

neptune

YACHTING MOTEUR

Salon de Cannes

Notre avis sur les dernières tendances du marché

Essais

Alen Tender ▶

Ranger Tugs 29

Bertram 410

Sealine F46

Sanlorenzo 40 Alloy

Vintage

Un Hacker Craft de 1935!

Trawlers d'Asie

En Chine, Adagio Yachts nous ouvre ses portes



L 19784 - 162 - F: 6,40 €

6,40 € - MENSUEL

N° 162 - OCTOBRE 2009

DEL/LUX: 7,20 € - CH: 12,30 FS - CAN: 10,50 \$CAD - AND: 6,40 € - PORT/CONT/GR/ESP/IT: 7,50 € - DDM: 7,80 € - TOM/S: 9,60 XPF - CAL/A: 1680 XPF - POL/A: 1850 XPF

Éditions L'Asphodèle



En couverture | Alenyacht Tender



*: Prix HT, départ Istanbul

Vitesse maxi.
32,3 nds
Longueur **12,91 m**
Couchettes **2**
Conso. moy. **90 l/h**

Le chantier turc Alenyacht a conçu ce grand open à l'allure rétro à partir d'une coque de lobster. Lancé voici un an, le bateau était présenté pour la première fois au salon de Cannes.

L'aristocrate du tender

C'est l'une des révélations du salon de Cannes 2009. Sa simplicité et son élégance naturelle nous ont immédiatement tapé dans l'œil. L'Alen Tender illustre à merveille l'offensive des chantiers turcs sur le secteur motonautique. Texte Michel Luizet - Photos Jérôme Kélagopian



Dans cette période agitée où le design devient omniprésent, où le tout technologique colonise le moindre recoin des bateaux modernes, l'Alen Tender a je ne sais quoi d'apaisant et de rafraîchissant. On est ici loin de la sophistication de certains concept boats qui ont vu le jour ces dernières années. L'Alen Tender joue une partition classique qui va à l'essentiel. Sa coque met en avant des formes que l'on pourrait presque qualifier de féminines. Et c'est certainement pour cela qu'il a séduit autant les visiteurs-plaisanciers qui arpentaient les pontons de l'édition 2009 du salon de Cannes. On doit ce bateau à un jeune chantier turc qui avait déjà fait le déplacement sur le salon l'année dernière avec une vedette open très contemporaine, signée par Victory Design. Comme la grande majorité des constructeurs de ce pays, Alenyacht est installé à Tuzla dans la banlieue d'Istanbul, au bord de la mer de Marmara. Il est né sur les cendres d'un vieux chantier qui produisait une vedette de style lobster, très populaire de ce côté-ci de la Méditerranée.



L'Alen Tender est un bateau marginal dans le bon sens du terme. Sa coque aux formes rétro, associée à des aménagements sans superflu, séduit au premier regard.

La construction est sérieuse, le comportement irréprochable, le prix presque raisonnable comparé à d'autres.



L'absence de véritable fauteuil pilote est un peu déroutante.

On peut reprocher en outre une direction trop démultipliée qui rend parfois les manœuvres au port un peu approximatives.

Comportement

★★★★

Confort à bord

★★★★

Performances

★★★

Finition

★★★★

Manœuvrabilité

★★

★ à revoir ★★ moyen

★★★ bien

★★★★ très bien

★★★★★ exceptionnel

Des améliorations judicieuses

Les nouveaux patrons vont conserver une trentaine de charpentiers de marine pour les faire travailler sur de nouveaux modèles. Une première vedette classique de 42 pieds (lire l'encadré ci-contre) voit le jour en 2004, suivie d'un canot qui s'inscrit dans la tradition hollandaise. L'Alen Tender sort au printemps 2008. Il est le fruit d'une collaboration entre le chantier turc et Remo Ruffini, patron charismatique des marques de vêtements Moncler et Henry Cotton's entre autres. L'histoire est cocasse. L'homme d'affaires italien a vu tout le potentiel que l'on pouvait tirer de la superbe coque frégatée de la vedette sedan de 42 pieds. En décapitant les superstructures et en les remplaçant par un pont flush deck, il est sûr qu'il obtiendra l'open de ses rêves. Le résultat est à la hauteur de ses attentes. Vu et admiré de tous lors de sa croisière inaugurale le long des côtes italiennes, en août dernier, le nouveau Alen Tender a vite fait des petits. En quelques mois, le chantier reçoit commande d'une



Le carré de cockpit peut accueillir jusqu'à six passagers autour d'une grande table fixe en stratifié, coordonnée à la couleur de la coque.



Sinan Sahin, directeur général d'Alenyacht à la barre du tender.

Le pilotage n'est confortable que debout, la banquette étant trop éloignée du poste de pilotage.

Au fait...

La première du nom : l'Alen 425

Cette vedette très Nouvelle-Angleterre rappelle certaines unités signées Sabrelina ou Grand Banks Eastbay. Elle est à l'origine de tout. C'est elle qui a prêté sa coque à l'Alen Tender. On retrouve à bord de l'Alen 425 tout ce qui fait la valeur du chantier turc : un haut niveau de fabrication, un design rétro-moderne et l'utilisation de matériaux de qualité.

L'intérieur propose deux cabines, dont une latérale avec lits superposés.

● Longueur 12,91 m ● Largueur 3,65 m ● Poids 10,5 t ● Motorisation 2 x 285 ch ● Carburant 700 l



L'Alen 425 est le bateau qui a lancé le chantier en 2004. Son moule de coque a servi à réaliser celle de l'Alen Tender.



**La carène très en V sur l'avant
et l'étrave pincée assurent
une déflexion parfaite.**



► demi-douzaine de modèles similaires. Le Tender exposé à Cannes était déjà le numéro 8. Il a subi quelques corrections minimales par rapport au premier comme l'abaissement de la poupe de 13 cm. L'étrave initiale, particulièrement haute, avait tendance à masquer l'horizon au pilote. La vision est maintenant parfaite même si on ne peut pas envisager de piloter ce bateau autrement que debout. C'est le prix à payer pour conserver un cockpit qui, de la plate-forme arrière à la base de la console centrale, présente une surface au plancher rigoureusement plane.

Esthétisme et fonctionnalité

Le teck sur le plat-bord, qui s'élargit sur l'avant, participe à la réussite esthétique du Tender. Au toucher, la coque galbée est d'un rendu irréprochable prouvant d'une certaine manière que le moule l'est aussi. La robe gris souris a été obtenue en teintant directement le gel-coat à partir d'un mélange de noir et de blanc. Les aménagements de pont rapportés sont coordonnés à la couleur de la coque. L'architecte a pris soin d'aligner la hauteur des dossiers des banquettes sur celle du pavois. De profil, aucun élément ne perturbe la silhouette tendue et épurée du tender, si ce n'est la console de pilotage. Afin de la rendre la plus



La descente est raide afin de maintenir une hauteur sous barrots respectable au niveau de la cuisine et de la salle de bains, dont on devine à droite la porte d'entrée.



La cabine offre deux couchages en V. Cloisons, parois, mobilier et plancher sont réalisés en placage de chêne.



Armé de deux 440 ch montés en ligne d'arbre, le tender navigue à 32 nœuds en pointe.



La silhouette «taille de guêpe» est typique des vieux runabouts Riva ou Chris-Craft.

Les accès aux moteurs sont multiples. Notez le centrage parfait des blocs positionnés au niveau de la banquette de pilotage.



discreète possible, le chantier Alen a opté pour un pare-brise synthétique (Nexans) utilisé dans l'aéronautique, plus résistant que le plexi, et surtout inrayable. Il a aussi l'avantage de se poser à froid.

Comportement sain et sécurisant

Avec un poids léger supérieur à huit tonnes, le tender est un open dense qui ne peut souffrir d'aucune erreur de répartition des masses. Les blocs moteur Yanmar (640 kg chacun) ont donc été avancés plus que de coutume pour optimiser le centre de gravité. Cette configuration est probante. Le Tender navigue bien à plat, quel que soit le régime moteur. La carène fortement pincée sur l'avant s'appuie sur deux larges redans. Pour ce qui est du comportement, nous sommes dans le registre classique d'un bateau lourd sous ligne d'arbre : la direction est assez peu réactive avant le déjaugage (15 nœuds) mais devient plus agile dès

que l'on dépasse les 2 500 tr/mn. En revanche, le bateau se montre sain et sécurisant en toutes circonstances. On prend même beaucoup de plaisir à le piloter debout, bien à l'abri du pare-brise. Au port, le propulseur d'étrave sera bien utile pour maîtriser cette coque open de dimensions XXL. L'Alen Tender compte assez peu d'options au catalogue même si l'acheteur reste le seul maître à bord et peut exiger des modifications d'aménagements si bon lui semble. Sur le sujet, le chantier est d'une relative souplesse. La version standard propose par ailleurs un T-Top qui vient coiffer la console. Le propriétaire du modèle essayé a préféré le principe d'une toile légère amovible soutenue par quatre mâts placés à chaque extrémité du cockpit. Alenyacht assure actuellement la production de deux Tender par mois, mais à la capacité pour en sortir jusqu'à quatre. La livraison en France se fait par camion et s'effectue sans difficulté. Avis aux amateurs ! ■

Caractéristiques

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur hors tout 12,91 m ● Largeur 3,65 m ● Tirant d'eau 0,70 m ● Poids à vide 8,5 t ● Matériau sandwich de polyester ● Puissance conseillée 2 x 440 ch ● Carb. 700 l
- Eau 200 l ● Cabine 1 ● Couchettes 2 ● Catégorie B
- Moteur Yanmar ● Modèle 6LYA-STP ● Type turbo-injection ● Transm. ligne d'arbre ● Puiss. 440 ch ● Cylindres 6 en ligne ● Cylindrée 5 813 cm³ ● Rég. maxi 3 300 tr/mn
- Poids 640 kg ● Puissance fiscale 23,31 CV
- Options air conditionné, générateur sur demande

- Constructeur Alenyacht (Tuzla, Istanbul, Turquie)
- Contact www.alenyacht.com

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 440 ch Yanmar ligne d'arbre

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso* (l/h)	Rendement (milles/l)
2 000	19	65	0,29
2 200	22	75	0,29
2 400	24,5	88	0,27
2 600	27	105	0,25
2 800	30	126	0,23
3 150	32,3	167	0,19

* Données motoriste

Conditions de l'essai : mer calme, vent nul, carburant 1/4, 3 personnes à bord. Régime de croisière : 26 nds à 2 500 tr/mn. Autonomie (avec 10% de réserve) : 170 milles à 26 nds de moy.

Le test Neptune