



## CONTEST 63CS

# Le luxe à la sauce hollandaise

**Ce modèle élu Voilier européen de l'année 2025 (catégorie «croiseurs de luxe») témoigne du savoir-faire du chantier néerlandais. Il s'avère plaisant sous voiles, superbement fini et doté d'emménagements très cossus.**

.....  
**CONDITIONS DE L'ESSAI :** baie de Palma de Majorque (Baléares), vent de secteur Sud-Ouest 5 à 12 nœuds.  
.....

Il existe une règle au sein du jury du Voilier européen de l'année (*lire p. 104 notre article consacré à l'édition 2025 de ce concours*): on ne prend pas de bateaux dépassant exagérément les 60 pieds. L'an passé, le magnifique Hallberg-Rassy 69 (21 mètres !) avait ainsi été écarté d'emblée alors que c'était l'une des nouveautés

marquantes de 2023. Avec ses 19 mètres de longueur de coque (et ses 29 mètres de tirant d'air, comme un IMOCA !), notre Contest 63CS était à la limite... On est vite impressionné en montant à bord d'un tel bateau. Les dimensions sont inhabituelles, bien sûr, mais c'est aussi vrai de la qualité des finitions, du luxe des équipements – ah, ces deux roues en carbone, rutilantes, ces panneaux flush-deck de toute part...

La ligne est élégante avec ce petit rouf panoramique assez court et discret. Seuls les deux hublots de bordé superposés, à l'arrière, et le franc-

bord imposant nuisent légèrement à l'esthétique générale. Mais la peinture de coque bleu (très) foncé est absolument magnifique. Les Contest cultivent aussi – avec bonheur – un certain classicisme, ne cherchez donc pas de bouchain progressif sur ce modèle signé Judel-Vrolijk.

Ce croiseur de luxe de plus de 30 tonnes (!) fait preuve d'un caractère enjoué sous voiles, même dans les conditions légères que nous avons rencontrées en baie de Palma. On est d'autant plus heureux à bord que l'ergonomie du plan de pont est idéale à tout point de vue. Il y a cette immense plage avant sur laquelle on peut se promener à sa guise, et qui facilitera bien les manœuvres de spi ou de mouillage. Ensuite, le cockpit se divise en trois zones bien identifiées, avec, juste

 Vidéo sur [voilesetvoiliers.ouest-france.fr](http://voilesetvoiliers.ouest-france.fr)



ANDREAS LINDLAHR/EUROPEAN YACHT OF THE YEAR

**Raffinement.** Le tableau arrière peut s'ouvrir pour constituer une plate-forme de bain et donner accès à un grand garage à annexe.



ANDREAS LINDLAHR/EUROPEAN YACHT OF THE YEAR

**Massif.** Le franc-bord est impressionnant. Le dessin reste classique, avec des entrées d'eau fines et une coque sans bouchain vif ou progressif.

en arrière du rouf, deux larges banquettes en «L» entourant deux tables, puis la zone de manœuvre incluant les deux postes de barre avec les deux consoles sur lesquelles on trouve les boutons permettant de tout gérer via la centrale hydraulique (enrouleurs, écoutes, hale-bas de grand-voile, pataras...), et enfin une très vaste plage arrière. La précision de la barre est remarquable, et on s'amuse beaucoup à positionner finement l'étrave de ce très grand croiseur qui glisse à la vitesse du vent dès qu'une petite brise est de la partie. Autrement dit, nous avons vite atteint les 10 nœuds sous code 0 comme sous spi asymétrique !

Les manœuvres sont très simples et on peut compter sur l'hydraulique pour ne pas avoir à faire trop d'efforts... Pas de barre d'écoute de grand-voile, juste un palan deux brins frappé sur une sorte de tourelle centrale en composite (entre les deux consoles de barre) sur laquelle est aussi

fixé le winch dédié – impossible décidément de faire plus simple ! Un bon point pour la descente, qui n'est pas trop raide. Elle mène dans un carré aux dimensions stupéfiantes, et baigné de lumière grâce aux larges hublots qui ceignent le rouf panoramique. Pas de salon de pont ici, mais on a d'autant moins l'impression d'être enfermé que les grands hublots de bordé offrent une bonne vision sur l'extérieur quand on est assis.

### LE CLOU : UNE MAGNIFIQUE CABINE ARRIÈRE

Au pied de la descente sur bâbord, on descend deux marches pour aller dans la superbe cuisine en coursive – le plancher du carré étant logiquement surélevé (il faut également descendre pour aller vers les cabines avant), ce qui permet de caser divers équipements techniques en dessous. Et aucun problème pour se caler à la gîte

dans la cuisine. On apprécie encore la vraie table à cartes, sur tribord au pied de la descente. Mais le clou, c'est bien sûr la magnifique cabine arrière, dotée d'un grand lit central de 180 centimètres de large, d'une très grande salle d'eau attenante et privative (sur tribord), et de nombreux rangements. Pas de bureau dans cette cabine, du moins sur l'exemplaire que nous avons essayé (et non plus que sur le plan d'aménagement standard), mais sur un tel bateau il sera toujours possible de demander des petites modifications. À noter qu'il faut grimper une petite marche pour aller dans la partie arrière de la cabine, où se trouve le lit. En avant du carré, on trouve tout simplement deux cabines doubles identiques, une contre chaque bordé, chacune étant dotée, sur l'avant, de sa salle d'eau attenante et privative. Ceci va sans dire et mieux en le disant : les trois salles d'eau du bord ont leur compartiment douche bien séparé... ■



1



2



3



**Conception cohérente et qualité exceptionnelle. Voilà une vision du luxe très aboutie.**

- Bonnes performances sous voiles.
- Sensations à la barre.
- Qualité des menuiseries.



**Le plan d'aménagement intérieur n'est pas encore idéal...**

- Cabine skipper à l'avant bien trop exigüe.
- Pas de bureau dans la cabine arrière.
- Difficile de se caler à la table à cartes quand on est tribord amures.



4

**1 Classique et luxueux.** Baigné de lumière grâce aux grands hublots ceinturant le rouf panoramique, le vaste carré témoigne du grand savoir-faire du chantier en matière d'ébénisterie.

**2 Gastronomie.** Parfaitement utilisable en mer puisqu'installée dans la coursive (à bâbord) menant vers la cabine arrière, l'immense cuisine offre pas moins de trois grands plans de travail!

**3 Du sérieux.** Installée au pied de la descente contre le bordé tribord, la table à cartes offre pas mal d'espace, et deux grands panneaux à instruments pour les écrans.

**4 Immense.** La cabine arrière offre un grand lit central (205 x 180 centimètres!), de nombreux rangements, une grande salle d'eau attenante et privative à laquelle on accède sur tribord.



ANDREAS LINDLAHR/EUROPEAN YACHT OF THE YEAR



ANDREAS LINDLAHR/EUROPEAN YACHT OF THE YEAR



SÉBASTIEN MAINCQUET



SÉBASTIEN MAINCQUET

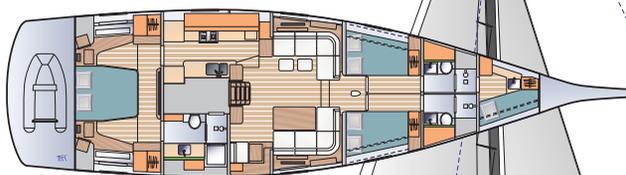
**1 Bien organisé.** L'immense cockpit se divise en trois zones distinctes : les simples passagers peuvent se mettre à l'avant, sur les banquettes autour des deux tables, sans crainte d'être dérangés par les manœuvres.

**2 Comme une mobylette.** Enfin presque ! C'est en tout cas ce qu'on appelle de la «voile presse-bouton» : tout peut se manœuvrer avec l'hydraulique, depuis ce panneau que l'on trouve sur chacune des deux consoles de barre.

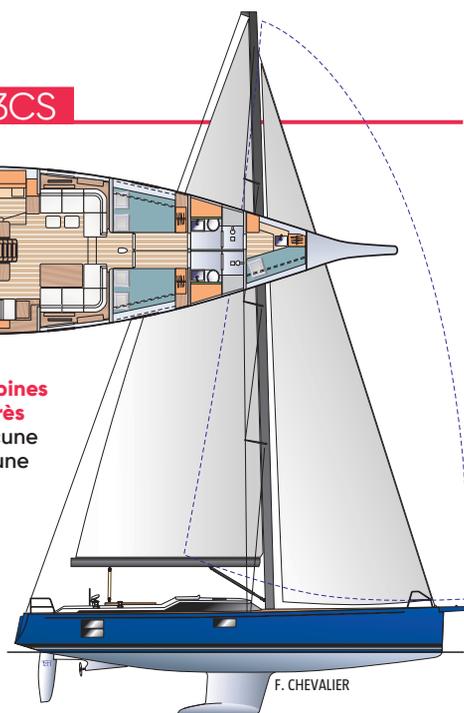
**3 Ergonomie.** Avec ses marches incurvées sur les bords et ses belles mains courantes, la descente est facilement praticable. Et elle n'est pas trop profonde, le plancher du carré étant surélevé par rapport à celui des zones arrière (cuisine et cabine) et avant.

**4 Éprouvé.** Signe distinctif des Contest, le rouf panoramique est à la fois élégant, très fonctionnel et permet d'avoir une immense plage avant. Notez les panneaux de pont flush-deck, si élégants.

## CONTEST 63CS



**Seulement trois cabines sur ce bateau de près de 20 mètres.** Chacune dispose bien sûr d'une superbe salle d'eau privative. À noter aussi la cuisine en coursive, idéale pour s'installer aux fourneaux en mer.



	CONTEST 63CS	CNB 62	GRAND SOLEIL 65 LC
Longueur coque	19,29 m	18,47 m	20,10 m
Longueur flottaison	17,85 m	17,50 m	18,20 m
Largeur	5,50 m	5,30 m	5,95 m
Tirant d'eau (standard)	2,90 m	2,95 m	3,50 m
Déplacement	31900 kg	31000 kg	27500 kg
Lest	12500 kg	nc	7200 kg
Surface de voile au près	212 m <sup>2</sup>	196 m <sup>2</sup>	278 m <sup>2</sup>
Grand-voile	113 m <sup>2</sup>	102 m <sup>2</sup>	156 m <sup>2</sup>
Génois/foc	99 m <sup>2</sup>	94 m <sup>2</sup>	122 m <sup>2</sup>
Matériau	sandwich verre-polyester-mousse PVC, infusé sous vide	sandwich verre-polyester-mousse PVC	sandwich verre-vinyleste-mousse PVC
Motorisation standard	thermique diesel in-bord Yanmar 170 ch	thermique diesel in-bord Nanni 80 ch	thermique diesel in-bord 150 ch, ligne d'arbre
Architecte	Judel-Vrolijk & Co	Philippe Briand	Matteo Polli
Année	2024	2025	2024
Chantier	Contest Yachts	CNB	Cantiere del Pardo
Essai mag VV	n° 649	-	n° 643
Prix de base TTC	3 597 600 €	nc	nc

**PRIX DE BASE TTC** ..... 3 597 600 €

**PRIX D'UN BATEAU BIEN ÉQUIPÉ** ..... environ 4 500 000 €

## CONCLUSION

Le prix commence à être prohibitif. Cependant la qualité est au rendez-vous, pour la construction bien sûr, réalisée en sandwich infusé sous vide (avec des renforts carbone ici ou là, ou encore une quille à bulbe en plomb), mais aussi pour les équipements, puisqu'on ne se refuse vraiment rien, avec par exemple un mât et une bôme (enrouleur) en carbone signés Hall Spars...