



DJANGO 770

MARÉE HAUTE
7,70 M - 48 830 €

Ce nouveau biquille s'inspire de l'ancien 750 de GL Composites... Mais à part le programme - croisière rapide semi hauturière -, tout est neuf sur le 770 du chantier Marée Haute, même la carène!

TEXTE ET PHOTOS
EMMANUEL VAN DETH

Performances

Grément. Mât aluminium élané à deux étages de barres de flèches et cadènes reprises sur le livet: c'est la bonne formule pour limiter la compression sur l'espar et profiter d'un génois à faible recouvrement qu'on peut border bien plat. Pas de folie du côté de la grand-voile. Le rond de chute passe sous le pataras sans accrocher. Mais le chantier fournit une version régates avec corne, bastaques, mât carbone sans doute rallongé... **Au près.** Le 770 remonte avec aisance à 30° du vent apparent. Incroyable pour un biquille, non? Par 9 nœuds de vent, on relève déjà 5,2 nœuds au GPS. Deux nœuds de plus et on gagne

encore un demi-nœud en vitesse. Avec un vent médium plus soutenu qui grimpe à 14 nœuds, le Django progresse entre 6 et 6,2 nœuds. La veille, avec des conditions plus pêchues, le bateau tenait toute sa toile malgré quelques claques à 23 nœuds réels. Le clapot se négociait avec aisance, sans taper. A bord, deux marins très expérimentés, reconnaissons-le, qui n'avaient pas hésité à souquer à mort le pataras afin de vider la grand-voile. **Au débridé.** La carène fait déjà parler la puissance. Bien calé sur son bouchain qui lui confère la stabilité de forme d'un bateau bien plus large, le plan Rolland avale les milles en toute décontraction. En choquant

légèrement les écoutes, on gagne un bon nœud au speedo. **Au portant.** Grand spi ou petit spi? En dessous de force 4, pas d'hésitation, c'est la maxi-bulle de 70 m² qui sort du sac. La raideur du bateau permet de supporter beaucoup de toile. On aurait tort de se priver de tous les chevaux disponibles. Résultat, des performances toujours au top. Jugez plutôt: 6 à 7 nœuds au large serré par 10-12 nœuds de vent. Le « petit » spi de 55 m² est établi à partir de 20 nœuds. Un régime qui offre déjà à l'équipage une vitesse moyenne de 8 nœuds, avec des belles pointes à 9. Les formes arrière larges et plates promettent des longs plannings par bonne brise. **Passage**



LES VAGUES SE NÉGOCIENT AVEC AISANCE, SANS DOUTE GRÂCE À UNE RÉPARTITION DES POIDS SOIGNÉE

dans la mer. Notre Django n'a jamais buté dans le clapot. L'appendice au vent marsouine parfois à la surface, sans ralentir la carène. Les vagues se négocient avec aisance, sans taper. Sans doute grâce à une répartition des poids soignée. L'héritage de la course au large, ça sert ! **Motorisation.** Hors-bord sur chaise ou diesel in-board au choix. La première formule est plus simple, plus légère et moins coûteuse. Elle offre aussi des possibilités d'aménagement supplémentaire. La seconde est plus sécurisante et permet surtout de recharger rapidement le parc batteries. A bord de ce premier exemplaire, le propriétaire a retenu le diesel le plus puissant, un

14 ch. La mécanique n'est pas trop bruyante. A 3000 t, le régime de croisière, le Django progresse à 6,10 nœuds. A fond, à 3600 t, le speedo grimpe jusqu'à 7 nœuds.

Agrément de navigation

A la barre. On reproche souvent aux plans Rolland d'être absolument neutres à la barre. Une qualité jugée indispensable par un architecte qui a traversé l'Atlantique en Mini. Mais le plaisancier standard préfère une barre plutôt ardente. Un souhait clairement formulé par le chantier. Essai transformé : la barre tire juste ce qu'il faut. Elle sera légèrement rallongée sur les prochains modèles. **Ergonomie du cockpit.** Dessin en

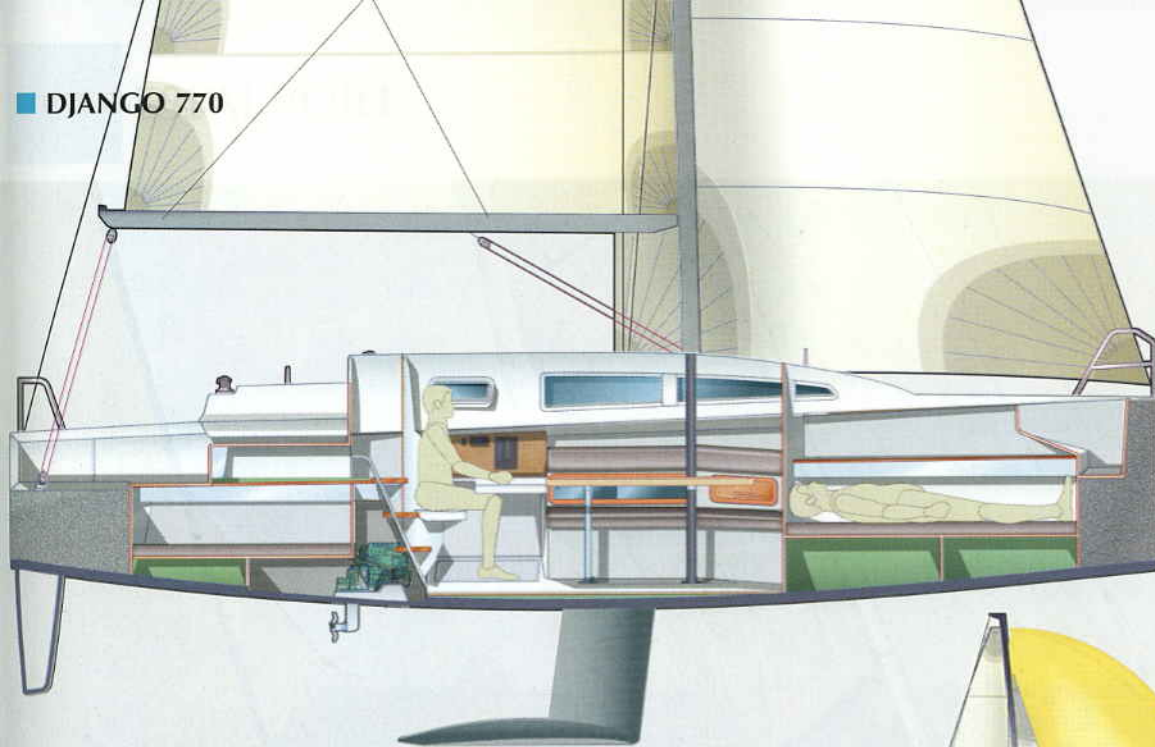
T complètement ouvert à l'arrière. Près du rouf, les hiloires sont très hautes et bien inclinées. Elles deviennent très confortables à la gîte. Le barreur s'appuie sur un large cale-pieds. **Protection de l'équipage.** Le rouf est assez haut pour

couper une bonne partie du vent. Mais rien ne remplacera une capote pour être vraiment à l'abri. **Manceuvres.** La barre d'écoute est repoussée tout à l'arrière, ce qui limite les efforts pour border la grand-voile. L'écoute revient juste devant le bar-

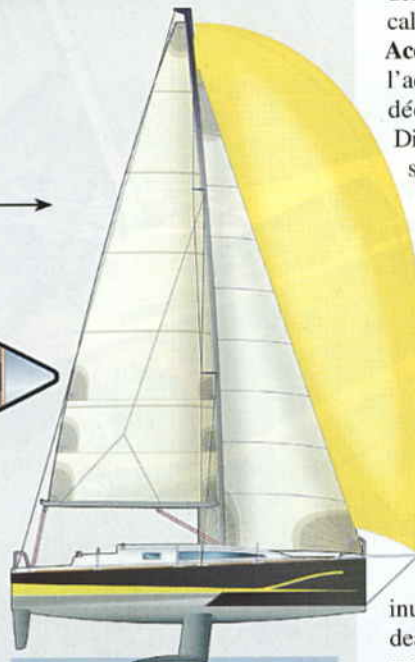
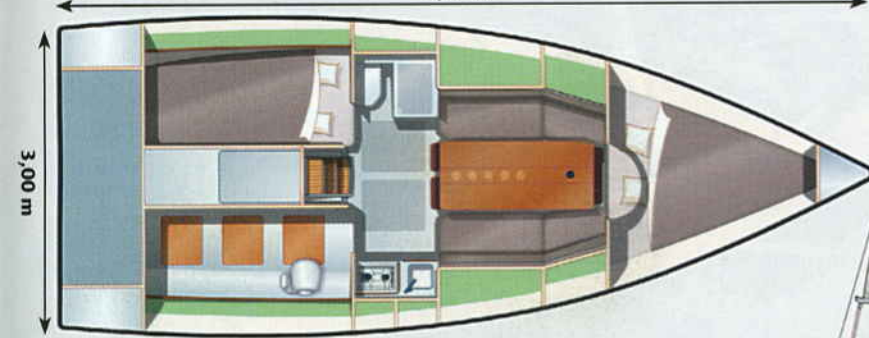
Sa place dans le paysage nautique

Dans la droite ligne du Django 750, le 770 (version quillard) se veut capable de cartonner en régate, de s'aventurer au large et de caboter tranquille en famille. Un vrai mouton à cinq pattes... qui n'a pas vraiment de concurrents. Les croiseurs de grande série comme le First 25.7s et le Sun 2500 sont bien plus lourds et moins toilés, tandis que les Mini rallongés comme le Mistral et le Super Câlin 7,50 sont plus sportifs et spartiates. Les monotypes de régate ? Le Surprise et le J 80 ne sont pas taillés pour naviguer au large et la vie à bord tient de la punition. Décidément, le Django 770 occupe une niche bien à lui.

DJANGO 770



7,70 m



reur. Une paire de winches (des 20 ST) à l'extrémité des hiloires est dédiée aux écoutes de génois. Les autres manœuvres, drisses, bordure, hale-bas et bosses sont réparties sur deux autres winches identiques, mais cette fois fixés sur le rouf. **Circulation.** Les passavants ne sont pas très larges, mais néanmoins suffisants pour progresser facilement vers la plage avant. En revanche, on aimerait s'assurer sur une bonne paire de mains courantes. Les filières à deux étages sont maintenues par de solides chandeliers et balcons. Un petit cale-pieds en bois ceinture le liston. **Accès à l'intérieur.** Rien à voir avec l'accès du tout premier Yaka 650, déclinaison croisière rapide du Dingo. Ici, le capot coulissant prend ses aises et une simple échelle en inox à trois marches mène à la zone de vie. Incurvées, ces marches seraient plus faciles à emprunter à la gîte.

A l'escale

Mouillage. Le davier n'était pas encore monté sur notre voilier d'essai, faute de pièce standard adaptable. Le bout-dehors en alu sera réglé de telle sorte que même sorti, la baille à mouillage reste accessible. La légèreté du 770 rend inutile le montage d'un lourd guindeau. En soulageant au moteur, le mouillage est facile à relever. **Amarage.** Les taquets sont fixés au livret de pont, supprimant ainsi les chaudières. Notre Django est même équipé de deux taquets de garde. Ça fait gros bateau et c'est bien pratique ! **Accès à l'eau.** Le tableau

Le vrai prix du Django 770

► **Prix standard : 48 830 €** (version quillard).
 ► **Prix version essayée : 76 325 €** (principales options : biquille, 2 500 € ; moteur 14 ch, 10 326 € ; étai largable, 522 € ; WC marin et cuve à eau noire, 807 € ; couleur de coque, 1 500 € ; enrouleur de génois Harken, 2 000 €).

A l'échouage, le Django est bien assis sur ses quilles.



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

	DJANGO 770	FIRST 25.7 S	SUN 2500
Longueur de coque	7,70 m	7,50 m	7,50 m
Longueur flottaison	7,70 m	7,35 m	7,15 m
Largeur	3,00 m	2,76 m	2,90 m
Tirant d'eau quillard	1,60 m	1,45 m	1,60 m
Tirant d'eau dériveur	0,90-1,90 m	0,85-1,85 m	0,69-1,75 m
Tirant d'eau biquille	1,20 m	-	-
Poids quillard	1 500 kg	2 150 kg	2 080 kg
Lest quillard	600 kg	650 kg	537 kg
Voilure au près	45 m ²	36,20 m ²	30,10 m ²
Grand-voile	25 m ²	25,20 m ²	16,60 m ²
Génois	20 m ²	19,20 m ²	13,50 m ²
Spi	55-70 m ²	51,50 m ²	36 m ²
Eau douce	57 l	40 l	56 l
Carburant	60 l	30 l	25 l
Moteur	HB/IB 10 ou 14 ch	IB 14 ch	HB/IB 9 ch
Matériau	polyester	polyester	polyester
Architecte	Pierre Rolland	Groupe Finot	Olivier Petit
Constructeur	Marée Haute	Bénéteau	Jeanneau
Certification CE	A ou B	B	C
Année de lancement	2010	1995	2004
Prix	48 830 €	44 850 €	36 651 €
Essai dans Bateaux			569

DR



1 Réchaud plus centré et cuisinière rehaussée: des modifications que le chantier étudie pour les prochains modèles. 2 Le siège incurvé de la table à cartes permet de bien se caler à la gîte. Mais la tête bute sur l'angle du rouf. 3 La table de 0,88 x 1,15 m est équipée de fargues. Un abattant est prévu pour faciliter la circulation.

est complètement ouvert. Idéal pour embarquer dans l'annexe et se baigner. Reste à poser l'échelle. **Rangements techniques.** Le grand volume de rangement situé à l'arrière du cockpit est accessible par deux panneaux étanches.

Confort

Carré. Disposition très inhabituelle dans un voilier de moins de 8 m : le carré est carrément surélevé (la hauteur sous barrots est limitée à 1,40 m contre 1,70 m au pied de la descente) pour que les convives profitent pleinement de la vue sur la mer. On peut réunir sept personnes. La grande largeur du bateau a permis de resserrer les banquettes. Les têtes ne doivent pas buter sur l'angle du rouf. Derrière les assises et sous les coussins, plein de rangements appréciables pour stocker l'avitaillement. Bravo pour l'éponton en carbone: une touche high-tech bienvenue. **Couchages.** Beaucoup de possibilités ! Le modèle présenté joue la carte des volumes décloisonnés: un lit breton à l'avant pour deux (1,97 m de long, 1,74 m de large à la tête et 0,43 au pied) et une couchette arrière de seulement 0,87 m de large, donc vraiment étroite pour deux. La version hors-bord gomme ce défaut pour offrir un vrai matelas. Le carré, la nuit, peut être aménagé en couchette double d'appoint en baissant la table. La longueur se limite à 1,60 m. Le chantier prévoit une autre version avec poste avant fermé. Les toilettes

sont repoussées vers cette cabine pour libérer un couchage sur tribord sous le cockpit. Mais le carré est réduit à peau de chagrin. Possibilité de panacher ces emménagements avec le moteur hors-bord, et donc de profiter de trois « cabines ». Au final, c'est la version lit breton et moteur hors-bord qui nous séduit le plus. **Cuisine.** Tant qu'on ne met pas les mains dedans, tout semble coller... Mais le réchaud est trop bas, enfoncé sous le pont. Des détails qui seront corrigés sur les prochains modèles. Bonne capacité de rangement toutefois pour un moins de 8 mètres. **Table à cartes.** Le plateau de 59 x 49 cm est orienté face à la marche. Le siège incurvé bloque bien les fesses à la gîte. Mais la tête bute sur l'angle intérieur du rouf. **Toilettes.** Sur notre version lit breton, les WC sont installés dans une immense soute. La fermeture est assurée par une simple toile. Possibilité de commander une vraie porte. **Finitions.** Grâce à l'infusion, l'aspect intérieur du pont est irréprochable. On note bien quelques ajustements imparfaits comme l'encadrement intérieur du capot coulissant, franchement pas grand-chose pour un numéro 1 tout juste sorti des moules. Du bon boulot.

Construction

Matériaux coque et pont. La coque est réalisée en verre/polyester par le procédé de l'infusion. Les cloisons structurelles sont en contre-plaqué. Le chantier a prévu deux

LE CARRÉ PEUT ACCUEILLIR UNE COUCHETTE DOUBLE EN ABAISSANT LA TABLE

cloisons étanches: la première à l'étrave qui fait office de crash box, et la seconde à l'arrière sécurise la zone des tubes de jaumière et de l'échappement moteur. Le pont, en infusion lui aussi, est en verre/polyester/mousse PVC. **Appendices.** Trois versions possibles. Notre voilier d'essai est un biquille, avec deux voiles fins terminés par des bulbes en fonte. Pour l'échouage, une béquille arrière soulage les safrans suspendus (en verre/polyester, âme mousse époxy). Tout l'équipage peut ainsi prendre place dans le cockpit. Une quille pivotante est également proposée. La

plus grande partie du lest est concentré à son extrémité afin de baisser encore le centre de gravité, et donc accroître la raideur à la toile. Les Méditerranéens opéreront sans état d'âme pour le quillard. **Entretien.** Pas grand-chose à prévoir. La structure est robuste et tous les organes essentiels comme le moteur ou les tubes de jaumière sont faciles d'accès. Les emménagements sont exempts de vaigrages: on nettoie le topcoat (gel coat paraffiné) avec une simple éponge humide. ↓

LE BILAN

Succès assuré pour ce nouveau Django qui sera une des stars du Grand Pavois. En reprenant tous les bons éléments du 750 – légèreté, puissance, raideur à la toile, volume, insubmersibilité –, le 770 gagne en modernité avec son bouchain évolutif et son rouf agressif. On a donc un voilier rapide et sûr avec un programme encore élargi puisque le plan Rolland vient de décrocher la certification A en versions quillard et biquille insubmersible. Ce croiseur ravit donc le titre de plus petit voilier estampillé navigation au large au Pogo 8,50 (encore un plan Rolland !). Avec ses trois configurations de lest, ses deux plans d'emménagements et bientôt une version course, il s'adaptera avec facilité à de très nombreux cahiers des charges, d'autant que le chantier a soigné le confort et la finition. Et reste à l'écoute de toute demande de ses clients.

2000 MODÈLES DISPONIBLES
 COMMANDEZ EN LIGNE
www.bateauxonline.com
 TOUS LES ESSAIS DE BATEAUX
 50 ANS D'ESSAIS