

 Vidéo de l'essai sur voilesetvoiliers.ouest-france.fr


Double cockpit. A l'avant, une zone dévolue aux passagers. Sur l'arrière, le cockpit de manœuvre et les postes de barre sont de plain-pied avec le pont.



Grand luxe. Ce vaste garage à annexe doit être bien pratique ! Le tableau arrière bascule électriquement, cela va de soi.

CONTEST 55CS

Luxe, calme et volupté

Construit en Hollande par un chantier dont la réputation de sérieux n'est plus à faire, ce croiseur de luxe est amusant sous voiles même par petit temps, ce qui ne l'empêche pas d'offrir un confort très raffiné.

CONDITIONS DE L'ESSAI : Kiel, mer plate, vent de Sud-Ouest, 4 à 8 nœuds.

Ah, cette plage avant complètement dégagée, habillée de superbes lattes de teck et de panneaux de pont flush... quel bonheur d'y circuler ! C'est la première chose qu'on a envie de faire quand on monte à bord de ce croiseur rapide et luxueux, long de 17 mètres. Une fois sorti du port, évidemment, on a surtout envie de prendre la barre. Et c'est une très bonne surprise :

sous code zéro, dans une petite brise instable soufflant à 5 ou 6 nœuds, on prend un malin plaisir à placer l'étrave de ce grand bateau juste où il faut dans la risée. Et dans ces conditions, au bon plein, le speedo s'aligne plus ou moins sur la vitesse du vent réel. Pas mal ! La barre est douce et sensible, et on est bien assis dans les drôles de sièges moulés. Toutefois si le vent montait, sans doute le siège n'est-il plus aussi pratique une fois

que le bateau gîte, mais on doit pouvoir s'asseoir assez confortablement sur le côté, sur le petit plat-bord. Il y a de quoi caler les pieds, ce qui est déjà bien.

UN COCKPIT DIVISÉ EN DEUX

Le cockpit a la particularité d'être divisé en deux zones, sur deux niveaux distincts : à l'avant, deux grandes banquettes et une belle table, avec un plancher plus bas que le pont – c'est sécurisant pour les simples «passagers», et cela permet aussi d'avoir une descente moins raide pour aller à l'intérieur. Plus en arrière, ce sont les postes de barre, mais pour

accéder à cette zone de manœuvre, il faut monter deux marches. Car c'est une vraie originalité de ce Contest : la partie arrière du cockpit se trouve de plain-pied avec le pont.

Les avantages sont nombreux : la cabine arrière profite d'une hauteur maximale, le barreur a une vue plus dégagée, et la circulation est très facile quand on veut aller sur les passavants ou vers la fameuse plage avant. Si celle-ci est si vaste, c'est parce que le rouf panoramique est très court – et discret, ce qui n'est pas pour rien dans l'esthétique flatteuse de ce plan Judel-Vrolijk. Du côté de l'accastillage, pas grand-chose à redire mais on ne s'explique pas pourquoi,

sur un bateau à près de deux millions d'euros, le chantier n'a pas jugé utile de prévoir des palans de réglage pour les chariots de génois...

En revanche, un très bon point pour l'écoute de grand-voile. Arjen Conijn, le patron du chantier et petit-fils du fondateur, a choisi une solution d'une simplicité biblique, et c'est génial : un palan deux brins au bout de la bôme, frappé sur une petite console entre les deux postes de barre, un winch sur ladite console, et c'est tout. Même pas de bloqueur entre la poulie et le winch. «On est censé laisser toujours la manœuvre au winch», note Arjen. Il a bien raison ! Pour contrôler le vrillage de la voile, on dispose d'un hale-bas hydraulique très puissant, que le barreur a sous la main (il peut contrôler le pataras de la même façon). Cela fonctionne très bien. Ici, sur le Contest 55CS, on limite le nombre de poulies, la longueur de

bout, et donc les frottements, au strict minimum. On ne se demandera pas non plus où et comment ranger l'annexe : elle a son garage accessible à travers un tableau arrière basculant, électrique bien sûr. En jetant un œil, on aperçoit dans le fond du garage des hublots qui donnent sur la cabine arrière. On imagine que celle-ci est grande...

CUISINE EN COURSIVE, ADAPTÉE À LA MER

Comme on pouvait s'y attendre, on arrive sur une sorte de suite comprenant une immense salle d'eau privative, avec douche séparée. La deuxième salle d'eau, dans la coursive avant, est un peu plus petite et elle est commune aux occupants des deux cabines voisines (une dans la pointe avant et une autre en coursive). Mais elle aussi

offre une douche séparée. La cuisine en coursive permet de se caler parfaitement à la gîte, et on y dispose d'un immense plan de travail ! Dommage que le réfrigérateur soit installé dans le mauvais sens – sur une des deux amures, tout le contenu va tomber. Le carré est un peu surélevé par rapport au reste des emménagements – il faut descendre deux marches pour aller dans les coursives. La qualité des finitions est remarquable, avec des ajustements impeccables et de très belles boiseries claires, dont la teinte subtile est soulignée par le plancher gris clair, et par les très nombreux éclairages indirects. Dans le carré, les grands hublots du rouf et des bordés apportent de la lumière à foison. C'est très chic, et de bon goût. Et puis partout, le chantier a pris soin d'éliminer tout angle vif. A noter enfin que ces emménagements sont personnalisables

à l'envi, pourvu que l'on ne touche pas aux cloisons structurelles. Plus généralement, que ce soit sur le pont ou à l'intérieur, le souci du détail a été poussé très loin : le moindre coffre est ainsi monté sur un petit vérin, qu'il s'agisse de la baille à mouillage (même si en l'occurrence la fixation du vérin nous a semblé un peu légère) ou des rangements sous les couchettes du carré. Les marches de la descente sont incurvées, garnies de bandes antidérapantes, et encadrées par deux longues mains courantes. Un mot enfin de la construction, puisque là encore, on est dans le très haut de gamme. La coque en sandwich et sa structure sont infusées sous vide, ensemble, afin de garantir une raideur optimale, et le carbone est utilisé ici et là pour des renforts. En bref, ce Contest 55CS est un véritable petit yacht de poche, capable de naviguer vite et loin. ■



1



1



2



3



2



3

CE QUI NOUS A SÉDUITS

Un bateau de rêve, parfaitement conçu, très bien construit et plaisant sous voiles.

- ▶ Superbe construction en infusion, avec un peu de carbone...
- ▶ Performances sous voiles très flatteuses.
- ▶ Agrément de barre.
- ▶ Accastillage très bien pensé.
- ▶ Grand confort sur le pont et à l'intérieur.
- ▶ Le chantier est une entreprise familiale dirigée par un vrai passionné.

CE QUI NOUS A DÉPLU

On ne peut trouver aucun gros défaut à cette magnifique unité.

- ▶ Le prix, évidemment !
- ▶ L'absence de palans pour le réglage des chariots de génois.



4

1 - Lumineux. Un très grand carré, dans lequel les hublots du rouf panoramique apportent beaucoup de lumière. Les boiseries aux teintes claires sont très agréables.

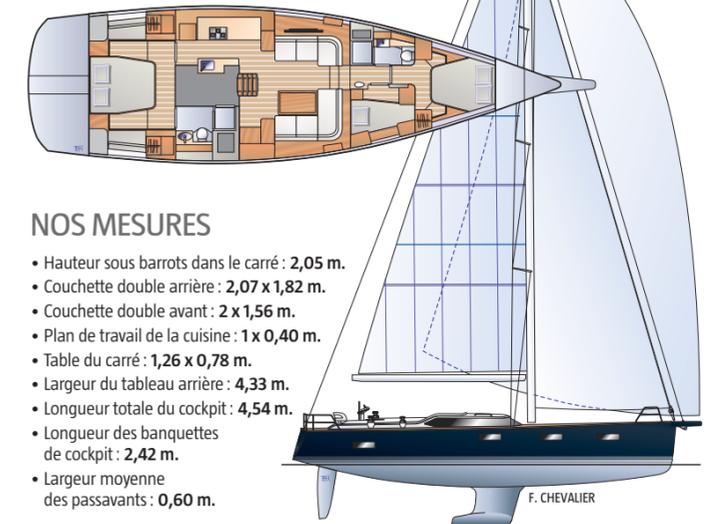
2 - Vue sur mer. Dans la grande cabine arrière, on a une bonne vision sur l'extérieur à travers les deux grands hublots de bordé, et un troisième hublot, côté tableau arrière, qui donne en fait sur le garage à annexe.

3 - Raffinement. La cabine arrière dispose d'une salle d'eau privative avec douche séparée. Le sol est couvert de caillebotis afin que l'eau ne puisse pas stagner. Une délicate attention !

4 - Gastronomie au programme. Dans cette vaste cuisine en coursive, un plan de travail gigantesque ! On sera toujours bien calé à la gîte. Le hublot de bordé permet en outre de garder un contact avec l'extérieur.

CONTEST 55CS

Luxe, calme et volupté



NOS MESURES

- Hauteur sous barrots dans le carré : 2,05 m.
- Couchette double arrière : 2,07 x 1,82 m.
- Couchette double avant : 2 x 1,56 m.
- Plan de travail de la cuisine : 1 x 0,40 m.
- Table du carré : 1,26 x 0,78 m.
- Largeur du tableau arrière : 4,33 m.
- Longueur totale du cockpit : 4,54 m.
- Longueur des banquettes de cockpit : 2,42 m.
- Largeur moyenne des passavants : 0,60 m.

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	CONTEST 55CS	OYSTER 565	HALLBERG-RASSY 57
Longueur	17 m	17,22 m	17,44 m
Longueur flottaison	15,83 m	15,93 m	16,77 m
Largeur	5,02 m	5,13 m	5,11 m
Tirant d'eau	2,55 m	2,50 m	2,43 m
Déplacement	24 960 kg	25 570 kg	28 000 kg
Lest	7 900 kg	7 750 kg	9 900 kg
Surface de voile au près	163,75 m ²	162,70 m ²	179 m ²
Grand-voile	92,75 m ²	88,60 m ²	97 m ²
Génois	71 m ²	74,10 m ²	82 m ²
Matériau	sand. verre-carbone-mousse PVC	sand. verre-PVC vinylester	sand. verre-polyester mousse PVC
Architecte	Judel-Vrolijk	Humphreys YD	Germán Frers
Chantier	Contest Yachts	Oyster Yachts	Hallberg-Rassy
Prix de base TTC	1 737 600 €	1 996 876 €	1 945 000 €

Constructeur : Contest Yachts, www.contestyachts.com

PRIX DE BASE TTC 1 737 600 €
PRIX DU BATEAU ESSAYÉ environ 1 900 000 €

PRINCIPALES OPTIONS

Electronique Raymarine 47 300 €
Jeu de voiles North Sails 68 030 €
Sièges de barre 7 056 €
Climatisation 35 731 €
Télévision 3 898 €

CONCLUSION

Sur ce très grand croiseur, on peut naviguer à la voile par petit temps, en marchant aussi vite qu'au moteur, et en s'amusant beaucoup. Il ne s'agit pas de se faire remarquer dans les ports : ce Contest est avant tout un fin voilier. Que ce soit sur le pont ou dans les emménagements, on sera toujours à l'aise, en mer comme au mouillage. Comme quoi le luxe n'exclut pas l'ergonomie.