



Gîte. Le maître-bau de l'Opium 39 reste maximal à l'arrière. Combiné à un déplacement minime, cela favorise les surfs rapides.

L'Opium du peuple

Large, rapide, léger, confortable : avec cette nouvelle série, Wauquiez crée un voilier de croisière ultra rapide typiquement français. Le voilier de croisière idéal ?





Navigation maîtrisée. Même sous le grand gennaker, le voilier est parfaitement maniable et facile à contrôler

Le voilier course croisière peut au final être présenté plus précisément comme un voilier de croisière amélioré. Les performances sont supérieures, les mouvements du voilier plus confortables ; il est plus facile à manier et l'espace de vie reste suffisant. Cette thèse audacieuse, nous l'avons développée dans une comparaison détaillée (voir YACHT 14/08).

Dans ce pays, les voiliers typés performance ont une ligne d'eau étroite, équipent une profonde et puissante quille lestée, sont manœuvrés par un équipage nombreux, sont efficaces au près et naviguent aussi particulièrement bien sur les allures classiques ; mais au large, ils restent principalement enfermés dans leur propre système de vagues, ce qui rend difficile leur démarrage étant donné leur déplacement et la forme de la coque. Il s'agit de voiliers de course qui naviguent de préférence sur des tracés aller-retour et conçus selon le système de mesure ORC. Ces voiliers sont mesurés de manière très restrictive, la surface de voile entre en compte dans la formule, et ils doivent être polyvalents en raison des allures propres aux régates.

Les architectes français sont à l'origine d'une forme de coque particulière, une architecture inconnue des navigateurs allemands. Elle est large, plate, à voilure abondante et facile à manœuvrer. Il s'agit de dérivés domestiqués de voiliers de courses au large de type Transat-Mini, Class 40 ou Open 60, des machines de course dont la forme favorise les surfs rapides. Ces voiliers sont conçus selon des limitations de mesure à ne pas dépasser comme par exemple la longueur, la largeur et le tirant d'eau ; chaque classe dispose de ses valeurs limites. La surface de voile est le plus souvent laissée libre. En raison de la forte proportion de courses au portant en haute mer, ils sont optimisés pour ce type d'allure. De nombreux voiliers course croisière construits en France s'orientent selon ces lignes conductrices et reprennent les mêmes caractéristiques et propriétés, parfois sous forme atténuée.

C'est le cas par exemple du nouvel Opium 39 de Wauquiez. Le chantier naval de Lille dans le Nord de la France est connu pour ses voiliers de croisière haut de gamme Pilot Saloon et a engagé, après sa séparation du groupe Bénéteau, une

diversification de son offre. Il fallait une ligne sportive – celle-ci fut rapidement trouvée dès les premières esquisses de l'Opium 39. La conception signée Marc Lombard, un architecte de talent des catégories Open, avait vu le jour chez Alizé Yacht Designs et date de 2005.

Svelte et musclé

Depuis 2009, sa construction a été remaniée et modernisée. Il a gardé son caractère audacieux et agile et l'a démontré de manière impressionnante au cours d'un test sur la côte atlantique française. Mais c'était avant le choc des cultures.

Ce qui se trouve au quai du Port des Minimes à La Rochelle n'est pas un yacht de course délicat que l'on devine capable de fendre les vagues comme un couteau chaud coupe du beurre. Non : on y trouve une carène en fibre de verre à la fois corpulente et plate, sans rétrécissement visible vers la poupe.

Ce qui montre immédiatement de quoi l'Opium 39 est capable. Une fois la grand-voile hissée et le gennaker déployé sur un bout-dehors amovible, le voilier se met à accélérer. Pendant cet essai, nous avons atteint jusqu'à 9,3 nœuds avec des

pointes de vent de 11 nœuds maximum et sans support significatif des vagues. Les manœuvres sont aisées et le plaisir de barre est au rendez-vous. Ce voilier est facile à prendre en main, ce qui plaira aux régatiers comme aux adeptes de la croisière – le plaisir simple de la voile est ici accessible à tous.

Le pont répond aux souhaits des pilotes de **croisières et de régates**

L'important maître-bau fort reculé contribue à la stabilité. Et une grande voilure par rapport au poids aide aussi. Un rapport surface de voile/poids de 5,2 est déjà énorme. Ce chiffre est calculé à partir de la surface standard au près de la grand-voile et du génois, une indication utile pour les courses. Un gennaker de 135 mètres carrés est utilisé, ce qui est déjà beaucoup comparé à des voiliers comme le X-40 ou le First 40.

La barre à roue est une option, car le barreur commande généralement l'Opium 39 par une barre franche. Mais le système de barre à double roue fonctionne

presque aussi directement : un seul tour de barre est nécessaire de butée à butée. Cela permet de barrer avec précision en restant assis, même au portant ; un changement de cap soudain ne nécessite pas de se lever. Le plaisir à la barre est renforcé par des hiloires inclinés qui offrent une excellente assise.

On remarque deux safrans relativement courts qui empêchent l'Opium 39 de partir à l'abatée étant donné la largeur de sa poupe et qui assurent un contrôle total à toutes les allures, même à angle de gîte important – comme nous avons pu le tester de manière impressionnante lors du test. Les barres à roue sont installées sur des supports diagonaux fixés au bas de la coque. Elles sont dimensionnées de manière ergonomique avec un diamètre de 90 centimètres et une hauteur de 1,24 mètre. L'agencement du pont ne propose que quelques particularités dont par exemple l'écoute de grand-voile. Un palan 1:6 est installée sur l'arrière de la barre d'écoute. Un des bouts n'est cependant pas fixé à un bloc mais se déplace le long de la

bôme sur un winch de manœuvre sur le rouf. Un système fonctionnel : cela permet au barreur de réagir immédiatement si la grand-voile doit être rapidement choquée ou bordée. Et quand le vent est arrière, pour un empannage ou les derniers centimètres de bordage, le winch est prêt à être actionné par un équipier.

Gennaker rentré, le test confirme l'exemple. Un comportement si rapide au portant devrait certainement conduire le voilier à partir à l'abatée. Mais ce n'est pas le cas. Nous atteignons 8 (!) nœuds en bon plein et dans les virements de bord autour de 90 degrés. Un voilier course croisière aux entrées d'eau plus fines serait certainement supérieur ici, mais aussi un peu plus lent. En plus de la vitesse, cette sortie offre beaucoup de plaisir durant les manœuvres et l'Opium 39 se révèle suffisamment raide à la toile. Le bilan en mer s'exprime en un mot : classe ! Et ce à toutes les allures.

Mais où est donc le piège ? Sur un voilier inscrit dans la norme ORC ou IRC, l'espace intérieur est inévitablement plus confiné en raison du maître-bau réduit ▷



Fonctionnel et pratique. Le gréement courant et les winchs sont très bien dimensionnés. La plateforme de baignade est escamotable. Des supports ont été prévus pour la table de cockpit. Le coffre arrière offre suffisamment de place pour un gennaker ou un petit zodiaque dégonflé.



MESURES

Performances de voile sans dérive ni courant

Au près (env. 90 deg.)	7,9 kn
Vent 60 deg.	9,3 kn
Vent 90 deg.	9,0 kn
130 deg. (avec gennaker)	7,8 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Vitesse vent : 8–11 kn (3–4 Bft.),

Hauteur vagues : sans vagues

Potentiel

Rapport surface de voile/poids¹	7,2
4,0 Croisière	Course croisière 5,0

Le rapport surface de voile/poids fait de l'Opium un voilier typé performance, mais est uniquement atteint avec la grand-voile et le génois. Le grand gennaker est décisif pour ce voilier

Dimensions des couchettes

Proue	2,10 x 1,70/0,45 m	
Salon	2,07 x 0,51 m	
Arrière (chacune)	2,00 x 1,30/1,13 m	
Limite	Moyenne	Confortable

Hauteur sous barrot

Proue	1,71 m	
Salon (Milieu)	1,88 m	
Salle de bain	1,80 m	
Poupe	1,87 m	
Limite	Moyenne	Confortable

Pression acoustique

Cockpit	75 dB(A)	
Salon	69 dB(A)	
Cabine arrière	73 dB(A)	
Proue	67 dB(A)	
Silencieux	Normal	Bruyant

Mesurée à vitesse de croisière (80 % du régime maximal) : 5,5 kn, 2 300 min⁻¹



Facile d'accès. Compartiment moteur et armoire pour les batteries

De nombreux **points forts** insoupçonnés et très peu de **faiblesses**. La conception est globalement réussie

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Constructeur	Marc Lombard
Catégorie de conception CE	A (haute mer)
Longueur hors tout (longueur coque)	11,47 m
Longueur hors tout	11,47 m
Longueur à la flottaison	11,02 m
Largeur	4,18 m
Tirant d'eau/alt.	2,15/1,25–2,80 m
Vitesse de coque théorique	8,06 kn
Poids	5,6 t
Lest/rapport	1,9 t/33 %
Grand-voile	41,3 m ²
Génois sur enrouleur	44,2 m ²
Gennaker	135,0 m ²
Moteur (Yanmar)	21 kW/29 CH
Réservoir de carburant	Plastique, 110 l
Réservoir d'eau douce	Plastique, 300 l
Réservoir d'eau usée	Plastique, 60 l

Construction coque et pont

Sandwich en injection sous vide, coque avec bois de balsa, pont avec âme en mousse. Résine vinylester et couches multiaxiales

VERDICT *Yacht*

Le meilleur de deux mondes : L'Opium 39 est extrêmement rapide et glissant, en particulier aux allures sous le vent ; il a très peu de défauts en louvoyage et propose une construction vraiment adaptée à la croisière

Construction et conception

- + Alliance parfaite de vitesse et de confort
- + Poids faible
- + Disponible avec quille relevable

Navigation et manœuvre

- + Enorme potentiel de voilure
- + Performances faciles à atteindre
- + Maniabilité élevée
- + Bon contrôle avec les deux safrans

Habitat et qualité d'agencement

- + Equipement complet pour les croisières
- + Intérieur adapté pour la mer
- Couchettes arrières et banquettes de salon étroites

Equipement et technique

- + Haut niveau d'équipement
- + Grément courant bien dimensionné
- Lent avec le moteur standard

EQUIPEMENT ET PRIX

Prix de base au chantier	207 900 Euro
Equipement standard² : moteur, écoutes, garde-corps, feux de navigation, batterie, boussole, coussins, cuisine/point chaud, pompe de cale, WC, réfrigérateur, réservoir d'eau usée avec aspiration	inclus
Voile (Grand + Génois)	9 800 Euro
Housse de voile	564 Euro
Ancre/chaîne/parre-battage/amarres	1 430 Euro
Extincteur	80 Euro
Antifouling	2 987 Euro
Livraison prêt à naviguer	2 797 Euro
Prix prêt à naviguer²	225 558 Euro

Egalement inclus dans le prix

LED (position et éclairage), construction en résine vinylester, hélice pliable, winchs surdimensionnés, drisses Dyneema, intérieur poli à la main

Garantie générale **2 ans**

Garantie contre l'osmose **2 ans**

¹ Unité indicative. Calcul : $\sqrt[3]{S/P \times V}$. Plus la valeur est élevée, plus la surface de voilure (S) est grande par rapport au poids (P). Selon la définition de YACHT, TVA incluse.

Supplément pour équipements confort²

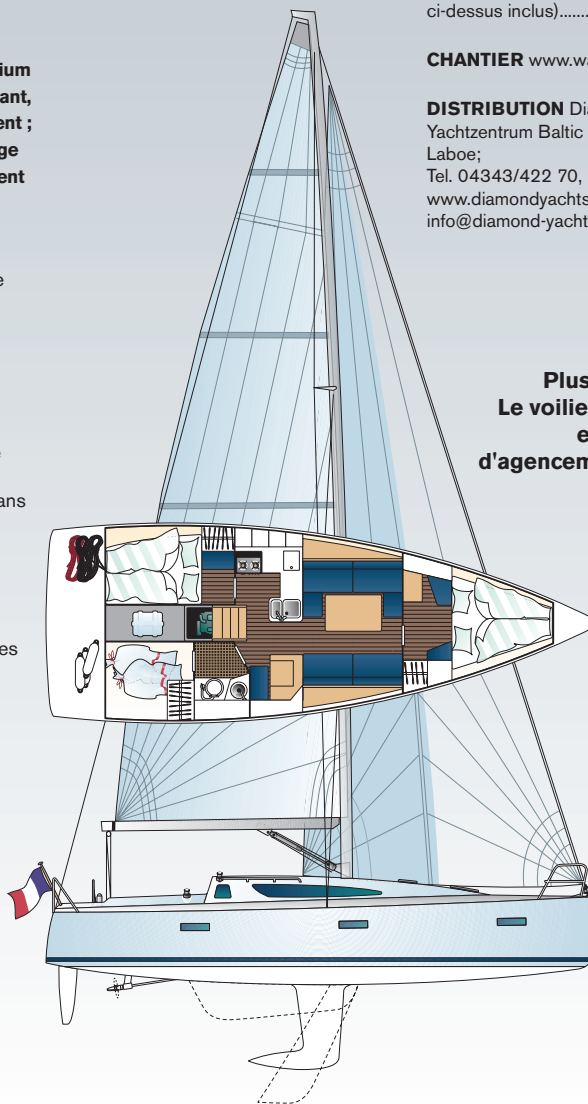
Point d'écoute réglable	inclus
Barre d'écoute avec chariot	inclus
Guindeau électrique	inclus
Hale-bas	inclus
Palan d'écoute de grand-voile	inclus
Taquets	inclus
Capote de roof	2 179 Euro
Teck dans le cockpit	1 779 Euro
Pack électronique avec entre autres émetteur-récepteur-FM, loch, sondeur et anémomètre	9 203 Euro
Pilote automatique	5 094 Euro
Chargeur	inclus
Branchement d'alimentation à terre avec interrupteur à disjoncteur différentiel	inclus
Prise 230 Volt (une)	inclus
Prise 12 Volt dans l'espace navigation	inclus
Chauffage	4 829 Euro
Système de pression d'eau	inclus
Chauffe-eau	inclus
Salle douche-WC	inclus
Douche de cockpit	inclus

Prix confort² (Pack confort YACHT ci-dessus inclus) **248 642 Euro**

CHANTIER www.wauquiez.com

DISTRIBUTION Diamond Yacht, Yachtzentrum Baltic Bay, Börs 17, 24235 Laboe; Tel. 04343/422 70, www.diamonyachts.de; info@diamond-yachts.de

Plusieurs variantes. Le voilier est disponible en trois versions d'agencement intérieur et quille relevable





ANALOGUE : DUFOUR 40 E

Longueur hors tout (longueur coque)...	11,99 m
Largeur	3,89 m
Déplacement.....	8,0 t
Surface de voile	88,0 m ²
Surface de voile au portant	146,0 m ²
Prix de base	188 615 Euro

Le tout récent 40 E (voir YACHT-Test 2/2010) est un représentant typique des voiliers course croisière, construits selon les mesures ORC ou IRC. Ils sont plus lourds et plus fins, ont de très bonnes propriétés au près et permettent donc de bonnes vitesses à des angles de remontée réduits. L'intérieur et les manœuvres sont totalement axés course. Ils se caractérisent aussi par un safran unique et un gennaker plus petit.



EXTRÊME : CLASS 40

Longueur hors tout (longueur coque)...	12,18 m
Largeur	4,49 m
Déplacement.....	4,65 t
Surface de voile au près	115 m ²
Surface de voile au portant	252 m ²
Prix de base	235 620 Euro

Les voiliers de type Class 40 comme le "Beluga Racer" (photo, voir YACHT 14/09) du chantier germano-tunisien MC-Tec sont des modèles pour l'Opium 39. Les voiliers ne sont que très peu limités en dimensions, par conséquent de catégorie Open. Conçus pour la course au large, ils sont optimisés pour des allures majoritairement sous le vent, ils sont très légers et larges et disposent d'une très grande surface de voilure. Le plan de pont est conçu pour un équipage réduit, l'intérieur est dépouillé.

et du rétrécissement de la partie arrière. L'important maître-bau fort reculé de l'Opium 39 laisse au contraire espérer un volume intérieur des plus généreux.

Mais cet espoir tombe à l'eau. Les couchettes des cabines arrière jumelles font seulement 1,30 mètre de large. Ce chiffre est comparable aux dimensions d'un Dufour 40E par exemple. Car les couchettes sont séparées par deux cloisons longitudinales. L'espace intermédiaire est suffisant pour accueillir plusieurs équipements, tels qu'un dessalinisateur ou des batteries supplémentaires.

Trois variantes d'agencement intérieur sont proposées : deux cabines et une ou deux salles de bains, ainsi que trois cabines et une salle de bains. Dans tous les cas, la cabine du propriétaire est logée dans la pointe avant avec une double couchette bien dimensionnée. Si le client choisit la version à deux cabines, la salle de bains se trouve juste devant la descente pour faciliter l'accès à la soute de tribord. La seconde salle de bains utilisera alors un peu de l'espace de la cabine avant et divise par deux le passavant d'accès à la couchette.

La hauteur sous barrot à l'avant est de 1,71 mètre ce qui est peu pour un voilier de 39 pieds et reste vraiment limite au salon avec un petit 1,88 mètre – le prix à payer pour des œuvres mortes planes et un poids minimal, une des clés du concept Open.

Agencement traditionnel

Excepté la hauteur sous barrot plutôt faible, l'espace intérieur ne rappelle en rien un voilier de course. L'intérieur n'est pas froid, dépouillé ou sobre, comme on pouvait s'y attendre compte tenu de l'apparence extérieure. Au contraire :



Judicieux. Le radeau de sauvetage et la table du cockpit se rangent dans un espace prévu à cet effet en dessous du cockpit

l'Opium 39 jouit d'une construction traditionnelle de bout en bout, son mobilier arrondi et les portes voûtées peuvent même inspirer un sentiment de sérénité.

L'intérieur se montre donc très fonctionnel et adapté à la navigation.

En résine vinylester à couches multiaxiales et infusion, la construction est de haute qualité

La cuisine en forme de U dispose d'une petite entrée suivie d'un espace plus grand; on peut s'y caler en toute sécurité en cas de mer formée. Les éviers sont très proches du centre de la carène pour que l'eau puisse s'écouler quel que soit le sens du gîte. Et la table de navigation est assez grande pour les cartes au format demi-aigle, l'assise du siège est courbée. Avec de telles caractéristiques adaptées aux grandes navigations longues distances, on pourrait espérer de larges banquettes au salon placées au centre de gravité. Avec 51 centimètres de large, ces dernières restent assez étroites mais une rallonge et un coussin supplémentaire permettent de transformer la banquette de bâbord en une confortable couchette de mer.

Les finitions en fibre de verre et les boiseries, deux matériaux parfaitement maîtrisés par Wauquiez, sont particulièrement soignées. La direction a décidé de modérer l'industrialisation et l'automatisation de la production au profit de l'artisanat. Sans toutefois renoncer à une construction progressiste : coque, pont et plancher sont formés par processus d'injection sous vide pour garantir des pièces homogènes et sans bulles tout en contrôlant avec précision la teneur en résine. La résine vinylester est utilisée pour sa résistance à l'osmose, ▷



Nécessaire. Le maître-bau fort reculé requiert un double safran pour une maîtrise en toutes circonstances



Contrasté.
L'agencement intérieur est vraiment classique, le bois est très présent. Les surfaces sont polies et cirées à la main. De nombreuses bonnes idées dans la cuisine et la partie navigation qui sont convaincantes et parées pour la mer. Les cabines arrière sont cependant étroites



les tissus de fibres de verre multiaxiaux pour la rigidité en torsion. Les stratifiés sont conçus comme un sandwich, l'âme de la coque est en bois de balsa et le pont contient de la mousse de PVC.

La finition est bonne. Les boiseries sont particulièrement convaincantes

Une réelle alternative

208 000 euros prêt à naviguer selon les standards de YACHT, voilà le prix de base d'un Opium 39 déjà bien équipé. Cela en fait un voilier légèrement plus cher que ses concurrents directs. Mais l'Opium 39 peut encore se permettre cela grâce à son statut de voilier plutôt axé croisière que course.

Car le client acquiert un voilier de croisière ultra rapide, à faible friction, parfaitement navigable et extrêmement facile à manœuvrer. Le très large maître-bau fort reculé offre une cabine spacieuse et des rangements nombreux, les deux safrans offrent un contrôle total à toutes les allures et même à angle de gîte important. Ajoutez à cela un

intérieur confortable pour la croisière, un équipement généreux et un design haut de gamme. En outre, l'Opium 39 est également disponible avec une quille relevable sous la coque permettant de réduire le tirant d'eau à 1,25 m.

Au final, la nouvelle ligne de Wauquiez lui permet de couvrir les attentes les plus variées du marché. Alors que la concurrence se spécialise soit dans les voiliers de course soit de croisière, le constructeur propose les deux extrêmes avec ses Pilot-House d'un côté et ses Opium de l'autre. Et il compte bien continuer dans ce sens. Suivra bientôt un Opium 47. « Nous tenons aussi à construire un modèle plus petit que le 39 » déclare Hugues Leblond de la direction Wauquiez. « Mais seulement s'il ne revient pas trop cher à la vente. Ce concept demande un déplacement léger et cela implique une construction plus évoluée. »

L'Opium 39 n'est pas loin d'avoir réussi ce pari. Celui qui cherche un 40

pieds sportif, commettrait certainement une erreur s'il ne jetait pas un coup d'œil au Wauquiez. Et s'il ne faisait pas un tour d'essai pour apprendre à connaître les avantages et les particularités du voilier. Pour cela, l'Opium 39 est aussi disponible à la location. Rivage Location (www.rivage.com), une des plus grandes compagnies de location en France propose des voiliers de ce type, même pour un week-end, sur ses bases de la côte Atlantique et de Guadeloupe.

Fridtjof Gunkel

Tests de voiliers comparables disponibles en téléchargement PDF pour plus d'infos sur Internet :

www.yacht.de/test

Traduction : **www.lne-international.com**