LEOPARD 43 PC
Moderne et confortable

Le Leopard 43 PC de Robertson & Caine , rebaptisé 433 PC chez le loueur Moorings, fait ses premières armes en Europe. Ce catamaran de quatrième génération a été étudié dans les moindres détails pour le confort des passagers, en navigation comme au mouillage.

Texte Antoine Berteloot- Photos Virginie Pelagalli et DR

Le Leopard 43 PC navigue bien dans ses lignes. On remarque l'importance du fly, de la plage avant et du cockpit.

379 000 €
Prix HT avec 2 x 220 ch Yanmar

Vitesse maxi (en nœuds)	20
Conso. à 16 nœuds (en l/h)	62
Longueur (en mètres)	13
Couchettes	8 + 2

Le Leopard 43 PC est l'héritier de plusieurs générations de catamarans à moteur dont la saga a débuté en 2002 avec le Nautic Blue 46 PC, suivi en 2006 par le Leopard 47 PC, et par le 39 PC en 2011. La dernière et quatrième génération est portée par le Leopard 51 PC *(Neptune* n°233) lancé en 2014, et par le 43 PC de cet essai. L'évolution entre le premier Nautic Blue et le 43 PC est radicale. Les coques étroites (5,33 m) et hautes sur l'eau ont fait place à un catamaran beaucoup mieux proportionné, large (6,72 m), offrant un volume habitable et une surface de pont qui a quasiment doublé. Comme pour la très grande majorité des catamarans à moteur du marché, toutes marques confondues, le 43 PC est une extrapolation d'un modèle à voile, en l'occurrence, le Leopard 40. Mais si les deux bateaux partagent une partie des aménagements, le 43 PC dispose de ses propres moules de coque et de pont, que les architectes ont dessinés pour le moteur, et il est produit sur une ligne de montage dédiée.

Disparition des fausses quilles

La première des évolutions se passe sous la flottaison, où les fausses quilles ont disparu (plus besoin de plan anti-dérive comme à la voile) ce qui diminue la surface mouillée et le tirant d'eau. Les jupes évoluent également, gagnant un mètre en longueur et des formes plus plates, adaptées à la poussée des hélices et au poids des moteurs. La capacité de carburant a logiquement augmenté, mais les réservoirs sont désormais intégrés dans les fonds de coque (2 x 500 l) alors qu'ils étaient situés à l'arrière dans les générations précédentes. Sur le pont, le traditionnel trampoline en filet est remplacé par une surface rigide moulée qui va jusqu'aux étraves, un montage classique sur les catamarans à moteur et qui évite les projections d'embruns. L'aménagement majeur du Leopard 43 PC est le fly, accessible depuis le cockpit par un escalier rapporté (et non moulé). L'espace imaginé par les architectes est gigantesque, avec l'unique poste de pilotage sur l'avant bâbord qui procure une vue d'ensemble de l'avant à l'arrière. En vis-à-vis sur tribord, un grand salon en U autour d'une table peut accueillir six convives avec, en arrière, un meuble de cuisine équipé d'un évier, d'un frigo, de rangements et d'un grill électrique. Pour protéger l'équipage des ardeurs du soleil (et de la pluie) un hard-top rigide coiffe l'essentiel des aménagements.

Le fly est une vraie réussit, qui offre beaucoup de surface. Sous le hard-top dont les montants principaux sont moulés, on retrouve un vrai carré, le poste de pilotage et le meuble de cuisine avec un grill et un évier.

À l'abri de la casquette du fly, le cockpit propose un confortable carré. On remarque les fenêtres coulissantes de la cloison.

Un bain de soleil en avant du fly

Si la casquette du fly recouvre et protège le cockpit, une autre casquette se prolonge au-dessus du petit cockpit de la plage avant. Celui-ci reçoit un bain de soleil très ▶

L'unique poste de pilotage, placé sur l'avant tribord, permet une bonne vision générale sur tout le bateau.

+

Comportement marin, performances.

Volumes intérieurs, agencement, finitions.

Surface et organisation du fly.

−

La simple filière de protection des jupes pas assez sécurisante.

L'aspect «tout polyester blanc» extérieur manque de chaleur pour certains.

Design ★★★★
Plan de pont ★★★★★
Performances ★★★★
Finition ★★★★
Aménagements ★★★★

★ à revoir ★★ moyen ★★★ bien ★★★★ très bien ★★★★★ exceptionnel

L'agencement du carré est sobre et agréable. Les vitres coulissantes apportent lumière, espace et aération.

La cuisine en L est située à l'avant du carré et bénéficie d'une vue mer incomparable. La porte permet d'accéder à l'avant depuis l'intérieur.

Les cabines arrière bénéficient de trois ouvertures. La largeur des coques a permis d'agrandir les couchettes.

▶ bien exposé. La disposition du fly s'inspire de celle du 51 PC, pour offrir un niveau de confort élevé tout en laissant une grande liberté de circulation. Cette terrasse sur la mer, ouverte sur tout l'horizon, sera indéniablement le lieu de vie privilégié du bord. Sur le pont principal, l'organisation reste dans l'esprit des précédents modèles avec un immense carré en U dans le cockpit autour d'une grande table à l'abri des intempéries, et de généreux espaces de circulation vers l'avant, le cockpit et vers l'intérieur.

Une porte d'accès à la plage avant

Le pare-brise vertical, qui était apparu sur le 39 PC, est toujours d'actualité avec, comme sur le 51, une porte d'accès depuis le carré vers l'avant, via le petit cockpit. La grande plage avant est ludique autant que technique, puisqu'on y retrouve deux vastes soutes de rangements où sont placés les réservoirs d'eau, séparés par le système de mouillage et le guindeau électrique, mais elle sera aussi parfaite pour le farniente. La disposition intérieure d'un catamaran s'organise toujours de la même façon, avec la nacelle centrale comme zone de vie commune où l'on ▶

Au fait...

Robertson & Caine et Moorings

Le chantier Robertson & Caine, situé à Capetown en Afrique du Sud, a été créé en 1991 par John Robertson et Jerry Caine, décédé d'un accident de moto en 2001. Les premières années, le chantier se consacre à la construction de voiliers à l'unité en composite de 11 m à 21 m destinés à la croisière et à la compétition. Mais en 1995, Lex Raas, un ami de toujours de John Robertson et responsable des nouveaux modèles chez Moorings, passe un accord avec le chantier pour une série de catamarans d'abord à voile puis à moteur à partir de 2002. Depuis cette date, Robertson & Caine ne construit que des catamarans, (entre 180 et 200 bateaux voile et moteur par an), une production qui le place au second rang mondial derrière Lagoon, et premier constructeur de catamarans à moteur. Cette position enviée est due au partenariat avec Moorings qui a l'exclusivité sur la totalité de la production du chantier pour les deux marques, Moorings et Leopard. Soit 2/3 achetés par Moorings, vendus et exploités en location gestion sur ses bases à travers le monde et 1/3 vendus à des propriétaires privés sous la marque Leopard. Moorings, qui appartient au groupe de tourisme Tui, a l'exclusivité de la distribution de la marque Leopard. Les deux gammes du chantier comptent quatre catamarans à voile de 40' à 58' et deux catamarans à moteur de 43' et 51'. La production des catas à moteurs se situe entre 50 et 60 unités par an.

Perché sur le fly, le pilote a une position privilégiée qui facilite les entrées et sorties de port. On note également le redan qui élargit les coques au-dessus de la flottaison.

À LA LOUPE

Tous les détails qui font la différence

Le Leopard 43 PC bénéficie de l'expérience du chantier et des architectes, mais aussi du retour de tous les plaisanciers clients de Moorings. Une somme d'informations appliquée à bord.

La plage avant accueille deux grandes soutes qui reçoivent les réservoirs d'eau (2 x 390 l) et tout le matériel encombrant tels les pare-battages.

L'accès au fly emprunte une disposition inhabituelle avec trois marches moulées et une échelle face à l'arrière.

L'emplacement du tableau électrique gère le 12 V et le 220 V, le générateur, la domotique, la radio et la VHF.

Les moteurs sont installés sous les couchettes arrière. L'insonoristaion est très bien réalisée.

Le système de mouillage composé du guindeau électrique, du bloqueur de chaîne du davier et de la patte d'oie est dissimulé dans une gouttière.

Comme sur le 51 PC, le Leopard 43, présente un pare-brise vertical, une porte d'accès, un petit cockpit et un solarium sur l'avant du fly.

Le vaste coffre arrière de bâbord accueille le groupe électrogène.

Le Léopard 43 PC enregistre une vitesse maxi de 20 nœuds mais la vitesse idéale en croisière se situe entre 11 et 15 nœuds.

retrouve le carré et la cuisine, et les coques qui accueillent les cabines et les salles de bains. La nacelle propose un mobilier et une décoration moderne, sobre et élégante avec un plancher et des menuiseries teintées en gris cérusé ; elle est naturellement éclairée par les surfaces vitrées sur les quatre côtés.

Un agencement contemporain

Sur le 43 PC, l'agencement s'est inversé par rapport au 51 PC. La cuisine est désormais contre la cloison avant. Sa disposition en L offre deux grands plans de travail, sous lesquels se trouvent des rangements et placards. L'équipement est de qualité avec une gazinière trois feux et un four, un évier, un frigo et un congélateur tiroirs. Le salon est proche du cockpit, et les vitres coulissantes de la cloison les mettent directement en contact. Toujours dans la nacelle, on retrouve un petit bureau, héritier des tables à cartes et, près de l'entrée, un beau tableau électrique qui commande tous les systèmes du bord. Dans les coques, le 43 PC a gagné près de 30% de volume supplémentaire par rapport au 39 PC grâce aux redans qui s'élargissent au-dessus de la flottaison. Le bateau est proposé en trois ou quatre cabines doubles. Dans la première version, l'une des coques offre un grand lit double, un bureau et une salle de bains avec douche et WC électriques à l'avant, alors que l'autre coque accueille deux cabines séparées par une seule salle de bains. Dans la seconde version, chaque coque compte deux cabines et une salle de bains. À noter que les cabines avant reçoivent une couchette simple d'appoint pour un enfant dans les pointes. Côté mécanique, Robertson & Caine reste fidèle à Yanmar, avec deux blocs de 260 ch installés sous les lits de chaque cabine arrière, dont l'ouverture est pilotée par un vérin électrique. Cette puissance est parfaitement adaptée au bateau avec une vitesse maxi de 22 nœuds, un régime de croisière de 15 nœuds et une vitesse économique de 10 nœuds. Par rapport aux autres généra-

Par rapport au voilier, les jupes se sont allongées et aplaties sous la flottaison. Les fausses quilles ont disparu et l'étrave a pris du volume.

Avec l'écartement des moteurs et les manettes électriques, les manœuvres de port sont un jeu d'enfant.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	13,00 m
Largeur	6,72 m
Tirant d'eau	0,94 m
Poids	11,7 t
Transmission	Lignes d'arbres
Puissance maximale	2 x 260 ch
Carburant	2 x 500 l
Eau	780 l
Cabines/Couchettes	3/4 et 6/8 + 2
Catégorie CE	A
Constructeur	Robertson & Caine (Af. du Sud)
Architectes	Simoni et Voogd

LE TEST NEPTUNE

Moteur Yanmar 6 BY3-260 - 6 cylindres. Cylindrée 3 l. 260 ch à 4 000 tr/mn. Poids 358 kg.

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
650	2,2	2	0,9	888
1 000	4,9	4	0,8	1000
1 500	7,3	9	1,2	666
2 000	8,7	20	2,2	363
2 500	11,5	34	2,9	275
2 800	14,2	46	3,2	250
3 000	15,5	57	3,6	222
3 200	17	66	3,8	210
3 500	19	80	4,2	190
3 620	20	94	4,7	170

* Avec 20% de réserve
Conditions de l'essai : 6 personnes à bord, mer belle, vent force 2. Carburant 50 %.

PRIX

379 000 € HT avec 2 x 220 ch
563 333 € HT avec 2 x 260 ch toutes options
Principales options (HT) Moteurs 2 x 260 ch 9 091 €, système audio Fusion 597 €, pack électronique Raymarine (VHF, pilote, traceur) 6 494 €, générateur 6 kW 25 818 €, câblage et équipement 220 V 5 195 €, chargeur convertisseur 4 156 €, climat. 20 kg + 100 m chaîne 13 457 €, WC électriques (x 2) 1 574 €, bossoirs électriques 3 896 €, ancre 20 kg + 100 m chaîne 2 531 €.

CONTACT

Chantier	Robertson & Caine (Afrique du Sud)
Distributeur	Leopard Catamarans (Nice, 06)

Le poste de pilotage regroupe l'essentiel pour naviguer : un traceur, le pilote, un sondeur et la VHF. Le petit écran à gauche permet de contrôler l'ensemble des fonctions du bord.

Les salles de bains comptent un lavabo, une douche et des WC électriques.

▶ tions, les architectes ont travaillé sur le centrage des poids. Les réservoirs d'eau à l'avant sont reculés au maximum et ceux de carburant sont centrés dans les fonds de coque. Dans le même esprit, le groupe électrogène, précédemment situé dans les coffres avant, a trouvé une nouvelle place dans un coffre à l'arrière du moteur bâbord. Ce nouvel équilibre a profité au comportement général du bateau, qui reste horizontal, dans ses lignes, même à pleine vitesse.

La domotique gère le bord

Le tangage est amorti par l'accroissement du volume des étraves, et les accélérations sont franches. Quant aux manœuvres, les moteurs déportés les transforment en une simple formalité. Ce catamaran multiplie les détails d'aménagements et de confort comme les nombreux coffres de rangements du cockpit et de la nacelle, les montants moulés du hard-top, mais le plus intéressant est l'écran de contrôle tactile Raymarine. Celui-ci vient en supplément du traceur et permet de commander la presque totalité des fonctions du bateau depuis le fly ou depuis le carré. On peut ainsi visualiser le niveau des batteries et des réservoirs, allumer ou éteindre les lampes et feux de navigation, agir sur le pilote ou encore démarrer le générateur. Elégance, performance, volume, autonomie, ce catamaran a tous les atouts pour faire une longue carrière. ■