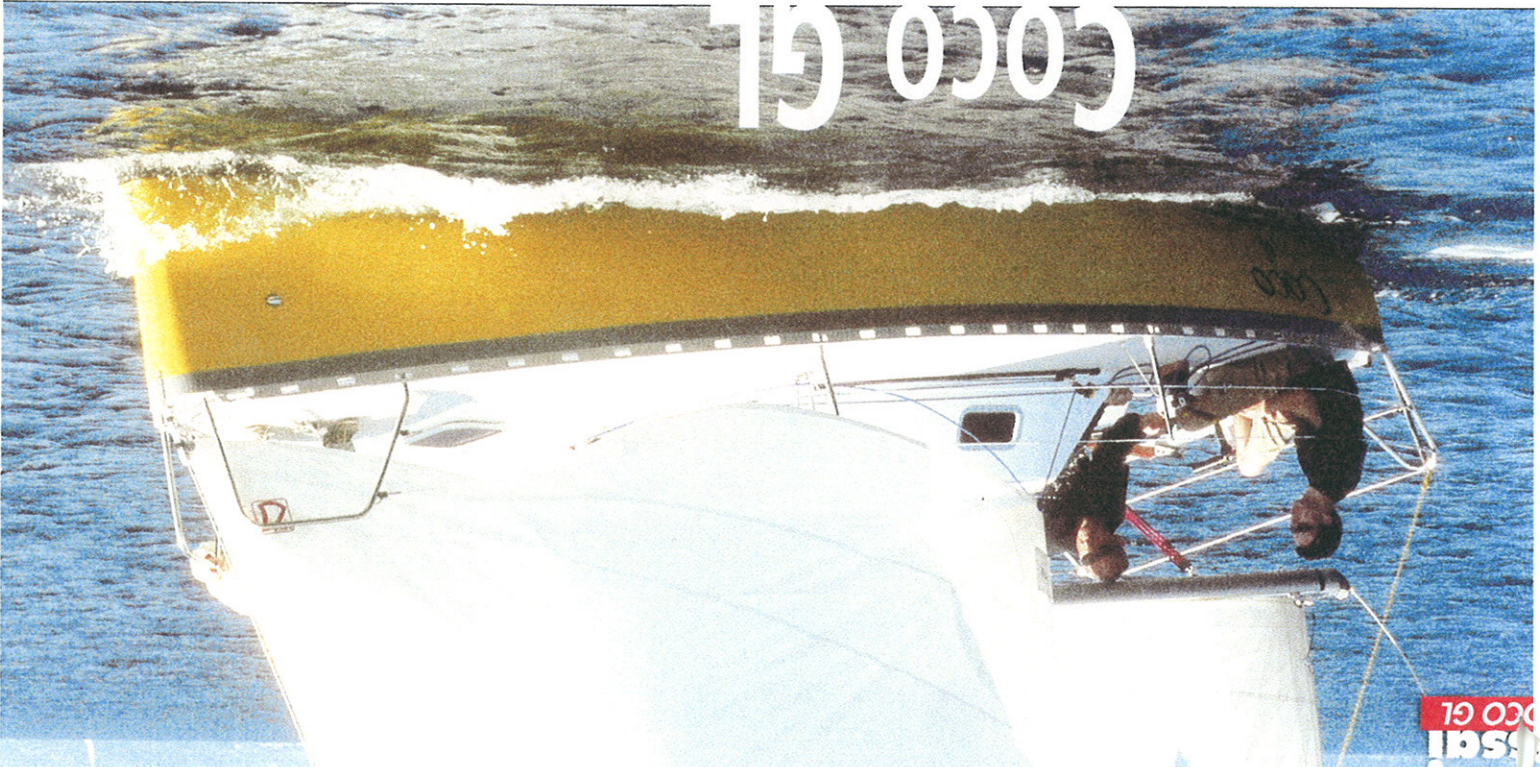


Pour échappée belle

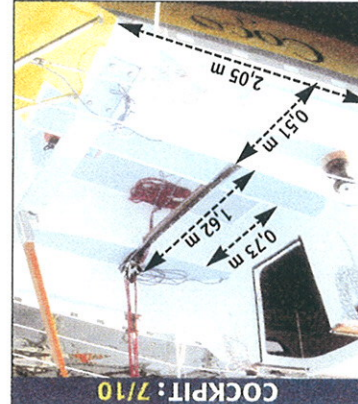


J

Des que l'on prend pied à bord, le changement le plus apparent est l'absence de pastèques. L'ancien grément, dissuasif pour les non-régatiers, a été remplacé par un mât à barres de flèche poussantes. En revanche, le beau plan de voilure reste inchangé et se contrôle bien avec un patacas rapide par un puits-sorties m'ont permis de naviguer avec des brises moyennes renforcées par des effets thermiques. Par vent léger à médium, le bateau reste au près un marcheur incomparable, toujours redouté en régata par des plus récents. Mais où est la légendaire dureté de barre du Coco ? Envoyé grâce au nouveau safran composé de grande évolution du bateau qui a permis de supprimer l'ancien aileron de safran. Cette pelle profilée, qui rappelle celle du Figaro, fait virvoiler le bateau avec un rayon de rotation très court, une douceur et une facilité très agréables. «Marran», lâche un équipier penché par-dessus la filière lorsque nous enchaînons

Sous voiles

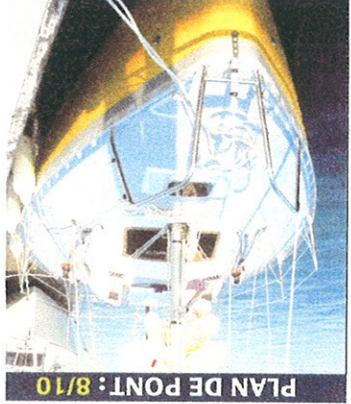
en entends qui ricaneant : qui a eu le bateau seize ans après sa sortie ? Attention ! Jugez d'abord de cette coque à haut franc-bord dont l'étrave droite et le petit rouf très incliné n'ont pas pris une ride... Créé par Philippe Harlé et Alain Mortain, sur une demande des Glénans restée sans suite, le Coco bénéficie d'une réputation exceptionnelle basée sur des dizaines de traversées de l'Atlantique en double ou en solitaire. Reconstruit par Alain Mortain et repris par un nouveau chantier, le Coco, devenu Coco GL, s'adresse désormais à un public élargi, amateur de croisière familiale rapide.



COCKPIT : 7/10



SAFRAN : 8/10



PLAN DE PONT : 8/10



INSUBMERSIBILITE : 9/10



EMMÉNAGEMENTS : 7/10

Grâce à 1 650 litres de mousse répartis dans les fonds et dans des cissons latéraux qui empiètent un peu sur le volume général de la coque, mais non sur celui du carré, le Coco GL est insubmersible. Cela lui ajoute une énorme qualité et représente une belle économie, le prix de l'option n'étant guère plus élevé que celui d'une survie !

Clair et dépouillé, le Coco GL privilégie la navigation. Ce qui oblige à faire des choix, d'autant que les volumes de rangement sont peu réduits par l'insubmersibilité. Les couchettes latérales, se prolongeant sous les bancs de cockpit, mesurent 3,50 m de long et au fourrage et clayettes peuvent s'y glisser facilement à l'abri de l'humidité.

Le nouveau safran, extrêmement efficace, apporte beaucoup à l'agrément du bateau. Très évolutif, le Coco GL obéit à la moindre correction de barre. Le barreau, à portée de main, les bords de la barre d'écoutte et le fort palan de réglage du patacas.

On circule bien le long de passavan

