

**Libre de bord**

- A prendre un ris pour soulager le bateau. Manœuvre facile, bouclée en moins de deux minutes grâce à un accastillage adapté - grâce au clé, le chantier n'a pas prévu de version « mat enroulé ».



Photos O. Le Carrier

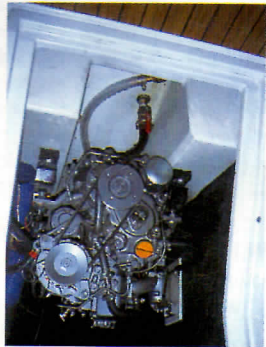
- Une réussite ce cockpit ! Confortable et bourré d'astuces, comme ce coffre à bouts (et à tout faire) sous la barre d'écoute.
- Dernière bonne surprise avant l'escalade en revenant « plein pot » au portant : la confirmation de l'efficacité d'un safran capable de contenir toutes les embardees malgré sa faible profondeur.

**Pensez à la quille !**

**Mécanique**

Avec son hélice bipale fixe, le moteur Diesel Yanmar de 9 ch fourni en standard assure

l'eau. Dans la seconde configuration, il faut être plus vigilant car le rayon de giration se trouve augmenté et le bateau a tendance à dérapper à faible vitesse. La hauteur de l'étrave contribue également à le faire abattre rapidement.



L'escalier de descente moulé ouvre d'un bloc, mais on aimerait un angle d'ouverture plus grand et un système de blocage pour faciliter l'accès au moteur. Accès possible aussi par la cabine arrière.

La manabilité au port est à la hauteur, en arrière comme en avant. Il faut juste penser à mener sa manœuvre d'arrière remment suivant que la quille est basse ou haute. Dans le premier cas, le 264 pivote de 2,50 mètres, il y a de quoi faire ! 2,04 mètres de longueur de banquettes, 1,52 mètre de largeur entre dossiers, c'est plus que confortable. Sur tout si on y ajoute de larges hiloires (28 cm, plus 25 cm de pas-savant au niveau du cockpit) parfaitement inclinées pour se caler à la gîte et une « petite » niche « avant la descente pour manœuvrer de bout efficacement. Bravo aux architectes et au constructeur d'avoir pris en compte le fait que le plaisir de la voile commence sur le pont !

À l'intérieur, on relève une hauteur de 1,81 mètre sous le capot de descente : 1,73 mètre à l'entrée du carré et 1,57 mètre au niveau de la banquette arrière. C'est dans les lettres que les centimètres manquent le plus pour qui fait le mouillage et documents officiels) et du nécessaire pour le mouillage (sondeur, compas, cartes, etc...), on ne voit guère que des béquilles (2 730 F) et le hublot ouvrant de la cabine arrière (1 800 F) dont l'acquisition s'impose dans la liste des options. Les winches 30 ST au lieu des 16 ne se justifient que pour l'apport du système auto-enrouleur et l'on peut très bien se passer du winch de prise de ris sur le mat (1 450 F). Comp-tes 5 150 F pour l'équipement de spi... mais sans la voile !

Hormais l'inévitable achat compté moins de 8 m. L'inventaire standard se révèle assez complet pour un bateau de cette taille, sachant qu'il n'est pas d'usage de fournir électronique ou équipement sophistiqués sur les moins de 8 m.

L'inventaire standard se révèle assez complet pour un bateau de cette taille, sachant qu'il n'est pas d'usage de fournir électronique ou équipement sophistiqués sur les moins de 8 m.

Le réservoir de gazole contient 60 litres, tout comme la réserve d'eau, et la glacière a une capacité de 55 litres. La version hors-bord, fournie avec sa chaise moteur coulissante sur rails, permet un prix attractif à 229 500 F. Le diesel Yanmar 18 ch proposé en option (14 200 F) ne devrait intéresser que les maniaques de performances tout à fait conventionnelles du « petit » diesel monté en standard. Notons enfin que les tissus d'emmenagement sont disponibles en trois coloris différents.

Prix standard : 259 500 F TTC pour la version avec moteur fixe Yanmar 1 GM, quille relevable, grand-voile et génois sur enrouleur, échelle de bains, wc marin, matelas, cuisine équipée et circuit électrique avec batterie de 55 A/H et sept points lumineux, sans compter les feux de route tricolores en tête de mat... Le réservoir de gazole contient 60 litres, tout comme la réserve d'eau, et la glacière a une capacité de 55 litres. La version hors-bord, fournie avec sa chaise moteur coulissante sur rails, permet un prix attractif à 229 500 F. Le diesel Yanmar 18 ch proposé en option (14 200 F) ne devrait intéresser que les maniaques de performances tout à fait conventionnelles du « petit » diesel monté en standard. Notons enfin que les tissus d'emmenagement sont disponibles en trois coloris différents.

**Le mètre à la main**

Honneur au superbe cockpit dont les dimensions pour grand bateau. Avec une largeur entre dossiers, c'est plus que confortable. Sur tout si on y ajoute de larges hiloires (28 cm, plus 25 cm de pas-savant au niveau du cockpit) parfaitement inclinées pour se caler à la gîte et une « petite » niche « avant la descente pour manœuvrer de bout efficacement. Bravo aux architectes et au constructeur d'avoir pris en compte le fait que le plaisir de la voile commence sur le pont !



Le fait que le plaisir de la voile commence sur le pont ! À l'intérieur, on relève une hauteur de 1,81 mètre sous le capot de descente : 1,73 mètre à l'entrée du carré et 1,57 mètre au niveau de la banquette arrière. C'est dans les lettres que les centimètres manquent le plus pour qui fait le mouillage et documents officiels) et du nécessaire pour le mouillage (sondeur, compas, cartes, etc...), on ne voit guère que des béquilles (2 730 F) et le hublot ouvrant de la cabine arrière (1 800 F) dont l'acquisition s'impose dans la liste des options. Les winches 30 ST au lieu des 16 ne se justifient que pour l'apport du système auto-enrouleur et l'on peut très bien se passer du winch de prise de ris sur le mat (1 450 F). Comp-tes 5 150 F pour l'équipement de spi... mais sans la voile !

**CE QU'IL FAUT AJOUTER**