



CATANA 53

L'étalon de la nouvelle gamme ?

La taille plus raisonnable et la maturité de conception de ce modèle (essai du n°6) le désignent comme un successeur potentiel des modèles à succès du constructeur catalan.

La nouvelle gamme Catana est apparue au Yachting Festival de Cannes en 2013 avec le 59'. La hauteur de franc-bord plus que généreuse, les redans très marqués (presque des bouchains !) et la silhouette générale avec les étraves biseautées-inversées tranchaient radicalement avec les générations précédentes signées Christophe Barreau. Ce concept a continué d'évoluer pendant cinq ans avec des déclinaisons en 62' (essai dans MM182), et même dans une version Maxi de 70' (MM175), détentrice d'un remarquable et très rapide tour du monde en 2017.

Autonomie de conception et de fabrication

Jusqu'à une date récente, Catana, à l'instar de la plupart des constructeurs faisait appel à une large sous-traitance (design-aménagements, pièces composites). A contre-courant de la tendance, Olivier Poncin choisit en 2007 de rapatrier au sein de l'usine plusieurs fonctions stratégiques ; la menuiserie est ainsi réintégrée, la sellerie fait appel à des artisans locaux de qualité et le bureau d'études subit une vraie

mutation en s'emparant globalement de la conception et du design, jusqu'à assumer la signature architecturale. Des consultants prestigieux, comme Marc Lombard, continuent de collaborer, mais, à travers cette démarche, le constructeur semble vouloir garder la maîtrise de sa nouvelle gamme.

Une fabrication artisanale adossée à des outils industriels sophistiqués

Au-delà de la conception assistée par ordinateur qui autorise une extraordinaire précision d'assemblage et une modélisation parfaite du navire et des éléments secondaires (petites pièces, appendices, mobiliers, planchers), c'est toute la fabrication composite de Canet-en-Roussillon qui a connu une évolution significative depuis quelques années. La fabrication de la structure intégrale du 53' utilise maintenant les solutions techniques contemporaines en renforçant ses contrôles méthodes et qualité. L'infusion permet une meilleure préparation à sec du composite, une imprégnation optimale avec un ratio résine-tissu optimisé ; la résine vinylester est utilisée pour ses excellentes qualités mécaniques, son



adhésivité et ses propriétés anti-osmose ; la mousse d'Airex majoritairement monolithique pour ses propriétés mécaniques, isolantes, et de longévité.

Une visite d'usine riche d'enseignements

Olivier Vidal (directeur du bureau d'études) m'accompagne pour la découverte de l'outillage et du process de fabrication du 53'. Le moule de coque en 3 parties permet la réalisation de grandes pièces composite (fond de nacelle et demi-coques intérieures avant assemblage des demi-coques extérieures). Pour obtenir une structure mécanique intégrale, raide, dotée de bonnes qualités de vieillissement, Catana renforce le châssis du 53' de cloisons mousse-carbone-vinylester ; ces éléments vitaux acquièrent ainsi des caractéristiques mécaniques très supérieures au verre-polyester, tout en réduisant significativement le poids. Collés et corniérés (par bandes de carbone stratifiées manuellement dans toutes les zones de contraintes), ils participent activement à la raideur de plateforme. La mousse à damiers (qui absorbe beaucoup de résine dans les interstices) n'est utilisée que dans les zones de forte courbure, au profit de la mousse monolithique ! Des centaines de kilos de résine non utiles mécaniquement sont ainsi épargnés. Les renforts de cadènes et les omégas de pont et de coques en fibre noire/vinylester participent également à l'optimisation structurelle.

53' de puissance

La silhouette du Catana 53' renvoie à l'observateur une image de force assumée, le design très affirmé est radical, caractéristique d'une limousine puissante faite pour dévorer les milles. Les hautes étraves biseautées-

inversées semblent vouloir repousser les limites de franchissement par mer formée, les franc-bords impressionnants autorisent une garde au sol généreuse, les panneaux de bordés verticaux soulignés à mi-hauteur d'une arête raidisseur utilisent intensivement la mousse d'Airex monolithique, plus raide et légère que la mousse nervurée qui deviendrait indispensable avec des formes courbes. L'élévation du gréement participe à la perception d'un multicoque de caractère ; le 53' ne dissimule pas ses muscles ! Le tube Maréchal en aluminium laqué contribue à la très bonne qualité perçue, et n'a rien à envier à un tube carbone sous cet angle.

Un peu de technique sur le pont

Notre Catana 53 d'essai est judicieusement arbitré ; luxueusement pourvu à l'intérieur, le poste gréement n'a pas été oublié. Le mât aluminium Maréchal laqué constitue un choix raisonnable, mais l'accent a été mis sur la qualité du jeu de voiles en membrane D4 Incidences et l'installation d'une poutre de compression/bout-dehors carbone monobloc de chez Axxon. Cette pièce composite est splendide, et permet d'amurer de façon moderne et esthétique (via des renvois internes distribuant de gros bloqueurs) les 3 voiles d'avant optionnelles choisies : Gennaker léger, Code 0, trinquette. J'apprécie cette configuration qui permettra d'adapter de façon rationnelle la voilure à toutes les conditions rencontrées. La liaison avec la poutre avant aluminium Maréchal est très propre, mais une croix carbone intégrale constituait une autre possibilité séduisante. Bravo pour les magnifiques pattes d'oie textile sur caps de mouton. Le gréement dormant textile complète intelligemment la définition du moteur vélique : 154 m2 au près et 274 au portant sous

UN GRAND BATEAU QUI SAIT RESTER TOUT À FAIT MANIABLE SANS RECOURIR À UN ÉQUIPAGE.



- 1 : Le Catana 53' est bon marcheur, il est surtout à l'aise pour maintenir des moyennes élevées dans la brise en mer ouverte.
- 2 : Sur le 53', il est possible d'envoyer 273 m2 de toile sous grand gennaker ! De quoi déhaler sérieusement ce croiseur hauturier puissant.
- 3 : Ces bordés élevés et verticaux autorisent l'emploi intensif de la mousse d'Airex, alors que des formes courbes impliqueraient l'usage de mousse à damiers grosse consommatrice de résine. La hauteur de nacelle garantit de bonnes capacités de franchissement par mer difficile.
- 4 : Bravo pour les liaisons de niveau entre pont et trampolines, ainsi que pour les fixations noyées (sans perçage) de ces derniers. Sur notre exemplaire d'essai, nous disposons d'un mât aluminium laqué et d'une poutre de compression/bout-dehors intégrant les manœuvres de voiles d'avant, un ensemble magnifique !

gennaker, voilà de quoi animer sérieusement un multicoque de seulement 15-16 t en charge ! L'installation des trampolines bien tendus via des anneaux rationnels (noyés dans le composite, pas fixés après !), aux cotes parfaites et sans différence de niveau, offre un réel confort de marche.

Un style intérieur sobre et épuré à la recherche d'un luxe non ostentatoire

A bord des 472, de certains 50' 2e génération ou des 580, l'accent était mis sur une ébénisterie luxueuse, des parements de teck blond, de merisier, des selleries alcantara aux couleurs chatoyantes ; ce style marine sophistiqué semble avoir disparu des catalogues au profit d'un design intérieur contemporain "urbain chic" plus universel, fonctionnel et moins gourmand

en essences précieuses. Autre tendance à bord du C53' la réduction de l'emblématique table de carré au profit d'élégantes dînettes de luxe (1 grande dans le carré, 1 ou 2 autres de taille plus réduite dans le cockpit). En synergie avec le bar de l'îlot central, cette disposition que j'apprécie oriente la conception des repas à bord vers un usage plus individualisé par petits groupes, mieux adapté, selon moi, à la mer que les grandes tablées conventionnelles.

“ UN CARRÉ COMPLÈTEMENT DÉCLOISONNÉ “

Les prestations de la cuisine restent de haut niveau avec des tiroirs réfrigérants coulissants d'excellente facture, une petite cave à vin en façade avant, un plan de travail Corian noir "queen size", une bonne table de cuisson 4 feux et des éviers profonds. La télévision érectile est habilement logée dans le meuble central, il conviendra d'en prendre conscience avant de renverser sa moque de café au-dessus de l'orifice (protégé par une fargue et un couvercle !). Une large et remarquable baie coulissante 3 volets permet de décroisonner complètement le carré en l'ouvrant sur le cockpit ; la cinématique de ces grandes portes mobiles a été soignée et le poids significativement réduit, bravo ! La ventilation de la nacelle est augmentée par l'ouverture des deux grands pare-brise avant, une très bonne idée ! Le lit Island de la cabine padronale est réellement confortable, et les matelas d'une densité parfaite pour le confort nocturne (une nuit à bord m'en a convaincu). La salle de bains est magnifique et pratique, quel bonheur de prendre sa douche dans cet environnement soigné, pratique, doté d'une si belle vue sur mer. Le WC (électrique à eau douce) est séparé de la salle d'eau, mais logé dans le même module ; le compartiment de la douche est vaste et la robinetterie de qualité ; un grand sèche-serviette à eau chaude complète agréablement une salle de bains aux prestations superbes. Une mention spéciale pour la qualité générale des planchers, leur raideur, leur légèreté, l'absence de grincements et l'ajustage au dixième de millimètre. La cabine arrière bâbord de notre bateau d'essai avait retenu l'option 2 lits séparés avec possibilité de transformation en lit double. Les

sommiers à lattes sont légers et articulés sur des vérins inox, leur manipulation nécessitera un peu de soins, mais cette remarque ne remet pas en cause le dispositif qui est pertinent. Une petite vasque fait face au cabinet de toilette individuel ; même agréable disposition dans la cabine avant ; le WC (également à eau douce) est indépendant, mais commun aux deux cabines avec accès individuel. Je suis pour cette formule à bord d'un multicoque qui n'est pas destiné à la location. D'une manière générale, j'apprécie peu les climatisations (même réversibles) à bord, mais je dois dire que la qualité de celle-ci (efficacité, absence de bruit, intuitivité des modules de commande), associée à une température extérieure très élevée dans la marina, m'a conquis.

Les zones techniques du bord

Les belles cales abritent en série la motorisation 60 CV (des 2,2 l de cylindrée, 8 soupapes à injection directe) ou les plus récents 80 CV à rampe d'alimentation commune. Ces 4 cylindres turbocompressés trouvent leur régime maxi 200 tr/min plus bas que les 60 CV, et ne pèsent que 33 kg de plus (271 kg, saildrive

LES ESSENTIELS

- Plan de pont pratique, très bien organisé, servi par une bonne préparation et un accastillage efficace
- Aptitude au grand large, régularité de moyennes élevées ; performances générales remarquables

inclus). La compacité de ces blocs favorise l'accessibilité mécanique dans un espace généreux. Bravo pour l'installation de filtration gasoil de très bonne qualité (double filtre avec séparateur d'eau). Le gros dessalinisateur Aqua Base trouve aisément sa place à tribord sur la grande tablette avoisinante (bonne accessibilité et lisibilité de l'installation), le groupe électrogène est installé à bâbord. La surveillance du pilote automatique est facilitée par son installation sur une tablette arrière renforcée traversée par le tube de jaumière sur lequel viennent se fixer le vérin et le bras de mèche. Les paliers haut et bas de safrans sont des JP3 auto-alignants (superbe petite mécanique, mais entretien annuel recommandé pour éviter la corrosion et le blocage des sphères). La cinématique de transmission de barre est superbe (chariots coulissants, réas Harken, drosses Dyneema), mais à tout prendre, pourquoi pas

CONCURRENTS

MODÈLE
CHANTIER
SURFACE AU PRÈS EN M2
POIDS EN T
PRIX DE BASE EN €, £ OU \$ HT

OUTREMER 51	SEAWIND 1600	BALANCE 526	NAUTITECH 542	EOS 54
OUTREMER	SEAWIND	BALANCE CATS	BAVARIA	MARSAUDON
153	133	149	143	165,5
10	13	9,3	14,9	12,5
774 000 €	859 000 \$	1 299 000 \$	881 390 €	999 500 €



une transmission rigide un peu plus lourde, mais moins délicate à régler et sans entretien ? Les deux grands coffres de la poutre avant accueillent les 4 réservoirs (2 pour le fuel et 2 pour l'eau douce), le panneau central donne accès au guindeau (une grosse machine de 1700 W en 24 V) et aux prises d'eau sous pression (douce et eau de mer) pour le rinçage du pont et des appareils. La surveillance de l'empilement de chaîne est aisée si l'on ouvre le coffre TB pendant la manœuvre, mais le volume devrait facilement accueillir les 80 m de chaîne de 12 mm. Une ancre Delta de 40 kg est fournie en standard, un choix cohérent.

Une belle machine à tailler de la route

La manœuvre d'un catamaran de 16,15 m x 8,65 m dans une marina méditerranéenne encombrée nécessite un certain doigté, mais, avec de l'attention (voire un propulseur d'étrave) et le couple des moteurs modernes avec des hélices repliables de qualité, c'est jouable. D'ailleurs, le Catana 53 ne revendique pas l'agilité d'un day boat ! La manœuvre des dérives courbes est remarquable de souplesse, les appendices coulisent sans effort dans les paliers PTFE ! Pour autant qu'on puisse en juger dans le cadre d'un essai d'une journée, le plan de

pont du 53' est une vraie réussite. Catana reprend le principe de la cinématique dissimulée sous le pont avec retours des principales manœuvres par deux renvois d'angles, mais les actions sur la grand-voile (écoutes, ris, traveler) s'effectuent de chaque côté de la poutre arrière, et plus sur un winch central unique comme sur les générations précédentes. La cinématique des 2 écoutes de grand-voile sur 3 padeyes de chaque côté rationalise cette organisation, et la rend plus agréable à utiliser et mécaniquement plus rationnelle. Les gros winches électriques Lewmar Performa viennent à bout sans effort des importantes tensions générées par des surfaces de voiles généreuses et un matériau très bloqué. Le hissage des 110 m2 de grand-voile s'effectue sans histoire ; sous grand-voile seule, le 53' s'anime déjà avec aisance, le génois à recouvrement

- 6 : Le cockpit du 53' : espace de convivialité réussi, zone de manœuvre pertinente et sécurisante, accastillage de haut niveau pour une limousine dotée de très bonnes performances !
- 7 : Les barres à roue du 53' illustrent parfaitement le parti pris Catana dans cette implantation. La vision sur le plan de voilure est parfaite, et la complicité avec le régleur immédiate (la qualité du plan de pont et la puissance des winches électriques autorisent également un usage solo).
- 8 : L'espace lounge du cockpit communique de plain-pied avec le salon ; il est proche des postes de barre sans être pollué par aucune manœuvre ! Un must !
- 9 : Une belle sellerie cuir rouge bordeaux (optionnelle), et de superbes volumes à l'ergonomie soignée. L'apparente sobriété du style est un point fort de la griffe Catana.
- 10 : Un superbe espace modulable indoor et outdoor, avec vue sur un sillage dynamique.
- 11 : Le bureau de navigation ! Notez les panneaux ouvrants très pertinents au mouillage.



- ◆ Equilibre luxe-performances réussi
- ◆ Qualité de fabrication générale et optimisation châssis
- ◆ Qualités dynamiques, bateau vivant dans le médium
- ◆ Parfaite accessibilité à la bôme et au lazy-bag de très bonne qualité



- ◆ Design massif des montants de roof
- ◆ Siège de table à cartes sommaire ; à ce niveau, un vrai fauteuil de navigation (Sabelt-Momo-Recaro...) s'impose
- ◆ Cadènes de haubans en inox rapportées
- Potentielle fragilité des sommiers articulés



12



13



14

12 : Luxe, calme et volupté nautique.
13 : Lits "island bed" et lumière chatoyante !
14 : Remarquable implantation des drosses de barre, du bras de mèche, du vérin de pilote sur une tablette renforcée.

correspond idéalement aux conditions du jour et nous nous élançons au près serré dans 18-19 nœuds réels de NW. Le cap est très satisfaisant, l'assiette longitudinale parfaite (la mer n'est pas formée, mais il y a tout de même un bon clapot nerveux) ; à 10 nœuds stabilisés, le 53' fait preuve d'une vraie agilité à cette allure. Les étraves découpent la vague avec grâce, sans lever de spray. La plateforme prend immédiatement quelques degrés de gîte avant de se caler sur son angle de confort. Les écoulements arrière sont bien lissés et les sorties d'eau délicates ; en ouvrant quelques centimètres d'écoute, le sillage écrit une longue trace de neige à plus de 12 nœuds. La grand-voile en membrane D4 possède une stabilité de forme exemplaire et le volume est magnifique, le génois est également parfait ; ces profils d'exception participent activement au plaisir de réglage et à l'agrément réel de navigation. Après quelques empannages, le vent semble redescendre autour de 16-17 nœuds, le range supérieur pour notre grand gennaker léger ; à 10-12 nœuds dans un NW faiblissant, le 53' conserve une belle foulée, et se paiera même un petit record à 14,6 au large un peu serré ! La cinématique des retours d'écoutes de génois à travers le pont est admirable, et rend les virements aisés ; avec cette excellente ergonomie, il est possible de reprendre la presque totalité de la longueur à la main (dans du médium) pendant le pivotement ! Le poste de barre est confortable et les jantes composite Carbonautica, très agréables. Les safrans, dont les transmissions (neuves 0 heure de fonctionnement) avaient été judicieusement précontraintes de façon importante (il y a toujours un peu de fluage), génèrent des sensations assez collantes en début de navigation, mais cette impression a disparu en fin de test.

Conclusion

Catana a toujours défendu une vision sportive de la grande croisière, le 53' illustre parfaitement cette philosophie. Il est agile au près, performant, et, dans les excellentes conditions de médium de l'essai, la glisse au portant est manifeste. Les records journaliers devraient être élevés, car la régularité de marche est réelle. 10 nœuds de moyenne par moins de 20 nœuds réels semblent tout à fait réalisables. Puisant, bien équipé et mis au point, confortable et agréable à utiliser, le 53' devrait tailler une route à succès auprès de propriétaires fortunés et exigeants.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur :	Catana
Architecte :	Bureau d'études Catana
Longueur :	16,15 m
Largeur :	8,65 m
Tirant d'eau :	1,48/3 m
Poids lège :	14,5 t
Motorisation :	2 x 60 CV transmissions saildrive
Gasoil :	860 l
Eau douce :	800 l
Certification CE :	10 personnes en catégorie A
Matériau de fabrication :	

	Sandwich mousse (80 kg/m3, verre/carbone en cloisons et épontille/vinylester)
Grand-voile :	110 m2
Solent :	44 m2
Prix HT en € :	1 142 000 en base
Prix HT du bateau essayé :	1 664 000 €, avec les options (climatisation, génératrice, sellerie cuir... GV D4 Incidences, trinquette D4, génois D4, Code 0 D4, gennaker Maxilite 164 m2)

Principales options en €/HT	
Version 4 cabines :	10 520
GV Hydranet :	11 115
Solent Hydranet :	3 280
Genaker Stormlite :	10 520
Code D :	7 410

Version Blue water performances (mât carbone fixe Axxon, gréement textile, voiles Hydranet) :	132 850
2 winches électriques pour génois :	6 645
Accastillage de Code 0 :	11 660
Moteurs 80 CV :	14 020
Hélices repliables :	5 935
Panneaux solaires :	7 960
Dessalinisateur 105 l/h :	13 900
Chauffage aérothermes :	13 830
Batylines de protection plexis de roof/sellerie de cockpit/stores vénitiens de roof :	22 588
Pack électronique :	23 800
Antifouling sur primaire époxy :	4 450
Mise à l'eau et livraison :	12 400

Les sorties d'eau sont délicates et les sillages très propres ; la glisse régulière du 53' est la preuve d'une hydrodynamique performante.

Notre 53' arborait un jeu de voiles membrane D4 Incidences : des profils d'une précision extraordinaire en croisière, mais attention, ces voiles très bloquées sollicitent énormément le gréement et l'accastillage, réclamant une plus grande attention de maintenance.

Notre 53' disposait d'un tube aluminium laqué blanc Maréchal, une bonne alternative au carbone sur ce bateau.

Bravo pour l'installation du trampoline de plain-pied (tension et fixation parfaites pour un bon grip).

Contrairement à cet exemplaire, notre bateau d'essai disposait d'une poutre/bout-dehors carbone.



Ces bordés élevés garantissent une bonne garde au sol, et leur forme permet l'utilisation intensive de la mousse d'Airex monolithique moins gourmande en résine perdue que la mousse à damiers utilisée dans les courbures.

Le roof est renforcé de carbone, l'accès à la bôme et au pied de mât est très aisé.

Notre unité d'essai était équipée de très belles sous-barbes Dyneema raidies sur d'élégants et très résistants caps de moutons, une belle préparation sur un point névralgique à ne pas sous-estimer.

Les dérives courbes s'insèrent plus discrètement dans les aménagements, et procurent même selon les concepteurs une poussée verticale de plusieurs centaines de kilos. Leur fonctionnement est remarquable.

Les étraves inversées sont biseautées en partie supérieure, le passage dans l'eau au près est remarquable.



+ de photos
+ de vidéos