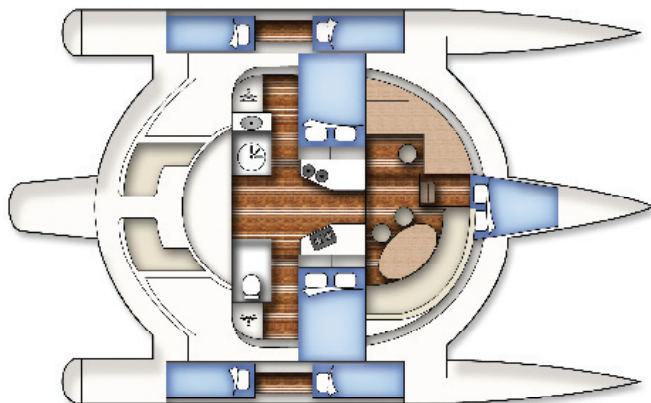


NEEL 45

# Confort et vitesse à la fois

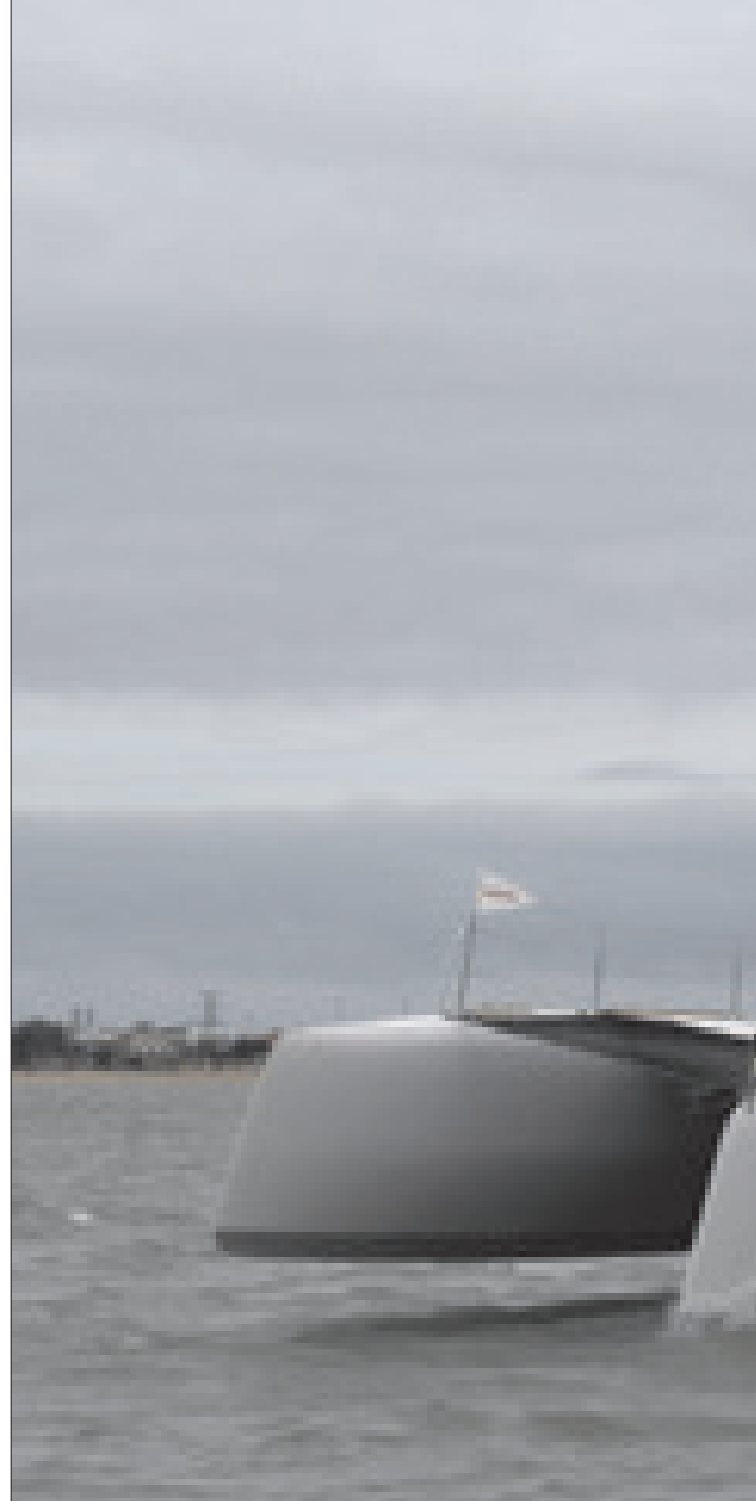


**LE NEEL 45** ne ressemble à rien de connu. On est d'abord frappé par son design. Une nacelle de forme quasi-circulaire posée sur trois flotteurs aux sections en V très marqué dont les étraves inversées – style perce-vagues – n'ont plus rien de commun avec les carènes développées sur le 50, sorti en 2009. La grand-voile à corne est complétée par un triangle avant comprenant un génois monté sur enrouleur et une trinquette, toujours sur enrouleur mais disposant d'un rail autovireur. Avant de larguer les amarres, nous découvrons l'intérieur en empruntant le passavant arrière protégé par des filières avant de franchir le cockpit où le passage se fait au milieu de deux tables.

D'emblée, on est frappé par le style des emménagements et leur organisation, celle de ce numéro 1 étant particulière car le bateau est destiné à la location. On pénètre par une sorte de coursive de 2,90 m long offrant 2,04 m de hauteur sous barrots, qui donne accès de chaque bord à un cabinet de toilette indépendant (ils seront accessibles depuis les deux cabines arrière sur les prochains modèles).

## 9 NŒUDS AU LOUVOYAGE

Les lits doubles, orientés perpendiculairement à la marche, offrent une étonnante vue sur l'extérieur grâce à un panneau fixe de 1 m de long sur 0,50 de hauteur. Ici, comme dans le carré ou dans les autres cabines, le bois est remplacé par un vaigrage en microfibre recouvrant des cloisons constituées de panneaux en nid-d'abeilles également utilisé pour les planchers. Un panneau ouvrant dans celui de la coursive mène à la cale moteur qui reçoit un sail-drive Volvo-Penta de 55 chevaux. C'est lui qui sera sollicité pour gagner le chenal avant d'envoyer les voiles, génois et GV, toutes les manœuvres se faisant depuis l'unique poste de barre décalé sur bâbord, là



où sont regroupés les winches fixés sur le toit de la nacelle. Étonnant par sa silhouette, le Neel 45 l'est tout autant par son comportement. A la barre, on oublie les mauvaises performances des catas de croisière. Avec une douzaine de nœuds de vent réel, 19 d'apparent, le Neel 45 franchit au près le cap des 9 nœuds. 12 dès que l'on abat de quelques degrés. Le regard fixé sur les penons du génois, le barreur retrouve les sensations d'un monocoque. Sensibilité, douceur et un passage dans le clapot qui vous fait oublier le tangage propre aux multis. Certes, il faut s'habituer à barrer sans voir la pointe du flotteur tribord

qu'Éric Bruneel a matérialisée en lui ajoutant un petit mât de pavillon. Et il faut dépenser une bonne dose d'énergie pour border le génois dont le winch est placé bien haut, sa puissance volontairement limitée pour que les futurs utilisateurs n'aient pas tendance à surtoiler le bateau. N'empêche ! Voilà un tri qui a tout pour vous faire aimer le multi habitable et offre en prime la possibilité de se poser partout grâce à l'aileron de sa coque centrale. Évidemment, tout a un prix. Principalement sa construction custom à l'unité. Mais que ne ferait-on pas pour naviguer à la vitesse d'un tri en s'offrant le confort d'un cata ? ■

**Texte et photos : Bernard Rubinstein**

### EN CHIFFRES...

LONG. DE COQUE	13,50 m
LONG. FLOTTAISON	13,50 m
LARGEUR	8,50 m
TIRANT D'EAU	1,10 m
DEPLACEMENT	6 500 kg
SV AU PRES	106 m <sup>2</sup>
GENOIS	46 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	60 m <sup>2</sup>
TRINQUETTE	20 m <sup>2</sup>
MOTORISATION	Volvo Penta SD, 55 ch
MATERIAU	sandwich mousse PVC/verre
ARCHITECTES	Joubert/Nivelt/Mercier
CONSTRUCTEUR	Neel Trimarans, www.neel-trimarans.com
PRIX	526 240 €



Le petit mât de pavillon sur le flotteur tribord permet de visualiser son avant quand on barre.



▲ L'accès au carré se fait par une sorte de coursive bordée sur tribord par la gazinière, sur bâbord par les éviers.

“ C'est le rouf semi-circulaire coiffant les trois coques qui permet de profiter d'un grand volume intérieur. ”



La position trop haute des winches de manœuvre.



On se déplace facilement depuis le flotteur jusqu'à l'intérieur, de plain-pied avec le cockpit.