SUN ODYSSEY 30I

Le confort d'un grand

Du soleil mais peu de vent pour ce « 100 milles » ; une météo qui, après tout, correspond bien au programme visé par ce croiseur familial de tout juste 9 mètres. Le bilan après trois jours passés à bord ? Un voilier paresseux par petit temps, mais qui offre un volume digne d'un bateau beaucoup plus grand.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : Boris Rejou.

Marc Lombard a décidément un sacré talent pour concilier volume et harmonie des lignes. Ce Sun Odyssey 30i en est une nouvelle illustration.

Malgré le volume du rouf, le plan de pont reste tout à fait fonctionnel; notez les dimensions du cockpit – plus large que long!

A vrai dire, on était un peu inquiet, voire sceptique, à l'idée de découvrir ce bateau. Sur les premières photos, y compris celles illustrant notre récent «Quelques bords à bord» (n°151), le nouveau Jeanneau semblait franchement pataud, alors que d'une manière générale, les Sun Odyssey sont plutôt de belles réussites esthétiques. En fait, la première impression est assez favorable : vue de côté, la silhouette de ce 30i est harmonieuse et Marc Lombard a même réussi à masquer l'importance du franc-bord – il fallait le faire, parce que du franc-bord, il y en a ! Vu dans l'axe, de l'avant, c'est déjà moins flatteur ; quant au tableau arrière, c'est disons... massif, sans être choquant. Mais bon, il y a forcément un prix à payer pour disposer d'un volume intérieur plus que généreux, et de toute façon ce nouveau Sun Odyssey n'est pas destiné en priorité aux esthètes. En montant à bord, on est frappé par les dimensions du cockpit : très large, mais aussi très court. Vraiment très court. En fait, plus large que long (voir Zoom) ! Au point que la barre franche occupe à peu près toute la longueur, ce qui n'est pas idéal. Manifestement, le moule est optimisé pour la barre à roue, pourtant en option (2 520 euros) et à notre avis inutile sur un bateau de cette taille.

Volumineux mais compact

A l'évidence, ce cockpit sera très agréable à l'escale (une fois la barre relevée), mais pas très fonctionnel en navigation. Quelle bonne idée, en revanche, que d'avoir fixé le palan d'écoute de grand-voile directement en fond de cockpit, sans barre d'écoute ! C'est tellement plus intelligent qu'une barre d'écoute sur le rouf... De toute façon, sur un tel bateau, ce rail n'est guère utilisé ; et avec un point de tire positionné sur l'arrière de la bôme, pas besoin de gros bras ni d'un espar de section énorme – c'est moins lourd, moins cher, plus facile et plus sécurisant ; y a pas photo.
Un petit coup d'œil à l'intérieur permet de mieux comprendre le pourquoi du comment. Eric Stromberg, le chef de produit qui a présidé à la conception du bateau, nous précise bien que le cahier des charges a été élaboré en faisant, dans un premier temps, abstraction de la longueur de coque. Il fallait tout le confort, et le bateau devait simplement être assez grand pour remplir cet objectif – mais pas plus grand. En découvrant la cabine arrière, on comprend à quel artifice les concepteurs ont eu recours : la couchette double est installée dans le sens de la largeur. Ce qui explique la faible longueur du cockpit... et du bateau. En fait, ce Sun Odyssey 30i est un 32 pieds que l'on aurait raccourci de deux pieds à l'arrière, en faisant pivoter le «lit». Astucieux. De cette façon, en seulement 8,79 m (8,99 m hors tout avec le davier), on a réussi à caser deux belles cabines, un grand carré et même une «salle de bains» somptueuse. Le tout avec une hauteur sous barrots très généreuse. Tournée vers l'arrière, la table à cartes est le parent pauvre. En tout cas, notre Sun Odyssey va engloutir sans broncher l'avitaillement pour trois jours et quatre personnes, les sacs de voyage et le matériel photo. Autant dire que les rangements abondent. Notez au passage que la couchette transversale, solution adoptée sur les Hunter depuis belle lurette, a aujourd'hui le vent en poupe jusque dans nos contrées hexagonales puisqu'on la retrouve sur les récents Océanis 31, 34 et 37.

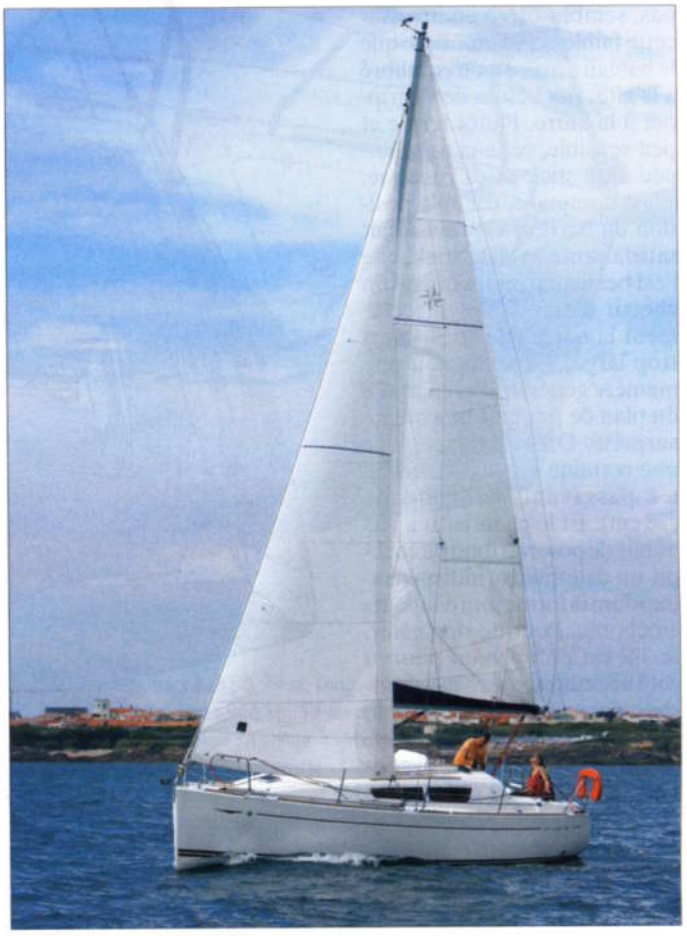
Lest modéré, grand tirant d'eau

Notre petit croiseur rondouillard saura-t-il marquer autant de points sous voiles ? Pour l'heure, la météo n'est pas vraiment de la partie. Il pleut dru, le ciel est totalement bouché et il n'y a pas un souffle d'air. Qu'importe, nous quittons les Sables d'Olonne au moteur à la recherche de quelque «veine» de vent au large des Barges. Une légère brise ne tarde pas à s'établir à l'ouest-sud-ouest. Bâbord amure, cap sur l'île d'Yeu au bon plein, le Sun Odyssey manque visiblement de chevaux pour prendre son élan. La faute, sans doute, au petit génois 115 %. Sur ce bateau frais émoulu du chantier vendéen, le speedomètre n'est

L'HERBAUDIERE

Une bonne adresse

Dans notre numéro 130 (octobre 2006), au détour d'un long article consacré à Noirmoutier, nous vous présentions le restaurant La Marine, du jeune chef Alexandre Couillon – qui a depuis décroché une étoile au Michelin. Toujours à L'Herbaudière, mais dans un tout autre genre, La Pizzaladière est aussi une bonne maison. Certes, il ne s'agit plus vraiment de gastronomie, simplement de très belles pizzas, salades géantes, savoureuses grillades et autres grands classiques roboratifs, à des prix abordables. Avec en prime un accueil des plus chaleureux, et aussi une grande terrasse couverte pour les vilains fumeurs. Last but not least, ce n'est vraiment pas difficile à trouver : en venant du ponton visiteurs lui-même ancré au bout du grand môle central, vous ne pouvez que tomber dessus – sur la gauche, un peu avant la capitainerie. Téléphone : 02 51 35 80 56.



Le Sun Odyssey 30i manque de toile dans le petit temps; les puristes pourront toujours commander un gennaker sur emmagasineur...

La grande largeur du cockpit permet de s'asseoir confortablement à quatre autour d'une table très bien conçue mais optionnelle – et chère...

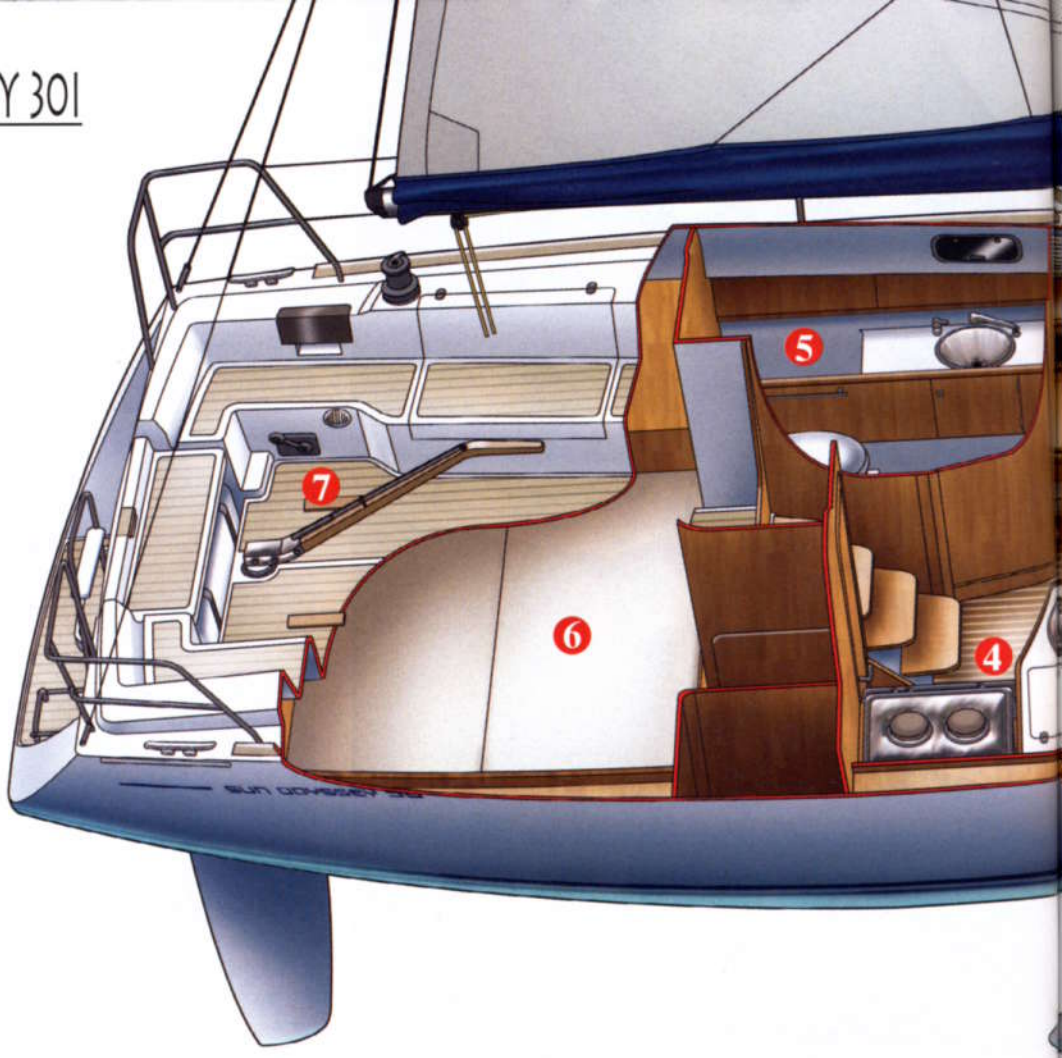
pas encore étalonné, donc plutôt pessimiste. En tenant compte du coefficient nécessaire pour obtenir une valeur juste (en général autour de 1,3), la vitesse doit osciller autour de 2,5 à 3 nœuds, pour un vent de 4/5 nœuds. Il faut dire que dans ces conditions, ce genre de bateau est plutôt utilisé au moteur. En l'occurrence, le 30i est équipé d'un Yanmar 21 ch (à ligne d'arbre) qui devrait assurer en toutes circonstances. Mais alors que l'équipage, désormais trempé jusqu'aux os, songeait à lancer cette belle mécanique, voilà que tout semble s'arranger. Le ciel se dégage un peu et le vent paraît s'établir tout en adonnant. Au travers sous spi asymétrique, ça ne devrait pas être mal. A cette allure, avec un vent de 7 à 8 nœuds, on ne fait toujours pas d'excès de vitesse. Et l'on constate que le bateau n'est pas très raide à la toile. Pas étonnant, vu que le rapport de lest est limité à 24 % (l'angle de chavirage est compris entre 118 et 125° selon la charge). Le tirant d'eau important ne suffit

En partant des Sables d'Olonne, la charmante île d'Yeu est une destination qui va de soi. Pour la première fois depuis belle lurette, nous avons navigué sans GPS. L'occasion de (se) rappeler qu'en croisière, l'estime et les relèvements d'amers peuvent constituer une agréable distraction.

pas, semble-t-il, à compenser cette faiblesse. N'empêche que le bateau s'avère bien équilibré à la gîte ; pas besoin de s'agripper à la barre. Plutôt ferme et peu sensible, celle-ci est équipée d'un stick assez rustique. C'est dommage, car si la position du barreur est tout à fait satisfaisante avec le stick, elle l'est beaucoup moins quand on choisit d'empoigner directement la barre – le cockpit est trop large ! Cependant, d'une manière générale, l'ergonomie du plan de pont est une bonne surprise. On se déplace avec une certaine aisance, même si les passavants sont étroits (28 cm). Et le chantier n'a pas oublié de poser au fond du cockpit un cale-pieds (indispensable) dont la forme sera d'ailleurs améliorée. Pour ne rien gâter, le 30i est plutôt bien pourvu côté accastillage. Les trois winches, par exemple (un 16 sur le rouf et deux 32 deux vitesses sur les hiloires), sont bien dimensionnés ; ce sont d'ailleurs les mêmes que sur le 32i.

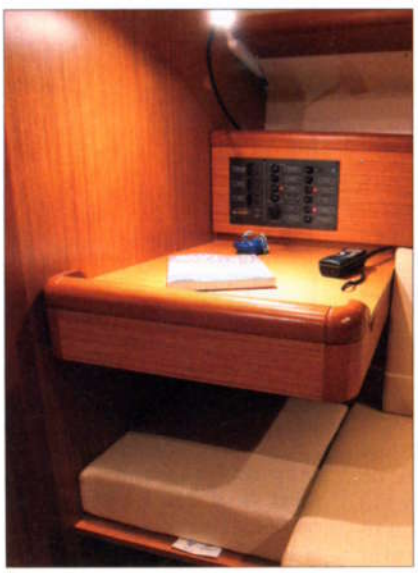
Une belle table de carré

Après une heure de spi, plutôt agréable, on se décide quand même à lancer le Yanmar puisque le vent a la mauvaise idée d'adonner encore tout en mollissant. Notre consolation : le ciel se dégage pour de bon et le soleil déjà bien bas se glisse sous la barre nuageuse. En cette fin juillet, Port-Joinville est bien sûr encombré mais avec ce petit bateau et son gros moteur, les manœuvres de port sont un vrai jeu d'enfant. Rien à redire non plus concernant le nombre et la position des taquets : il y a tout ce qu'il faut. En fait, il s'avère plus compliqué d'allumer le gaz... Pour une raison inconnue rien ne vient, alors que le robinet est ouvert sous la bouteille (pleine) et l'arrivée de gaz ouverte dans la trappe sous le four. Et l'on ne peut que féliciter celle qui a eu l'idée d'acheter un poulet froid avant de partir ! Ainsi l'équipage peut-il apprécier les dimensions de la table du carré – on se croirait vraiment dans un bateau plus grand. Avant que l'on ne parte s'encanailler sur les quais de Port-Joinville, très animés en cette saison, chacun peut découvrir ses « appartements ». Pas de doute, le volume est au rendez-vous. L'aération, en revanche, est dans l'ensemble un peu



LE SUN ODYSSEY 30I EN 7 POINTS

1. La couchette double est de très belle taille (2 x 1,65 m !), et la hauteur sous barrots généreuse (1,83 m) au prix d'une absence de plancher. Dommage que le panneau de pont ouvrant soit trop petit pour constituer un accès indépendant.
2. Hauteur sous barrots généreuse dans le carré (1,86 m à l'arrière et 1,74 à l'avant), mais la couchette tribord ne fait que 1,80 m de long. A bâbord ça va beaucoup mieux : 2,25 m en glissant ses pieds sous la table à cartes.
3. La table à cartes est toute petite (60 x 50 cm). On s'assoit sur la banquette du carré, tourné vers l'arrière (on peut enlever le coussin et la planche prolongeant la couchette). Vive le GPS-traceur !
4. Rien à redire côté fourneaux. Pas de véritable plan de travail (en dehors du couvercle de la glacière/réfrigérateur), un seul évier, mais après tout c'est un petit bateau. Dommage quand même que le four soit en option.
5. Dans les toilettes, c'est un sans-faute ; on aurait seulement apprécié une deuxième ouverture pour l'aération. Mais la place ne manque pas, la hauteur sous barrots atteint 1,84 m et on dispose même d'une belle penderie à cirés. Seule erreur : le montage de la cuve à eaux noires, sans vanne trois voies qui oblige à faire tout transiter par la cuve, même au large.
6. Attention, ce n'est pas forcément la meilleure couchette : 2,05 m de long, mais pas plus de 1,40 m de large... et 58 cm de hauteur sous le fond de cockpit. La hauteur sous barrots dans l'entrée atteint 1,83 m mais il n'y a pas de plancher.
7. La largeur extérieure de ce cockpit trapézoïdal varie entre 2,10 m à l'arrière et 1,80 à l'avant, sa largeur intérieure entre 1,40 et 1 m. Mais la longueur est limitée à 1,75 m !



Une table à cartes minimaliste, mais c'est la tendance actuelle... La cloison des toilettes fera un support idéal pour un écran de GPS-traceur !

Une cabine arrière un peu étriquée. En l'absence du hublot optionnel donnant sur le cockpit, l'aération est très limitée.

EN CHIFFRES...

Long. de coque : 8,79 m. **Long. hors tout :** 8,99 m. **Long. à la flot. :** 8,26 m. **Largeur :** 3,18 m. **TE :** 1,75 m. **Dépl. :** 3 945 kg. **Lest :** 946 kg. **SV au près :** 43 m². **GV :** 22,20 m². **Génois :** 20,80 m². **Spi symétrique :** 75 m². **Moteur :** Yanmar 3YM20 (21 ch). **Gasoil :** 50 l. **Eau :** 160 l. **Matériau :** stratifié de verre-polyester. **Architecte :** Marc Lombard. **Constructeur :** Jeanneau. **Catégorie de conception CE :** B pour 6 personnes. **Prix de base :** 65 182 €. **Prix du bateau essayé :** environ 77 000 € (comprenant guindeau électrique, chauffe-eau, sono, rideaux, stores et moustiquaires, table de cockpit, four, accastillage de spi...). **Version dériveur bi-safran** (disponible en 2009) : tirants d'eau 0,85-2 m, lest 1 039 kg, prix 69 978 €.

Le volume du carré est vraiment impressionnant. Les boiseries en contreplaqué teck apportent une touche de raffinement. En deux mots, c'est Byzance!

juste : seulement deux ouvertures dans le carré, une seule dans les toilettes et une seule dans la cabine avant – par un panneau de pont si petit que l'on ne peut même pas sortir et entrer par là ! Encore plus ennuyeux : en standard, il n'y a qu'une seule ouverture dans la cabine arrière – le panneau de pont à l'arrière du rouf. Certes présent sur notre bateau d'essai, le hublot ouvrant sur le cockpit n'est pas standard... Il fait partie du pack Première (4 880 euros) qui comprend aussi le chargeur, la deuxième batterie, le réfrigérateur et l'électronique de base (loch-speedo-sondeur et girouette-anémo) ! Même remarque concernant les rideaux, stores et moustiquaires. Du très bon matériel (de marque Oceanair), à la fois design et robuste, mais tout cela fait partie d'un pack Préférence incluant le pack Première ainsi que d'autres équipements (guindeau électrique, sono, etc.), le tout proposé pour la modique somme de 9 640 euros...

Pour la nuit, je commence par m'installer à tribord dans le carré. Une fois bien calé sur mon oreiller, au fond de mon duvet, je constate un peu tard que cette couchette est vraiment très courte bien que j'aie pris soin d'ôter tous les coussins. Un peu contrarié, je jette un œil en face, à bâbord. Banco. On peut glisser ses pieds sous la table à cartes, le coussin et la planche amovibles sont encore en place.

Au programme du lendemain, un tour de l'île d'Yeu (dans le sens horaire) agrémenté de quelques mouillages, puis une « traversée » vers l'Herbaudière (le port de plaisance à la pointe nord-ouest de Noirmoutier).

Options : une liste à rallonge...

A notre réveil de bon matin, le port est enveloppé dans une fine couche de brume dense qui ne tarde pas à se déchirer. Signe de très beau temps. Seul hic : la météo est formelle, la pétole est bien installée pour au moins deux jours. Bien, nous allons pouvoir profiter du ronronnement de ce 3YM20... d'ailleurs pas très discret. Pour la pause déjeuner, allons-nous jeter notre dévolu sur l'anse des Vieilles, mouillage le plus fa-

AU MOTEUR

Mention très bien

Le constructeur n'a pas lésiné sur la mécanique : ce bateau de moins de 9 mètres est livré en standard avec un Yanmar de 21 ch (modèle 3YM20). Seul regret : sur ce croiseur tranquille, le réservoir de gasoil aurait pu être plus grand.

Le bloc moteur est bien dégagé mais le panneau est monté sur charnières.

Les niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cockpit	Cabine avant	Carré	Cabine arrière
1 500 tr/mn	60	55	64	69
2 800 tr/mn	68	61	71	73

Pas pratique

Mieux vaut barrer avec le stick ; sans cet accessoire, impossible de caler son dos – le cockpit est trop large !

Pratique

Pas de barre d'écoute, le palan est fixé directement sur une cadène en fond de cockpit – une solution cohérente.

Pas pratique

A l'arrière du rouf, les passavants ne sont quand même pas très larges !

Pratique

La table à cartes est petite, mais compartimentée. La rigole extérieure (à gauche) est aussi très utile.

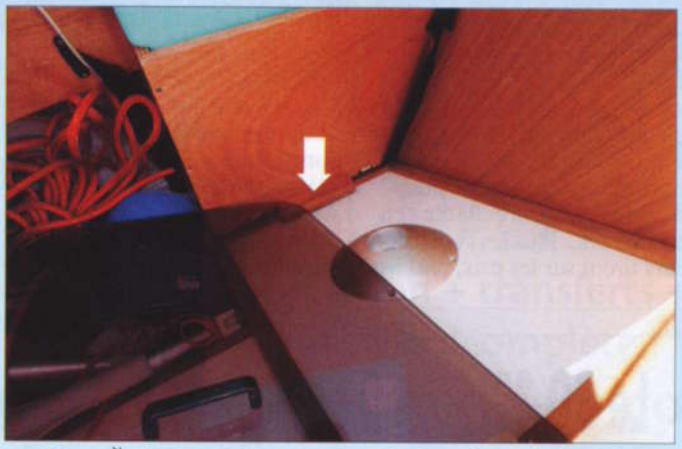
A voir

Pratique

On ne peut imaginer de meilleur emplacement pour le radeau de survie. Pour le sortir de là, il suffit d'ôter le banc arrière (très facile en actionnant un simple loquet). Et ça ne risque pas de coincer car il y a beaucoup de place; la preuve, ce radeau Plastimo est un modèle 12 places!

Pas pratique

Les cadènes étant fixées sur le livet, les bas-haubans perturbent la circulation...



Pratique

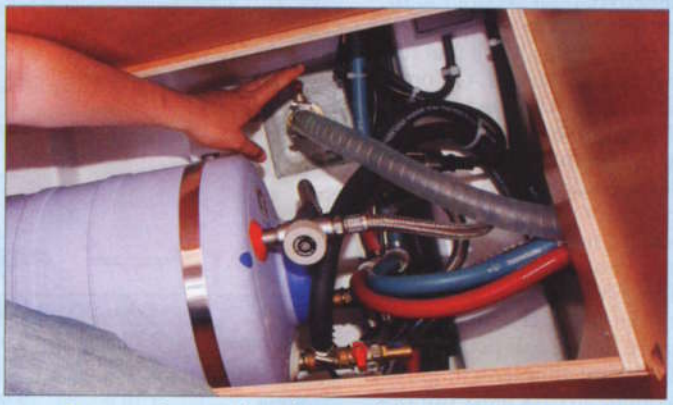
Une vue de l'intérieur du coffre de cockpit (à bâbord). A droite de la photo, la cloison des toilettes; en haut, la cuve à eaux noires. Au fond du coffre à droite, on peut distinguer une rainure qui permet de caler la porte de descente.

Pratique

La largeur du tableau arrière profite à la jupe; notez la petite marche – bien vu.

Pratique

Le grand luxe : des stores-moustiquaires de marque Oceanair. Un système idéal! Voilà qui devrait inciter les acheteurs à commander le (coûteux) pack Préférence qui comprend aussi les rideaux, le guindeau électrique, ou encore radio-CD-mp3 avec haut-parleurs intérieurs et extérieurs.



Pas pratique

Pour accéder à la vanne de l'évier de la cuisine, il faut enlever tous les coussins de la banquette tribord, soulever le panneau de contreplaqué et glisser sa main dans le fond du compartiment; on a fait plus simple! Sur la gauche de la photo, c'est le ballon d'eau chaude optionnel.

...et à revoir!

Départ de Saint-Gilles-Croix-de-Vie au petit matin. Lazy-bag et lazy-jacks sont montés en standard.

meux de l'île, sur le petit port de La Meule, minuscule calanque au charme fou, ou encore sur l'anse du Vieux Château ? On se laisse tenter par La Meule : puisque c'est la pleine mer, on devrait pouvoir se glisser dans l'entrée de la crique et y mouiller avec une amarre à terre à l'arrière. Mais alors que l'ancre descend, on nous hurle depuis une barque quelque véhémente remontrance qui résonne dans l'air immobile sur les parois rocheuses. Apparemment, le monsieur n'est pas content. Il est vrai que l'on a mouillé un peu loin et que notre chaîne pourrait s'avérer gênante. Pour autant, nous précise la barque, pas question de reprendre la manœuvre pour rectifier le tir. Il est interdit de poser une ancre à La Meule, ou alors il faut rester bien à l'extérieur. Qu'on se le dise. Une bouée est semble-t-il disponible dans l'entrée de la crique pour les visiteurs, mais elle est occupée.

Contrariés par cet accueil peu courtois, nous avons poursuivi notre route jusqu'à l'anse du Vieux Château. Ici au moins, on peut jeter l'ancre où ça nous chante, le long de la petite plage, en prenant simplement garde aux plateaux rocheux qui débordent aux deux extrémités de cette langue de sable. Toujours pas de gaz à bord – ou plutôt si, mais toujours enfermé dans la bouteille. On attaque donc un nouveau repas froid. Tant qu'il reste un gros pot de mayonnaise... Mais cette fois on mange dehors, sur la table amovible. Ça se confirme, ce cockpit peu pratique en mer devient très accueillant au mouillage. A quatre autour de la table, on ne se gêne vraiment pas. Ce qui pourrait couper l'appétit d'un acheteur potentiel, c'est plutôt le tarif de cette table, fort bien conçue mais fournie en option : 680 euros ! Si encore elle était en teck massif... Plus les constructeurs tirent sur les prix, plus ils ont tendance à proposer en option, à des prix parfois excessifs, une longue liste « d'accessoires » souvent indispensables... Toujours pas de vent, il faut donc se résoudre à rejoindre L'Herbaudière au moteur. Après un ou deux relèvements d'amers sur les châteaux d'eau de Noirmoutier (pas de GPS à bord...), voici les deux cardinales Réaumur et Le Bavard, qui marquent l'extrémité ouest de la traîtresse chaussée des Bœufs (vaste plateau rocheux qui déborde Noirmoutier à l'ouest). On y est presque. Arrivé à destination, l'équipage se précipite dans une pizzeria sans prétention mais de bon aloi.

ET LES AUTRES...

Le SO 30i face à ses concurrents

Les vrais 30 pieds ne sont pas légion puisque chez la plupart des constructeurs, la gamme commence à 31 ou 32 pieds. Néanmoins, en termes de prix comme de programme, le Bavaria et l'Océanis sont bien des concurrents du Sun Odyssey 30i. Construit en Pologne et importé par SMGE, le Delphia 29.2 existe en version dériveur, comme le Sun Odyssey ; tandis que l'Océanis et le Bavaria sont proposés en option avec une quille moins profonde (tirant d'eau : 1,43 m pour le Bavaria, 1,30 m pour l'Océanis).

Modèle	Sun Odyss. 30i	Delphia 29.2	Océanis 31	Bavaria 31
Long. coque	8,79 m	8,58 m	9,30 m	9,49 m
Long. flott.	8,26 m	nc	8,69 m	8,32 m
Largeur	3,18 m	2,96 m	3,39 m	3,38 m
Tirant d'eau	1,75 m	1,63 m	1,80 m	1,87 m
Déplacement	3 945 kg	3 800 kg	4 620 kg	4 700 kg
Lest	946 kg	1 050 kg	1 000 kg	1 100 kg
SV au près	43 m²	38,80 m²	47,50 m²	50,90 m²
Motorisation	Yanmar 21 ch	nc	Yanmar 21 ch	Volvo 19 ch
Matériau	strat. verre-pol.	strat. verre-pol	strat. verre-pol.	verre/PVC
Architecte	Marc Lombard	A. Skrzat	Finot/Conq	J&J Design
Constructeur	Jeanneau	Delphia	Bénéteau	Bavaria
Prix de base	65 182 €	78 936 €	72 836 €	71 349 €

Bientôt la version dériveur !

Le lendemain, pour le retour vers Les Sables, la pétole persiste. On s'occupe avec le compas de relèvement, qui nous guide d'une bouée à l'autre : le Bavard, la basse de l'Aigle, Pont d'Yeu... Alors que la Petite Barge (cardinale située devant les Sables) grossit sur l'horizon, voici enfin le souffle d'air que l'on attendait depuis deux jours. L'occasion de tirer des bords au près puis sous spi. La brise atteint cette fois les 8/10 nœuds, et nos impressions de l'avant-veille se confirment : barre un peu lourde, mais carène bien équilibrée à toutes les allures. En bref, ce petit Sun Odyssey offre un confort étonnant et répond avec brio à son programme de croisière tranquille ; mais il ne faut pas en attendre de grandes sensations sous voiles. Le constructeur ne l'ignore pas, qui a choisi de développer une intéressante version dériveur lesté bi-safran (qui sera disponible à partir de 2009), plutôt que de proposer, comme pour les autres modèles de la gamme, une version Performance qui ne se justifierait pas a priori.