

Doral Venezia



Un coup de crayon inspiré a donné naissance à cette nouvelle unité de Doral. Le toit rigide contribue à fluidifier les lignes générales du Venezia qui affiche une incontestable élégance.

Texte: Andy Adams • Photos: Doral International

Le segment de marché des croiseurs d'entrée de gamme est certainement l'un des plus compétitifs qui soit. Une situation qui bénéficie finalement aux consommateurs dans la mesure où les manufacturiers redoublent d'effort pour séduire les plaisanciers en espérant les fidéliser par la suite lorsque le moment sera venu d'acquérir une plus grosse unité. Doral semble avoir consacré un effort considérable pour rendre particulièrement attrayant le Venezia, son dernier-né dans la gamme des petits croiseurs rapides. Le bateau testé l'an dernier était encore en développement et sa carrière ne commence vraiment qu'en 2009. Une année qui débute ma foi de fort belle façon pour le Venezia qui recevra à Miami en février le prix de l'excellence en design, décerné chaque année par le magazine états-unien *Trailer Boats*.

Le programme du Venezia est tourné vers la croisière de courte durée pour un couple ou une famille avec deux enfants. Pour offrir à l'équipage la hauteur sous barrots à l'intérieur, il fallait pousser le franc-

bord jusqu'à la limite tolérable, tant du point de vue de la stabilité que de l'esthétique. Et pour atteindre ensuite le double objectif de maximiser l'espace disponible tout en garantissant une bonne stabilité de forme, les concepteurs ont poussé la largeur maxi un peu plus loin que l'habituelle norme permise pour le transport routier (2,60 m). Avec ses 2,84 m de largeur, le Venezia a donc besoin d'un permis spécial pour se faire remorquer, mais ce gain de 24 cm en fait un bateau sécuritaire

dans la mer ainsi qu'un croiseur bien plus spacieux que la plupart des unités de 26 pieds de la même catégorie.

Le toit rigide (*hard top*) n'est déjà plus une innovation, tant le principe a été repris par les architectes ces dernières années, mais il faut reconnaître qu'à bord de ce petit croiseur la formule fait merveille. Elle confère un certain chic aux lignes générales, permet d'y installer les antennes et enfin procure un point d'ancrage aux toiles du bimini qui permettent de protéger le cockpit.

Ce cockpit représente l'un des points forts du Venezia. À tribord, le poste de pilotage bénéficie d'un design particulièrement léché; consoles pour les instruments et barre en bois ne manquent certainement pas de classe. Du côté opposé au double siège du barreur, une autre banquette installée dans le sens de la marche pour les passagers. Le dossier du poste de pilotage pivote pour ajouter deux places supplémentaires à la grande banquette en L qui procure de l'espace et un niveau de confort que l'on ne s'attendrait pas *a priori* à



Le poste de pilotage a des allures de voiture de sport. À gauche de l'image, les marches qui permettent d'accéder au pont.

retrouver sur un bateau de cette taille. La très grande plate-forme de baignade recouverte de teck termine ce bel espace de vie extérieure.

Le Venezia est proposé avec de multiples choix de motorisation; un ou deux blocs moteurs de 130 à 375 CV, à essence ou diesel, des motoristes MerCruiser, Cummins et Volvo Penta. Le V8 Volvo de l'unité essayée était plus que suffisant pour la croisière familiale, mais il est probable qu'un autre choix d'hélice aurait permis de réduire le temps de 15 secondes nécessaire à l'atteinte de la vitesse de croisière. Quoi qu'il en soit, cette carène au V très prononcé affiche une belle stabilité de route, y compris par fort vent latéral.

Les aménagements intérieurs se démarquent par la qualité de finition et le bon goût de l'ensemble. Le cœur de l'espace habitable se trouve à l'avant du bateau où l'on a installé les banquettes et la table du carré. Cette vaste aire ouverte en demi-cercle se révèle particulièrement conviviale et elle offre en outre une hauteur sous barrots de 1,88 m, pas mal pour un 26 pieds! La table du carré pivote pour faciliter la circulation de l'équipage et elle est également rétractable pour transformer le



Doral maintient des standards de qualité irréprochables quant à la finition des aménagements. Le carré déporté vers l'avant a quelque chose d'inhabituel, mais le concept se révèle très convivial à l'usage et facilite la circulation de l'équipage.

carré en couchette double. Il existe bien une autre couchette, disposée transversalement sous le poste de pilotage, mais elle ne peut loger qu'un adulte, ou encore deux enfants.

Irréprochable quant au niveau de qualité de ses finitions, astucieux et innovateur dans

plusieurs des choix retenus, ce croiseur élégant est certainement l'un des plus accomplis de sa catégorie.

Cet article est publié avec la permission de Canadian Yachting.



Un super cockpit qui offre tout un espace de vie sur une unité de seulement 26 pieds. L'ergonomie de l'ensemble constitue une franche réussite.

Doral Venezia

Test de performance

Volvo Penta GXI, 5,7 l à essence à injection électronique développant 320 CV.

Transmission de type sterndrive avec doubles hélices de type Volvo Duoprop à rotation inversée.

V8 à essence à injection électronique, de type 8,1 GXI développant 420 CV.

Révolution	Vitesse (nœuds)
1 000	4,3
2 000	7,6
2 500	8,9
3 000	12,5
3 500 (vitesse de croisière)	24,9
4 000	30,0
4 500	33,9
5 000	36,2

Spécifications

Longueur hors-tout: 8,84 m

Longueur de la coque: 7,92 m

Largeur: 2,84 m

Poids approx. avec moteur:

3 500 kg

Angle de carène: 18°

Essence: 284 l

Eau: 114 l

Prix de base: 113 500 \$

Prix du bateau essayé: 144 820 \$