

news



Vandutch se relayent depuis le mercredi pour véhiculer tout ce petit monde. Nous montons avec Louis Sarniac, l'importateur de la marque en France, pour quelques taxis, à droite à gauche. Direction plein ouest vers le port de Fontvieille où un groupe d'invités nous attend. Au passage, nous admirons "Iceman", le bateau de Kimi Raikonen, un Sunseeker 108 Predator rutilant. Le trafic est intense et la mer formée, reliquat du mauvais temps des derniers jours. Le Vandutch 40 passe sans encombre et quelques minutes plus tard, nous réceptionnons les heureux participants.

Les invités installés confortablement à bord, nous repartons aussitôt pour le port Hercule où le trafic s'est démultiplié. Les annexes s'entremêlent afin de desservir les différents points d'accueil du Grand Prix et notamment les yachts. Cette année, ce sont quelques 145 bateaux qui sont amarrés dans le port pour le Grand Prix, sans compter les plus petites unités, présentes à l'année. Traditionnellement, une rangée de bateaux supplémentaires est installée devant la jetée centrale, afin de faire face aux demandes. Dominant le port de ses 95 m de long, trône l'Indian Empress. Propriété de Vijay Mallya, à qui appartient également le team Force India, il accueille chaque année une des fêtes les plus courues du Grand Prix et cette année fut encore un grand cru avec près de 600 invités sur le thème des splendeurs passées du Rajasthan.

Retour sur la plate-forme Red Bull pour une conférence de presse de Carlos Ghosn qui confirme la présence de Renault en Formule 1 pour de nombreuses années - pas vraiment une surprise. Dans cette agitation médiatique, arrive discrètement par le ponton d'accès le triple champion du monde en titre, Sebastian Vettel, déposé par un Vandutch, qui lui était évidemment réservé. Après quelques sourires et dédicaces, le pilote allemand part se préparer. Le départ de la course approche et la tension monte, même si rien ne semble perturber le tumulte organisé de l'Energy Station. Les Red Bull sont bien placés, à l'affût, en deuxième ligne. L'équipe Vandutch profite de ces quelques instants de répit et Louis Sarniac de nous détailler les modèles de la marque, leurs caractéristiques et les qualités que nous avons pu apprécier. C'est la quatrième année qu'il est partenaire de Red Bull et l'opération est un succès à chaque fois, même si le rythme est intense. Logiquement Vandutch se remettra en selle en 2014 pour offrir des prestations nautiques très appréciées.



LES COULISSES DU GRAND PRIX DE MONACO

À bord d'un Vandutch

Le Grand Prix de F1 de Monaco reste l'un des principaux événements de l'année. On peut le découvrir depuis les gradins ou en tant que privilégié depuis une terrasse surplombant le circuit ou depuis le flybridge d'un yacht. Notre journaliste a choisi de vivre les coulisses de cette course depuis ces bateaux-taxis pour VIP et pas n'importe lesquels : les Vandutch attachés à l'écurie numéro Un, Red Bull Racing. Texte et Photos **Hector Lerault**



À Monaco, plus qu'ailleurs, il faut surtout être présent à l'occasion du Grand Prix de Formule 1 automobile. Les plus fortunés y assisteront à bord d'un yacht comme le Dema, 85 mètres, loué par TAG Heuer au tarif journalier de 90 000 euros. Chiffre auquel il faut rajouter les dépenses à bord, et la place au port si difficile à obtenir. Il faut en effet déposer un dossier plus de 6 mois à l'avance, sachant que la priorité est donnée aux demandes en relations avec la Formule 1, les écuries et les sponsors. Cette année, nombres de personnalités étaient présentes à la soirée Tag Heuer. Leonardo DiCaprio et Cameron Diaz affichaient une complicité qui n'est pas passée inaperçue. Pour les plus modestes mais souvent les plus férus de sport automobile, ce sera la pelouse du flanc Est du rocher, abrupte et glissante, qui leur coûtera tout de même 89 euros. Une place dans les gradins peut atteindre 550 euros. Et on ne parle même pas des terrasses qui offrent une vue souvent imprenable sur le circuit, pour y être comptez au moins 1 800 euros par personne.

Ce sens de la démesure et de l'extravagance, on le retrouve de manière originale et décalée sur la plate-forme d'accueil de Red Bull, propriétaire de deux teams de Formule 1, l'Infinity Red Bull Racing (Sebastian Vettel champion du monde en 2010, 2011 et 2012 et Mark Webber) et la Scuderia Toro Rosso (Daniel Ricciardo et Jean-Eric Vergne). La Red Bull Energy Station est une structure de réception qui officie dans tous les Grands Prix. À Monaco, elle est placée sur une barge, acheminée par la mer depuis l'Italie. Une fois montée - un travail de près de 3 jours pour 40 personnes - cette construction unique en son genre accueille sur plus de 600 m², invités, VIP, médias, et sponsors. C'est bien sûr au sein de l'Energy Station qu'il fallait être cette année. Côté organisation, Red Bull fait preuve d'audace et d'efficacité. En effet, nombreux sont ceux qui, pour éviter la foule et les embouteillages, arrivent par voie maritime et accostent sur un ponton. Il y a même une petite porte dérobée qui permet de faire entrer les ultra VIP à l'abri des regards. Sur le ponton, pas moins de 6 bateaux du constructeur hollandais

l'Essai



VAN DUTCH

DE LA RACE DES PURS OPEN VANDUTCH 55'

Nul besoin de "zoomer" très longtemps sur ce 55' pour se rendre compte qu'il appartient à cette famille d'open sportifs tout juste prêts à faire des concessions. Sa carène est un bonheur à piloter. Il fera sensation dans les plus beaux mouillages. Né en Hollande, fabriqué aux États-Unis, signé du talentueux Frank Mulder, il a tout à fait sa place en Méditerranée.

Texte **Alain Brousse** Photos **Jérôme Kélagopian**



Un peu à l'étroit dans son unité de fabrication hollandaise,

le chantier Vandutch a négocié un partenariat avec le constructeur américain Tiara, installé dans le Michigan, à... Holland, pure coïncidence certes... Cela pour la fabrication du 55' qui vient enrichir la gamme comprenant déjà un 30' et un 40'. Vandutch prévoit d'ailleurs un 75', toujours un pur open qui devrait voir le jour en 2014. Après avoir été présenté en avant-première mondiale au Dubai Boat Show, le 55' est arrivé à son port d'attache temporaire à Golfe-Juan. Amarré face à ses petits frères, il en impose. Haut sur l'eau, dans sa "robe" gris anthracite, on ne voit que lui et difficile pour lui de cacher ses origines tant son ADN est flagrant. Nous voici rassurés, si toutefois cela était nécessaire car depuis la naissance de cette marque, son bureau d'études a conservé la voie tracée dès le premier modèle : des lignes épurées, puissantes, tout à fait tendance. Les esthètes toutefois formulent quelques réserves sur le bimini qui, bien que très utile, n'est pas un plus en matière de design. En tous les cas, il est simple à mettre en place : rangé dans un coffre sous le plancher du cockpit, derrière la table centrale,

En 7 secondes, sous la poussée des deux 900 ch Yanmar, il file déjà à 20 nœuds une allure de croisière très confortable. Sa vitesse maxi : 36 nœuds ou 40 nœuds dans la version 2 x 1 200 ch MAN.



Le bimini en toile se range électriquement dans un logement du plancher en moins d'une minute. La table glisse d'un côté ou de l'autre pour faciliter le passage central.

Il nécessite l'intervention d'une seule personne car il se déploie électriquement. C'est également avec un des boutons du tableau encastré dans la paroi intérieure au niveau du poste de pilotage que l'on commande l'ouverture de la cale moteur qui recèle deux Yanmar de 900 chevaux, la version standard. Rien à redire sur le montage mécanique des engins et des organes périphériques, on reconnaît immédiatement une certaine maîtrise côté Vandutch. Nous constaterons lors de l'essai que l'insonorisation des Yanmar montés avec des transmissions V-drive n'a pas été vaine. Chez Vandutch, le minimalisme est une sorte de religion, pour preuve le poste de pilotage et particulièrement la console, une grande plaque de polycarbonate noire où se trouve le strict nécessaire, à savoir : deux écrans, l'un pour les informations moteur (on les retrouve aussi dans la paroi) et l'autre qui est une centrale de navigation. Ajoutons à cela un boîtier accélérateur et inverseur discret et le bouton commande des propulseurs (avant et arrière) que l'on aurait souhaité plus design. Il nous sera toutefois d'une grande utilité pour s'extirper de la place de port, au bout de la panne contre le quai, la pire. Le Vandutch, grâce à ses "thrusters" va s'en sortir avec plus que les honneurs, prouvant sa manœuvrabilité, ce qui n'était pas gagné d'avance. Passé le

phare de Golfe-Juan, nous allons aussitôt tester la vitalité de l'ensemble Vandutch 55 et Yanmar 2 x 900 ch : 7 secondes départ arrêté pour atteindre 20 nœuds, là encore, force est de constater qu'il n'usurpe pas son qualificatif de sportif, qu'il confirme une nouvelle fois avec une performance de 36 nœuds, de quoi satisfaire les plaisanciers amateurs de sensations de vitesse. Et pour ceux que la barre

des 40 nœuds obsède,

Vandutch a prévu une version 2 x 1200 ch MAN avec un supplément de 150 000 euros. Preuve que le dessin de carène est réussi, son

Cet open s'adonne aussi à la croisière

assiette de planning est à 1 250 tr/mn pour une vitesse de 15,5 nœuds et il obtient son meilleur rendement à 1 750 tr/mn, soit 26 nœuds pour une autonomie de 350 milles. Dès que l'on amorce une courbe, on ressent une réaction immédiate de la carène qui vire comme sur des rails tel un dinghy. L'effet est assez "bluffant" avec ce 55 pieds, qui en conséquence se révèle très maniable. Seule ombre au tableau, la visibilité sur l'avant, quand bien même le pilote aurait pris soin de baisser le nez au maximum avec les flaps. En fait, le constructeur nous a promis de rehausser le plan-

En option, une cloison ferme la cabine principale à l'avant. Sous le plancher du cockpit, nous trouvons une petite cabine avec deux couchettes et un coin douche.

cher au niveau du poste de commande d'au moins 40 cm. D'autant qu'il n'y a rien de plus simple. Le très haut pare-brise protège très efficacement une grande partie du cockpit. Contre les rayons du soleil, le grand bimini de couleur noire apportera l'ombre souhaitée sur la majeure partie du salon extérieur comportant une banquette de chaque bord avec au centre une table pour les collations. Une dizaine de personnes peuvent s'installer dans cet espace agréable. La configuration des coussins va être reconsidérée pour accéder plus facilement aux rangements aménagés dans le support des assises. Au chapitre des bonnes idées, nous retenons les râteliers à défenses (2 x 6) dans les parois intérieures du cockpit. Le solarium arrière se soulève électriquement pour découvrir un rangement où éventuellement on placera une très petite annexe dégonflée. Pour des raisons compréhensibles d'esthétique, le Vandutch se passe du traditionnel balcon, aussi les déplacements vers le pont avant s'opéreront à faible allure ou mieux, à l'arrêt. Cockpit, passavants et pont avant sont garnis du matériau synthétique Esthec qui imite le teck et ne nécessite aucun entretien hormis le lavage. Le designer intérieur du Vandutch a tiré profit de la volumineuse partie avant. En descendant quelques marches on se retrouve dans un salon face à un meuble cuisine (plaque vitrocéramique 2 feux, réfrigérateur, micro-ondes et rangements) surmonté d'une TV miroir, ce que l'on trouve de plus en plus fréquemment. La table, qui ne fait pas partie de la liste standard, est indispensable ne serait-ce qu'en version basse. Le prolongement du salon constitue la cabine propriétaire avec un lit double, aménagée dans l'étrave et bénéficiant de la lumière zénithale fournie par deux panneaux ouvrants. En option il existe une cloison avec trois ventaux, qui garantit ainsi l'intimité. Toujours dans la coque mais au niveau de l'entrée, une porte à tribord donne sur un coin toilette et douche dont la décoration reste sommaire. L'autre porte à bâbord s'ouvre sur la deuxième cabine et ses deux couchettes "cercueil". Elle offre cependant un espace déshabillage.

À l'instar de la plupart des bateaux purs open, et malgré son volume intérieur qui autorise un salon-cuisine et deux cabines, le Vandutch n'a pas la prétention de rivaliser avec les authentiques unités de croisières. C'est avant tout un sportif au look imposant et très design qui présente des qualités marines incontestables. Nul doute qu'à bord de ce 55' à l'étrave droite, on ne passera jamais inaperçu, car cet open en jette ! Dernière précision, les couleurs de coque sont au nombre de cinq : anthracite, bleu clair, bleu foncé, blanc et gris métallisé.

VANDUTCH 55



l'essai

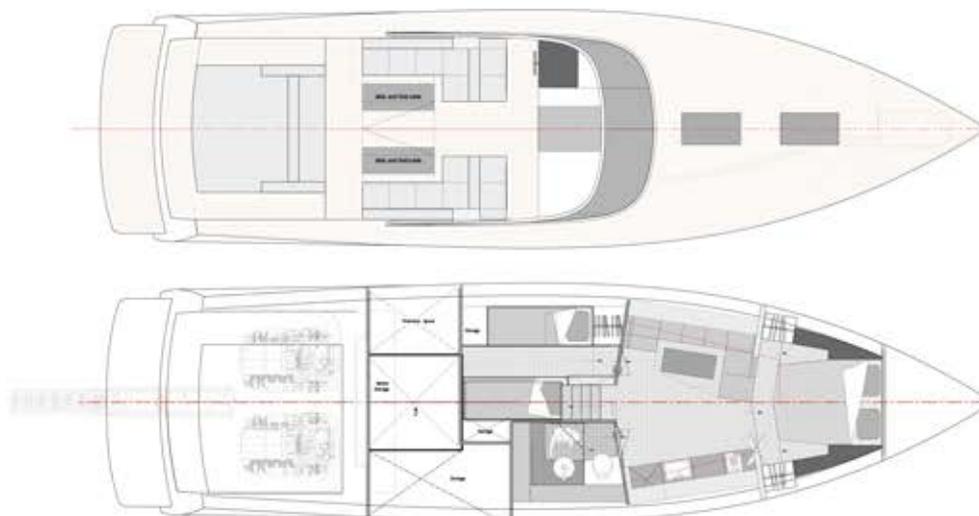


Le constructeur prévoit dès ce modèle de rehausser le plancher au niveau du poste de pilotage, c'est indispensable à moins de s'appeler Michael Jordan.



Longueur hors-tout : 16,49 m
Largeur : 4,50 m
Tirant d'eau : 1,10 m
Capacité carburant : 2 500 l
Eau : 600 l
Déplacement : 17 t
Matériau : polyester
Motorisation : 2 x BSY Yanmar
Puissance nominale : 900 ch (662 kW)
Cylindrée : 15,6 l
Nbre de cylindres : 8 en V à 90°
Poids : 2,1 t
Régime maxi : 2 300 tr/mn
Vitesse maxi : 36 nds
Vitesse de croisière : 26 nds
Autonomie : 350 milles
Prix : 1 250 000 € HT
Architecte naval, design extérieur et intérieur : Mulder Design
Constructeur : Vandutch Marine (Hollande)
Importateur : Vandutch France (Golfe-Juan)

VANDUTCH 55



YACHTS

156 | 157