

SEPTEMBRE/OCTOBRE 2007

N°61 5,50 €

100 % bateaux pneumatiques

# PNEUMATIQUE Magazine

## ESSAIS

- Sacs 5-490
- Mar.Sea Open 90
- Caribe Advantage 590
- Selva D-600
- Valiant DR-620
- Narwhal Neo Sport-620
- Zeppelin Defender 670
- Mar.Co Twentytwo
- Magazzu M-11 Coupé

## NOUVEAU PERMIS CÔTIER

Notre simulation du futur examen

## MANŒUVRES

Les différentes techniques de mouillage



## DÉCOUVERTE

Deux belles balades corses

## OFFSHORE

Des semi-rigides vraiment rapides !



**ELECTRONIQUE**  
Les GPS contre le vol



**ÉQUIPEMENT**  
Vos tauds sur mesure



**PÊCHE À BORD**  
Le bar à Belle-Ile

DOM 7,90 € • BEL 7,50 € • CAN 14,25 \$CAN  
MAR : 85 MAD - PORT CONT : 8,80 €  
TCM.S : 1200 x PF

L 15008 - 61 - F 5,50 € - RD



# BATEAU

ESSAI

MAGAZZU M-11 COUPÉ

# Dolce vita obligatoire

Ce semi-rigide grand format est l'assurance de rêver éveillé. Le luxe est partout, sans pour autant faire l'impasse sur la performance. Avec 45 nœuds au compteur, une autonomie de plus de 300 milles en croisière et une vraie cabine tout confort, les prestations sont celles d'un yacht de sport. Bref, l'art de vivre la mer... à l'italienne.

*Texte Philippe Leblond - Photos Philippe Leblond et Jacques Anglès*





- **Prix : 233 911 €**  
avec 2 x CDM 320 ch diesel
- **Longueur : 10,90 m**
- **Places : 18**
- **Vitesse maxi : 45,1 nds**

#### FICHE TECHNIQUE

Longueur	10,90 m
Largeur	3,70 m
Largeur intérieure	2,30 m
Diamètre maxi des flotteurs	70 cm
Nombre de compartiments	7
Puissance maxi	2 x 425 ch
Puissance conseillée	2 x 270 ch
Poids	3 600 kg (avec les moteurs)
Rapport poids/puissance	5,62 kg/ch (avec moteur de l'essai)
Nombre de personnes	18
Charge utile	1 080 kg
Matériau des flotteurs	CR/CSM Orca 1670 décitex
Capacité de carburant	2 x 400 l
Capacité eau	340 l
Catégorie de conception CE	B
Constructeur	Cantieri Magazzu (Italie)
Importateur	Blunautica (83 - Sanary-sur-Mer)
Tarif assurance (Cab. Commerceur)	prime 1 403 € - franchise 935 €

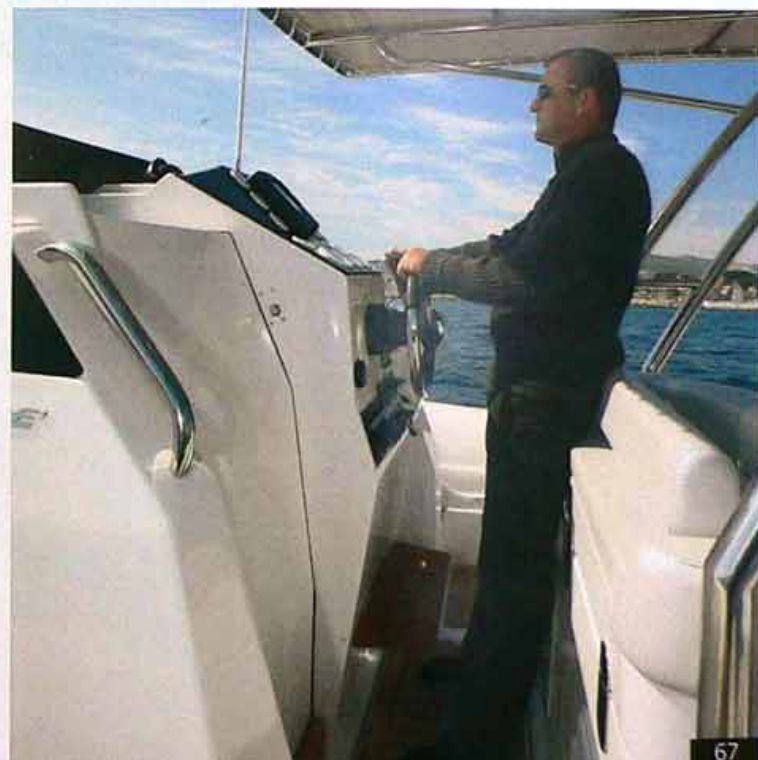
Les deux compte-tours affichent 3 500 tr/mn. Dans le même temps, notre GPS nous donne une vitesse de 35 nœuds. Les diesels CMD ronronnent discrètement, et point n'ait besoin d'élever la voix pour échanger nos impressions (favorables), les reins bien calés contre le rembourrage du leaning-post. Ce grand semi-rigide construit à Palerme (Sicile) domine le clapot en douceur, la carène haute et bien dégagée faisant naître la vague d'étrave loin en arrière. À cette allure, la consommation cumulée des Cummins reste relativement raisonnable (environ 80 l/h) et, au départ de La Ciotat, Calvi n'est qu'à 3 heures... À 2 800 tr/mn, le rendement est encore meilleur, et l'autonomie s'établit à environ 320 milles. De quoi espacer la corvée des ravitaillements ! Et en cas d'urgence, il en reste « sous la main » puisque nous avons relevé 45,1 nds au régime maxi. Sans l'imposant T-top (une option coûteuse), on peut rajouter trois nœuds à cette marque, ce qui classe le Magazzu parmi les GT de la mer. Si la motorisation diesel est sans doute la mieux adaptée à la longue croisière, les amateurs de vitesse auront encore la possibilité d'affoler le GPS avec des V8 essence, en l'occurrence les Mercuriser 496 Magnum, plus légers et qui développent 425 ch chacun. De quoi envisager la vitesse de 55 nœuds revendiquée par Cantieri Magazzu ! Par contre, la consommation, malgré l'injection électronique multipoint, sera sensiblement supérieure...

Notre bateau d'essai était doté d'embases Z-drive Mercuriser Bravo One. De quoi assurer un déjaugage complet en l'espace de 7 secondes. Honorable vu le poids de ce méga semi-rigide. Un chrono qui sera sans doute amélioré en optant pour les Bravo Three à double hélice. Reste qu'avec ce type de propulsion, ce Magazzu de 11 mètres est un vrai « vélo ». Il nous a littéralement bluffés par sa maniabilité, enchaînant les virages comme un slalomeur aux Jeux Olympiques. Les changements d'appuis se font avec une aisance sidérante, sans aucune inertie, et du fait de la gîte intérieure marquée, le M-11 Coupé vire dans un mouchoir, avec un rayon bien plus court que certains semi-rigides de gabarit plus courant. La barre, hyper réactive mais toujours douce et précise, se manie avec un plaisir évident. Ce tempérament joueur, témoigne d'une carène bien née. Une impression confortée dans un clapot, certes modeste, mais révélateur. Le confort reste intact. La seule réserve que l'on puisse émettre touche à la tenue de cap à la vitesse maxi, lorsqu'on trime franchement pour aller chercher les derniers tours-minute. Avec la mer par le travers, le nez a alors tendance à louvoyer un peu, mais sans présenter un quelconque danger. Autre remarque : le cabrage lors du déjaugage qui limite la vision vers l'avant...

Il convient d'accélérer franchement pour limiter à son minimum le temps d'accèsion à l'hydroplanage. Sous la poussée énergique des turbos, la reprise d'assiette se fait rapidement. Pour ce qui est des manœuvres, là encore, le Magazzu se montre à son avantage. En mettant du gaz (1 000 tr/mn) et en jouant des inverseurs, il pivote sur lui-même sans difficulté (21 secondes pour faire un 180°). Un atout pour manœuvrer dans un espace réduit avec du vent latéral. En approche du poste d'amarrage, il est nécessaire de repasser régulièrement au point mort pour casser

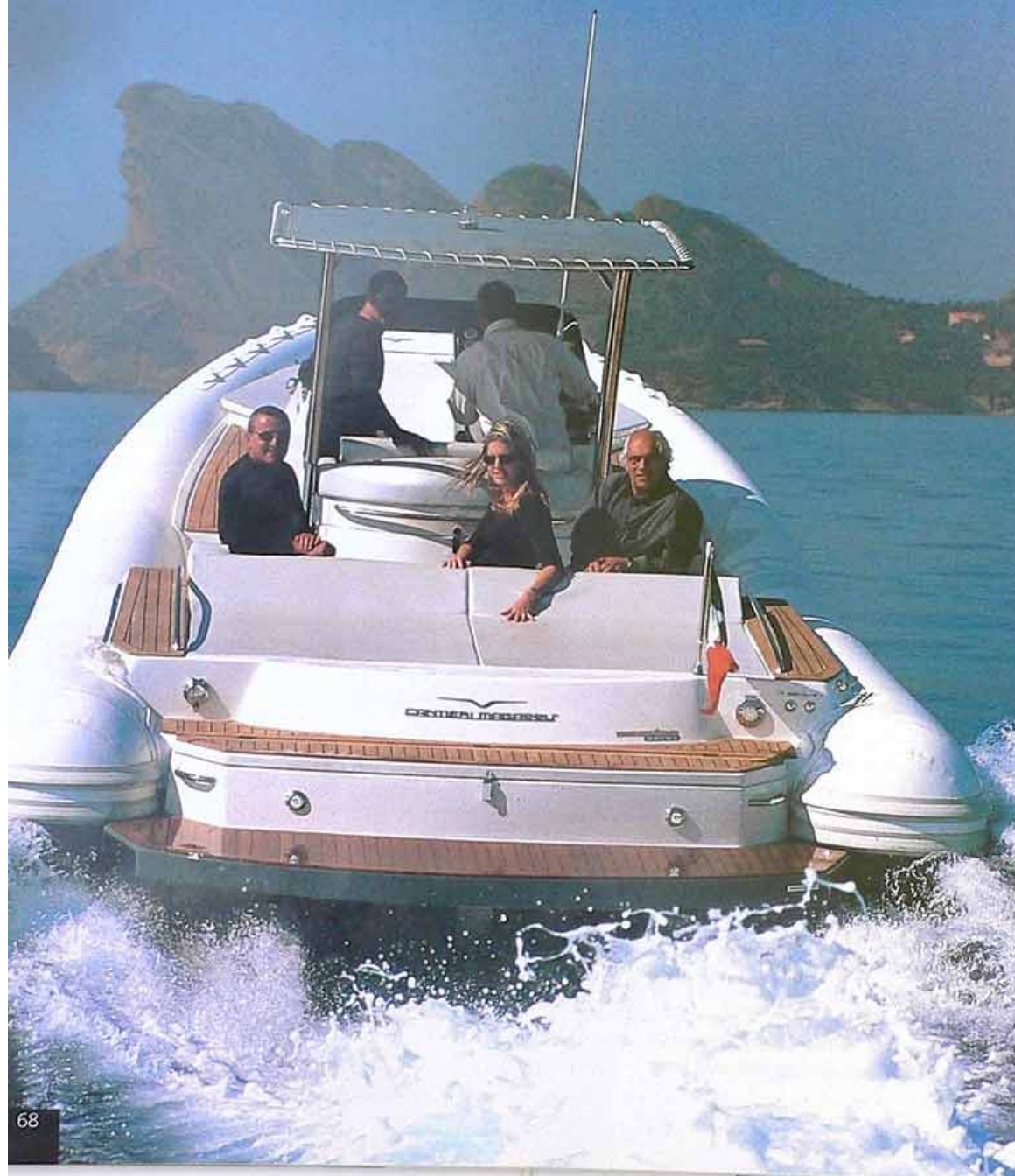
#### Maniable comme un vélo !

la vitesse mini (4,2 nds au ralenti). Pour en finir avec le pilotage, mention bien à la position de conduite, en tout point exemplaire grâce au leaning-post doté d'une demie assise relevable et d'un repose-pieds escamotable en teck. Amarré près de la capitainerie de La Ciotat, le Magazzu produit son effet. La ligne est d'une rare élégance, et la finition générale impressionne la rétine du connaisseur. La plateforme de bain comporte un long coffre « humide » pour le matériel de pêche ou de plongée ainsi que les amarres. Elle dépasse généreusement les cônes du flotteur servant de protection aux embases des moteurs en cas de marche arrière maladroite, et s'habille de teck massif, à l'exemple des passavants et des passages latéraux, qui évitent de piétiner le solarium. Ce dernier recouvre le compartiment moteur dont la partie avant est parée d'une cloison délimitant un grand espace de rangement mais amovible lorsqu'on doit intervenir sur les moteurs. En l'occurrence, deux diesels CMD (Cummins Mercuriser Diesel) qui trouvent facilement place dans cette spacieuse cale bien organisée où les filtres à gazole sont bien en évidence. La banquette arrière, en arc de cercle, qui abrite un profond coffre, est adossée au bain de soleil dont le matelas est pris dans des glissières, de telle sorte qu'il ne peut s'envoler, même à la vitesse maxi. Deux tables amovibles sur colonnes composent un carré convivial, flanqué d'une kitchenette de plein air qui comporte un petit évier, un réchaud à gaz et un frigo de 40 litres. Le plan de travail en Corian rouge, accessible en basculant l'assise



ESSAI

## MAGAZZU M-11 COUPÉ



du leaning-post vers le volant, jette une note de couleur qui, avec le teck du cockpit, compose un environnement chaleureux et élégant. Le leaning-post biplace, doté d'une assise relevable, est encadré par les puissants supports en inox du T-top dont la toile est la même que la sellerie des sièges ; une sorte de skaï pigmenté gris métal, très tendance. Le poste de pilotage, bien que flanqué sur la gauche de la porte coulissante de la cabine, ne manque pas de place pour permettre un agencement fonctionnel des différents instruments de contrôle des moteurs et de navigation, au rang desquels un GPS traceur et une VHF fixe, sans oublier le compteur de chaîne digital du guindeau électrique entraînant l'ancre à poste dans son écubier d'étrave. La commande électrique du guindeau est d'ailleurs répétée près de la delphinrière. Ce dispositif est livré de série, de même que la kitchenette, les tables du carré, les douches extérieure et intérieure, l'éclairage de courtoisie dans le cockpit, le teck des passavants et de la plate-forme de bain, les prises 220 V, le gonfleur électrique, le taud de console... Bref, une riche dotation d'origine, qui n'empêche pas le chantier sicilien de proposer jusqu'à 75 000 d'options, au rang desquelles le générateur de 3,5 kW (il faut bien animer tous les équipements de

### À l'intérieur, un vrai petit studio...

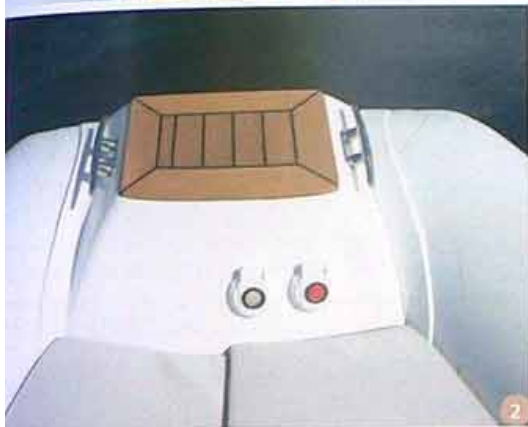
confort !) facturé à lui seul 12 000 €, est la plus coûteuse. Facilement accessible par les larges passavants, via deux marches couvertes de teck, le vaste solarium occupe tout le pont avant qui abrite la cabine. Une cabine et une vraie ! Ce petit studio que compose l'espace à vivre du Magazzu affiche une hauteur sous barrots de 1,73 m à l'entrée (1,68 m dans la salle d'eau) où l'on trouve une très grande couchette double, une banquette de lecture et un cabinet de toilette avec lavabo, douche et WC marin. Un grand capot de pont circulaire est là pour la lumière naturelle et la ventilation. De nombreux rangements sont dissimulés par une déco très actuelle (habillage en wengé), et le cabinet de toilette, doté d'une couche, présente un lavabo à vasque apparente dont le mitigeur à flexible sert pour la douche. En cas de mauvais temps, l'ambiance ne sera pas morose pour autant : une chaîne stéréo (CD et MP3) et une TV à écran plat LCD avec lecteur DVD feront diversion.

### CONCLUSION

Silhouette de rêve, finition haut de gamme, équipements pléthoriques, pilotage attrayant, comportement homogène, performances au top... De retour au port, il faut se faire violence pour rendre les clés à l'importateur ! Superbe machine à dévorer les milles, le M-11 Coupé dispose du confort et de l'autonomie nécessaires pour s'adonner à la grande croisière. Pour ceux qui visent plutôt un programme à la journée, il existe aussi avec des hors-bord (bi ou trimoteur) et dans une version Spider, sans cabine, avec une console centrale conventionnelle (25 000 € de moins avec la même motorisation).



1. Appréciez les larges passavants revêtus de teck massifs !
2. La delphinrière sait se faire discrète. Il est vrai que l'ancre est à poste dans son écuier d'étrave. On distingue les commandes locales du guindeau électrique.
3. Au dos du leaning-post, la petite cuisine de plein air comporte un évier, un petit frigo et un réchaud à gaz.
4. Pas de risque de manquer d'espace sur le solarium qui occupe tout le pont avant...
5. Le tableau de bord, parfaitement agencé, est très complet.
6. La plate-forme de bain, recouverte de vrai teck, dispose d'un grand coffre bien pratique pour le matériel humide (plongée, pêche, ski, amarres).
7. Le carré en arc de cercle possède deux petites tables faciles à mettre en place.
8. Lorsque le réfrigérateur est fermé, il fait office de plan de travail.



**CUMMINS MERCRUISER  
DIESEL 4.2 ES 320**



Cycle ..... 4-temps  
 Architecture ..... 6 cylindres en ligne  
 Type d'embase ..... Z-Drive Bravo One  
 Alimentation ..... Injection directe  
 Cylindrée ..... 4 200 cm<sup>3</sup>  
 Régime maxi ..... 3 900 tr/mn  
 Puissance ..... 320 ch/236 kW  
 Poids ..... 584 kg  
 Rapport poids/puissance ..... 1,82 kg/ch  
 Puissance administrative ..... 16,70 cv  
 Hélice de l'essai ..... n.c.  
 Prix ..... 31 961 €



**NOS APPRECIATIONS**

Qualité de réalisation .....	◆◆◆◆◆
Comportement .....	◆◆◆◆◆
Performances .....	◆◆◆◆◆
Équipement .....	◆◆◆◆◆
Adéquation programme .....	◆◆◆◆◆
Rapport qualité/prix .....	◆◆◆◆◆

**ON AIME BIEN**

- La maniabilité exceptionnelle
- La vitesse de croisière élevée et économique
- La ligne superbe
- La salle d'eau

**ON AIME MOINS**

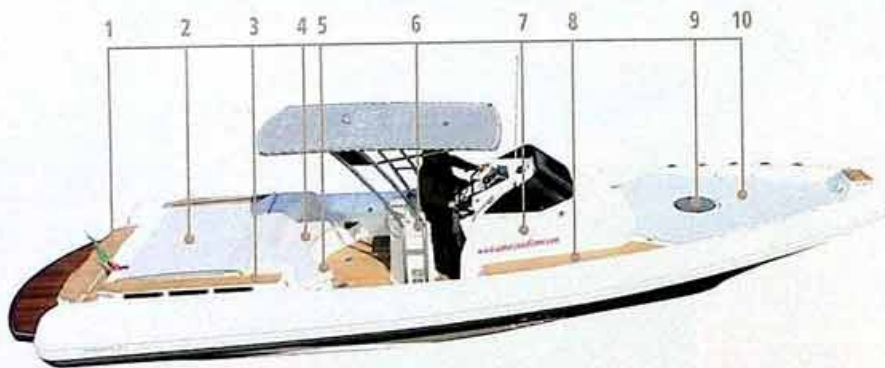
- La tenue de cap à haute vitesse
- La perte de visibilité au déjaugeage
- Le manque de solidité du cale-pieds pilote

**PRINCIPALES OPTIONS**

- Taud de mouillage ..... 2 120 €
- Volant sport en carbone ..... 668 €
- T-top ..... 7 971 €
- Générateur 3,5 kW ..... 12 342 €

**NOS MESURES STATIQUES EN CM**

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| ① Coffre AR (plate-forme) : 43 x 270 x 35 | ⑥ Assise leaning-post : 45 x 104     |
| ② Solarium AR : 153 x 222                 | ⑦ Assise banquette cabine : 110 x 50 |
| ③ Passages latéraux solarium AR : 21      | ⑧ Passavants console : 40            |
| ④ Assise banquette AR : 40 x 240          | ⑨ Couchette : 198 x 184              |
| ⑤ Coffre banquette AR : 36 x 226 x 24     | ⑩ Solarium AV : 250 x 211            |



L = longueur (mesurée dans le sens de la longueur du bateau) x l = largeur (mesurée dans le sens de la largeur du bateau) x P = profondeur

**NOS MESURES DYNAMIQUES**

Magazzu M-11 Coupé avec 2 x CMD 320 ch diesel

Régime tr/mn	Vitesse* nds	Conso. l/h	Rendem. m/l
2 400	22,0	-	-
2 800	29,1	65,0	0,45
3 200	35,4	-	-
3 600	40,3	105,6	0,38
4 000	45,1	142,0	0,32

Consommation au meilleur rendement : 65 l/h à 2 800 tr/mn  
 Autonomie au meilleur rendement : 320 milles à 29,1 nds  
 Temps de déjaugeage : 7 secondes  
 Vitesse minimale d'hydroplanage : 18,2 nds à 2 200 tr/mn  
 Conditions de l'essai : Baie de La Ciotat, mer calme, puis clapot de 60 cm, 3 personnes à bord, carburant 1/2 plein

\*Mesures de vitesse relevées avec un GPS Lowrance iFinder H20.

**FACE A LA CONCURRENCE...**

Modèle	M-11 Coupé	44 EFB Luxuria	35 Vesevus	Stratos
Constructeur	Magazzu (Italie)	BWA (Italie)	MV (Italie)	Sacs (Italie)
Importation/distribution	Blunautica (83 - Sanary)	BWA France (83 - Carqueiranne)	Azur Plaisance (83 - Six Fours)	Mirabeau Marine (83 - Le Pradet)
Longueur	10,90 m	13,15 m	10,75 m	11,95 m
Nb de personnes	18	22	20	18
Matériau flotteur	CR/CSM	CR/CSM	CR/CSM	CR/CSM
Prix	233 911 € avec moteur	209 233 € sans moteur	145 900 € sans moteur	128 550 € sans moteur

◆◆◆◆ à revoir ◆◆◆◆ peut mieux faire ◆◆◆◆ bien ◆◆◆◆ très bien ◆◆◆◆ excellent