



Base Nautique DEFIM - Port de Grenelle - 75015 Paris - +33 1 45 22 65 07 - www.defim.fr

EXPRESSION BOAT - REVUE DE PRESSE ET ESSAIS

Magazine Neptune Yachting

100 Essais

La puissance du hors-bord révèle toutes les qualités de la carène de l'Expression 29. Et le cockpit y gagne un coffre volumineux.



Expression 29 HB

Un open de grande classe

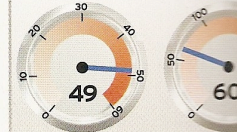
Construit en France chez Kelt, cet étrange bateau aux allures de semi-rigide est en fait un authentique open dont le boudin, discret et haut placé, est rempli de mousse mais n'est pas pour autant destiné à servir de pare-battage. Ouvert sur l'arrière, le cockpit privilégie le confort. Dans la partie arrière, un solarium occupe le dessus du grand coffre destiné à in-board. Un meuble cuisine s'intègre au siège

de pilotage ; la partie avant est consacrée au carré et à la cabine logée en option dans le coffre situé sous le pontage. De nombreuses motorisations sont proposées, d'un modeste in-board à essence de 200 ch au twin hors-bord «no limit». L'exceptionnelle carène à redan se montre très sûre dans toutes les conditions de mer. Avec 500 ch en hors-bord, on frôle les 50 nœuds. Essai complet Neptune n° 134.

162 250
avec 2 x 250 ch Suzuki 4-Stroke

LONGUEUR
LARGEUR
POIDS
PUISSANCE MAXI
COUCHETTE
CAPACITÉ CARBURANT
CATÉGORIE DE NAVIGATION
CONSTR. STS (Mandel)
IMPORTATEUR

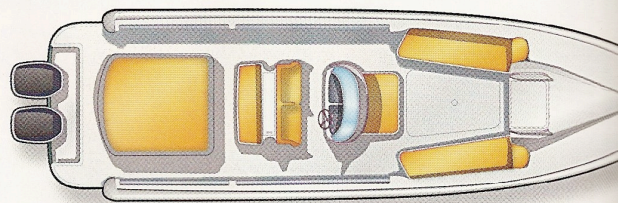
VITESSE MAXI EN NŒUDS AVEC 2 x 250 CH



PERFORMANCES	★ ★
COMPORTEMENT	★ ★
FINITION	★ ★
CONFORT A BORD	★ ★

+
Comportement marin
Plan de pont
Performances
Sécurité

-
Boudin extérieur sensible au ragage
Console dépourvue de vide-poches



SPECIAL EXPRESSION

Comme le 29 pieds, le chantier français Expression a décidé de décliner le dernier-né de la gamme, le 25, en une version hors-bord. Notons que les 29 sont réalisés en France sur le site de production du constructeur Kelt, alors que les deux 25 sont produits en Turquie. Au premier regard, l'Expression 25 HBS conserve cette élégance unique, même avec la présence du bloc-moteur sur le tableau arrière. Pour nos essais, l'open arborait une coque de couleur bleue très sympathique et bien assortie à la sellerie blanc et turquoise et au liston gris (pouvant être peint). Côté agencement, l'Expression cherche à véhiculer une image d'unité conviviale, sécurisante, pour des sorties familiales à la journée. En témoigne l'excellente circulation à bord due à des aménagements centraux qui laissent de larges passages latéraux de l'avant vers la plateforme arrière. Cette dernière, totalement ouverte sur l'eau, offre un accès au bain remarquable. De plus, la main courante en inox qui ceinture la plage de bain permet un bon maintien, pour des enfants par exemple lors de leur baignade.

Un vaste volume de rangement

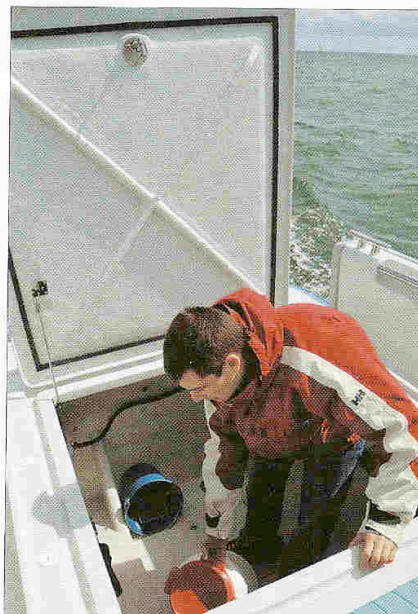
L'Expression 25 HBS dispose d'un grand nombre de rangements et, avec cette version hors-bord, une place importante est dégagée dans ce qui servait de cale pour le moteur in board. Désormais, une immense soute est facilement accessible, qui plus est assistée d'un vérin hydraulique. Ce dispositif aurait d'ailleurs été appréciable sur les quatre coffres compartimentés abrités sous le salon avant. Pour le farniente, le bain de soleil très confortable affiche de belles dimensions et il est secondé sur l'avant par le carré convertible. Quant au poste de pilotage, il s'accorde parfaitement avec l'esthétique générale du bateau grâce aux formes audacieuses de la console centrale. Le leaning-post procure un appui au niveau des reins, idéal pour le pilote. Seul le volant s'est révélé trop près en raison d'un socle provisoire inadapté. De plus, la direction un peu lourde ne permet pas d'enchaîner les virages aisément, ce qui est regrettable car la carène étonne avec son angle de gîte prononcé mais très sécurisant pour les passagers. Dans une mer agitée avec un clapot irrégulier, les retombées de vague se font en douceur, et gardent l'équipage au sec.



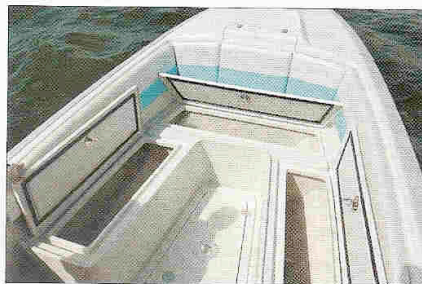
Grâce à sa carène très en V, l'Expression 25 HBS observe un angle de gîte très marqué en courbe.

L'Expression 25 était motorisé par un Suzuki de 300 chevaux qui permet de filer à plus de 45 nœuds en vitesse de pointe à 6 200 tr/mn, et de croiser tranquillement à 25,6 nœuds à 4 000 tr/mn. Le bateau s'est tout de même montré long à déjauger mais, une fois lancé, il fait preuve d'un excellent comportement, avec toutefois une tendance à raquetter dans les derniers tours. Cette sensation devrait se réduire en remplissant les 350 litres du réservoir d'essence, lequel, sur les prochains modèles, atteindra 396 litres.

En conclusion, l'Expression 25 dispose de toutes les cartes pour séduire les inconditionnels de la sortie à la journée. Le hors-bord procure des performances réelles pour les amoureux de la vitesse, la carène garantit de belles qualités marines et le plan de pont aéré offre une bonne circulation à bord. De plus, la largeur de 2,50 mètres en fait un bateau transportable, un atout non négligeable à l'heure actuelle.



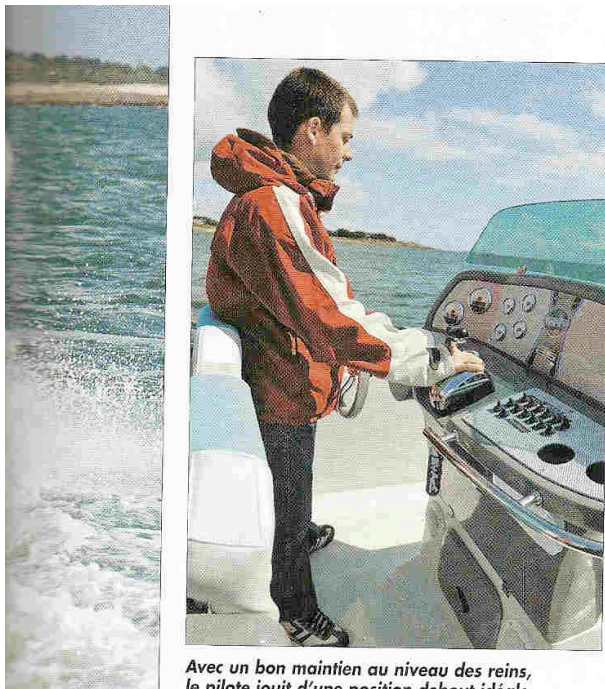
Sur l'Expression 25 en version hors-bord, la cale moteur du modèle in board se transforme en un vaste espace de rangement facilement accessible.



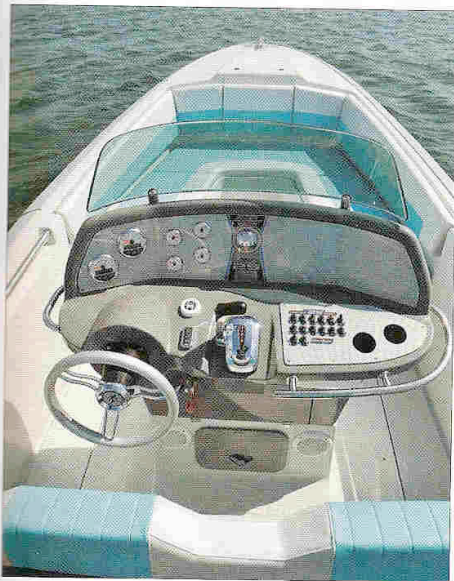
Les nombreux coffres avant ne bénéficient pas de ressorts ou de vérins pour maintenir les capots.



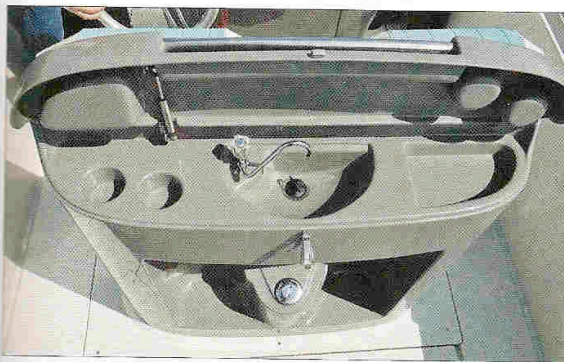
La plage de bain fait office de bracket pour le moteur hors-bord.



Avec un bon maintien au niveau des reins, le pilote jouit d'une position debout idéale.



Joliment dessinée, la console centrale, en plus d'être esthétique, offre un bon maintien pour le capitaine grâce à la main courante qui la ceinture.

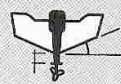


Outre la douche de pont, cet open propose un autre point d'eau avec la présence d'un petit évier logé derrière le leaning-post.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

COQUE



V de la carène à 26°

Longueur hors tout 8 m
 Longueur de coque 6,90 m
 Largeur 2,50 m
 Poids 1 170 kg
 Puiss. conseillée 250 ch
 Puissance maxi 300 ch
 Tirant d'eau 0,80 m
 Tirant d'air 1,78 m
 Capacité en eau 120 l
 Capacité en carbu 396 l
 Homologation cat. C/10 pers.
 Transmission hors-bord
 Constructeur STS
 Garantie 2 ans

MOTORIZATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs 1
 Marque Suzuki
 Modèle DF300
 Type 4T
 Puissance réelle 300 ch
 Puiss. admin. 23,07 CV
 Régime maxi 6 200 tr/mn
 Cylindres 6 en V
 Cylindrée 4 028 cm³
 Alésage/course 98 x 89 mm
 Rapport de réduction 2,08
 Poids 279 kg
 Garantie 2 ans

EQUIPEMENT STANDARD

Poste radio CD étanche, sellerie complète, guindeau électrique, taquets d'amarrage inox, douche de pont, évier cuisine, réservoir carburant aluminium, réservoir eau, échelle de bain, glacière, mains courantes latérales, taud de console.

OPTIONS

Pack navigation avec GPS, sondeur, VHF fixe (3 913 €), pack cuisine avec réfrigérateur et table de cockpit (3 506 €), pack sport avec mat de ski, porte-wake sur chariot, porte-cannes sur chariot (3 739 €), pack soleil avec taud de soleil et taud de mouillage (6 286 €).

PRIX

67 932 € sans moteur
 88 850 € avec 300 ch Suzuki
 88 504 € avec 300 ch Verado

CONDITIONS DE L'ESSAI



Bateau : 4 personnes à bord, 80 l de carburant, carène propre.



Météo : clapot serré, T° de l'eau : 16°C, T° de l'air : 15°C, vent léger.

LES PERFORMANCES

avec 300 ch Suzuki

Type de l'hélice : 3 pales inox
 Pas de l'hélice : 18 1/2 pouces

Régime en tr/mn	Vitesse en nœuds	Consom. en l/h	Rend. en miles
Ralenti	2,5	2	1,3
1 000	3,9	3,7	1,1
1 500	5,9	6,6	0,9
2 000	7,1	10,9	0,7
2 500	7,9	17,9	0,4
3 000	11,2	25,1	0,5
3 500	16,8	27,4	0,6
4 000	25,6	32	0,8
4 500	29,4	40,8	0,7
5 000	34,4	57,3	0,6
5 500	39,8	69,7	0,6
6 200	45,1	93,2	0,5

NOS APPRÉCIATIONS



- Comportement marin
- Taille des bains de soleil
- Circulation à bord



- Pas de véris sur coffres avant
- Poussif au démarrage
- Sensible à la répartition des poids

Comportement	★★★★
Volume de rangement	★★★★
Finition	★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★
Performances	★★★★
Esthétique	★★★★
Pilotage debout	★★★★★
Déplacement à bord	★★★★★
Équipement standard	★★★★★
Note globale	★★★★

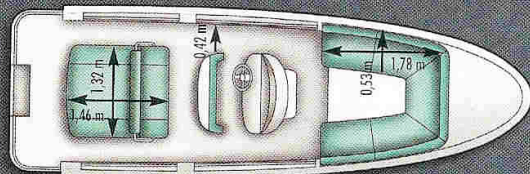
BUDGET

FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE 0 €
 DROITS SUR LE MOTEUR 648 €
 TOTAL 648 €

ASSURANCE

LA PRIME ANNUELLE 625,30 €*
 FRANCHISE 700 €
 * CHEZ FRANCE ASSURANCE PLAISANCE



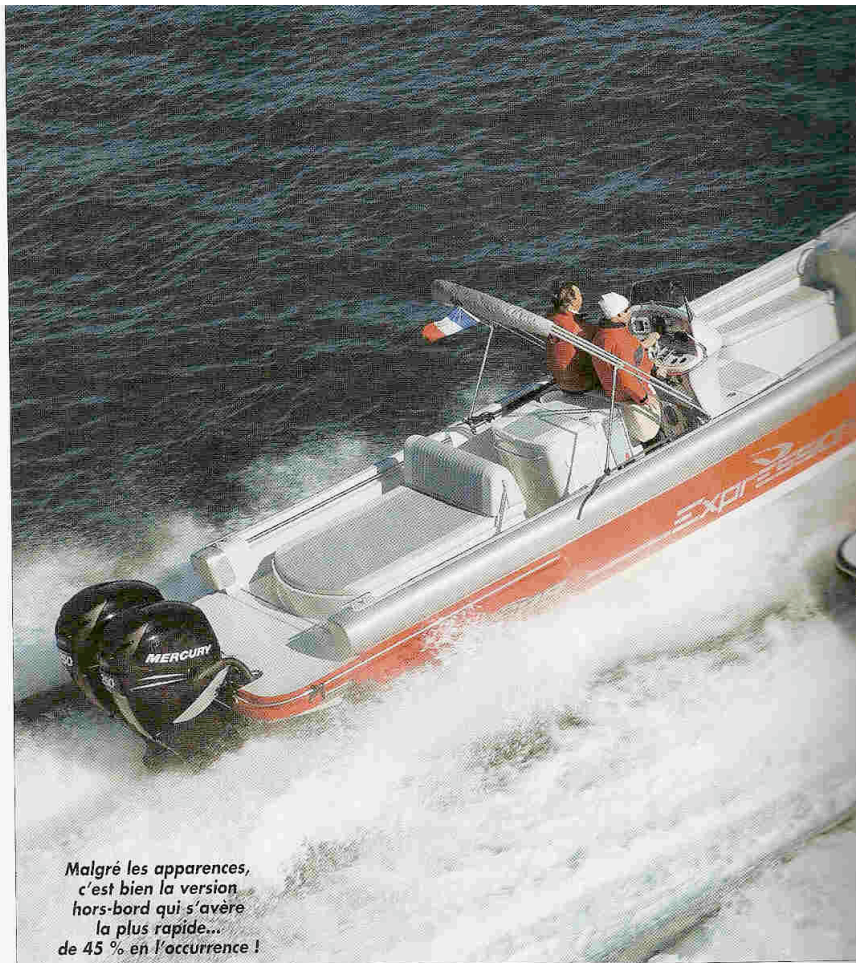
La position centrale de tous les aménagements offre une circulation latérale confortable.

/MOTEUR 29/29 HBS

Une coque, deux motorisations, voilà un sujet de nature à alimenter la polémique entre les « prodiesel » convaincus et ceux qui ne jurent que par le hors-bord ! C'est en tout cas l'objet de ce face-à-face, dans lequel s'affrontent le 320 chevaux turbo diesel de chez CMD et une paire de Verado 250, sur la carène éprouvée de l'Expression 29. Les performances ne sont pas le seul critère, prix d'achat, programme, comportement, consommation, francisation, assurance sont autant de paramètres qui entrent en jeu.

LE TEMPÉRAMENT

Entre les deux motorisations, c'est le jour et la nuit. Avec le 320 chevaux diesel, l'Expression donne l'impression d'être sous-motorisé, en particulier quand on connaît le potentiel de cette carène en V profond (26°). Certains argumenteront que le diesel de 4,2 litres convient pour un usage familial tranquille et économique. Soit, mais les chiffres sont sans appel : la version Verado accélère trois fois plus fort et accroche 49 nœuds contre un peu moins de 34 nœuds pour le diesel. Le surplus de poids engendré par la motorisation hors-bord modifie l'assiette du bateau à l'arrêt ; c'est très net lorsque les deux unités sont côte à côte, la version HBS



Malgré les apparences, c'est bien la version hors-bord qui s'avère la plus rapide... de 45 % en l'occurrence !



Avec sa paire de Verado, l'Expression 29 HBS met trois fois moins de temps à atteindre les 20 nœuds que son homologue en in board.

Les performances

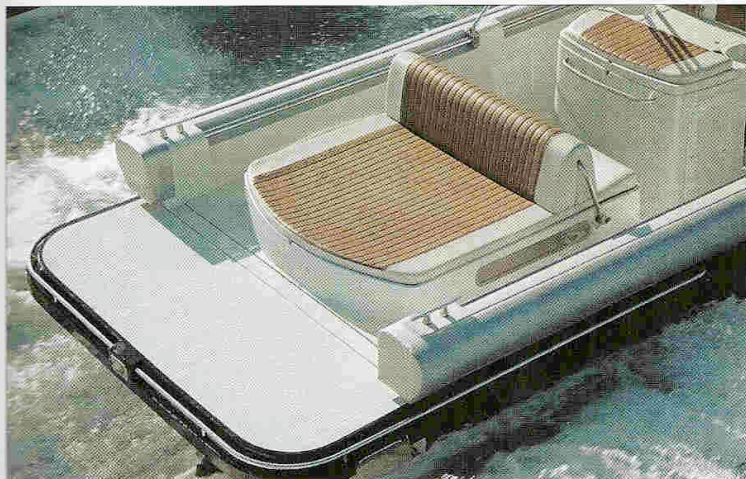
Régime en tr/min	Expression 29 CMD 4.2 ES 320 ch			Expression 29 HBS 2 x 250 Ch Mercury Verado		
	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en ml/év	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en ml/év
Ralenti	3,4	1,9	1,79	2,6	-	-
1 000	5,5	2,1	2,62	4,8	6,8	0,71
1 500	-	-	-	7,1	-	-
1 600	8,1	5,2	1,56	-	-	-
2 000	10,3	10,3	1	8,5	23,4	0,36
2 500	-	-	-	12,4	-	-
2 600	17,1	19,8	0,86	-	-	-
3 000	22	29,9	0,74	19,3	42	0,46
3 500	-	-	-	24,8	60	0,41
3 600	29,1	52,8	0,55	-	-	-
3 950	33,8	71,8	0,47	-	-	-
4 000	-	-	-	28	72	0,39
4 500	-	-	-	32,2	90	0,36
5 000	-	-	-	37	125	0,30
5 500	-	-	-	41	158	0,26
6 000	-	-	-	47,1	200	0,24
6 200	-	-	-	49	215	0,23

hélices Bravo III
carburant 450 l
nbre pers. à bord 2
déjaugage 8 s
0 à 20 nœuds 19 s
0 à 25 nœuds 22 s
0 à 30 nœuds 30 s

hélices Revolution 19
carburant 250 l
nbre pers. à bord 2
déjaugage 5 s
0 à 20 nœuds 6 s
0 à 25 nœuds 7 s
0 à 30 nœuds 8 s 5





Les deux Verado totalisent un poids de 576 kg en porte-à-faux sur la plage arrière...



... soit 12 kg de moins que le 320 ch CMD, dont le centre de gravité est plus bas.

LES CARACTÉRISTIQUES

	COQUE	
	EXPRESSION 29 320 ch diesel	EXPRESSION 29 HBS 2 x 250 ch HB
		
	V de 26°	V de 26°
Longueur hors tout	9,47 m	9,70 m
Longueur de coque	8,80 m	8,80 m
Largeur	2,45 m	2,45 m
Poids	2 188 kg	2 250 kg
Puiss. conseillée	320 ch	320 ch
Puissance maxi	500 ch	600 ch
Tirant d'eau	0,75 m	0,60 m
Tirant d'air	1,90 m	1,90 m
Capacité en carbur.	600 l	600 l
Homologation	cat. B/10 pers.	cat. B/10 pers.
Transmission	Z-drive Bravo III	HB ultra-long
Garantie coque	3 ans	3 ans

MOTORISATION DE L'ESSAI		
	1	2
Nbre de moteurs	1	2
Marque	CMD	Mercury
Modèle	4.2 ES 320	Verado 250
Puissance réelle	235 kW	186 kW
Puiss. admin.	16,70 CV	14,88 CV
Régime maxi	3 800 tr/mn	5 800-6 400 tr/mn
Carburant	gasoil	essence
Cylindres	6 en ligne	6 en ligne
Cycle	4T	4T
Cylindrée	4 200 cm ³	2 598 cm ³
Alesage/course	94 x 100 mm	82 x 82 mm
Rap. de réduction	1,81/1	1,85/1
Poids	588 kg avec emb.	288 kg
Garantie	2 ans	3 ans

PRIX	
133 354 € avec 320 ch CMD	163 254 € avec 2 x 250 ch Verado
175 572 € avec 2 x 230 ch CMD	166 842 € avec 2 x 300 ch Verado

IMPORTATEUR
STS (Mandelieu, 06)

ÉQUIPEMENT STANDARD
Liston moussé, meuble cuisine, plage de bain, rangements pour blocs de plongée, coussins avant et bain de soleil arrière, coussin avant de console, davier, plaque inox de protection d'étrave, stéréo, compas, guindeau et mouillage complet...

OPTIONS
Cockpit en teck (7 783 €), hard-top (10 500 €), mât de ski (1 016 €), stéréo 6 HP (1 600 €), tauds complets de hard-top (5 307 €), pare-battage Expression (424 €), amarres Expression (407 €), bimini (2 480 €), taud d'hivernage (2 565 €), barbecue (884 €), projecteurs de proue (663 €), éclairage sous-marin poupe (706 €), pack soleil 3 tauds (5 676 €), pack confort (5 009 €), pack cabine (5 905 €), pack sport (3 127 €), pack navigation GPS, sondeur, VHF, antenne (3 272 €), pack cuisine, poubelle, réfrigérateur, réchaud, chargeur batterie (3 291 €).

BUDGET		
FRANCISATION	29	29 HBS
DROITS SUR LA COQUE	131 €	131 €
DROITS SUR LE MOTEUR	352 €	576 €
TOTAL	483 €	707 €

ASSURANCE		
LA PRIME ANNUELLE	1 003,30 €	1 146,30 €
FRANCHISE	700 €	900 €

* CHEZ FRANCE ASSURANCE PLAISANCE

/MOTEUR 29/29 HBS

ayant le nez plus relevé. On pourrait craindre que le HBS marseillais ou tangué davantage que le diesel, mais ce n'est pas le cas. Les deux Verado assoient parfaitement la carène et l'ensemble est très mordant en virage : il faut s'accrocher ! Le HBS est une Ferrari, les sensations de pilotage sont au rendez-vous, les Verado ont du répondant et les commandes de gaz électriques DTS associées à la direction assistée réduisent considérablement les efforts du pilote. Mais hors-bord ou in board, la carène impressionne par son aisance dans la vague. Sur le plan sonore, l'Expression 29 HBS l'emporte haut la main : les Verado sont à peine audibles au ralenti, alors que le bruit du bloc Cummins MerCruiser Diesel est omniprésent. À mesure que l'on monte dans les tours, l'écart devient plus ténu, mais les hors-bord restent plus discrets.

L'AUTONOMIE

Il suffit de jeter un œil sur les consommations, et le débat prend une autre dimension. Quand l'Expression diesel consomme un peu moins de 30 litres/heure à 22 nœuds, le HBS est déjà à 42 litres/heure à un peu plus de 19 nœuds. Compte tenu du réservoir de 600 litres, on obtient une autonomie de 444 milles d'une part et, de l'autre, de 276 milles. Près de 61 % de différence ! Par ailleurs, à 8,5 nœuds, le HBS consomme déjà 18 % de plus que la version diesel à... 17,1 nœuds ! Même au régime maximal, la consommation du 4,2 litres CMD



La mousse de polyuréthane entourant la liaison coque-pont permet des fantaisies de pilotage d'ordinaire réservées aux embarcations pneumatiques !

reste très acceptable : moins de 72 litres/heure pour 33,8 nœuds, alors que l'Expression HBS affiche 90 litres/heure à 32,2 nœuds. Enfin, lorsqu'on se régale à 49 nœuds à bord du HBS, on consomme le triple de l'Expression diesel au summum de sa vitesse. Ce dernier est un vrai cha-

meau, par opposition au tigre qui a souvent besoin de se désaltérer !

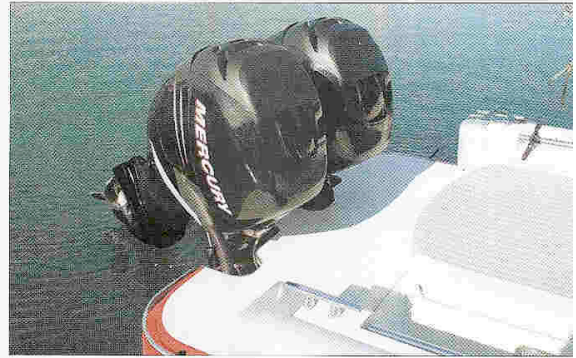
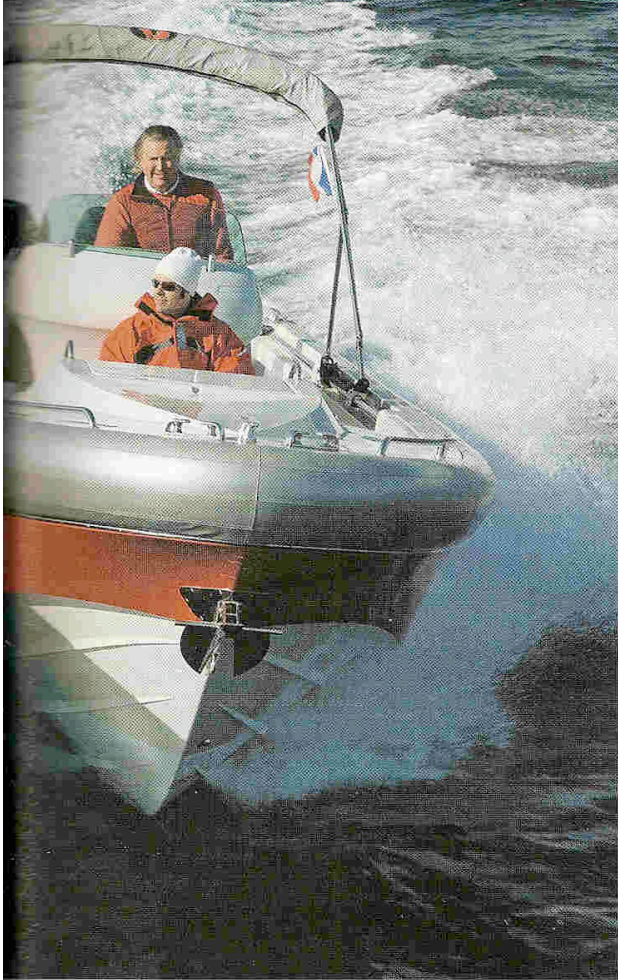
LES ÉCARTS DE PRIX

L'argument selon lequel le diesel est plus cher à l'achat n'a pas lieu dans ce débat, puisqu'une différence de 30 100 € existe au dé-

triment de la version essence. Et, pour cette somme, on peut se payer 38 pleins de carburant, si l'on se base sur un gasoil à 1,32 € le litre ! Les 180 chevaux de différence entre les deux versions se méritent... Il est aussi intéressant de regarder le prix de l'Expression 29 en bimotorisation



Les 2 x 250 ch Verado confèrent à l'Expression 29 HBS une fougue et un tempérament réellement sportifs.



En relevant au maximum les moteurs, on parvient à sortir les embases de l'eau ; ce n'est pas le cas sur l'in board.



L'accessibilité de l'in board facilitera certainement les interventions mécaniques d'urgence en mer par rapport au hors-board.

diesel. Il existe un ensemble avec 2 x 230 chevaux CMD 2.8 I turbo QSL Bravo 3, à 175 572 €, ce qui représente 7,5 % de plus que le 29 HBS équipé de ses deux Verado de 250 chevaux. Voilà qui donne à réfléchir, car on est alors face à un ensemble performant et économique en diesel,

et conservant une bonne cote à la revente. Dans sa version la plus extrême, avec deux Verado de 300 chevaux, l'Expression atteint 166 842 €, soit 2,2 % de plus que la version de notre essai. C'est le prix à payer pour passer à l'aise la barre des 50 nœuds. Les consommations entre le bimoteur

de 250 et celui de 300 chevaux Verado resteront très proches dans les régimes bas et intermédiaires ; l'écart se creusera un peu au régime maximal. À titre d'exemple, les deux blocs 300 chevaux Verado montés sur un Wellcraft 30 Sport (voir notre essai dans ce numéro) affichent

227 litres/heure au régime maximal. Certes, l'écart entre le prix du gasoil et de l'essence se resserme mais les moteurs diesel restent plus sobres et ils sont davantage associés à l'idée de fiabilité et de durabilité. Le diesel affiche de ce fait un avantage à la revente.



En configuration monomoteur diesel, cette coque open atypique affiche un caractère tranquille, mais aussi une sacrée autonomie.



LE PROGRAMME

L'option 320 chevaux diesel représente le choix de la sécurité et de la sobriété ; c'est le bateau familial et tranquille offrant une belle autonomie et la possibilité de profiter de la grande plage de bain arrière, sans moteur venant s'interposer dans le passage. Les enfants, mais également les adeptes de la plongée, de la pêche ou du ski nautique apprécieront. Le 29 HBS, avec ses Verado, est plus une machine ludique à sensations fortes. Il peut convenir à un programme similaire, mais on imagine mal tutoyer les 50 nœuds par mer formée avec toute la famille à bord : c'est un engin plutôt pour hédonistes.

LA FRANCISATION ET L'ASSURANCE

Le calcul de la francisation favorise dans ce comparatif le moteur CMD par rapport aux deux Verado. La puissance fiscale du diesel est de 16,70 CV, ce qui équivaut à des droits sur le moteur d'un montant de 352 €. D'ordinaire, à puissance égale, les bimoteurs hors-bord sont moins taxés que les bimoteurs in board. Dans le premier cas, on prend la taxe correspondant à un moteur et on la multiplie par deux. Dans le second cas, on applique la taxe correspondant au cumul des puissances fiscales des deux in board, ce qui

revient systématiquement plus cher. Pour notre comparatif, nous sommes en présence d'un bimoteur hors-bord face à un monomoteur in board. L'in board revient 224 € moins cher, en termes de taxes, ce qui n'est pas négligeable. Pour des garanties identiques (perte totale, vol total, avarie partielle, vol partiel des équipements de bord, dommages corporels, etc.), l'assurance du monomoteur in board revient moins cher. La raison est simple : le prix d'achat de l'Expression 29 HBS est plus élevé, et celui-ci est un facteur capital dans le calcul de la prime annuelle d'assurance. Chez le courtier France Assurance Plaisance, l'Expression 29 diesel peut être assuré moyennant une

prime annuelle de 1 003,30 €, contre une de 1 146,30 € pour la version HBS.

LES FRAIS D'ENTRETIEN

D'après la société Sonautic, concessionnaire de la marque Expression, l'hivernage pour un monomoteur CMD de 320 chevaux revient entre 250 et 300 €. Pour les deux Verado, la facture est plus lourde puisqu'on s'approche des 700 €. La vérification des nombreuses sondes et la complexité de l'électronique sur les Verado rendent la tâche un peu plus complexe que sur un in board diesel turbo injection. La différence à l'arrivée est donc de 400 à 450 €.

Les deux carènes conservent une assiette identique en navigation, malgré la différence de poids des moteurs.

Les hors-bord rallongent le bateau de 0,23 mètre, d'après la documentation technique.

LE VERDICT

Que choisir entre la bimotorisation hors-bord et le monomoteur diesel ? Dans le cas qui nous intéresse, c'est le programme qui détermine le choix. Ceux qui cherchent un bateau performant, maniable et riche en sensations fortes, pencheront indéniablement vers les 2 x 250 chevaux Verado. Mais ceux qui ont l'habitude de naviguer avec des passagers, notamment des enfants, et qui pratiquent les sports de glisse, la pêche ou la plongée s'orienteront plus volontiers vers le 320 chevaux in board, surtout lorsqu'on « bouffe du mille ». L'autonomie et la sobriété du diesel étant incomparablement supérieures. Qui plus est, la différence de prix entre les deux unités représente plusieurs années de budget gasoil !



Expression 29

Il réinvente l'art du canot automobile en se démarquant de la production ambiante par son look inventif et son caractère marin bien trempé. La construction présente toutes les garanties de sérieux. La carène à redans, signée par l'architecte Gilles Vaton, est un régal à piloter dans toutes les conditions, notamment dans les vagues où elle fait preuve d'une redoutable efficacité, avec une vitesse de pointe de

40 nœuds. Futuriste et fonctionnelle, la console de pilotage est un régal. Quant au cockpit, il affiche sa philosophie hédoniste avec de grands solariums, une large plateforme de bain et une petite cabine avant pour qui préfère la sieste à l'ombre. Une réussite !

Bien vu

- Look séduisant
- Choix de déco
- Grande plate-forme de bain

- Const. : Expression/Kelt
- Longueur : 9,70 m
- Maître bau : 2,74 m
- Poids : 1 800 kg
- Catégorie : B/12 personnes
- Prix : 114 700 €, avec 425 ch

NOTRE AVIS



Mal vu

- Prix
- Manque de poignées de maintien pour les passagers



DERrière cette console de pilotage, le volant d'un autre temps dépareille. Lorsque l'on a trouvé le système pour installer la table, on profite un maximum du soleil dans le carré avant. Le dossier de la banquette sert d'appui-tête en position solarium. La cabine avec sa couchette double demeure réduite.

Dans le monde des bateaux à moteur, Laurent Stanolzian appartient à cette génération de passionnés qui gardent la tête sur les épaules. S'il fourmille d'idées, pas toutes réalisables, il a heureusement un certain don pour sélectionner les moins farfelues. Et surtout, avant de les concrétiser, il fait jouer son expérience. Il souhaitait ainsi sortir un bateau de jour léger, le "mouton à cinq pattes" en quelque sorte, une unité capable d'affronter des conditions parfois très dures et qui, une fois au mouillage, continuerait de se révéler très "serviable". Il cogite, consulte son entourage, griffonne des plans et finit par rencontrer l'architecte Gilles Vaton dont le talent a, jusque-là, plutôt servi les amateurs de grands voiliers et les compagnies de transport maritime. Ce dernier se verrait bien à la barre d'une grande coque open de 20 mètres. Laurent lui demande de se pencher sur un bateau de ce type, mais avec 10 mètres de moins. Tout en haut

de la pyramide des critères, Laurent place la carène. Il veut une coque rapide, marine, agréable et confortable. Gilles Vaton acquiesce, l'aventure peut commencer. En architecte avisé, Gilles écarte d'emblée le cahier des charges qui met trop en avant l'habitabilité du bateau. On dessine un bateau autour d'un gros volume, autour d'aménagements et le comportement passe en second plan. L'Expression sera d'abord un bateau très marin avec une carène efficace qui ne se cabre pas au démarrage, qui ne se met pas sur la tranche dans les virages, qui ne tape pas dans les vagues... Le double redan adopté le sera pour permettre un déjaugeage encore plus franc et des performances à la hausse. Dans un premier temps, Laurent choisit la propulsion in-bord parce qu'il souhaite un arrière complètement ouvert sur la plate-forme de bords, elle-même totalement dégagée. Aussi l'Expression est-il proposé avec un essence ou diesel in-bord Volvo ou Mercurier de

225 à 450 chevaux pour des vitesses maxi allant de 30 à 40 nœuds. Les premiers milles satisfont commanditaire, architecte et spécialistes avec un seul bémol concernant la réactivité du bateau ; ce n'est pas un foudre de guerre. Pour cela, il faut passer à une autre dimension : le hors-bord Laurent s'y "résout" tout en se défendant : "J'y a toujours pensé". Décembre 2006, au salon de Paris, l'Expression s'expose avec, sur son tableau arrière, une paire de Verado de 250 chevaux. Sa carène conserve le même V, pratiquement constant sur toute la longueur, environ 26 degrés soit un V profond qui réclame de la puissance mais qui a toutes les chances de réaliser des prouesses. Nous l'admirons, pour le moment à genoux sur la moquette du Palais des Expositions de la porte de Versailles. Janvier 2007, changement de décor, nous tenons sa barre fermement et appareillons de port Fréjus, une position bien plus orthodoxe pour parler d'un bateau.



Présenté en version in-board, l'Expression 25 se décline désormais avec un moteur hors-bord. Une solution qui ne change guère son aménagement mais qui donne du tonus à l'embarcation.

PAR D. SALANDRE - PHOTOS DOM & DR

Expression 25 HB

De la verve et du talent

Par rapport à la première version, quasiment pas de changement sur la ligne, si ce n'est l'apparition d'un bracket arrière pour soutenir le moteur hors-bord. La présence de cette mécanique diminue largement l'attrait de la plage de bain, mais les concepteurs ont astucieusement su conserver les espaces latéraux pour accéder à la mer. Côté carène, là encore, le V très incisif, les bouchains et le step sont toujours là ce qui permet de conserver les qualités dynamiques du bateau, qualités d'ailleurs développées en collaboration avec Jean-Vital Deguisne, un grand nom de la course motonautique. Dans les faits, la nouvelle motorisation donne de l'énergie et de la nervosité à l'embarcation ce qui améliore d'autant le plaisir de pilotage. Avec un moteur Mercury Verado, nous avons ainsi at-

teint 41 nœuds alors que le bateau n'était encore qu'en cours de mise au point, mais il y a fort à parier que le canot devrait dépasser 45 nœuds avec la bonne hélice et le bon réglage. Quoi qu'il en soit, on prend beaucoup de plaisir à égrener les milles à son bord. Stable, extrêmement saine et presque tranchante, cette coque ne demande qu'à vivre tout en maintenant un bon niveau de confort, y compris pour les passagers. Reprenant toujours le même concept, celui d'un bateau ouvert conçu pour les navigations et les loisirs nautiques à la journée, le bateau s'étire le long d'un pont assez dégagé. Au centre, trône la console au design avant-gardiste avec son pare-brise additionnel. Le tableau de bord a cependant subi un léger lifting avec une décoration façon aluminium et un logo spécifique

qui n'est pas sans rappeler les grandes heures de l'offshore.

UN BLOC CUISINE EXTÉRIEUR

On apprécie les mains courantes, la position des commandes et le volant même si celui-ci n'est pas réglable. Sur le nez, un vaste carré en U permet de dissimuler des coffres de rangement et, avec la table, de devenir un beau salon de pont ou un bain de soleil. Seul regret, le coffre situé complètement à la proue demeure difficilement accessible à cause de la sellerie. Au pied de la console un emplacement pour une glacière est judicieusement placé tandis que sur l'arrière de ce poste de pilotage, c'est un bloc ser-



Expression 29

Élégance et dépouillement

L'Expression 29, qui est fabriqué en Italie, aurait pu se voir attribuer le prix du bateau le plus admiré du Salon. C'est à l'architecte marseillais Gilles Vaton, et à Laurent Stanozlian, l'importateur en France des Fiat, que l'on doit ce bateau qui pose un regard nouveau sur une catégorie open peu imaginative ces dernières années. L'Expression 29 est une synthèse des genres qui emprunte beaucoup au tender de yacht avec son bourrelet en polyuréthane au niveau de la jonction coque-pont. À n'en pas douter, une protection efficace contre des chocs éventuels. L'open s'inspire également du WallyTender en reprenant le principe du cockpit ouvert sur l'arrière et prolongé de plain-pied par une plate-forme de bain géante. Un design élégant et dépouillé caractérise les aménagements de l'Expression 29. Le leaning-post renferme une glacière et un réchaud en option tandis que la console de pilotage se distingue par ses formes sophistiquées et par sa planche de bord revêtue d'inox, façon nid d'abeille. L'avant, partiellement ponté, abrite une cabine d'appont avec deux couchages possibles. L'Expression



29 est proposé en version de base à partir de 75 000 € avec un moteur MerCruiser de 5,7 litres essence de 250 ch. Un prix d'appel qui lui promet un avenir radieux. On s'est arraché la production pour 2005, soit une douzaine d'unités, avant même la première mise à l'eau.

● Longueur 9,47 m ● Largeur 2,69 m ● Poids nc ● Transmission in board ● Puissance maxi 370 ch ● Catégorie CE B/10 ● Cabines/couchettes 1/2 ● Prix 75 000 € avec 250 ch MerCruiser essence ● Distributeur Marine Diffusion (06).



Le cockpit dépouillé de l'Expression présente de nombreux systèmes innovants. Par ailleurs, son prix est particulièrement attractif.

Un open original

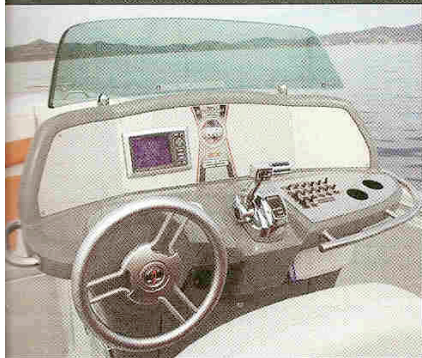
L'Expression en forme !

L'Expression 29, bateau au concept original que nous avons déjà présenté dans nos colonnes, a été homologué en catégorie B/12 personnes par la Rina. Dessiné par l'architecte marseillais Gilles Vaton, cet open haut de gamme de plus de 9 m sait associer formes innovantes et plaisantes, haut niveau de confort et sécurité. Sa coque (en V à 30°) est ceinturée par un épais liston de protection en mousse polyuréthane. Les premiers tests en mer l'ont fait pointer à 41 nœuds, la croisière s'effectuant autour des 27 nœuds. Son prix de base est très compétitif : 76 300 € avec 250 ch MerCruiser 5.0 l. essence. Essai dans le prochain *Neptune* !

● Longueur 9,22 m ● Largeur 2,69 m ● Puissance maxi 420 ch ● Vitesse maxi 41 nœuds ● Constructeur Marine Diffusion (06).

Très remarqué au Salon de Paris, l'Expression est un open séduisant. Sportif, il ne cède en rien au confort et à la sécurité. Doté d'une cuisine d'extérieur et d'un grand solarium, la taille de son cockpit est impressionnante !





de leaning-post et de cuisine
ure qui occupe l'espace. Plu-
en conçu, cet appendice pro-
une nouvelle sellerie et d'un
équipement complet pour cuis-
ersion hors-bord oblige, c'est
ie arrière qui intègre le plus
ifications. En lieu et place
teur, on trouve désormais un
coffre dans lequel viennent se
les batteries, mais aussi tout
est encombrant. Le range-
constitue d'ailleurs l'un des
fort du bateau. Outre les cof-
r la proue, on en trouve un

**L'aménagement
n'a guère changé,
sauf sur l'arrière
avec une plage de
bain réduite**



relativement grand dans le plancher
ainsi que quelques équipets qui
viennent s'ajouter au volume arrière.
Pour revenir à ce dernier, il sup-
porte au dessus un grand bain de
soleil tout en conservant un large
passage jusqu'à la plage de bain.
Côté équipement, l'Expression offre
une dote assez complète compre-
nant notamment sellerie, échelle de
bain, radio, glacière 40 litres, pom-
pe de cale ou guindeau. En option,
quatre packs sont disponibles en
fonction de son programme. Une
bonne idée !



FICHE TECHNIQUE

Longueur hors tout	7,71 m
Longueur de coque	6,90 m
Largeur	2,50 m
Franc-bord	0,62 m
Poids sans moteur	1 170 kg
Matériau de la carène	Fibre de verre
Nbre de personnes	10
Réservoir carburant	400 l
Réservoir eau	120 l
Puissance maxi.	300 ch
Puissance conseillée	250 ch
Catégorie d'homologation	C

Constructeur : STS (06)

67 932 € env. sans moteur

84 916 € env. avec 250 ch 4 temps Mercury Verado

88 504 € env. avec 300 ch 4 temps Mercury Verado

Principales options :

- Pack soleil : 3 588 € environ (bimini, taud de mouillage, taud de console)
- Pack sport : 3 740 € environ (mât de ski, portes-cannes, portes-wake, sangles bouteilles)
- Pack navigation : 3 913 € environ (combiné sondeur/GPS, VHF)
- Pack cuisine : 3 507 € environ (réfrigérateur 42 l, chargeur batterie, table et piètement).



Taxes

Droits sur la coque	0 €
Droits sur le moteur	0 €

NOS MESURES

Lieu	Fréjus (83)
Moteur	250 ch 4 T Mercury Verado
Hélice	21'
Nombre de personnes	2
Hauteur des vagues	0,20 m
Vent	10 km/h



Vitesse (en nœuds)

Ralenti (600)	1,9	4 000 tr/mn	18,3
1 000 tr/mn	3,8	5 000 tr/mn	31,5
2 000 tr/mn	6,7	6 000 tr/mn	39,5
3 000 tr/mn	8,8	6 250 tr/mn	41



Temps de déjaugage

6 s	0 à 20 nœuds	7 s
-----	--------------	-----

MOTORISATION

Marque	Mercury
Type	Hors-bord
Modèle	Mercury Verado 250
Technologie	4 temps compresseur
Carburant	Essence sans plomb
Architecture	6 cylindres en ligne
Cylindrée	2 598 cc
Poids	288 kg
Puissance administrative	14,88 CV
Prix environ	25 263 €

NOTRE AVIS

Toujours aussi sympathique côté aménagement et design, la version hors-bord apporte un peu plus de sportivité et d'agrément de pilotage. Elle est également un peu plus chère mais cette différence devrait être en partie masquée par l'entretien, moins contraignant.

Deux nouveaux modèles

L'Expression petit et grands

L'Expression 29, cet open plein d'astuces qui avait fait la couverture du *Neptune* n° 111, sera complété par deux nouveaux modèles, l'un de taille plus réduite, l'Expression 23 (6,90 m), et l'autre

plus grand, l'Expression 36 (10,90 m), disponible en version cabine ou open. Les maquettes de ces deux unités seront présentées au prochain salon de Cannes, tandis que le prototype du 23 pieds sera

exposé au salon nautique de Paris. En parallèle, le chantier français livre ce mois-ci une édition spéciale de l'Expression 29, dédié à la marque de plongée sous-marine Beuchat. La partie arrière polyva-

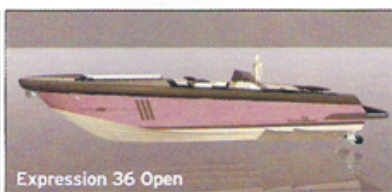
lente est occupée par un bain de soleil ou un rack à bouteilles de plongée. La cabine est spécialement aménagée pour entreposer au sec du matériel ou des combinaisons mouillées. **Infos : expression-boat.com**



Expression 23



Expression 36 Cabine



Expression 36 Open

Expression 29

L'Expression 29 dessiné par l'architecte marseillais Gilles Vaton, explore une voie inhabituelle, celle du grand open habitable multifonction. Doté d'une carène à redans en V profond, l'Expression a comme première volonté le confort en navigation. Le plan de pont est également très original. La plage arrière est de plain-pied et sans séparation avec le pont. Le coffre moteur surélevé sert de bain de soleil, et laisse deux larges passavants qui se poursuivent au-delà de la console centrale. Devant cette dernière, deux

banquettes en vis à vis constituent un salon ou un coin repas, et sur l'avant un pontage abrite deux couchettes.

La coque est par ailleurs cernée sur l'extérieur par un épais liston de mousse de polyuréthane recouvert de PVC qui protège le bateau contre d'éventuels chocs tout en participant à l'esthétique générale. Imaginé pour les pêcheurs comme pour les plongeurs ou les randonneurs, l'Expression 29 est décliné en trois versions dont une très luxueuse et pas moins de six coloris.

- Longueur : 9,22 m
- Largeur : 2,69 m
- Poids : NC
- Puissance maxi : 420 ch
- Distributeur : Marine Diffusion 83
- Prix sans moteur : 74 152 €



Expression

Espace et originalité

L'Expression 29' sera bien présent au Salon de Cannes. Cet open français assemblé en Italie est une merveille du point de vue de son design, que l'on doit à Gilles Vaton. Il possède une carène à step avec un V profond et se place à la fois dans la catégorie des opens classiques et celles des tenders et des semi-rigides, avec son liston en polyuréthane au niveau de la jonction coque/pont qui fait office de pare-battage. L'arrière accueille un grand bain de soleil central convertible en une simple banquette grâce au dossier modulable. La console centrale arbore des lignes très futuristes. Quant à l'avant du bateau, il est occupé par une cabine qui offre deux couchages simples. Côté motorisation, il est disponible en versions in board et hors-bord, ainsi qu'en mono ou bimoteurs avec des puissances allant de 245 chevaux à 2 x 275 chevaux.



29'

81 088 €

avec 295 ch Volvo

Long. : 9,22 m

Larg. : 2,69 m

Poids : 2 700 kg

Mot. stand. : 250 ch

Mot. maxi : 2 x 275 ch

Homol. : cat. B/10 pers.

Distrib. : Marine Diffusion (Mandelieu, 06)

Le plan de pont, très spacieux, est des plus originaux avec cet accès direct à la plateforme de bain.

Expression 29

Deux Verado et 50 nœuds

On ne présente plus l'Expression 29 construit par le chantier Kelt à Vannes. Ce grand open est maintenant disponible avec une bimotorisation hors-bord de 2 x 250 chevaux Mercury Verado montée sur bracket. Le constructeur nous a annoncé 50 nœuds chrono, ça va décoiffer ! Notez la nouvelle robe rouge qui habille cette coque, laquelle pourra prochainement être aménagée en version Bow Rider ainsi que Fishing, avec un siège de combat remplaçant le bain de soleil.

• Expression 29 HB

Prix : 152 408 € avec 2 x 250 ch Mercury Verado — Long. : 9,47 m — Larg. : 2,45 m — Poids : 1 600 kg sans mot. — Homol. : cat. B/12 pers. — Mot. : 2 x 250 ch — Const. : Kelt (Vannes/STS)



Les deux Mercury Verado équipant cette variante hors-bord sont montés sur bracket.

Essai Expression 29 Color Line

Un Expression qui impressionne



A plein gaz, cette carène à redans et V aigu vole sur les vagues avec un équilibre parfait et un confort étonnant.

Star des salons d'automne, cette longue coque 100 % française fait valoir en mer une carène de rêve. Diaboliquement frivole, superbement technique, l'Expression 29 réinvente le canot automobile. PAR JACQUES ANGLÈS

- Expression
- France
- 74152 € sans moteur
- Longueur hors tout: 9,70 m

Essai: rade de Cannes, vent sud-est fort, gros clapot et houle résiduelle de sud-est.

Il faut oser! Fort fait d'un côté l'importateur français de la très sérieuse marque italienne Fiat, « inventeur » du projet de faire un architecte au coup de crayon inspiré, le Marseillais Gilles Vaton, spécialiste des carènes rapides. Et pour parachever la mise au point, le champion du monde d'endurance et recordman du monde de vitesse Jean Deguigne! Enfin, la construction est assurée par Kelt, réputé pour ses modèles robustes et rapides. Résultat: une coque à carène en V à 30° et double redan, plus poche d'un

offshore que du canot de monsieur Toutlemonde, avec un long cockpit ouvert à console de pilotage centrale. Le tout se pare d'un design audacieux et de couleurs vives (six pour la sellerie, six pour la coque, soit 36 combinaisons). Ultime touche d'originalité: le gros liston périphérique gris argent, formant boudin d'écostage, à la manière des palanques portuaires. La démarche est novatrice et plutôt gonflée, à Thureu où les maîtres transalpins jouent plutôt sur la nostalgia des anciennes gloires d'acajou, avec des remakes (en polyester) des

fameux Aquarama ou autres Kabanao bords vernis d'Amérique! C'est programme, l'Expression 29 affiche clairement ses visées hétérodoxes: plaisir du pilotage, plaisir des balades au soleil ou du farniente dans les criques, avec de grands solariums, une large plate-forme de bain, et même une petite cabine pour ceux qui préfèrent la sieste à l'ombre. Ultime précision: même s'il délivre de sensations grisantes, l'Expression 29 est avant tout un bateau de balade sûr et accessible à tout pilote amateur, pas un engin de course.



Futuriste mais fonctionnelle, la console de pilotage offre un tableau de bord très lisible et une poignée de maintien pour le pilote.

A PILOTER

Un régal!

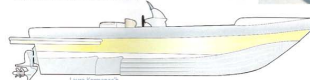
Voyons ce qu'il est avec une motorisation Mercruiser V8 de 425 ch. Contact! Une fin de coup de vent laisse sur la rade de Cannes un gros clapot et un reste de houle du large, conditions parfaites pour tester les qualités d'une carène qui nous offre un régal tout au long de cet essai. Sous la poussée du puissant V8, l'Expression déjaige en moins de 5 secondes sans cabrer, par la montée en régime est rapide, avec une assiette légèrement positive. Il suffit de tourner doucement pour

conservé le rendement optimal au fil de l'accélération. Bien servi par une direction douce et précise, le pilotage est à la fois vivant et facile, avec une stabilité sans reproche, tant en équilibre latéral et longitudinal qu'en tenue de cap. La carène dessinée par Gilles Vaton taille les vagues avec une redoutable efficacité, sans inconfort pour les passagers. Jugez-vous même: nous nous sommes offert un run à 40 nœuds, bille en tête dans la houle, avec quelques petits sauts de vogue à la dé, une

épreuve que peu de bateaux supportent sans broncher. Et ceci sans aucune vibration ou résonance de coque, ce qui signale une construction robuste. Même efficace en virage où l'Expression est impossible à prendre en défaut: lancé à 30 nœuds, il vire sur 20 m sans dérapé d'un iota, exercice d'ailleurs déconseillé en pilotage normal car il faut se cramponner pour lutter contre la force centrifuge! Rien que du bon... qui donne envie d'une motorisation encore plus puissante!



Beau solarium arrière convertible en banquette mais il manque des filières entre la plate-forme de bain et le cockpit. Celui-ci offre six places assises et une table amovible pour pique-nique.



Expression 29

Architecte Gilles Vaton
Constructeur Expression Boat
Longueur/largeur 9,70/2,74 m
Rifant d'eau 0,80 m
Déplacement sans moteur 1.900 kg
Nombre de passagers autorisé 12
Couchettes 2
Équipement 2000/600 livres
Homologation B
Prix (sans motorisation) 74152 €
Version essence: libérées 425 ch 114.900 €
Options de 2 x 116 à 2 x 270 ch diesel motorisation 350 à 425 ou 2 x 210 ch essence
Expression Boat, 245, allée Brest, Immeuble Marsekou, 2020, 06210 Marsekou, 0492195636

Les mesures

Moteur: Mercruiser 496 HO, 425 ch à essence, V8 de 8,1 litres. Transmission stern-drive. Poids: 544 kg. Puissance administrative: 46 CV, 4 personnes à bord, 200 l de carburant.
Temps de déjaillage: 4,9 secondes

Régime	Vitesse	Bruit
700 tr/min (ralenti)	4 nœuds	65 dB
2000 tr/min	9 nœuds	72 dB
2300 tr/min	13 nœuds	78 dB

Vitesse minimale d'hydroplanage

Régime	Vitesse	Bruit
2500 tr/min	14,7 nœuds	80 dB
3000 tr/min	22,9 nœuds	85 dB
3500 tr/min	28,1 nœuds	85 dB

Régime de croisière

Régime	Vitesse	Bruit
4000 tr/min	32,6 nœuds	85 dB
4500 tr/min	38 nœuds	89 dB
4700 tr/min	40 nœuds	90 dB

Vitesse relevées au GPS

Stress vs	Rifal vs
● Look séduisant	● Aération cabine
● Position	● Manque de poignées pour les passagers
● Cockpit avant avec table	● assis
● Grande plate-forme arrière	

Conclusion

Sous un look de séducteur qui se démarque de la production ambiante, ce luxueux canot automobile dissimule un caractère marin bien trempé. Conçu pour les sorties à la journée entre amis, avec un cockpit confortable, il peut élargir son champ d'action à des week-ends ou des raids côtiers de quelques jours pour peu qu'on l'équipe du taud de camping proposé en option, avec quatre à six couchages.

Notre avis ★★★★★



Un projet étonnant a retenu notre attention, un open très rapide à la ligne élancée, l'**Expression 29**'. Ce bateau possède une carène novatrice issue directement des ateliers Gilles Vaton, architecte naval de renom qui exerce à Marseille depuis 25 ans. Autre innovation, l'Expression 29 est protégé sur tout le pourtour de sa coque par un bandeau amortisseur de chocs qui lui donne un faux air de semi-rigide. Son prix sera paraît-il très attractif. ⚓



NOUVEAUTÉ
2006
ALUSSAN

EXPRESSION 29

Bourré de qualités !

Ouvre son plan de pont original, l'Expression 29 est un bateau étonnant par son comportement. Très agréable à piloter, sa carène à steps, associée à un centre de gravité très bas et à une bonne longueur de coque, bénéficie d'un excellent passage dans la vague et d'une stabilité incontestable. Sans aucun cabrage excessif au moment du dérapage, le bateau est très vite dans ses lignes pour ensuite naviguer à plat. En virage, l'angle de gîte est tout à fait raisonnable, et le rayon de braquage assez court pour une unité de plus de 9 mètres. C28 performances, avec sa motorisation maximale de 425 chevaux MerCruiser, il dépasse les 38 nœuds en pointe et les 27 en croisière.

Un moteur de 425 ch maxi

Rapportons que l'Expression 29 est également proposé avec une motorisation en bord diesel (à la demande) et deux moteurs hors bord qui permettent de profiter pleinement du temps. Quelques mots sur les petites astuces qu'il recèle... à commencer par le cockpit, ouvert sur la plage de bain arrière,



et de plein pied de la poupe à la proue. De même, le module central, adossé au sillage pilote, accueille des équipements pour les bouteilles de plongée, une glacière et un bloc-convecteur. La console de pilotage est unique avec sa planche de bord en aluminium bouchonné. Enfin, les tubes en inox qui forment l'intérieur du cockpit sur chaque bord servent non seulement de mains courantes pour l'équipage, mais aussi de pontons fixes pour les pare-battage et de supports pour l'installation du tableau de bord. Voilà une unité bien pensée ! ■



114 718 €

avec 425 ch MerCruiser + pack Essais

Longueur HT 9,78 m
Longueur de vogue 8,80 m
Largeur 2,80 m
Poids 2 700 kg
Moteur 425 CV 1000 pers.
Mtl. max. 250 ch
Mtl. max. 425 ch
Constructeur 840 (30)
Vitesse max. 38,2 nœuds
Vitesse de croisière 27 nœuds

NOS APPRÉCIATIONS

- Comportement marin
- Originalité du plan de pont
- Rapport qualité/prix
- Cablage plus élaboré
- Sécurité de siège devant le cockpit



La pointe avant du bateau est pontée, ce qui permet d'y glisser une cabane amovible au gré du client.

Adossé au siège pilote, un module dissimule un bloc-convecteur et un plan de travail, ainsi que des rangement latéraux.

La circulation à bord est aisée, le cockpit ouvert de plein-pied de la poupe à la proue.