

IKONE 7.50

Un amour de cat boat

Un original? Sans doute, mais le nouvel Ikone est surtout un petit croiseur très doué qui donne la banane à ses équipiers de 7 à 77 ans!

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.

A QUOI RECONNAIT-ON un bateau bien né? A son assiette parfaite lors de la mise à l'eau? A ses finitions irréprochables? Sans doute. Mais dans le cas de l'Ikone 7.50, la réussite ne se résume pas à cela. Elle se signale par le sentiment très clair, dès la première sortie, que le bateau sonne juste et qu'il remplit parfaitement le programme voulu par son concepteur, Pierrick de Kervénoaël, et son architecte, Julien Marin. Mieux : qu'il est assez innovant pour enrichir, à sa façon, ce programme de croisière côtière. La première de ces innovations, celle qui saute aux yeux, c'est le gréement de cat boat. Une formule née en Amérique et connue depuis fort longtemps, encore courante sur des petits

day-boats mais rare, voire inédite sur un croiseur. Pourquoi? Principalement parce qu'en renonçant à fractionner le gréement, on se trouve dans l'obligation de gérer une voile unique et très puissante. Le chantier concarnois Espace VAG, dont les précédents Ikone sont tous des cat boats, a considéré que l'accastillage moderne facilitait grandement les manœuvres de réduction de voilure et osé ce pari d'un petit croiseur au mât très avancé et à la bôme démesurée. Et il a bien fait, car les avantages du cat boat sont considérables. Le premier, qui tire également profit de la carène large et du rouf volumineux, c'est l'espace intérieur.

PAS DE MAT, PAS D'ÉPONTILLE...

Dès la première visite, il faut se pincer pour se convaincre qu'on est bien sur un croiseur de 7,50 mètres. Quel volume! Pas de mât ni d'épontille, pas de tirants de cadène, rien qui fasse obstacle à la sensation d'espace et de bien-être. Car le chantier a parfaitement su tirer profit de ces dimensions hors normes pour proposer un intérieur très agréable, cosy sans être prétentieux, confortable tout en restant marin. À bâbord, un vrai cabinet de toilette isolé et une cuisine qui n'aurait rien à envier à un croiseur de 9 mètres. À tribord, une grande couchette qui s'étend sous le cockpit et se prolonge avec le coin navigation et la table décalée à tribord, un peu comme sur les Bi-Loup – une référence pas totalement anodine. À l'avant, un grand lit breton qui se termine avec le pied de mât puissamment renforcé, et pour cause : il n'est pas haubané. L'occasion de noter au passage qu'en termes de construction, le gréement de cat boat est pertinent parce qu'il tend à concentrer



▲ Le gréement est si élancé qu'il ne rentre pas dans le cadre... Et il ne manque pas d'allure.



les contraintes autour de l'étrave, une zone structurellement très forte.

Mais se passer de haubans, est-ce bien raisonnable? C'est en tout cas assez déroutant lors des manœuvres. Pierrick a d'ailleurs tenu à gréer une paire de bastaques, pour assurer le mât et rassurer le propriétaire, mais aussi pour fournir aux équipiers un point d'appui lors des déplacements vers l'avant.

Car d'instinct la main – celle pour le bateau – cherche les haubans! Sur l'Ikone 7.50, on trouve ces bastaques – à condition de les avoir raidies – et les hautes mains courantes du rouf. On trouve surtout qu'il passe tout en douceur dans le clapot, en partie grâce à ce gréement. En l'absence de tenue longitudinale (étais et pataras), le mât encaisse en souplesse et transmet peu de tangage au bateau. Si on cherche à donner un peu de quête à cette grande tige en carbone au près, on joue sur les bastaques et sur l'écoute de grand-voile, et les performances sont au rendez-vous. Nous nous en rendons compte en ralliant les îles Glénan au près bon plein, à 6-7 nœuds dans une brise qui fraîchit progressivement jusqu'à atteindre 15 nœuds. Le barreur, bien calé sur l'hiloire parfaitement angulée, prend un réel plaisir à soigner sa trajectoire dans le clapot et remonte à 50° du vent réel. On se fie aux penons – il faut s'habituer à en avoir dans la grand-voile –, mais ceux du premier niveau sont perturbés

“ L'Ikone 7.50, c'est une silhouette sympathique, un gréement atypique et une barre à mettre entre toutes les mains ! ”



▲ En l'absence de barre d'écoute, le hale-bas est indispensable pour fermer la chute au portant. Le rouf, assez imposant, a l'avantage de bien protéger le cockpit mais ne gêne pas le barreur si ce dernier prend place sur l'hiloire qui lui est dédiée.



“ Quand le mât est implanté quasiment à l'étrave, l'espace est soudain très ouvert sous le pont... ”



▲ La banquette dans la largeur, un peu plus basse que le lit breton, offre des assises très confortables devant la table. Cette dernière, proche des instruments, peut aussi faire office de coin navigation.

par le profil du mât (AG+) de section circulaire. On pourrait rêver d'un profil plus performant, mais après tout nous sommes sur un croiseur qui cultive aussi son côté simple, sinon rustique. Ce qui est sûr, c'est qu'à la barre on n'a pas vraiment l'impression de mener un biquille. De ce point de vue, Julien Marin a parfaitement réussi sa carène et le soin apporté au profil du safran a payé. Pierrick a préféré soigner le toucher de barre et renoncer à utiliser le safran comme troisième point d'appui à l'échouage, quitte à prévoir une béquille arrière. Cette dernière est là en sécurité car théoriquement, le bateau est stable sur ses quilles dont les bulbes sont dessinés pour l'échouage.

Arrivés aux Glénan, nous posons notre pioche sous le vent de Penfret où se presse la foule aoûtienne. Le bateau est léger et le mouillage aussi – il pourrait d'ailleurs se contenter d'une ancre en alu. Du coup on profite de la baille, malgré le tout petit espace qui lui est imparti devant le mât, mais on se passe aisément du guindeau. Légère également, la plateforme de bain en sandwich est rabattue en un tournemain tandis que les casse-dalles sont extraits du frigo. Il ne manque qu'une table de cockpit – en développement – pour achever le tableau de ce déjeuner idéal au mouillage. Pour la sieste, on vous conseille plutôt l'intérieur, très vitré et bien aéré, le cockpit étant plutôt optimisé pour la navigation.



Plus l'intérieur est spacieux, plus il faut multiplier les mains courantes... Ici, il en manque une.



Le mât avancé réduit la plage avant à un confetti. On est forcément à l'étroit pour mouiller.

L'Ikone 7.50 en 7 points

1. La couchette avant fait 200 cm de long pour 174 cm aux épaules. Elle est surmontée d'un panneau de pont.
2. La table du carré fait 131 x 65 cm et peut accueillir jusqu'à cinq personnes grâce à l'ajout d'un strapontin.
3. Côté cuisine, cuisinière deux feux et four (ENO), plan de travail permanent, évier et grand frigo en coffre. Quatre équipets de rangement.
4. La hauteur sous barrots est de 190 cm

5. La descente bénéficie d'une ouverture très large : 62 cm.
6. Dans le cabinet de toilette, la hauteur sous barrots est de 181 cm.
7. La couchette arrière peut accueillir confortablement un adulte, ou deux enfants (205 x 107 cm).

EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	7,50 m
LONGUEUR FLOTTAISON	7,50 m
LARGEUR	3 m
TIRANT D'EAU	1,20 m
DEPLACEMENT	1 950 kg
LEST	2 x 430 kg
SV AU PRES	36 m ²

MATERIAU	verre/feutre (coque)
CONSTRUCTION	infusion
MOTORISATION	13 ch Volvo-Penta
ARCHITECTE	Julien Marin
CONSTRUCTEUR	Espace VAG
CATEGORIE CE	B pour 3 pers/C pour 6

PRIX DE BASE	65 000 €
PRIX BATEAU ESSAYE	85 000 €

Principales options : moteur in board (Volvo D1-13) (12 780 €), spi et son accastillage (2 700 €), plateforme de bain (1 000 €)...



Plus besoin de se mettre à quatre pattes dans le cockpit pour démarrer le moteur, le chantier a eu la bonne idée de placer le tableau de commandes dans la descente.



Tout simplement immense, la soute de rangement est accessible par le banc de cockpit bâbord dont l'ouverture est très large.



Les winches rentrés sont à la bonne hauteur, même pour les enfants.



WC chimiques mais vrai cabinet de toilette : un luxe sur un 7,50 m.



Le montage de la manette des gaz dans la largeur surprend dans un premier temps, mais c'est en fait assez pratique : le barreur peut manœuvrer avec le pied!



“ Lors de l'essai, le bout-dehors n'était pas opérationnel. Il a ensuite été équipé d'une sous-barbe. ”

Assez profond et bien protégé par les hiloires, il s'avère d'ailleurs très sécurisant si on navigue avec de jeunes enfants, ce qui est notre cas. Des enfants ravis, du reste, et résolument fanatiques de l'Ikone 7.50! C'est un bateau sur lequel ils peuvent facilement se déplacer et manœuvrer sans s'exposer, que ce soit sur les winches rentrés auxquels revient cette écoute de grand-voile au circuit très astucieux, ou à la barre très douce. Même l'envoi de la grand-voile, très fluide grâce aux chariots sur rail rapporté, est dans leurs cordes. Dans le « lagon » des Glénan où nous tirons quelques bords avant de prendre la route du retour vers Concarneau, nous sommes environnés de catas de sport à la grand-voile barrée du fameux signe rouge, qui griffent les eaux turquoise à grande vitesse. Magique! Et cette brise nous promet un retour rapide au portant. Le portant, c'est un peu l'allure reine pour un cat boat. Pas de voile d'avant masquée ou difficile à faire porter, et une grand-voile qu'on peut choquer à l'envi, pas la moindre barre de flèche qui limiterait sa course! Le revers de la médaille, c'est que nous avons là une voile très puissante. Prudents, nous conservons le ris que nous avions pris au près, la brise flirtant maintenant avec les 18 nœuds. Nous le larguerons plus tard, rassurés par le comportement très sain de l'Ikone qui ne demande qu'à nous offrir des petits surfs dans le clapot court. Nos tout jeunes barreaux se régaleront. Arrivés au Cochon, la tourelle verte du chenal de Concarneau, nous démarrons le Volvo (voir ci-contre) avant d'affaler, évidemment à regret. Le bateau est facile, la seule réelle difficulté sera de lui trouver des défauts sérieux. On peut ergoter sur sa silhouette un peu massive ou tout simplement tenir mordicus au grément marconi... Pour notre part, nous nous contenterons de saluer la réussite de ce nouvel Ikone et de lui souhaiter le succès qu'il mérite, car c'est un bateau qui rend heureux! ■



▲ Le cockpit est profond, bien protégé de la mer et très sécurisant, notamment quand on navigue avec des enfants. Idem pour les mains courantes qui tirent profit de la hauteur du rouf.

Le confort d'un « vrai » moteur

C'est une option coûteuse, mais on ne peut que conseiller à tout acheteur envisageant de vraies croisières de s'offrir le Volvo Penta D1-13 (13 ch) proposé par le chantier. Pour le confort – notamment sonore –, mais aussi pour la sécurité en cas de coup dur et même pour la facilité de manœuvre. Malgré son fardage et son poids plume, l'Ikone se manie comme une mobylette au port. Pour 12 780 €, ce Volvo est monté avec une hélice bipale fixe, un réservoir de 3 litres et une batterie de 70 Ah.

Conso



CAPACITE
DU RESERVOIR
CARBURANT **30**
litres

AUTONOMIE
EN VITESSE
DE CROISIERE **18**
heures

Vitesse



VITESSE
DE CROISIERE **4,5**
nœuds
1 200 tr/mn

VITESSE
MAXI **6**
nœuds
2 500 tr/mn

