



# DUTCHCAT 12

## Le catamaran à la carte

Le Dutchcat 12 est un nouveau venu qui fait de l'œil à tous les amateurs de catamarans de plaisance à moteur. Son concepteur Jan van Eck a imaginé une unité originale à propulsion électrique ou thermique, entièrement customisable par le client. Embarquement immédiat !

Texte Sandy Prenois - Photos l'auteur et DR



### CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	12,55 m
Largeur	4,90 m
Tirant d'eau	0,85 m
Poids	11/12 t
Transmission	Ligne d'arbre
Motorisation	2 x 10 kW / 2 x 280 ch maxi
Carburant	2 x 137 l
Eau	150 l
Cabines	2
Couchettes	4
Prix	467 533 € HT
Contact	<a href="http://www.dutchcat.nl">www.dutchcat.nl</a>



Autre touche d'originalité, la banquette de poue permet de se tenir confortablement à quatre pour profiter de la balade.



Cette large banquette est accessible depuis un panneau vitré basculable, situé à l'avant du poste de pilotage.

**B**ienvenue à bord du Dutchcat 12 ! La première chose notable, c'est la couleur ! «*En Hollande, l'orange est une couleur importante. Elle symbolise la royauté, mais c'est aussi celle de notre équipe de football, et j'adore ce sport*», tient à préciser Jan van Eck, le sympathique directeur général et fondateur du chantier Dutchcat qui n'est pas peu fier de présenter son premier modèle.

### Espaces fluides et modulables

Et il y a de quoi ! L'ingénieur planche sur son projet depuis plus de deux ans. Nous l'avions déjà rencontré au salon de Düsseldorf en janvier 2015, présentant sur un stand les dessins et les maquettes du futur Dutchcat 12. Les architectes du cabinet hollandais Vripack ont été commissionnés par lui pour mettre en musique toutes

La console de pilotage, bien agencée, est située au centre de la timonerie. Tout reste entièrement modulable en fonction des souhaits des clients.

Jan van Eck, le directeur général qui a conçu cette unité, réalise son rêve en présentant le premier modèle du Dutchcat 12.



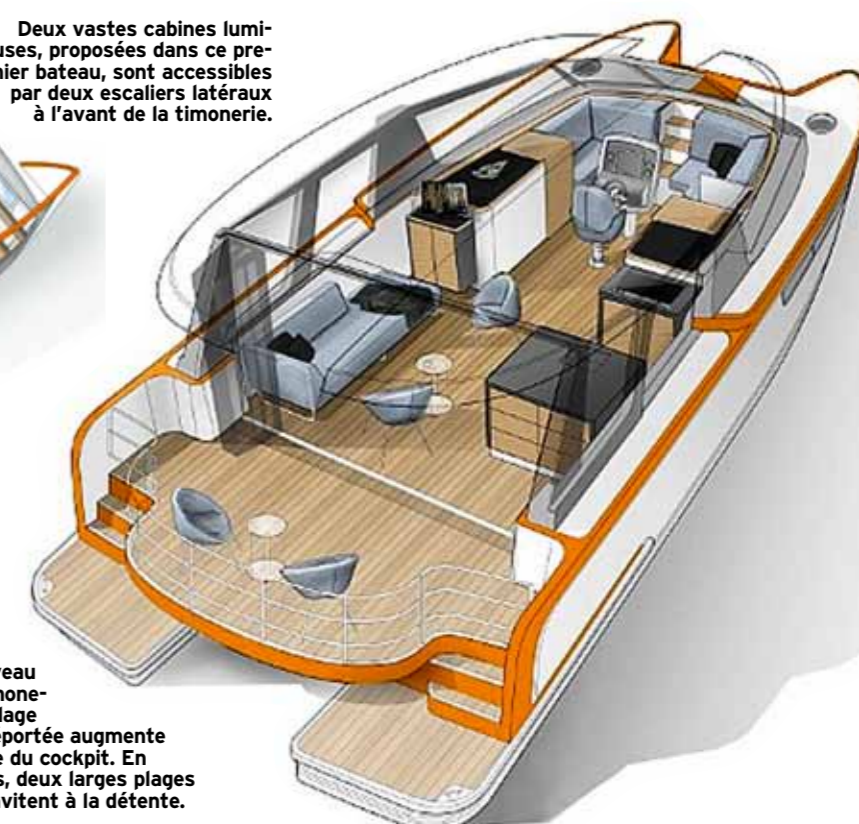
les idées novatrices que Jan avait en tête. Un investissement important car Vripack, qui livre cotes et plan détaillé, facture ce travail au prix fort. Cela n'a toutefois pas arrêté le père du Dutchcat qui croit dur comme fer à son concept. Le salon d'Amsterdam était la première apparition publique de ce modèle qui devrait être décliné, si

le succès est au rendez-vous, en plusieurs dimensions. On monte à bord du Dutchcat par la plage arrière pour grimper sur un cockpit en forme de balcon qui débord largement sur la plate-forme en contrebas. Voilà un astucieux procédé pour augmenter la surface d'autant que le plain-pied intégral est assuré d'un bout à l'autre



Deux vastes cabines lumineuses, proposées dans ce premier bateau, sont accessibles par deux escaliers latéraux à l'avant de la timonerie.

du pont principal. C'est ce que voulait Jan van Eck : de la fluidité dans les espaces qu'il accentue en installant une grande baie vitrée de 3,80 m de large, dont les quatre vantaux se plient pour une liaison cockpit/timonerie sans entrave. À l'intérieur, le concepteur a tenu à ce que tous les aménagements soient modulables. La timonerie ▶



Sur le même niveau que la timonerie, une plage arrière déportée augmente la surface du cockpit. En contrebas, deux larges plages de bain invitent à la détente.



Tous les éléments du spacieux cockpit sont modulables. Celui-ci gagne en profondeur grâce à la baie vitrée pliante arrière de 3,80 mètres.



Le pupitre de pilotage central offre une vision panoramique à 360°. Le capitaine peut facilement communiquer avec les passagers.

► n'est qu'une grande plate-forme sur laquelle on fixe le mobilier de son choix, à la place souhaitée. L'agencement présenté sur ce Dutchcat numéro un, et imaginé par Jan van Eck, joue la carte de l'ambiance design et lumineuse. Le salon est baigné d'une lumière zénithale provenant de deux toits ouvrants vitrés. Au milieu, trône un pupitre de pilotage qui repose sur un unique pied cylindrique en inox. Voilà qui est original ! Est-ce fonctionnel ? C'est à démontrer. Tout dépend pourrait-on dire du nombre de passagers à l'intérieur car, malgré sa taille de guêpe, le poste de barre est bel et bien au milieu du passage. Il permet néanmoins d'aménager un salon avant inédit avec accès central à la plage avant grâce une porte vitrée qui est partie prenante du pare-brise. Sur les côtés, deux discrètes ouvertures coulissantes donnent accès aux

coques qui renferment chacune un lit double et une salle de bains. La hauteur sous barrots est partout supérieure à 2,10 mètres. N'oublions que les Néerlandais ont une taille moyenne la plus élevée d'Europe !

### En mode thermique ou électrique

À la barre, les sensations sont bonnes. Le bateau se pilote comme un kart. Il réagit vite et se montre particulièrement maniable. Les manœuvres sont aisées. La version essayée avait la particularité de fonctionner à la fois en thermique ou en électrique. Dutchcat s'inscrit en effet dans l'air du temps en proposant plusieurs motorisations classiques ou respectueuses de l'environnement. L'offre se fait entre quatre solutions moteur pour la version dite



Doté d'une silhouette originale, le Dutchcat 12 peut naviguer aussi bien en mer qu'en rivière.



Les moteurs diesel côtoient les électriques dans la version hybride. La vitesse croisière est comprise entre 6 et 8 nœuds selon le modèle.



À bâbord, la cabine comporte deux lits simples, des rangements multiples et un lavabo.

À tribord, la chambre propriétaires avec salle de bains est aussi lumineuse et spacieuse que sa voisine.

«confort», plus fluviale que maritime avec une vitesse de pointe qui flirte avec les 11 nœuds. Le client choisit entre une paire de moteurs 100 % électriques de 10 kW chacun ou une propulsion diesel-électrique de 2 x 10 kW, également composée d'un générateur unique de 6 kW. Enfin, Dutchcat propose aussi une véritable version hybride équipée de deux diesel trois-cylindres de 2 x 29 ch couplés à deux électriques de 10 kW. C'est cette dernière option hybride qui équipait le modèle testé. En tout électrique, le silence règne en maître. Pour passer en thermique, il suffit de démarrer les diesel, mettre les gaz au neutre, et



switcher un bouton pour embrayer les moteurs. La propulsion électrique n'a ici rien d'un gadget notamment dans un cadre fluvial. Elle autorise une autonomie de quelques heures à une vitesse de croisière de 6 nœuds. Le temps de charge du parc de batteries de 48 kW (d'une durée de vie de dix ans selon le constructeur) est compris entre huit et dix heures. Pas de panneaux solaires car ils coûtent encore trop cher et ne fournissent pas assez d'énergie d'après le concepteur. Toujours sur un plan technique, un modèle «sport» sera proposé à compter de 2017. Il sera équipé de moteurs diesel de 2 x 280 ch ou d'un diesel hybride

de même puissance avec deux électriques de 2 x 10 kW. «Les propriétaires peuvent choisir entre deux types de chaussures, plaisante Jan van Eck. Des running d'entraînement et des running pour la compétition.» La vitesse maxi de la version «sport» devrait atteindre 22 nœuds.

### Des perspectives à l'international

Ce choix correspond bien à la philosophie modulable du bateau. «Tout est possible à bord, même une troisième cabine», insiste le papa du Dutchcat qui mise sur un développement de son produit à l'international. ■