



## Hors Normes ! – Semi-Rigides Magazine

C'est au salon de La Ciotat que nous avons pu l'essayer en mars dernier, et avons retrouvé la marque au Grand Pavois où une nouvelle version (encore allégée) servait de bateau VIP pour l'organisation du salon. Aujourd'hui, pleins feux sur le modèle « historique » qui se montre sur les salons et événements européens depuis presque 2 ans, le 8.5 dont le look et la qualité marquent aussi fort que les performances à bord : ne serait-ce que pour son large nez dû à ses 2 coques, et aux longues mains courantes en arceau avant et arrière de chaque côté, qui offrent sécurité à

bord et même une possibilité de marche-pied pour embarquer et débarquer sans toucher aux tubes. La ligne est unique.

## Un style inhabituel

Il y a bien des façons de se faire remarquer avec un bateau. Le Hysucat fera tourner les têtes à coup sûr. Largeur du nez (2,90 m posent déjà un bateau), évidence de la double coque qui explique tout dès qu'on l'a de face, sellerie beige d'aspect cossu sur coque gris anthracite (le chantier propose une personnalisation poussée, et les nouveaux coloris entrés au catalogue complète de façon flashy les robes plus sages et classiques des premières années).

La coque catamaran joue aussi sur la ligne de profil, donnant l'impression d'une étrave assez droite, renforcée par le fait que le Hysucat navigue plutôt haut sur l'eau, en appui sur ses 2 skis : il est reconnaissable de loin. Cette hauteur des francs-bords en navigation semble la première explication à la mauvaise déflexion qui fait qu'on peut subir un peu d'embruns à bord. Les pneumatiques ne font « que » 53 cm de diamètre, mais l'expérience nous fait affirmer que plus gros n'y changerait pas grand-chose : si la gerbe n'est pas écrasée horizontalement à sa base, le vent latéral peut toujours en ramener une partie. L'autre caractéristique qui mouille, c'est le tunnel de la coque : lorsque le bateau se tasse en compression (amerrissage de sauts, vague plus importante), le tunnel peut saturer, et refouler par l'avant : ceux qui ne sont pas protégés par la console recevront un peu plus que le pilote. Par beau temps, cette explosion de gerbe avant peut-être ludique en plus de spectaculaire, mais la solution est simple : adapter la vitesse du bateau au relief et à ce que supporteront les passagers. Ou être équipé.

## Bateau de travail en tenue de soirée

L'espace à bord profite bien de la largeur, avec une confortable banquette 4 places à l'arrière (un peu proche des moteurs car le son y est très présent), et un salon de pont en U à la proue qui offre à nouveau 4 à 5 places autour de l'éventuelle table. La version essayée proposant 4 sièges jockey Ullman, c'est évidemment la meilleure assise en navigation et sous la protection aérodynamique efficace de la console (elle intègre encore 2 vrais sièges confortables en face avant). Les 14 personnes autorisées à bord seront toutes bien assises à commencer par le pilote et le copilote. C'est du côté des rangements que le catamaran pêche un peu, tous les coffres n'offrant que des volumes modérés, et d'accès limité (courbe de l'ouverture des coffres sous la banquette avant par exemple). Fort heureusement, la console est généreuse, et même les versions pro avec le réservoir additionnel de 300 litres auront encore la moitié de son volume intérieur à exploiter pour le matériel ou bagagerie les plus encombrants. Elle peut d'ailleurs recevoir un WC chimique tout en conservant encore une capacité de stockage satisfaisante, là où le coffre arrière est amoindri en partie par les coulisses techniques (notamment les batteries).

Le bateau est élégant d'aspect. Toutes les mains courantes offrent une véritable commodité et sécurisent autant visuellement que fonctionnellement notamment lors des déplacements à bord. La largeur qui autorise de vrais passavants sur chaque côté confirme l'impression d'espace.

Et l'accastillage est à la hauteur voulue : taquet rétractable, mâtereau stylisé du feu de position, double vérin du coffre arrière comme du panneau avant de la console, instrumentation analogique claire. La console manque d'un vide-poches a minima, mais n'oublie pas la poignée de maintien du copilote.

En l'absence de vrai davier, on recommande l'option guindeau électrique qui positionnera l'ancre sous le nez du bateau, même si la baille à mouillage est parfaitement fonctionnelle. Les cadènes de levage pourraient cependant venir à manquer à un moment ou un autre de la vie du bateau. La signature visuelle qualitative est achevée par le simili tek qu'on retrouve du plancher au nez de la coque en incrustation décorative, et jusque sous la console.

Des performances remarquables

Avec hélices de 25", nous atteindrons 48 noeuds sans forcer le talent du bateau ni du pilote, et la marque se flatte d'une version Ullman Racing qui atteint les 60 noeuds motorisée par un Twin Evinrude : 2 x E-Tec HO de 200 ch. Dans tous les cas l'acheteur veillera à bien étudier la motorisation et son choix d'hélices, ces paramètres modifiant considérablement la vocation du bateau.

C'est de façon empirique que Paul a découvert une curiosité de la motorisation Suzuki : partis sur un seul moteur de 175 ch, il descend le second bloc éteint pendant la navigation, le met en prise et... le second moteur se lance (les mécaniciens interrogés depuis s'étonnent : la plupart des embases sont conçues d'une façon qui ne permet pas ce démarrage à la poussette).

Le fait de pouvoir naviguer même avec une panne sur un des démarreurs est un bon point pour le motoriste et plaide pour la version bimoteur d'un bateau au rayon d'action très important (autonomie avec les réservoirs optionnels et vitesse de croisière).

Mais qu'en est-il de la navigation sur un seul moteur ? 27,5 noeuds avec 5 personnes à bord nous semble une réponse très satisfaisante en termes de sécurité, et l'assurance de rentrer dans des délais tout à fait normaux au port, quoi qu'il arrive.

## Conclusion

Le fait qu'on se mouille parfois ne gênera pas les professionnels, et rappelle que la plaisance privilégie le beau temps, mais que le bateau est très sécurisant : il vous reconduira à bon port même si la mer se fâche, étonnamment vite. Bateau « bouffeur de milles », son efficacité ne demande qu'à être aménagée selon votre programme en profitant des possibilités de personnalisation, même si la philosophie est plus anglaise qu'italienne (d'ailleurs, il n'y a pas d'échelle de bain prévue en standard).

Reste un bateau à la figure très originale et dont le coussin d'air couplé au foil explique le confort très exceptionnel. Les pros comme les autres apprécieront enfin une très belle taille avec une bonne capacité de charge, qui n'exige pas une motorisation exagérée pour donner le meilleur d'elle-même