

# Outremer 5X



## Un catamaran de 60' très épicié

Jusqu'à présent, toutes les tentatives de création de grands catamarans habitables dotés de performances superlatives ont été des prototypes d'exception (Magic Cat) ou sont restées cantonnées à des familles confidentielles (Gunboat). Avec le 5X, Outremer a lancé un défi à la communauté multicoque : produire une unité de série de 60' répondant à ce cahier des charges ambitieux.

Texte et photos : Philippe Echelle



### FAST OU FURIOUS ?

Dick Newick affirmait avec bon sens qu'aucun multicoque ne pouvait être à la fois spacieux, très rapide et financièrement accessible. Dans son esprit, il s'agissait surtout de rationaliser son approche non négociable de jolis tris aux qualités dynamiques insolentes, mais affreusement spartiates que seule une confrérie de bédictins pouvait construire... quasi bénévolement. Les temps ont changé, les multis, qui étaient vécus comme des engins furieux dans les années 80, ont rencontré 20 ans plus tard une génération qui aimait la vitesse à 2 chiffres

aux attentes d'une majorité d'acheteurs. Le succès de la formule a d'ailleurs rendu cette orientation hégémonique, inversant les représentations d'origine. Flirtant avec le hors-jeu en permanence, la définition d'une machine survoltée, forcément élitiste, est un casse-tête ! Elle suppose de convaincre des clients fortunés, éclairés et suffisamment jeunes pour profiter directement de leur bateau en appréciant la vitesse ; de disposer réellement du savoir-faire, de l'outillage, donc de l'assise financière ad hoc et enfin d'un pilotage conceptuel rigoureux pour être certain que la bestiole tiendra ses promesses sans



fres au quotidien et les plates-formes stables. Dans les boat shows, on a, certes, assisté à une inflation galopante de la taille des multiyachts, mais le nombre d'unités conçues exclusivement autour de l'équation radicale "fast first" n'a pas beaucoup progressé..

### UNE NICHE MARKETING À HAUT RISQUE

Il est tentant d'exploiter la surface au sol des catamarans pour y implanter des aménagements audacieux, d'autant que cela correspond

s'avérer incontrôlable ! C'est le chemin emprunté par Outremer pour le 5X.

### ARCHITECTURE ET CONSTRUCTION : LA FRENCH TOUCH

Le 5X est un produit purement français qui, de la conception à la fabrication, fait appel à un réseau de compétences implanté sur le territoire et constitué de petites unités expérimentées et créatives qui fourmillent de talents. De l'idée aux premières esquisses, des calculs de structures aux prédictions de performances, des

**1 :** Le dernier-né du chantier Outremer lors de l'une de ses premières nav. Un bel objet, racé, élégant et... rapide !

**2 :** Lors de notre essai, on s'est battu pour barrer avec la magnifique barre franche : un vrai plaisir !

**3 :** Une jolie ligne et une carène performante signées VPLP, le cabinet d'architecte le plus rapide sur l'eau...

**4 :** Le numéro 1 (celui de notre essai) «Addiction» est déjà disponible à la location en méditerranée Ouest pour une croisière décoiffante.

**5 :** Le siège de barre (très confortable) et la barre franche en carbone. Un must !



moules aux grandes pièces patiemment infusées : tout cela est réalisé avec passion dans un petit pays constitué de tribus ingouvernables qui affine 400 sortes de fromages ! Le cabinet d'architecte le plus rapide du monde (GROUPAMA III, BANQUE POPULAIRE V, BMW ORACLE) a été chargé de la conception en prenant comme lièvre l'épouvantail de ce microcosme, les Gunboat !

### ALLER TRÈS VITE DANS UN ENVIRONNEMENT CONFORTABLE : VOULOIR NE PAS CHOISIR !

L'eau est 700 fois plus dense que l'air, s'arracher à son frottement sans avoir recours à des solutions trop exotiques est une gageure, peut-être un fantasme, en tout cas le rêve de quelques-uns. Gérard Danson avait marqué les esprits avec l'Outremer 40-43' en osant approcher ce Graal avec des ambitions démocratiques ; il reste quelque chose de la berlinette aux bandes bleues dans le projet 5X même si le résultat sur le parking est plus proche de la Porsche Panamera.

### HYDRODYNAMIQUE ET POIDS : LA QUADRATURE DU CERCLE !

Etre maritiment "léger" signifie ne pas enfoncer la carène, sinon la surface mouillée augmente et induit de la traînée. Pour aller vite, un multicoque doit être peu "résistant" (mais solide !) et le "moteur" vélique doit générer un maximum de force propulsive. De nombreuses solutions architecturales répondent à cette équation, mais, dans le cas présent, il faudra intégrer le volume habitable (et visuel) indispensable et les contraintes d'emport liées au programme croisière (moteurs, fuel, recharges...). Les plus mauvaises tonnes sont les dernières, mais c'est dès le début qu'elles sont intégrées, l'équipement ne fera qu'aggraver la spirale négative. Challenge en vue ! La réponse de VP/LP est une carène de presque 18 m avec une mise en volume de sections en U d'une harmonie spectaculaire et un creux de coque limité à l'extrême. La perception frontale de ces flotteurs ultra-tendus est marquée par une grande finesse et un équilibre admirable, les fuites arrière sont délicates malgré des jupes émergées de bonne largeur utile. Les 7 m livres de toutes superstructures en avant du roof offriront la progressivité de pénétration, le spatulage, l'appui nécessaire à haute vitesse et traduisent la rigueur du centrage



des poids. Le roof, qui m'avait paru assez proéminent lors de ma première visite de chantier, est bien intégré à la silhouette malgré un volume objectif imposant.

**UNE CONSTRUCTION SOUS SURVEILLANCE**

Contrairement aux Gunboat réalisés en Nomex/carbone prépreg comme les prototypes de course (un matériau dont les contraintes d'utilisation sont peu compatibles avec l'utilisation en croisière), Outremer a choisi un process medium tech en sandwich mousse/verre/viny-polyester dont la résistance au poinçonnement est très supérieure. La maîtrise de l'infusion est manifeste, l'examen de grandes pièces complexes (pont) montre une application et un souci du détail élevés. Sous la guidance de Christophe Comar, la qualité de fabrication d'Outremer n'a cessé d'évoluer positivement, l'amélioration des conditions d'hygiène et de sécurité liée aux nouvelles technologies de l'infusion a permis la féminisation de certains postes minutieux et le rajeunissement des compagnons. Les assemblages manuels de la liaison coque-pont où les cornières stratés 2 faces de toutes les cloisons sont particulièrement soignés.

**AMÉNAGEMENTS ET LIGNE : DES CONSULTANTS STYLIQUES À LA RESCOURSSE**

Patrick Le Quément est un inconnu dans le monde du nautisme, mais c'est une figure emblématique du design automobile. Il a exercé

ses talents chez Ford et Audi, puis à la direction du style de Renault pendant 22 ans (jusqu'en 2009), il a collaboré à la définition esthétique du 5X. Franck Darnet anime un bureau d'études spécialisé dans l'aménagement des yachts. Après un cursus au sein de la prestigieuse école Boule, il dessine pour le groupe Finot, puis Beneteau et part user ses fonds de cirés en croisière autour du monde. Il crée son propre cabinet en 98 (Nantes puis Miami), collabore avec Outremer pour le 49' et a pris en charge le design intérieur du 5X.

**ERGONOMIE GÉNÉRALE ET VIE À BORD**

N'étant pas un spécialiste du style ou de l'ameublement, je confesse une approche assez béotienne de ces compartiments. J'apprécie un confort simple sans artefact, bref, fonctionnel ; ce qui ne signifie pas dépourvu d'élégance formelle. J'aime que le design soit assez instinctif (un mot cher à Patrick Le Quément) et au service direct de l'usage. La définition du 5X m'a comblé. Pendant ces 2 journées, nous avons passé peu de temps à l'intérieur, mais l'intelligence des volumes, le caractère marin et esthétique des matières m'ont frappé. La présence amicale et chaleureuse d'un intérieur sans ostentation, d'une atmosphère sobre et lisible et d'une lumière abondante m'ont convaincu. J'ai aimé ce style efficace et direct qui exprime la personnalité forte du 5X. Notre version d'essai (le No 1) disposait de toutes les "bonnes" options avec un



superbe mât carbone rotatif Lorima et un jeu de voiles Cuben Fiber (au prix invouable !). Ces éléments techniques, ergonomiques, stylés, participent à la perception immédiate d'une atmosphère Gran Turismo exceptionnelle.

**VAVAVOUM...**

Le plan de pont et le gréement du 5X sont rationnels et modernes, faisant appel aux ressources d'un accastillage dernière génération (anneaux lubrifiés, stockeurs sur étais textile...). Dans l'ordre de réduction, les focs se déclinent ainsi : gennaker, solent, trinquette ou orc. Le choix de 2 barres à roue débrayables (en façade de roof) au profit de barres franches carbone est une superbe idée servie par une réalisation impeccable. Avec 4 nœuds de vent, nous filons à allure soutenue vers le large, contournant une flotte de monocoques en départ de régate. Le comité hésite longtemps à envoyer, nous sommes déjà loin à l'horizon ! La brise augmente, 5, 6 puis 7 nœuds, le loch égrène ses cristaux liquides de façon symétrique et les relevés s'approchent des prédictions des concepteurs, c'est-à-dire presque toujours égaux ou supérieurs au vent réel. Le plaisir de dominer cette superbe machine du bout des doigts s'installe et ne nous quittera pas jusqu'au lendemain. Nous partons au large à la rencontre d'un flux d'ouest fugueur et jouons pendant plusieurs heures avec le 5X, son mât, ses superbes voiles, entre 60 et 100° du vent. C'est un exer-

**FICHE TECHNIQUE**

Architectes : Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot Prevost
Design intérieur : Franck Darnet
Consultant stylique : Patrick Le Quément
Constructeur : Outremer Yachting
Longueur : 17,98 m
Largeur : 8,58 m
Poids léger : 13,2 t
Déplacement en charge : 15 t
Déplacement maximum : 18 t
Plan anti-dérive : 2 dérives sabres, safrans fixes, non échoable.
Hauteur du mât : 23,45 m
Surface GV : 122 m <sup>2</sup>
Surface solent : 59 m <sup>2</sup>
Spi asymétrique : 260 m <sup>2</sup>
Code O : 105 m <sup>2</sup>
Foc de brise : 24 m <sup>2</sup>
Gennaker : 174 m <sup>2</sup>
Motorisation : 2 X 55 CV sail drive/ 2 X 75 CV en option
Gasoil : 2 X 336 l
Eau : 2 X 336 l
Réservoir eaux noires : 60 l à tribord
Batteries : 12 V 4 X 105 A en servitude + 2 X 90 A pour le démarrage moteurs
Pompes de cales : 6 (2 dans chaque cale machine + 1 par coque)
Mouillage : guindeau 1700 W + 50 m de chaîne de 12 Ancre Delta 32 kg
Prix : 945 000 euros HT
Principales options HT :
Pack Gd large (électronique, dessalinisateur, bout-dehors, gennaker...) : 93 800 euros
Accastillage de gennaker : 9 500 euros
Poutre longitudinale si trinquette et foc : 9 400 euros
Mât carbone rotatif : 91 400 euros
GV Hydrant à corne : 7 500 euros
Hélices tripales repliables : 4 000 euros
4 winches électriques : 17 000 euros
Barres franches débrayables : 14 000 euros

de prendre autant de plaisir dans de telles conditions en habitable. Une inspiration soudaine nous fait empanner et revenir du diable Vauvert à la recherche d'une veine de NE de fin d'après-midi. A 130° du vent, gennaker ouvert et copieusement rempli, le 5X fait mine de surfer sur le petit fond de houle qui vient du large ! L'allure reste très dynamique alors que le vent ne dépasse pas 10 nœuds, le compteur, stable, indique 9 nœuds. Les profils

marques, que la maîtrise de l'interaction GV-gennaker, des positions de traveler deviennent plus intuitives et que le compteur défile jusqu'à indiquer le bon score sur le range visé. Nous étions assez nombreux à bord (8-9) contre 4 la veille, sans noter d'incidences sur la réactivité de la plate-forme. Les belles actions de glisse se déclenchent à la demande, et les 17-18 nœuds tutoyés avec aisance dans les abatées en arrondi.

Le loch égrène ses cristaux liquides de façon symétrique et les relevés s'approchent des prédictions des concepteurs, c'est-à-dire presque toujours égaux ou supérieurs au vent réel...

Cuben dessinent des volumes parfaits sur le ciel d'azur, il n'y a pas de tensions à réajuster, seulement régler, barrer, accélérer et veiller à ne pas brider les profils dans ce type de temps. Ces voiles high tech constituent le nec plus ultra à tous points de vue, la tenue de forme est hallucinante. La fin d'après-midi nous gratifie d'une longue série de runs, la brise de NE rentre franchement autour de 15 nœuds et c'est un bonheur de parcourir le stade, remontant au bon plein sous GV-solent à 13-14 nœuds pour faire fumer ensuite gentiment, gennaker déployé à 17-18 nœuds dans les risées. La barre est légère, précise et l'ambiance excitante. La fin de partie est sifflée au fond de la baie d'Aigues-Mortes où nous pourchassons les rafales les plus toniques ; 23 nœuds de vent, 22 nœuds sur l'afficheur, et croyez-moi, il y en avait encore sous le pied. Le lendemain, une brise thermique (SW avec clapot formé) animait le plan d'eau ; aiguillonné par toutes les bonnes sensations de la veille, j'ai pris beaucoup de plaisir à la barre. Il est toujours très agréable de constater qu'on retrouve rapidement ses

**CONCLUSION**

Les conditions de l'essai n'ont pas permis d'observer le 5X en situation dans la mer formée, mais dans les limites de notre expérience, tout m'a plu ! Son point fort s'appuie évidemment sur des qualités dynamiques hors du commun, mais il séduit autant par l'équilibre et la cohérence d'utilisation. Ce catamaran semble savoir tout faire, je n'ai noté aucun range paresseux. Le 5X montre une sorte d'aisance presque insolente à toutes les allures, il sait faire parler la poudre si on le cornaque, mais ne manifeste pas d'agressivité. En équipage réduit (il faudra disposer des options pertinentes et ne pas lésiner sur les winches électriques), les deux usages, sport et confort du bateau, constitueront une source de satisfaction inépuisable : 2 ris-trinquette la nuit, full main, full speed aux horaires de bureau ! Outremer a réussi son pari de mettre sur le marché un multicoque d'exception parfaitement utilisable, j'espère qu'un des acheteurs osera la présentation couleur totalement décomplexée qui sied au caractère épicé de l'engin.



**5** : Un cockpit où convivialité, détente, conduite du bateau et réglages ne s'opposent pas, mais se fondent dans un plaisir partagé...

**7** : Un confort simple, fonctionnel, sans artefact, mais une élégance formelle et des matériaux choisis.

**8** : On a beau être dans un navire du XXIe siècle, la table à cartes reste importante et, ici, particulièrement esthétique.

**9** : A l'intérieur, les cabines sont bien aérées et lumineuses...

**10** : Le design est arrivé jusque dans la salle de bains. Beau, bien fini et pratique à utiliser...

+	◆ Equilibre de conception	-	◆ Il est indispensable de puiser largement dans les options
	◆ Personnalité enthousiasmante		◆ Entretien hors utilisation
	◆ Qualité de fabrication		◆ Biomécanique des winches d'écoutes perfectible (en manuel)

**LES CONCURRENTS**

Modèle	TS 52'	CATANA 59'	ALIBI	MC2 60	GUNBOAT 60
Constructeur :	XL CATAMARANS	Catana	Alibi	Mc Conaguy	Gunboat
Surface voiles au près en m <sup>2</sup> :	132	202	155	175	195
Poids en t :	7	18	8,5	9	16
Prix en euros HT	754 000	1 399 000	745 000	1 600 000	NC