

Neel 45

Tirant les enseignements de son grand frère de 50 pieds, le Neel 45 rationalise le concept de loft-trimarane et se présente comme une véritable alternative aux catas de grande croisière rapide.

Textes et photos **Pierre-Marie Bourguinat**. Plans et infographie **François Chevalier**.

Une alternative crédible

La fenêtre de tir était mince. Mis à l'eau pendant le Nautic, le premier exemplaire du Neel 45 est parti aux Antilles rejoindre sa base de location le jour de Noël ! La brièveté des essais ne semblait pas chagriner Eric Bruneel, inventeur du concept Neel qui consiste à combiner la raideur des trimarans et le volume des catas. Une grande plate-forme structurelle relie les trois flotteurs au-dessus de laquelle les emménagements sont distribués de plain-pied sur toute la largeur du bateau. Si le Neel 50 (voir *VV n° 465*) était un premier jet, le 45 en est la copie corrigée. Moins radical par ses

dimensions, ses prestations et son prix, il est aussi plus affûté pour attaquer le marché.

Sous voiles. La première différence est de taille, c'est le cas de le dire. L'impressionnante plate-forme du Neel 50 mesure 170 mètres carrés, celle du 45, seulement 115. Avec le propulseur d'étrave, le bateau tourne dans un rayon de deux longueurs environ. Gérable ! Le deuxième changement se mesure au moment de hisser les voiles. Sur le 50, on manœuvrait de l'intérieur. Sur le Neel 45, l'agencement du pont est plus conventionnel,

comparable à celui d'un cata. Les drisses sont stockées au pied de mât, et les écoute reviennent sur deux winches posés sur le rouf, devant la barre. Un balcon de mât serait le bienvenu pour les prises de ris, d'autant que le pourtour du rouf est exempt d'antidérapant.

La troisième différence tient au comportement. Fini les flotteurs cylindriques du 50. Ceux du 45 ont des sections très en «V» : le passage dans le clapot est plus doux mais, surtout, ils s'enfoncent nettement sous la poussée du gréement. Malgré un dièdre très faible pour éviter le dandinement au mouillage, la gîte sous voiles (5 à

8 degrés) permet de bien dégager le flotteur au vent. Et sous le vent, l'enfoncement du «V» procure aussi une belle force antidérive. Traceur à l'appui, le bateau ne marche pas en crabe. C'est d'autant plus remarquable qu'il n'y a aucun autre appendice sous le bateau, juste un aileron «style Dart» pour protéger l'embase Sail-drive. Il faut dire que le Neel atteint vite la vitesse du vent pour se stabiliser à 9 à 10 nœuds dans le médium. Une glisse que l'on retrouve aussi au moteur : à 2 500 tours, le 55 chevaux Volvo vous tracte à 9 nœuds !

La roue aux drosses très directes est précise mais les sensations sont limitées par l'importante hauteur au-dessus de l'eau. Pourtant, la vision sur l'avant n'est pas optimale : on distingue le nez de la coque centrale, mais jamais l'étrave tribord, rehaussée pourtant par un petit drapeau !

Vie à bord. Depuis le cockpit passager, en partie abrité sous la casquette de rouf, on pénètre par une porte vitrée coulissante à l'intérieur. Au milieu, une grande cuisine comme à la maison. De part et d'autre, deux WC et deux cabines avec une vue remarquable sur la mer. Sur l'avant, se trouvent le carré un peu chiche et une im-

peccable table à cartes qui fait face à la marche. Entre les deux, un meuble en saillie marque l'entrée de la cabine avant en contrebas, utilisable au mouillage seulement. La déco reprend les éléments du Neel 50 : Bolon collé au sol, cloisons habillées de suédine, meubles en médium teinté dans la masse. Si l'esthétique ne se discute pas, la finition mériterait mieux et la qualité de certains équipements aussi. Restait aussi à régler sur le proto la question du stockage de l'annexe.

Une fois ces mises au point effectuées, le Neel 45 pourra satisfaire de nombreux programmes : en location, les familles nombreuses apprécieront la possibilité de porter à douze le nombre de couchages en utilisant les quatre bannettes des flotteurs, accessibles par un capot de pont. En grande croisière, on se félicitera de la présence d'une véritable cave sous la plate-forme de la coque centrale. Tous les poids lourds (moteur, réservoirs, batteries, groupe éventuel) y sont concentrés sur une longueur de six mètres et on peut y entasser le matériel sans remonter le centre de gravité. De quoi conserver des performances satisfaisantes, là où beaucoup de catamarans se heurtent à une dure réalité. **P.M.B.**

Les chiffres de Voiles et Voiliers

Prix et options

- > Prix version de base : **512 000 €.** (livraison en France comprise, sans voiles)
- > Prix du bateau essayé : **575 437 €.**
- > Principales options
 - Pack électronique (centrale, GPS traceur, pilote...) : **14 633 €.**
 - Aménagement d'un flotteur : **3 528 €.**
 - Winch électrique poste de barre : **2 511 €.**

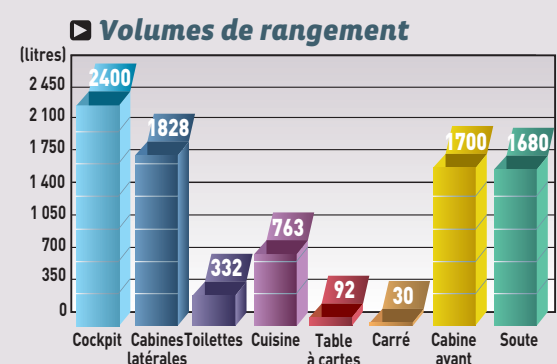
Caractéristiques techniques comparées

	NEEL 45	NAUTITECH 442	FREYDIS 46
Longueur coque	13,50 m	13,47 m	13,99 m
Longueur flottaison	13,50 m	12,20 m	13,99 m
Largeur	8,50 m	6,81 m	7,80 m
Tirant d'eau	1,20 m	1,20 m	1,10 m
Voilure au près	116 m ²	96 m ²	135 m ²
Déplacement léger	7 t	9,2 t	7,5 t
Matériau	sandwich polyester	polyester	sandwich polyester
Lancement	2011	2006	2004
Architecte	Joubert-Nivelt-Mercier	Mortain-Mavrikios	Lerouge
Chantier	Neel-Trimarans	Nautitech	Tournier Marine
Prix ttc	512 000 €	479 360 €	544 159 €

Conditions de l'essai
1 JOURNÉE À LA ROCHELLE.
0 à 15 nœuds. Mer plate.

Nos 3 vitesses cibles
MER PLATE + GV + GÉNOIS PUIS TRINQUETTE
7 nœuds + 60° du vent réel = 6,5 nœuds
15 nœuds + 55° du vent réel = 8,5 nœuds
15 nœuds + 80° du vent réel = 9,5 nœuds

Architectes : Joubert-Nivelt-Mercier.
Constructeur : Neel Trimarans,
tél. 06.13.97.82.77. www.neel-trimarans.com



Volume total de rangement : 8 825 litres.
Valeur moyenne pour ce type de bateau : 14 000 litres.

Le total ne compte que la coque centrale auquel il faudrait rajouter quelque 10 000 litres de flotteurs, qu'il convient de ne pas utiliser, de même qu'il n'est pas recommandé d'utiliser les pointes avant des catas. Comparativement à un cata, il faut noter la capacité à charger le Neel en descendant son centre de gravité alors que le chargement d'un cata conduit presque toujours à l'élever.

- Points forts**
- > Concept radical mais très polyvalent.
 - > Bon compromis performances-confort.
 - > Gréement hauturier.
 - > Capacité de personnalisation.
- Points faibles**
- > Gestion de l'annexe moins simple que sur un cata.
 - > Davier et accès à l'ancre perfectibles.
 - > Finition rapide.



Étraves inversées. Ce qui suppose un très long davier qui sera remplacé par une pièce en composite.