

LA CROISIÈRE FACILE SUR DEUX

MAXUS 24

SAMBA 235

Avantage majeur du biquille : associer facilité d'échouage, tirant d'eau réduit et qualités marines. Surtout avec la nouvelle génération qui dispose d'appendices de plus en plus efficaces ! Tour d'horizon de la formule avec un comparatif de petits croiseurs, puis l'essai d'un rapide biquille de haute mer, et enfin le rappel des modèles incontournables.

TEXTES EMMANUEL VAN DETH,
DAMIEN BIDAINE ET OLIVIA MAINCENT;
ILLUSTRATIONS THIERRY FLORENTIN

QUILLES

COMPARATIF

Trois biquilles de 7 m à 7,50 m

Page 73

ESSAI NOUVEAUTÉ:

Le RM 10,60

Page 79

LES VALEURS SÛRES DU MARCHÉ

Page 82

BI-LOUP 26

Trois petits biquilles pour trois programmes. Le **Bi-loup 26** fait figure de référence: le chantier de Béthune construit des biquilles depuis 1976 et ce plus petit modèle est en fait une lointaine évolution du 7,65, dont il conserve l'essentiel du cahier des charges – échouage, confort et vue panoramique. Le **Maxus 24 biquille** est directement issu du dériveur lesté. Il a été étudié avant tout pour le marché français. Présentation flatteuse et prix serré, le croiseur polonais affiche de solides arguments pour ceux qui souhaitent s'offrir un premier voilier de croisière. Le **Samba 235** est, quant à lui, étroitement dérivé du voilier personnel de l'architecte Pierre Delion, le Samba 24. En plus des deux quilles, il gagne en largeur en s'affranchissant du gabarit routier. Cette unité a été conçue pour la construction en petite série ou en amateur.

• **Carènes.** Avec ses 100 kg de lest en plus comparé à la version dériveur, le **Maxus 24 biquille** gagne de manière significative en raideur à la toile. On le sent dès qu'on pose un pied sur le passavant ! Les formes sont plutôt classiques, avec une longue flottaison et une surface mouillée relativement réduite grâce à des sections en U. Les quilles présentent des voiles étroites et des bulbes assez courts. Le **Bi-loup** est signé par le bureau d'études de chantier. Fini, le frégatage des premiers modèles, place à un dessin plus contemporain – étrave plus droite, formes arrière porteuses. Mais les quilles restent de grande surface. Quant au **Samba 235**, il profite de ses quelques centimètres de plus au pont pour plus de puissance encore. Les bouchains vifs s'accommodent d'un panneau tout plat dans les fonds: la surface mouillée est plus importante mais le bateau ne demande qu'à planer

•••

EMMANUEL VAN DETH

SAMBA 235

Longueur : 7 m
Prix : 50 000 €

MAXUS 24

Longueur : 7,18 m
Prix : 34 500 €

BI-LOUP 26

Longueur : 7,50 m
Prix : 58 950 €

••• dans la brise. Les longues torpilles sont fixées sur des voiles de quille très fins.

• **Gréements.** Aucun n'est capelé en tête, tous ont un étage de barres de flèche poussante. Le propriétaire du **Samba** a opté pour un profil Seliden équipé de deux drisses de spi. Le **Maxus** est équipé d'un pied de mât pivotant. En option, le chantier propose une chèvre et un support à l'arrière pour le mât. Le **Bi-loup** arbore un profil qui fait confiance – le bateau est homologué en B, comme le **Samba**, il doit être capable d'affronter des vents de 40 nœuds.

PERFORMANCES.

• **Au près.** Premiers essais dans le tout petit temps. A bord du **Bi-loup** le cap relevé est environ à 50° du vent réel. Le bateau peine à démarrer. 4 nœuds de vent, c'est 2 nœuds au speedo, pas mieux. A noter, le foc n'est qu'à 110 % – contre 130 % au maximum – et l'hélice tripale freine considérablement le bateau. Le **Maxus**, malgré son déplacement relativement élevé et son foc riquiqui, parvient à grimper à près de 3 nœuds avec un cap un peu plus pointu. Le **Samba** se situe entre les deux mais s'avère plus à l'aise dans le clapot du lendemain. Dans le médium, le cap et la vitesse des trois voiliers sont très proches, les 5 nœuds sont vite atteints. Dans la brise, c'est le **Samba**, plus long à la flottaison et plus lesté qui s'impose facilement.

LEUR PLACE DANS LE PAYSAGE NAUTIQUE

Les croiseurs de 22 à 26 pieds biquille ne sont pas si nombreux en dépit d'un certain engouement pour la formule – grâce entre autres au succès des RM de Fora Marine. Dans la catégorie des croiseurs rapides, on se souvient du **Surprise**, décliné en biquille depuis 1999. En 2006, c'est un ancien Mini qui s'est retrouvé avec deux quilles: le Yaka 6,50 sera remplacé dès cette année par le Django 670, petit frère du très réussi 770. Tous deux sont disponibles en biquille. Du côté de la croisière tranquille, citons l'étonnant **Tilapia** avec son gréement catboat – il nous rappelle le Baladin d'Archambault, c'était en 1981 – et le **Triaskell**, une unité iconoclaste et sympathique du chantier Plasmor.

• **Au débridé.** Le **Bi-loup** préfère décidément le médium, conditions où sa vitesse grimpe rapidement à 6 nœuds. Grâce à son gennaker, le **Maxus** fait son show et se révèle très performant dans le petit temps: la vitesse est celle du vent. Le **Samba** tire son épingle du jeu avec Code 0: moins rapide que le **Maxus** dans la pénole, il met le turbo dans la brise.

• **Au portant.** Le spi asymétrique tire le **Bi-loup** à un peu moins de 3 nœuds, toujours par 4 nœuds de vent. Comptez 1 nœud de plus pour le **Maxus**, 0,5 nœud pour le **Samba**. Dès 3 à 4 Beaufort, les trois voiliers filent à 7 nœuds. Dans

la forte brise, seul le **Samba** est vraiment taillé pour surfer les vagues.

• **Passage dans la mer.** Le **Maxus** gagne un peu plus d'inertie que le dériveur avec les 100 kg de plus, mais le centrage des poids n'est pas la priorité du constructeur, plus familier des lac. On peut craindre des mouvements de tangage parasites dans la mer formée. Les mouvements du **Bi-loup** sont relativement doux grâce au fort déplacement du bateau. On pourrait bien sûr mieux faire encore en centrant le mouillage – à faire dans le cas d'une traversée semi-hauturière. **Samba**: le bateau passe dans la mer en souplesse malgré le long plat de sa carène. Juste quelques « plats » dans les vagues, rien de plus... C'est certainement le plus marin de nos trois biquilles.

• **Motorisation.** Le **Bi-loup 26** est le seul voilier de notre comparatif équipé d'un moteur diesel, un 14 ch Nanni. Le in-board est parfait pour les longues traites au moteur – calme ou vent de face – et recharger les deux batteries de 70 A. En revanche, c'est un surcoût de près de 15 000 euros... et 150 kg de plus à bord. Le **Maxus 24** est proposé avec un moteur hors-bord (possibilité d'installer un diesel au détriment de la couchette double). Le moteur est bien placé au centre du tableau arrière. Idem à bord du **Samba**, équipé de commandes à distance et d'un alternateur.

LES CARÈNES



Bi-loup 26

Les quilles du Bi-loup sont en polyester, moulées avec la coque, et donc plus courtes et plus épaisses.



Maxus 24

Les bulbes du Maxus mériteraient d'être plus allongés pour améliorer encore la portance à l'échouage.



Samba 235

Le Samba cale 1,25 m mais se révèle particulièrement stable à l'échouage.

PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

AGRÈMENT DE NAVIGATION

- **A la barre.** Soyons francs : difficile de sentir une différence avec un quillard classique. On relève juste le rayon de braquage plus important lors des manœuvres de port. Il est alors nécessaire d'opérer un créneau là où un quillard aurait pu effectuer un simple demi-tour. A bord du **Samba**, la barre en lamellé-collé n'est pas très parlante jusqu'à force 2, bien plus ensuite. Le bateau marche sur des rails, on peut lâcher le manche le temps de reprendre une manœuvre. La barre franche du **Bi-loup**, également en lamellé-collé, est légèrement ardente. Bonne vue vers l'étrave et sur les voiles, en tout cas sans la capote proposée en option. A bord du **Maxus**, le safran relevable du dériveur est désormais suspendu. L'ensemble, plus lourd, rend la barre un peu moins agréable. Mais la pelle décroche très tard à la gîte.

- **Ergonomie du cockpit.** Il y a le clan des classiques avec leurs deux étages de banquettes – **Bi-loup** et **Maxus** –, et le moderne avec un cockpit en T sur un seul étage, complètement ouvert à l'arrière – le **Samba**. A bord du Maxus, les hiloires très inclinées sont confortables, d'autant que les doubles sangles sont très confortables pour le dos. On note les bancs intégrés aux balcons.

- **Manœuvres.** Le **Maxus** joue la carte de l'économie et de la simplicité : toutes les manœuvres reviennent au cockpit. A bord du **Bi-loup**, le chantier reste fidèle au double palan pour la grand-voile.

“UNE PLAGE ABRITÉE? C'EST PARTI POUR UN ÉCHOUAGE SANS SOUCIS AVEC NOS DEUX QUILLES”

Pour le reste, quatre winches et six bloqueurs, une disposition très classique. Toutes les manœuvres du **Samba** reviennent au cockpit, mais sur quatre winches. Ce qui facilite le contrôle des voiles de portant et multiplie les possibilités de réglage.

- **Circulation.** Les passavants du **Bi-loup** sont un peu étroits, mais la plage avant bien dégagée. Les mains-courantes inox sur le rouf assurent une bonne prise quand le bateau gîte. Sur le **Maxus**, le passage est franchement étroit et gêné par les cadènes adaptées au démontage. La circulation est en revanche très dégagée sur le **Samba**. Un sans-faute après avoir monté des mains-courantes sur le rouf.

- **Accès à l'intérieur.** Cockpits hauts perchés et grande hauteur sous barrots égalent... descentes raides! C'est particulièrement vrai à bord du **Bi-loup**, qui doit de surcroît caser une partie de son diesel sous les marches. On apprécie les deux mains-courantes. Les trois marches de l'échelle du **Maxus** sont étroites et peu adaptées à la gîte. Pas de mains-courantes. Le **Samba** se distingue par sa surface au plancher relativement importante.

A L'ESCALE

- **Echouage.** Approche lente face à la plage au descendant, une heure d'attente pour que l'eau se retire et nous voilà au sec. Le **Samba**, posé sur ses longs bulbes, semble le plus stable : c'est pourtant le plus haut perché... et le seul de nos voiliers qui restera parfaitement droit. Le **Bi-loup** profite de la longue portée de ses quilles courtes pour s'adapter à tous les terrains sans dommages, d'autant que le chantier a prévu une semelle de quille pour protéger les appendices. Le **Maxus** repose sur ses bulbes assez courts et avancés : une bonne partie du poids repose sur le safran – renforcé et équipé d'une petite ailette. Des bulbes plus longs comme ceux du **Samba** seraient préférables. Nos trois bateaux ont passé avec succès le test des trois équipiers pendus à l'étrave : aucun n'a basculé vers l'avant.

- **Mouillage et amarrage.** Le **Bi-loup** joue la carte du classique qui a fait ses preuves : profonde baille à mouillage – capable d'avaler plus de 50 m de chaîne –, taquets en inox bien placés au livret de pont et possibilité d'installer un ●●●

EN NAVIGATION



Bi-loup 26

Le Bi-loup se réveille dès 2-3 Beaufort et se révèle plaisant à barer.

PHOTOS EMMAUEL VAN DETH



Maxus 24

Au débridé, le gemaker du Maxus fait parler les petits airs : le bateau est intouchable !



Samba 235

Code 0 pour le largue serré, spi asy pour le vrai portant : le Samba 235 a toujours la voile du temps.

- guindeau. **Maxus** et **Samba** adoptent la déphinière, bien utile pour conserver l'ancre à poste et/ou amurer une voile de portant. La grande balle à mouillage du voilier polonais accueille également le gaz – la mèche du safran condamne l'ancien coffre du dériveur... Le Samba dispose d'une imposante balle à mouillage et d'une crash box.

- **Accès à l'eau.** Premier prix pour le **Bi-loup** avec sa super-échelle intégrée – commune à toute la gamme – et l'embryon de jupe. **Maxus** et **Samba** se contentent d'une simple échelle. Peuvent mieux faire : c'est bien à l'échouage qu'on profite de son biquille, non ?

- **Rangements techniques.** La prime aux coffres pour le **Samba**, il en compte quatre dont un sous la barre, plus le **Maxus** avec deux rangements et enfin le **Bi-loup** avec un seul rangement... mais c'est aussi le plus grand. Le radeau de survie se range dans le tableau arrière du 26, parfaitement accessible en cas de gros pépîn.

CONFORT

- **Carré.** Ambiance moderne et dépolluée à bord du **Samba** avec l'usage d'une simple peinture blanche. La hauteur sous barrots est de 1,64 m. La table, avec ses 84 x 51 cm est assez grande pour

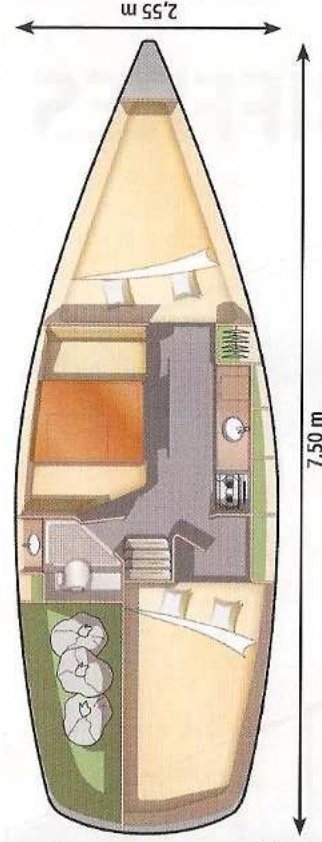
“LE MAXUS
EXCELLE DANS
LES PETITS AIRS,
LE BI-LOUP
APPRÉCIE
LE MÉDIUM ET
LE SAMBA
LA BRISE...
À CHACUN
SON TEMPS !”

manger à cinq à condition d'utiliser la couchette avant. Les banquettes ne font que 1,22 m de longeur, on ne peut donc y installer que des enfants pour dormir. Quatre équipets profonds bordent le carré et deux coffres se cachent sous les banquettes. Fini, le puits de dérive à bord du **Maxus 24**, la table est désormais soutenue par deux robustes supports inox. Elle mesure 1,40 m de long. Avec ses deux abattants mis en place, on relève 0,64 cm en largeur : on peut manger à six et profiter d'une belle hauteur sous barrots de 1,79 m. Les emménagements du **Bi-loup** en bois massif – « du bois d'arbre », s'amuse Médéric Thiout, le patron du chantier – apporte une vraie touche cosy qu'on est habitué à découvrir à bord d'unités plus grande. Le rouf panoramique permet de veiller depuis l'intérieur. Il apporte aussi une généreuse hauteur sous barrots de 1,82 m. La table du carré est déportée

Bi-loup 26



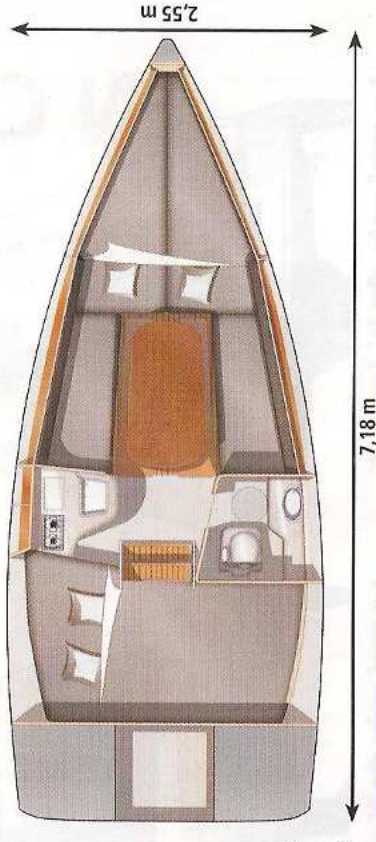
Carré d'ouillet transformable en (mini) couchette double et vue panoramique pour le plus confortable de nos biquilles, le Bi-loup 26.



Maxus 24



Disposition classique à bord du Maxus avec une table centrale à deux abattants.



Samba 235



Samba 235. Un élégant porque sépare le lit breton du carré, équipé d'une table fixe.



sur bâbord, elle mesure 111 par 69 cm. On peut y manger à quatre. La nuit, ce carré dînette fait office de couchette d'appoint pour juniors – 1,73 m de longueur. Beaucoup de coffres sont disponibles pour stocker un avitaillement conséquent.

• **Couchages.** Dans la couchette arrière du **Samba**, on dort en travers avec 2,23 par 1,61 m. C'est plus grand qu'un matelas classique pour deux à la maison. En hauteur, toujours plus de 46 cm. Des coffres et des équipets sont aménagés. Derrière l'élégant porque central en lamellé, la couchette avant affiche 2,09 m x 2,04 m de largeur à la tête et encore 0,6 aux pieds. La structure du bateau

est apparente: les quatre couples peuvent meurtrir cuisses et côtes du dormeur. Sous le cockpit du **Maxus**, on dort également en travers, mais tout seul de préférence: la longueur, avec 2,14 m, est très satisfaisante... mais la largeur, limitée à 1,15 m est très juste pour deux. A l'avant, la couchette mesure 2 x 1,55 m. Des coffres sont découpés sous toutes les banquettes, le réservoir d'eau est installé à l'avant. Le **Bi-loup** est le seul de nos trois biquilles à proposer deux vraies cabines qui ferment. On dispose d'un semblant d'intimité. A l'arrière, le matelas mesure 1,93 x 1,22 m. A l'avant, plus de place avec 2,10 x 1,90 m. Des

BIQUILLE: LE MODE D'EMPLOI DE L'ÉCHOUAGE

Certes, le biquille est prévu pour s'échouer – « deux fois par jour », précise même Médiéric Thiouat, patron du chantier Wrighton. Encore faut-il s'assurer que les fonds sont sains; c'est-à-dire exempts de roches et cailloux, et réguliers: méfiez-vous des fonds entre sable et vase, susceptibles de supporter une quille, mais pas forcément l'autre... Soyez prudent quant à la météo: un plan d'eau tranquille peut devenir intenable quelques heures plus tard, à la

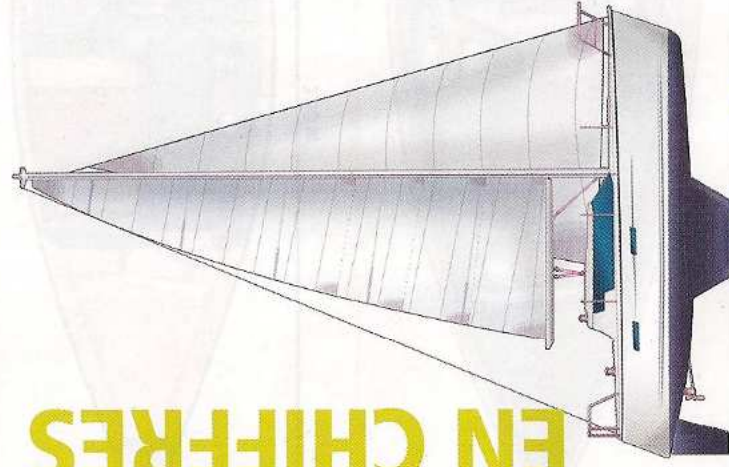
coffres sont installés sous tous les matelas.

• **Table à cartes.** A l'heure de la navigation sur tablettes, les tables à cartes disparaissent à bord du **Samba** et du **Maxus**. Le carré du **Bi-loup**, avec sa vue panoramique, est bien adapté à la lecture des cartes et des documents nautiques.

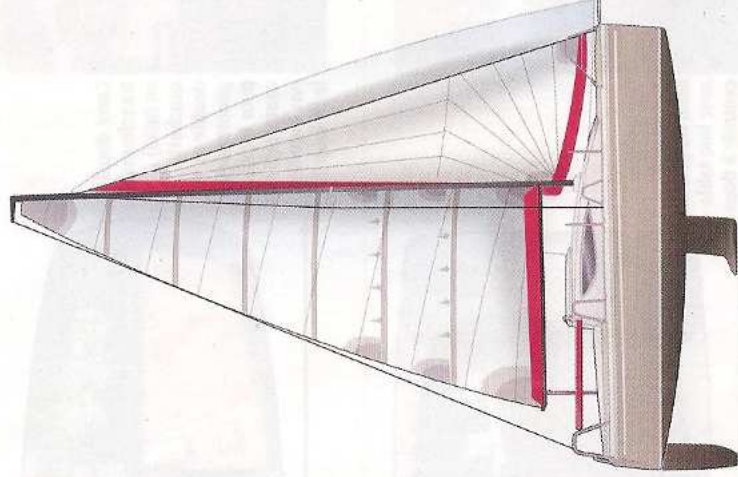
• **Cuisine.** Nos voiliers sont équipés d'un plan de travail, d'un réchaud et d'un évier. C'est le **Bi-loup** qui présente l'équipement le plus complet avec un réfrigérateur, un réchaud deux feux, eau sous pression et hublot de coque en standard. La cuisine du **Samba** est plus sommaire. Sur le plan de travail, il y a juste un évier branché avec eau sous pression. L'eau est stockée dans un réservoir... d'essence. Le propriétaire stocke son petit réchaud à gaz dans un coffre: camping côtier oblige, on ne cuisine pas en navigation. Le réchaud du **Maxus**, monté sur cardans, se veut utilisable en mer. Le tuyau du gaz bloque un peu le débatterment. Deux éviers, des rangements, l'installation est séduisante. Possibilité d'installer un réfrigérateur.

• **Finitions.** Le **Samba** a été livré fini extérieurment à son propriétaire, qui a monté lui-même l'accastillage, commandé le mât et les voiles... •••

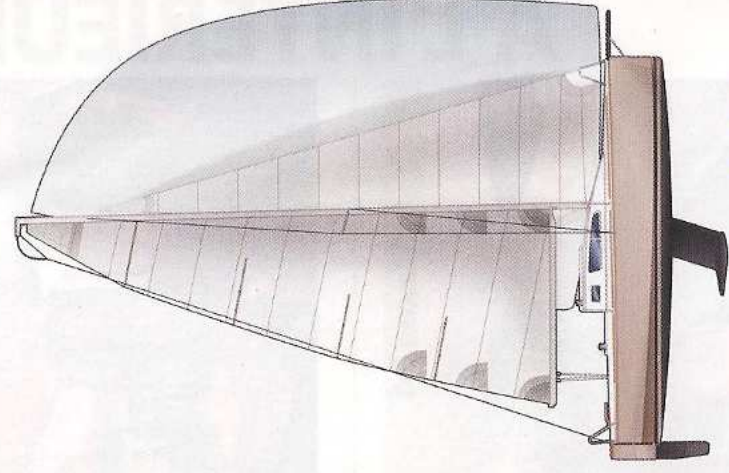
EN CHIFFRES

**Le vrai prix du Bi-loup 26**

- Prix standard: 58 950 €.
- Prix de la version essayée: 65 484 €.
- Spi asymétrique, 1 334 €; cockpit en teck massif, 2 200 €; pack électronique, 3 000 € (GPS traceur tactile, loch-speedo-sondeur tactile, VHF ASN, AIS).

**Le vrai prix du Maxus 24**

- Prix standard: 34 500 €.
- Prix de la version essayée: 39 990 €.
- Gennaker et son équipement 1 650 €; winches self-tailing: 605 €; hublots ouvrants en sus, 525 €; gel-coat de couleur: 880 €; hors-bord 5 ch 4 temps, 1 590 €.

**Le vrai prix du Samba 235**

- Prix standard: 50 000€ environ.
- Les plans du Samba sont disponibles auprès de l'architecte pour une construction amateur. Il est possible de commander ce voilier à un chantier spécialiste de la construction bois.

et pris en charge la peinture et les emménagements. Une formule intéressante pour limiter les coûts. Notre **Bi-loup** joue dans la cour des grands chantiers avec ses éclairages à led partout, son tableau électrique très complet avec chargeur 12 volts et ses boiseries bien plus propres que celles des anciens Bi-loup... Le bateau reste néanmoins disponible à différents stades de finitions. Quant au **Maxus**, il en donne beaucoup malgré son prix serré: les ajustements sont nets et les colages impeccables.

CONSTRUCTION

Le **Samba** adopte le contreplaqué époxy: la structure est habillée de panneaux en bois, lesquels sont protégés et renforcés par une stratification époxy. Le contre-moule du **Maxus** dériveur a été modifié avec force varangues et omégas pour reprendre les efforts des deux quilles – elles sont encastrees de la même manière que celles du Surprise biquille. Le fond des contre-moules des coffres a été découpé pour l'accès aux boulons. Le supplément de main-d'œuvre, le coût des quilles et le safran suspendu se traduisent par un surcoût de 4 000 euros. La résine isophthalique retenue assure une excellente protection contre l'osmose. La coque du **Bi-loup** est stratifiée à la main et ses quilles moulées à la coque – elles ne peuvent donc pas rouiller, le lest est emprisonné à l'intérieur. La liaison coque/pont est assurée par un assemblage mécanique. Le pont est réalisé en sandwich mousse PVC et la coque renforcée par un contre-moule. ■ **EVD.**

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

| | BI-LOUP 26 | MAXUS 24 | SAMBA 235 |
|---------------------------|-------------------|----------------------|--------------------|
| Longueur hors tout | 7,8 m | 7,6 m | 8,25 m |
| Longueur de la coque | 7,5 m | 7,18 m | 7 m |
| Longueur de flottaison | 7 m | 6,9 m | 6,85 m |
| Maitre-bau | 2,55 m | 2,55 m | 2,75 m |
| Tirant d'eau | 0,9 m | 1,2 m | 1,25 m |
| Poids | 1 800 kg | 1 750 kg | 1 450 kg |
| Lest | 600 kg | 600 kg | 530 kg |
| Voilure au près | 38 m ² | 27 m ² | 34 m ² |
| Grand-voile | 15 m ² | 27 m ² | 20 m ² |
| Généols | 23 m ² | 10 m ² | 14 m ² |
| Gennaker/Spi | 34 m ² | 28/34 m ² | 60 m ² |
| Nombre de cabines | 2 | - | - |
| Motorisation | IB 14 ch diesel | HB 5 à 9 ch | HB 5 à 10 ch |
| Eau douce | 140 l | 55 l | 50 l |
| Carburant | 60 l | - | - |
| Architecte | BE Wrighton | Jacek Daszkiewicz | Pierre Delion |
| Matériau | polyester | polyester | contreplaqué/époxy |
| Constructeur | Wrighton | Northman | - |
| Catégorie CE | B | C | B |
| Année de lancement | 2009 | 2011 | 2011 |
| Prix | 58 950 € | 34 500 € | sur devis |
| ESSAI DANS BATEAUX | 620 | - | 642 |

LE BILAN

Trois biquilles aux personnalités bien tranchées ! Le **Bi-loup** est l'idéal pour ceux qui tiennent à un vrai confort – hauteur sous barrots, eau chaude, cabines séparées –, alors que le **Maxus**, polyvalent et bon marché, peut s'adapter à des programmes variés: croisière en famille, balade à la journée et navigation

plus sportive en s'offrant un beau jeu de voiles. Tous deux sont transportables, contrairement au **Samba 235**. Le voilier à bouchains, construit à l'unité, reste une excellente opportunité pour un bon bricoleur, qui peut étaler ses dépenses sur plusieurs années. A noter: 20 % des **Bi-loup** sont vendus en kit.