

AVENTURA A10 CS



1

Le confort d'un **40 pieds** dans **moins de 11 mètres** ?

Alors que la majorité des chantiers démarrent leur production au seuil fatidique de 12 mètres, Aventura Catamarans a fait le pari de proposer une habitabilité similaire dans juste 10 mètres de coques. Avec un plan d'aménagement innovant, la marque y parvient parfaitement.

Sur le marché du catamaran à moteur, on n'avait pas vu de modèles de moins de 12 mètres depuis quelques années, mis à part les très réussis Aquila 32 et Aquila 36. Pourtant, le Highland 35 du chantier Fountaine Pajot avait connu un beau succès avec pas moins de 68 modèles produits de 2005 à 2011. Mais la demande du segment de la location a eu raison de cette taille, jugée trop petite pour abriter quatre vraies cabines doubles. Les cabines avant, notamment, n'étaient pas assez larges pour accueillir deux adultes confortablement. Aventura Catamarans, qui produit dans son chantier tunisien des catamarans à voiles depuis le début des années 2000, a décidé de s'atteler à l'exercice il y a trois ans en faisant appel à Samer Lasta. L'architecte a déjà conçu des modèles de la marque, dont l'Aventura 34. Si la longueur est pré-définie à juste 10 m, les autres caractéristiques sont laissées à discrétion. Le studio de design exploite bien sûr cette liberté de conception : le franc-bord, par exemple, est assez élevé. La ligne tendue n'en souffre pas, et affiche même une belle élégance moderne. Les proportions sont bien équilibrées, et offrent

l'avantage d'exploiter la nacelle et le pontage avant, assez hauts au-dessus de l'eau, pour installer un cockpit baignoire avant très spacieux et profond. À l'intérieur, de larges lits occupent les cabines avant, accessibles depuis le flot-teur. Cet agencement du plan de pont est astucieux, et offre les mètres carrés supplémentaires bien utiles dans cette taille. Si l'air de famille avec l'Aventura 34 est évident, les carènes ont fait l'objet d'études spécifiques pour recevoir une motorisation Yanmar inboard de 2 x 110 CV à 2 x 250 CV aussi bien que des hors-bords de 2 x 150 CV à 2 x 300 CV. Dans cette dernière configuration, l'accès à la mer est moins évident, car les moteurs sont fixés sur les jupes.

Trois versions de cockpit

Le premier modèle sorti du chantier était équipé d'un cockpit ouvert, simplement sécurisé par un bastingage. Une configuration intéressante pour la pêche, mais un peu juste en taille. Une première option consiste en un tableau arrière



jouant le rôle de pavois et basculant pour se transformer en plate-forme et agrandir cet espace. Modulable à loisir, cette version accepte d'être agrémentée de chaises ou encore de matelas pour constituer un bain de soleil. Depuis le dernier Salon International du Multicoque à la Grande Motte, une troisième option propose une banquette en U et une table. Cette déclinaison CS porte la longueur hors-tout de l'A10 à près de 11 mètres ; elle nous semble de loin la plus aboutie, avec son coin repas confortable et utilisable en navigation. Sur notre modèle d'essai, il manquait juste des coffres de rangement sous les banquettes, un oubli qui sera vite rectifié.

Deux ou trois cabines confortables

Le carré, refermé par une baie vitrée coulissante de plain-pied, est divisé en trois parties. Une belle salle à manger fait face à une cuisine bien équipée de part et d'autre d'un passage qui mène à une timonerie et aux descentes

- ◆ Habitabilité record dans cette taille
- ◆ Qualités marines de très bon niveau
- ◆ Polyvalence des versions et aménagements



- ◆ Pas de flaps en version inboard
- ◆ Direction un peu ferme

dans les coques. A la place de la console, en version trois cabines, il est possible d'équiper ce poste de pilotage d'une simple commande moteur et pilote automatique pour laisser place à un frigo supplémentaire ou un lave-vaisselle et des rangements. Chaque coque dispose d'une cabine arrière avec un lit occupant toute la largeur. La lumière du jour rentre pleinement grâce aux grands hublots verticaux et horizontaux. L'avant des flotteurs, plus étroit, est utilisé pour une belle salle de bain. Mais avant d'y pénétrer, une niche sur le côté donne accès à un lit double avant sur la nacelle. Une cloison coulissante l'isole de la coursive et il reçoit la lumière par un hublot avant qui donne sur le cockpit baignoire. Dans la version standard trois cabines, cet espace devient un vaste volume de rangement pour la cabine propriétaire, laquelle occupe toute la coque. On pourra y organiser un dressing avec une machine à laver, par exemple. Les matériaux sont de bonne qualité avec des boiseries recouvertes de beaux placages d'Alpi chêne clair et un plan de travail en Corian. Le tout est bien assemblé et respire l'esprit marin. L'accès au fly se fait depuis une échelle avec montants inox et marches en teck. Une fois en haut, on ne manque de rien : poste de pilotage complet, bain de soleil et dînette permettent de séjourner longtemps – d'autant plus que l'on peut équiper le fly d'un frigo en option. La vue pour piloter est bonne sous tous les angles. La console est équipée de tous les instruments de navigation nécessaires. Le cockpit avant est très accessible par des larges passavants. Il est profond, et l'on s'y assoit sur une banquette en U très conviviale avec une petite table escamotable placée sur la baille à mouillage. Malgré sa situation proche des étraves, ce cockpit reste fréquentable en navigation ; étonnamment, aucun embrun ne vient perturber les passagers.



1 : La ligne générale de l'Aventura est élégante et moderne. La hauteur de franc-bord est habilement contenue grâce à une teinte de coque bicolore.

2 : Vu de l'arrière, l'Aventura fait plus grand que sa taille. Les volumes ont particulièrement été étudiés et l'homogénéité est remarquable.

3 : Deux options modifient notablement le cockpit arrière : une plate-forme basculante à aménager à la carte, ou une banquette salon en U très cosy, même en navigation.



4

Bonnes aptitudes en navigation

Parfaitement réalisées en sandwich mousse/fibre/époxy, les coques sont décorées avec une peinture à mi-hauteur qui affine encore la silhouette. Les entrées d'eau sont étroites et les brions arrondis surprennent au premier abord. Notre modèle est équipé de deux Yanmar de 195 CV, ce qui nous semble la meilleure motorisation. Pas d'encombrement du tableau arrière et un rapport performance/autonomie très efficace. En croisant à 12 nœuds, il est possible de parcourir plus de 300 milles. Par belle mer, la vitesse de pointe frise les vingt nœuds. L'autonomie reste importante à ce régime : on peut boucler une traite de 200 milles, le tout dans de bonnes conditions, puisque les mouvements dans la mer restent doux. Même à haute vitesse, la vie à bord est confortable grâce à l'étonnante stabilité latérale et au tangage très vite amorti de ce powercat. L'ajout de flaps serait une amélioration notable pour parfaire l'assiette. Les cales moteur étant placées à l'arrière, le niveau sonore dans le bateau est très acceptable. Les V drives passent la puissance aux hélices de façon à avoir un angle le plus faible possible, gage

d'efficacité. Le système de direction un peu ferme fera enclencher le pilote plus rapidement, mais globalement, les qualités marines sont impressionnantes.

Conclusion

Avec ses 2 mètres de moins que la plupart des plus petits powercats du marché, l'Aventura Power 10 est un super compromis pour la croisière côtière, et même hauturière. Ses atouts sont nombreux : son habitabilité est plus que convaincante, bien servie par de multiples espaces de détente et un très agréable volume intérieur, surtout dans le carré. Ses deux cockpits – avant et arrière – et le flybridge permettent de profiter pleinement de l'extérieur en toute intimité. Pour la navigation, le bilan est très positif, les performances et la sobriété sont au rendez-vous, surtout pour la version inboard de 200 CV, qui permet d'envisager de belles croisières. La polyvalence des différentes versions et combinaisons satisferont différents cahiers des charges. Le tarif est l'autre argument favorable, puisqu'il se situe pratiquement à 60 % de celui d'un powercat de 12-13 mètres.

4 : Le carré de plain-pied est une réussite. Cuisine et banquette en L sont très ergonomiques, et ne gênent pas la circulation centrale qui mène aux cabines.

5 : Le lit double est situé dans une alcôve sur la nacelle. Une cloison coulissante la ferme pour faire constituer petit nid douillet. A l'avant, on accède à la salle de bains.

6 : Le flybridge n'a rien à envier à de plus grandes unités. Poste de pilotage, bain de soleil, dinette, tout y est, avec un frigo en option.

7 : Ce cockpit avant est très confortable et convivial. C'est un peu la cerise sur le gâteau, on peut s'y installer en navigation, car il est bien profond.

8 : Le lit des cabines arrière occupe toute la largeur de la coque. Le grand hublot le baigne de lumière naturelle, et sous le matelas, des coffres de rangement sont immenses.



5



6



7



8

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Chantier : STGI Marine

Architecte : Samer Lasta

Longueur HT : 9,98 m à 10,88 m suivant version

Largeur : 5,30 m

Tirant d'eau : 0,80 m

Poids lège : 6,4 t

Cabines : 3/4

Couchages : 6/8 +2

In-board stand/max : 2 X 110/250 CV

Hors-bord stand/max : 2 x 150/300 CV

Transmission : V drive

Vitesse crois/max : 12/19 noeuds avec 195 CV

Eau douce : 2 x 250 l

Eaux noires : 45 l

Carburant : 2 x 500 l

Prix HT : 239 000 € avec 2 x 110 CV

Prix version essayée : 310 641 € départ Bizerte (Tunisie)