



Doral

## Doral Mediterrra Un Nord-Américain à la conquête de l'Europe

Le Mediterrra à pleine vitesse sur la rivière des Outaouais au mois d'août dernier. L'élégance et la pureté des formes en font une incontestable réussite esthétique.

Les gammes dites des Sport Yachts (pardonnez l'anglicisme) se sont clairement imposées depuis quelques années sur le marché des unités de croisière rapide. Elles remplacent avantageusement toutes ces embarcations aux superstructures hypertrophiées dont le comportement marin et la stabilité n'ont pas laissé que de bons souvenirs. Ces croiseurs rapides, dotés d'un centre de gravité beaucoup plus bas, privilégient la vitesse et la stabilité et font preuve de bonnes qualités nautiques, tout en offrant tout le confort dont peut rêver un équipage composé de deux couples.

Doral lançait l'été dernier, en avant-première sur le marché nord-américain, le Mediterrra, la seconde unité de sa gamme de Sport Yachts, après l'introduction très remarquée en 2004 de son grand frère l'Alegria. N'ayant pu assister à la présentation de la première unité mise à la disposition de la presse à Gatineau au mois d'août dernier, nous avons plutôt pris le chemin de Grand-Mère plus tard cet automne pour visiter la chaîne de montage de ce nouveau venu, en compagnie de

Christophe Lavigne, directeur de la recherche et du développement chez Doral.

Tous les futurs acheteurs de bateaux devraient d'ailleurs commencer par visiter le chantier de fabrication de l'unité qu'ils convoitent, ils en apprendraient souvent beaucoup plus que sur le plancher d'un salon nautique. Comme les autres unités habitables construites à Grand-Mère, la coque et le pont du Mediterrra sont constitués d'un sandwich verre/balsa offrant une meilleure raideur structurelle qu'un laminé traditionnel. Pour prévenir la pénétration de l'humidité dans la structure en balsa, ce dernier est saturé d'un mastic de polyester avant d'être encapsulé dans la fibre de verre. En outre, une couche barrière de vinylester, placée entre la dernière application de fibre et le gelcoat, protège efficacement la structure contre le phénomène de l'osmose. Un contre-moule, également en sandwich, recouvre la quasi-totalité des espaces intérieurs (y compris les coffres du cockpit) tandis que l'assemblage de l'ensemble coque/pont/contre-moule est réalisé avec une colle de type méthacrylate. La prochaine

étape sera certainement de remplacer le balsa par une structure en nid d'abeille pour accroître encore le rapport raideur/légèreté de l'ensemble.

Comme près de la moitié des clients de Doral se trouvent maintenant en Europe, les normes de construction du Mediterrra satisfont aux critères requis par la Communauté européenne, critères souvent plus exigeants que ceux en vigueur en Amérique du Nord. L'obligation de se conformer à des normes de construction sévères n'est qu'un pas de plus pour le fabricant de Grand-Mère qui a choisi de se tailler une place sur le marché international dans le club très sélect des unités de haut de gamme.

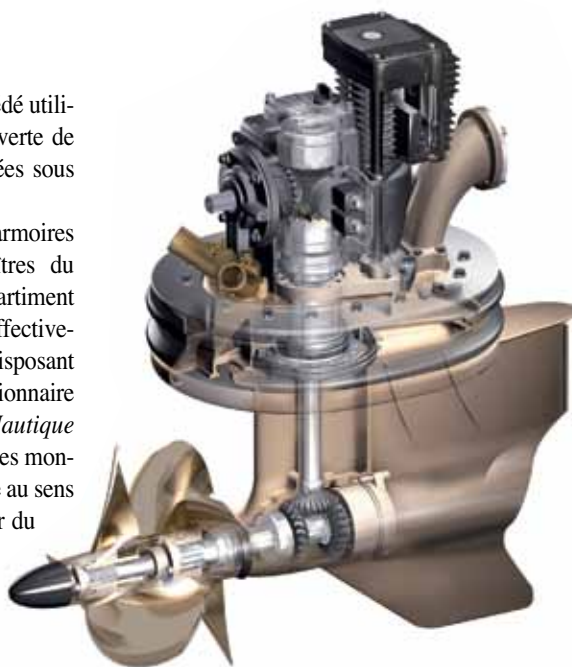
Lorsqu'on choisit de s'adresser à une clientèle exigeante, le niveau de confort et la finition des aménagements intérieurs constituent des critères déterminants. Les qualités esthétiques de l'ébénisterie à bord du Mediterrra laissent peu de place à la critique. Les meubles vernis aux portes galbées sont un raffinement qui attire inmanquablement l'attention. Les panneaux de bois cintrés sont

réalisés au moyen d'un astucieux procédé utilisant une âme composite souple recouverte de feuilles d'acajou ou de cerisier laminées sous vide.

Ce n'est pourtant pas dans les armoires que se trouve l'un des atouts maîtres du Méditerranée, mais plutôt dans le compartiment moteur. Ce croiseur de 40 pieds est effectivement la première unité canadienne disposant du système de motorisation révolutionnaire Volvo Penta IPS (voir *L'Escale Nautique* n°45). Les deux transmissions pivotantes montées sur des doubles hélices faisant face au sens de déplacement du bateau sont le cœur du système IPS qui s'est mérité un concert d'éloges depuis sa sortie en 2004. La mobilité du bateau est telle qu'on n'a plus besoin de propulseur d'étrave pour faciliter les manœuvres d'accostage. Avec l'option de pilotage électronique de type joystick, un novice vient facilement à bout des manœuvres portuaires.

Les deux turbo diesel totalisant une puissance de 370 CV offrent en fait des performances équivalentes à une motorisation classique de 500 CV, pour une consommation moindre. En outre, l'espace libéré par ces transmissions au format compact permet de repousser le compartiment moteur vers l'arrière et de gagner de la place à l'intérieur de ce dernier. L'accès aux différents éléments de la mécanique est satisfaisant et l'on a prévu un emplacement pour l'installation d'une génératrice.

L'accès au cockpit se fait à partir de la plate-forme de baignade en teck (optionnelle). Un toit rigide aux lignes particulièrement élégantes abrite les aménagements extérieurs qui comportent une cuisinette avec un barbecue. Christophe Lavigne attire mon attention sur le revers des dossiers des banquettes. Le revêtement est fixé sur des supports en fibre de verre, et non en bois, pour éviter les problèmes de moisissure. Cette attention que l'on apporte aux moindres détails est un souci constant à porter au crédit du chantier. Les lumières intégrées sur le bastingage pour éclairer le passavant la nuit, les deux panneaux rétractable du pare-brise qui s'escamotent automatiquement



Le système de propulsion IPS de Volvo Penta. L'embase de la transmission pivote autour de son axe de rotation, entraînant avec elle les doubles hélices. Une sorte de mariage de la transmission Saildrive et du système inboard/outboard.

et se rangent sur le pont pour ouvrir le passage vers la plage avant sont autant d'exemples qui traduisent la volonté du manufacturier d'innover pour faciliter la vie des passagers. Toujours sur la plage avant, on a intégré deux banquettes repliables en teck pour les bains de soleil. J'apprécie la largeur du passavant qui permet de circuler en sécurité jusqu'au puits d'ancre.



Michel Sacco

À partir du cockpit, on trouve toujours une solide main courante à laquelle on peut s'agripper et la hauteur des balcons permet de se cramponner de manière sécuritaire. Signalons en passant que l'ensemble des pièces d'inoc constituant l'accastillage sont en grade 316.

De retour dans le cockpit, on mesure l'importance qu'on a choisi de donner au tableau de bord, prévu pour accueillir deux écrans Raymarine Série E. Tout ça finit par faire beaucoup d'écrans et de cadrans et l'équipage ne manquera certainement pas de données. L'interface NMEA 2000 fournit d'ailleurs tous les paramètres mécaniques sur les écrans Raymarine. Notons que trois personnes peuvent prendre place sur la banquette à côté du barreur.

Les aménagements intérieurs, particulièrement luxueux, ont été pensés pour deux couples. La cabine principale est située à l'avant et s'organise autour d'un vaste lit, lui aussi doté de commandes d'inclinaison automatiques.

On ne se refuse vraiment rien à bord du Méditerranée. Il vaut peut-être également la peine de savoir que la circulation à bord a fait l'objet de tests avec des personnes handicapées afin de raffiner l'ergonomie des aménagements. «Nous nous donnons comme objectif de générer des tendances, indique Christophe Lavigne, et nous ne cessons de regarder ce qui se fait partout ailleurs pour rester sur le haut de la vague.» Face au carré et à sa banquette en demi-lune, j'accorderai volontiers une mention spéciale au coin cuisine dont le design est particulièrement réussi.

Un mot pour finir sur l'indiscutable élégance des lignes du Méditerranée. Les formes particulièrement réussies de l'arche du rouf s'intègrent parfaitement au volume de l'ensemble et apportent une signature qui sort de l'ordinaire. Un croiseur rapide convaincant que l'on pourra découvrir dans les salons nautiques dès le début de 2007.

La structure de la coque et du pont, un sandwich balsa/verre/polyester et vinylester. La saturation du balsa avec une résine de remplissage prévient les possibilités d'absorption d'humidité.

**Doral Méditerranée**

[www.doralboat.com](http://www.doralboat.com)

Longueur: 12,20 m  
Largeur: 4,04 m  
Tirant d'eau: 1,12 m  
Poids avec IPS: 12 270 kg

Carburant: 2 x 556 l  
Eau: 300 l  
Vitesse maxi : 36 nœuds à 3 580 tr/min  
Vitesse de croisière: 27,8 nœuds à 3 000 tr/min

Autonomie à la vitesse de croisière: 345 milles  
Angle de quille: 19°/7°  
4 choix de motorisation de 370 à 425 CV  
Prix de base avec Volvo IPS 500: 560 000 \$



On distingue ici très bien les deux orifices sur lesquels seront fixés les transmissions IPS. Notez à l'arrière les solides renforts qui serviront de berceaux pour les blocs moteur.



Un pilote d'avion ne serait pas dépaysé devant ce tableau de bord qui fait de la place à une solide panoplie d'instruments électroniques. L'interface NMEA 2000 permet de relayer les données mécaniques telles que révolution, pression, température, voltage, etc.



Un cockpit extérieur pour la vie au grand air. Le barbecue intégré dans la cuisinette est particulièrement pratique. La circulation vers la plage arrière se fait sans obstacle.



Le coin cuisine, juste à gauche de la descente, est à fois élégant et pratique. Notez les formes courbe des portes des équipets qui ajoutent une touche de raffinement.



Le carré au centre du bateau. On n'a pas lésiné sur la qualité des finitions pour obtenir un fini luxueux. La richesse de la couleur des boiseries attire inévitablement l'attention.



La cabine principale à l'avant du bateau. Le lit articulé reprend la technologie des lits orthopédiques.