

GUIDE ESSAI

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

DAY BOAT/PETITE CROISIÈRE

X.O. racer convivial



*Il marche aussi fort qu'une luge
tout carbone... tout en acceptant
un équipage décontracté: la
vitesse en douceur!*



X.O.

Longueur = 7,5 m
Largeur = 2,5 m
Déplacement = 1 t
TE = 0,4/1,85 m
Surface voile au près =
33 m²
Prix = 95100 €

La performance est-elle l'ennemie du confort? C'est à voir avec ce plan Paolo Bua capable d'accueillir une famille tout en chatouillant les vitesses à deux chiffres au speedo.

Dans X.O, il y a un X, celui de Xavier... Cet ancien propriétaire de Djinn 7 habitué du Bassin d'Arcachon voulait un voilier plus performant, élégant avec un bouchain, aisé à maîtriser en famille, capable de loger quatre personnes le temps d'une nuit, et... adapté au Bassin d'Arcachon. Soit un voilier à faible tirant d'eau qui s'échoue bien à plat et se joue du clapot de la mer à la lutte contre le courant. Ajoutez une quille pivotante qui concentre tout le lest et un cockpit XXL et vous conviendrez que sur le marché des voiliers de série, on ne voit pas grand-chose! Alors Xavier a songé à la construction à l'unité et s'est approché d'Alexandre Genoud. Cet orfèvre du bois époxy – on lui doit les Vert d'eau, Leggero, Rosso 28 -, en collaboration avec son architecte fétiche Paolo Bua, a imaginé une unité très épurée à la carène on ne peut plus moderne avec ses lignes tendues à l'extrême, sa voûte porteuse et planante et son étrave inversée. Au départ, dans le but louable de simplifier l'entretien, le pont et le rouf devaient être protégés par une peinture. Et puis Xavier a craqué. C'est si beau, le bois! Alors au final, le pont est en teck et les hiloires de rouf en acajou vernies – c'est peut-être cette touche yachting bienvenue qui a valu au X.O une place sur un des pontons patrimoine du port d'Arcachon, allez savoir?

LE MOTEUR, FACILEMENT ACCESSIBLE PAR LE BARREUR, est un ses plus petits modèles du marché: son utilité se résume aux manœuvres de port et à parvenir à contrer le courant au cas où le vent tomberait complètement. Pour notre sortie, c'est vent d'Ouest et marée montante, tout dans le nez, soit des conditions parfaites – sur un croiseur familial – pour tirer des bords carrés. Mais le X.O, avec son mât carbone élancé, sa grand-voile à corne, son poids plume et ses appendices profilés sait lui se jouer de ses conditions défavorables. Par 12 à 15 nœuds de vent, il glisse à plus de 6 nœuds à 40° du vent réel. En ce jour d'août tout juste ensoleillé aucun voilier bien plus grand, tel ce Rush dépassé aisément au ras ►

GUIDE ESSAI

1 GRÉEMENT

Si l'espar à un étage de barre de flèche est en carbone, la bôme - laquée noire - reste en aluminium.

2 COCKPIT

C'est la pièce de choix du bateau... selon les desiderata du propriétaire, il a même été rallongé de 50 cm au détriment du rouf.

3 APPENDICES

La quille pivotante comprend tout le lest, de façon à garantir une raideur à la toile optimum. Le profond safran est relevable.

4 ÉTRAVE

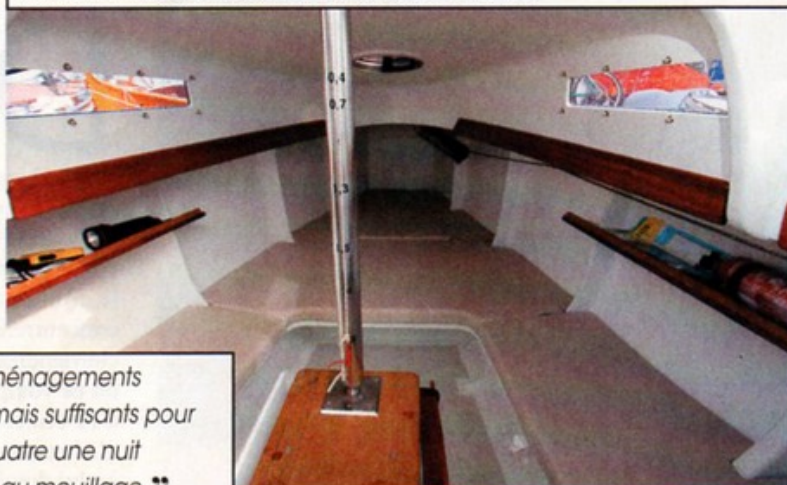
Selon les toutes dernières tendances architecturales, elle est inversée pour une longueur à la flottaison maximum et un tangage réduit.

5 MATÉRIAU

Le choix d'un bouchain marqué a conduit le constructeur à marier le contreplaqué époxy pour la partie supérieure de la coque et le strip planking en dessous.



“Les écoute - gènois ou voile de portant - se règlent depuis le poste de barre en ramenant les bouts sur le winch au vent.”



“Des aménagements succincts mais suffisants pour dormir à quatre une nuit au port ou au mouillage.”

► des parcs à huitres, ne peut lutter. Le cockpit immense permet à chacun de prendre ses aises au rappel. Mention très bien pour le barreur, qui profite de cale-pieds ad hoc et des réglages d'écoutes à portée de main. Du coup, toute la partie centrale du bateau est réservée aux passagers. On peut même y installer une table, comme à bord d'un « vrai » croiseur. En plus de la baille à mouillage et de celle dédiée aux bouts, devant la descente, deux coffres sont aménagés aux pieds du barreur. Pour les drisses et autres manœuvres, c'est juste à l'arrière du mât - donc au-dessus de la descente tant le rouf est court - que ça se passe. A priori, peu de raison de se rendre à l'étrave, le gennaker reste enroulé et le spi s'affale dans la descente, mais les passavants sont étroits et les cadènes perturbent la circulation. Pas de balcons ni filières.

SEULE ANICROCHE, LORS DES VIREMENTS tribord/bâbord, l'écoute de foc peut s'amuser à ouvrir la came du coin de la drisse de grand-voile... Parvenus tout proches de la conche du Mimbeau, au pied du phare du cap Ferret, le banc d'Arguin et la dune du Pyla nous font de l'œil ; nous décidons d'abattre franchement en route directe sur le sable blond.

Mais voilà, si la mer monte, le niveau de l'eau n'est pas assez haut pour recouvrir les nombreux bancs - certains émergent encore. Nous nous contentons donc de la grand-voile seule pour modérer notre vitesse, la quille est pour partie relevée - une simple pression sur un bouton active le moteur électrique - et le mécanisme de relevage de la pelle de safrans est déverrouillé. Les yeux rivés sur le sondeur et la couleur de l'eau, nous tentons de nous faufiler au mieux entre les bancs. Ça finit par toucher, le safran d'abord - il remonte à l'horizontale -, la quille ensuite - on la relève complètement. Il y a 50 cm d'eau et nous parvenons à glisser à plus de 5 nœuds ! Mais la barre est dure... le plus simple est alors de se caler plein vent arrière, ou d'affaler la grand-voile et dérouler tout ou partie du foc si on tient à tenir une route plus lofée. Parvenus sur le banc d'Arguin, nous nous offrons un beachage et quelques bords à raser le sable dans une eau limpide et turquoise. Au retour, le gennaker est de sortie, nous gratifiant d'une pointe à 9 nœuds en toute décontraction. Nul doute que le X.O peut cavalier à plus de 15 nœuds, propulsé par son grand spi asymétrique de 50 m². Ce bord rapide mais bien à plat est l'occasion de découvrir les emménage-

RETROUVEZ
D'ESSAIS SUR
bateauxonline.fr



VERDICT

LES + DU X.O.

- + Performances exceptionnelles.
- + Raideur à la voile.
- + Faible tirant d'eau.

LES - DU X.O.

- Varangues agressives à l'intérieur.
- Passages étroits au niveau des cadènes.
- Étanchéité du bout-dehors à revoir.

«Grâce à son tirant d'eau réduit à 40 cm quille et safran relevé, le X.O. peut poser son étrave sur la plage et s'échouer à plat.»

ments : pas de descente, c'est le puits de quille qui fait office de marche. La construction en contreplaqué époxy, plus visible à l'intérieur, a été peinte en blanc. Vernie, elle n'aurait pas le cachet des lattes en red cedar ou de l'acajou... Le constructeur a tout de même placé quelques touches de bois vernis. Les panneaux de la descente sont astucieusement clipés de part et d'autre du puits de quille. La table, quant à elle, se glisse sous un banc du cockpit.

LA HAUTEUR SOUS BARROTS EST LIMITÉE à 1,32 m, mais l'impression de volume est satisfaisante. Il est tout à fait envisageable de dormir à quatre à bord. D'autant que les couchettes sont généreuses. Avec la rallonge centrale, la couchette triangulaire qui se niche à l'étrave offre 2,20 x 1,80 (à la tête). À l'arrière, deux couchettes cercueil de 1,90 x 0,85. Mais ne remuez pas trop et évitez les mouillages rouleurs : les couples qui structurent le bateau sont agressifs pour les côtes et les cuisses. Autre reproche facile à corriger : le bout-dehors qui se rétracte à l'intérieur laisse rentrer un peu d'eau qui ne trouve rien de mieux que de remplir doucement le coffre sous la couchette avant... Mais quel plaisir que de passer une nuit dans un voilier en bois! ■

	X.O.	TOFINOU 8	SOLENN DAY 23
LONGUEUR DE COQUE	7,50 m	8,00 m	6,98 m
LONGUEUR À LA FLOTTAISON	7,50 m	7,35 m	6,52 m
LARGEUR	2,50 m	2,53 m	2,51 m
TIRANT D'EAU	0,4/1,85 m	0,88/1,90 m	0,76/1,6 m
POIDS	1 000 kg	1 850 kg	1 220 kg
LEST	450 kg	700 kg	440 kg
VOILURE AU PRÈS	33 m ²	35 m ²	29,70 m ²
GRAND-VOILE	20 m ²	22 m ²	19,32 m ²
GÉNOIS	13 m ²	13 m ²	10,38 m ²
GENNAKER/SPI	22/50 m ²	-/58 m ²	-/45 m ²
MOTEUR	HB 5 ch	IB 10 ch diesel	IB 9 ch diesel
COUCHAGES	4	4	
ARCHITECTE	Paolo Buo	Joubert/Nivelt	Mortain/Mavrikios
CONSTRUCTEUR	CN des Ileaux	Latitude 46	Franck Roy
ANNÉE DE LANCEMENT	2014	2007	2009
PRIX	95 100 €	110 000 €	77 382 €
ESSAI DANS « BATEAUX »	677	601	621

Grand-voile et foc dacron, spi nylon : 4782 € • Grand-voile et foc Pentex, spi nylon : 6530 € • Code 0 et emmagasineur : 1 890 € • Pont latté teck, plats bords et fougères en teck : 7 620 € • Mât carbone AG+ Spars laqué noir ou blanc : 5 620 € • **PRIX DE BASE VERSION MAESTRO : 95 100 €**