro-ondes à convection ou encore de panneaux d'isolation sonore.

Un mât plus grand et une surface de voile revue à la hausse

Face à une compétition de plus en plus féroce sur ce segment clé du marché des 45/50 pieds, il est important de conserver un catamaran compétitif, une donnée que le constructeur a bien comprise, d'autant que le Leopard 46 est un plus lourd que son prédécesseur avec un poids légèrement supérieur à

17 tonnes. Le Leopard 46 reçoit donc un mât un peu plus grand et des winches un peu plus puissants. Cela permet de porter la surface de voile standard à 144,4 m² avec la possibilité d'ajouter un spinnaker et/ou un gennaker. On peut même choisir en option un jeu de voiles Ullman optimisé pour la performance.

Pour notre test, nous disposons de la voilure standard avec un Code 0 qui est aujourd'hui une voile incontournable pour booster un pur croiseur. Pour mettre à l'épreuve le 46, nous avons un vent d'est de 7 à 9 nœuds avec une belle mer. Des conditions plutôt clémentes conformes à ce que l'on trouve souvent dans la baie de Chesapeake, mais qui permettent déjà d'avoir une idée des capacités du nouveau Leopard.



Le Leopard 46 a été conçu pour être mené en solo avec toutes les drisses revenant au poste de barre.

Le cockpit est presque identique à celui du 45, avec un espace repas sur bâbord, une assise sous le poste de barre et un grill.



La cuisine occupe la partie tribord du pont principal ; elle s'avère très bien équipée de série.



Sur bâbord avant, on trouve une vraie station de navigation, avec de surcroît une vue imprenable sur la route.

La première constatation est effectivement la simplicité de mise en œuvre. Tout a été pensé pour être contrôlé depuis le poste de barre, ce qui rend ce catamaran gérable en solo après une bonne prise en main. La deuxième bonne surprise, une fois les voiles hissées, c'est la réactivité du catamaran, tirant parti de la moindre risée pour accélérer. Le 46 a toutefois besoin d'un peu de temps pour établir une vitesse stable, mais, une fois lancé, il affiche des performances plutôt satisfaisantes. S'agissant d'un catamaran à quillons, son rendement optimal se situe autour de 90° du vent réel, et c'est justement là que nous avons obtenu les meilleurs résultats. Sous Code 0, avec 11,5 nœuds de vent, le Leopard 46 file 7,8 nœuds. En virant de bord, nous touchons ensuite un peu plus de vent, ce qui permet au multicoque d'atteindre 8,5 nœuds avec 14 nœuds de vent, c'est plutôt correct. Dans des conditions un peu plus soutenues, le catamaran devrait aisément maintenir une vitesse de 9 nœuds, une performance tout à fait satisfaisante pour le programme du bateau. Sur ce modèle, nous n'avons malheureusement pas de spinnaker à bord. Dommage, car le catamaran devrait plutôt bien se comporter avec cette voile. Outre les performances, nous avons vraiment apprécié la douceur à la barre, mais aussi la réactivité du multicoque. Les virements de bord comme les empannages se

font en douceur, ce qui rend la navigation d'autant plus plaisante. Pour ce qui est du confort à bord, il convient aussi de saluer ce poste de barre. Il dispose d'une vue dégagée sur la mer comme sur le gréement puisque le hard-top est équipé d'une fenêtre de toit, il bénéficie également d'un équipement électronique complet pour avoir sous les yeux toutes les informations nécessaires et il permet de rester en contact avec l'ensemble de l'équipage, que ce soit en contrebas, dans le cockpit ou sur le sun lounge, juste à côté. Enfin, l'ensemble peut être entièrement fermé par une toile transparente, un vrai plus pour les jours de pluie.

Une propulsion électrique en option

Pour sortir du port ou pour les jours sans vent, le Leopard 46 est équipé en standard de deux moteurs Yanmar de 45 ch, une motorisation qui peut être poussée à 2 x 57 ch en option, une puissance qui a fait ses preuves dans cette catégorie.

Toutefois, il existe une autre option bien plus innovante, puisque le catamaran est disponible avec une propulsion électrique, une première pour le chantier, qui a validé, à l'issue de longs tests, le système mis au point par Fontaine Pajot. Un choix mûrement réfléchi – et judicieux, car ce sont les volumes importants de commandes qui

feront baisser les prix –, qui s'appuie sur deux moteurs électriques en pod de 25 kW (34 ch) associés à deux batteries lithium de 27 kWh. Cette énergie électrique provient de plusieurs sources, à commencer par les panneaux solaires, mais aussi un générateur, et enfin un astucieux système d'hydrogénération par l'hélice qui permet de recharger les batteries en faisant route, à partir de 4 nœuds. L'ensemble est contrôlé par l'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 venue de l'hydrogénération. Cela permet aussi d'intervenir sur le système pour affiner les réglages, et notamment de choisir le pourcentage d'hydrogénération souhaité.

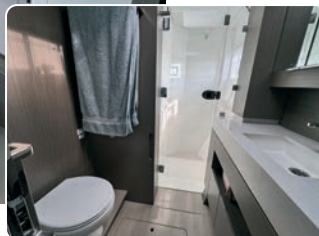
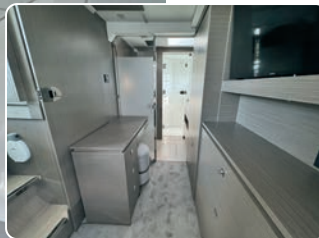
En cas de batterie trop faible, le système enclenche automatiquement le générateur pour reconstituer la charge et, en cas de surcharge, le système se met automatiquement en sécurité. Une solution efficace qui permet d'être en autonomie énergétique presque totale lors d'une croisière. Question sécurité, le parc de batteries est équipé d'un sys-



L'ouverture carré/cockpit est bien plus large que celle du Leopard 45.



La cabine Propriétaire occupe la coque tribord, et inclut notamment un bureau et une grande salle de bains.



Dans le prolongement de la cabine Propriétaire, on trouve « l'utility room », une pièce polyvalente qui peut être aménagée selon vos souhaits.



Les cabines invités sont spacieuses et disposent toutes d'une salle de bains privée.



DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Robertson & Caine
 Architecte : Simonis & Voogd Design
 Longueur hors-tout : 14,48 m
 Largeur : 7,35 m
 Tirant d'eau : 1,65 m
 Déplacement à vide : 17 209 kg
 Motorisation standard : 2 x 45 ch Yanmar
 Eau douce : 700 l
 Carburant : 690 l
 Eaux noires : 181 l
 Surface de voile au près : 144,4 m²
 Certification CE : Catégorie A

Prix : 789 000 \$ HT départ chantier (Afrique du Sud)

Principales options en \$ HT
 Propulsion électrique : 187 303
 Yanmar 57 ch (2 x) : 13 879
 Système audio : 8 900
 Pilote automatique : 1 651
 Climatisation 18 000 BTU : 46 591
 Panneaux solaires 2 x 400 W : 7 776
 Dessalinisateur : 21 464
 Ice maker : 3 644
 Spinnaker asymétrique : 10 727
 Code 0 : 6 586

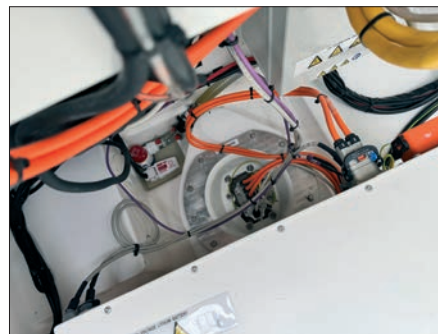
- ++ Open concept
- ++ Performances
- ++ Possibilité d'une propulsion électrique
- Pas de table cockpit avant
- Tarif système de propulsion électrique
- Beaucoup d'options

tème d'extinction pour prévenir les incendies à bord, et il est également conçu pour résister à l'humidité, aux hautes températures, aux vibrations. Ce parc est enfin 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. Seul bémol, le coût du système (187 000 \$) est pour l'heure plutôt élevé.

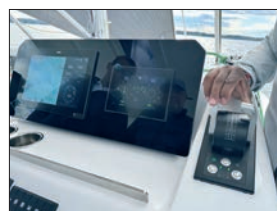
Conclusion

Le remplacement d'un modèle à succès est toujours une prise

de risque pour un constructeur. Pour mener à bien cette mission, Leopard a pris soin de capitaliser sur son succès en améliorant ce qui pouvait l'être. Le résultat est convaincant, puisque le Leopard 46 propose un intérieur remanié et très habitable sans pour autant que les performances ou le confort soient sacrifiés. La vraie surprise de ce 46 est la possibilité de choisir une motorisation électrique ; une prestation inédite qui permet au constructeur de rester dans la course. Bref, le Leopard 46 est donc une évolution en douceur... qui garantit à coup sûr selon nous un beau succès digne de son prédécesseur.



Le système de propulsion électrique est logé au même emplacement que les moteurs thermiques, et comprend deux pods de 25 kW.



Tout le système électrique peut être commandé depuis cet écran tactile grâce à une interface claire et intuitive.