

Super Challenger

9 m

10 000 à 12 000 €

350 unités construites
de 1966 à 1975

VAINQUEUR DE LA HALF TON CUP (en 1968, avec *Dame d'Iroise*) et de la plupart des grandes classiques côtières et hauturières sur toutes les façades maritimes, le « Supercha » est un bateau de légende. Difficile de parler de série à propos de ce modèle construit par quatre chantiers différents, en contreplaqué et bois moulé, en polyester, en alu et parfois même en panachant ces différents matériaux ! Dans tous les cas, ce voilier est excellent et plaisant à mener. Les performances du fameux Maraska des frères Girard en témoignent, qui continuait à disputer la victoire aux prototypes de nouvelle génération jusqu'au milieu des années soixante-dix. Passionnant, il s'examine avec l'attention que mérite un voilier de régate de cette époque : on trouve sur le marché aussi bien des bateaux impeccables que des quasi-épaves. Sorti par Jacques Gaubert à partir de 1973, le modèle MK3 n'a pas grand-chose à voir avec le Super Challenger original : plus large et doté d'emménagements confortables au design étonnant, il n'a ni le charme ni les performances de son aîné. ■

L : 9 m | l : 2,72 m | TE : 1,32/1,37 m | SV : 30 m³ | P : 2,5 t | CONSTR. MULTIPLES



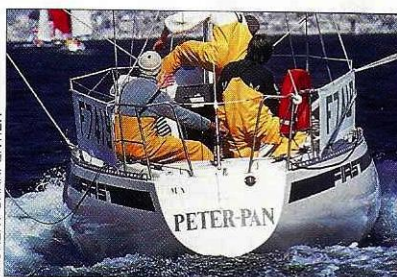
Mélody

10,25 m
34 000 à
38 000 €

600 unités construites
de 1976 à 1983

UN VOILIER DE HAUTE MER ÉCONOMIQUE. C'est un peu l'argument de base du Mélody qui a séduit beaucoup d'amateurs de grandes traversées, et tenté à l'occasion quelques coureurs. Bon marcheur dans toutes les conditions, il ne brille pas toujours par son agrément de barre et demande à être précisément réglé dans la brise pour rester équilibré. Si l'aspect de bon nombre d'unités disponibles aujourd'hui sur le marché n'est pas très flatteur (les finitions de l'époque ne se distinguaient pas par leur qualité), on peut au moins compter sur un gros œuvre robuste, et le bateau ne réserve a priori pas de mauvaises surprises. À l'intérieur, on profite d'une cuisine et d'un carré fonctionnels (avec des couchettes de mer dans ce dernier), mais il ne faut pas s'attendre à trouver la luminosité et l'espace dont on a pris l'habitude à partir des années quatre-vingts. ■

L : 10,25 m | l : 3,38 m | TE : 1,90 m | SV : 75 m³ | P : 6 t | JEANNEAU



LAURENT CHARPENTIER

First 30

8,95 m
16 000 à
22 000 €

1 100 unités construites
de 1977 à 1981

PREMIER DE LA GRANDE FAMILLE FIRST, le modèle avec lequel le chantier Bénéteau a vraiment commencé sa conquête du monde de la voile est né d'un concours de circonstances : la vente, par le chantier Quéré, des moules de l'Impensable (half-tonner de série, issu du prototype vainqueur du championnat du monde 1973) a décidé l'état-major du chantier vendéen à sauter le pas. André Bénéteau, l'architecte maison, a travaillé sur les plans de Mauric pour adapter pont et intérieur à la croisière. Très typé IOR et quelque peu anachronique à une époque où des carènes plus « débridées » commençaient à voir le jour, le First 30 a pourtant convaincu. On lui a souvent reproché ses limites et son comportement volage au portant par vent soutenu. À l'inverse, sa bonne volonté au près a sans doute été déterminante pour sa popularité : tout comme ses emménagements accueillants et fonctionnels en mer. La version S, avec lest plomb et grément plus travaillé, n'affiche pas sur l'eau de différences spectaculaires par rapport au standard. ■

L : 8,95 m | l : 2,86 m | TE : 1,70 m | SV : 49,75 m³ | P : 3,45 t | BÉNÉTEAU



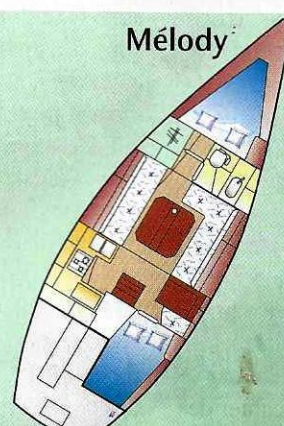
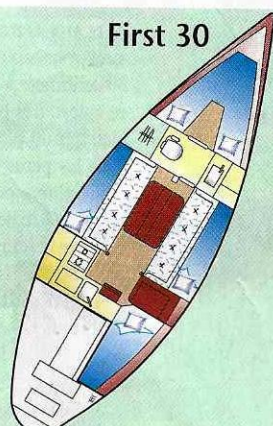
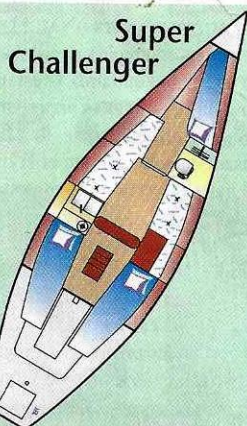
Super Arlequin

9,20 m / 12 000
à 17 000 €

50 unités construites
de 1971 à 1980

Parmi les « VIEILLES GLOIRES » DES ANNÉES IOR, le Super Arlequin est certainement l'une des affaires les plus fiables. Solidement construit en polyester par le chantier rochelais Quéré, il n'a guère connu de variantes (si l'on excepte des choix de gréments différents) et le dépouillement de ses emménagements est plutôt un avantage en occasion. La version à petit tirant d'eau, moins attrayante si l'on veut profiter à plein des qualités de ce bateau, a été peu diffusée. Sous voiles, on retrouve en effet les sensations d'un très bon « course-croisière » à déplacement moyen : une agréable inertie qui ne nuit pas à l'évolutivité, tout au contraire, mais aussi une barre douce et précise, de l'équilibre à la gîte. Bref, un voilier qui marche tout seul en donnant beaucoup de plaisir à son équipage. Si l'on ajoute le plan de pont agréable et le bon cockpit de mer, on obtient sans doute le plus séduisant des plans Mauric disponibles aujourd'hui dans cette taille. La nouvelle version sortie en 1977, avec pont à teugue, n'a pas le même charme. ■

L : 9,20 m | l : 2,92 m | TE : 1,40 m | SV : 41,5 m³ | P : 2,5 t | QUÉRÉ



ANDRÉ MAURIC