

Europa 700

Les grands espaces

Vivre une semaine sur un Europa 700 donne parfois l'impression d'être dans une maison d'architecte.

Un architecte naval, s'entend.

TEXTE ET PHOTOS J.-F. MACAIGNE

Europa 700 dans le port de Neustrelitz, en Allemagne.



Le cockpit et l'extérieur

Le bateau sur lequel nous étions était le 001. Je ne l'ai su que plus tard, mais ça fait un drôle d'effet quand même. Comme s'il m'était donné de conduire une de ces voitures futuristes et improbables que l'on voit parfois dans les Salons de l'auto. De fait, le 700 est le bateau le plus abouti sur lequel j'aie jamais navigué. Peut-être pas complètement approprié à une navigation sur des canaux où la place est mesurée, mais n'empêche, quel dreamboat !

Le style impressionne. Des galbes ronds et sensuels, pas d'angle vif, un pare-brise panoramique fumé qui ceinture tout l'avant du bateau sans aucune coupure, une hauteur (3,20m) de laquelle on développe un léger sentiment de supériorité, et une largeur exceptionnelle (4,30m) dont on se rend vite compte à l'intérieur. À l'extérieur aussi, mais nous y reviendrons. À la conception, les ingénieurs se sont attachés à ce que le plancher soit le plus plat possible. Effectivement, de la cuisine aux cabines





Dans le Großer Priepert See, au nord de Berlin.



Le pont supérieur, poste de pilotage intérieur et salon.

arrières, nul besoin de lever le pied. L'unique marche du plancher permet de descendre vers la cabine avant. Et le moteur ? Il se trouve à l'extérieur, dans un coffre sur la plage arrière, disposé en transversal. La trappe s'ouvre en douceur grâce à deux petits vérins, et autant qu'on puisse en juger, il paraît assez accessible. Il est également incroyablement discret. On pourrait penser que, placé comme il est près des cabines arrières on l'entendrait, mais non. On a un peu tendance à l'oublier. C'est un Nanni turbo diesel de 85cv, et à la barre, il fait la différence avec ce que l'on a l'habitude de trouver sur des bateaux

de ce type. Les lacs s'enchaînent avec un réel bonheur, et on gagne du temps sur les parcours. Dernière chose : le coffre en question ferme à clé, pour éviter aux petits malins de blaguer...

Tout autour du bateau, le passavant n'est pas d'une largeur excessive. Juste de quoi placer son mocassin. Heureusement, il est recouvert d'un relief anti-dérapant, et une rambarde court tout du long. On s'y fait vite, et finalement, la circulation se fait rapidement. À l'avant, le guideau électrique manœuvré de l'intérieur laisse tomber une ancre chromée du plus bel effet,



Le moteur, un NANNI 80 cv turbo diesel, monté transversalement à l'arrière.



Étrave de l'Europa 700, avec l'ancre chromée.

qui croche plutôt bien. En raison de la puissance du moteur et des études hydrodynamiques des concepteurs de l'Europa 700, naviguer sur celui-ci est un réel bonheur. Nous avons effectué ce test en Allemagne, à une centaine de kilomètres au nord de Berlin, entre Brandebourg et Mecklembourg. Tout d'abord sur une multitude de lacs, reliés les uns aux autres par de petits canaux, et ensuite sur le Havel jusqu'à Templin. La première chose qui s'impose, c'est cette assurance, cette stabilité, cette aptitude à ne rien ressentir lorsqu'on croise un autre bateau. Le 700 poursuit sa route sans danser. Honnêtement, cela surprend. Même après une semaine de ce régime, mon complice et moi étions toujours sous le charme de cette navigation sans remous. Pas de vibration du moteur, et un silence remarquable, même en cabine. Au port, j'ai souvent jeté un œil sur le compte-tours pour savoir si le moteur tournait.

En navigation, l'Europa 700 développe très peu de vagues à l'arrière, même en vitesse plus rapide. Un bon point pour les berges des canaux et l'environnement. Sous la coque, deux propulseurs, un à l'avant, l'autre à l'arrière, assurent des manœuvres étonnantes. En jouant des interrupteurs, on arrive quasiment à faire pivoter le bateau sur lui-même. C'est très pratique, surtout dans les ports. Il est évidemment plus facile (sinon plus agréable) de piloter depuis le pont supérieur, mais bien évidemment, l'instrumentation est plus complète en bas. Lors des manœuvres effectuées de l'intérieur, une mini caméra placée à l'arrière près du feu de poupe retransmet ses images sur un moniteur couleur au tableau de bord. Il sert de rétroviseur. Vous pouvez aussi visionner les baigneurs, les pêcheurs pour savoir s'il faut sortir la poêle, les enfants, etc. Lorsqu'on est aux manœuvres en haut, un bon copain suffit, parce que de là où vous êtes, vous ne voyez pas grand chose. Encore faut-il avoir confiance, et que la personne qui guide sache qu'un bateau de quelques tonnes ne se stoppe pas sur un claquement de doigts. Toujours est-il que l'Europa 700 se conduit, se « sent » mieux depuis le pont supérieur. Le bateau est très large (4,30m), et lorsque l'on s'engage dans une écluse ou dans tout autre endroit où les bords se rapprochent de la coque,



Europa 700 vue arrière, avec le coffre d'accès au moteur, et la trappe d'accès au branchement électrique. On peut y stocker les cannes à pêche.

il faut redoubler d'attention. Cela dit, il faut reconnaître qu'il se manœuvre avec deux doigts ou presque, en douceur autant qu'en puissance, et qu'on l'a en main en quelques heures à peine.

Au tableau de bord, un indicateur de profondeur. Ça n'a l'air de rien de prime abord, mais dans un lac, pour aborder ou jeter l'ancre par exemple, il est d'une utilité incroyable. On ne s'en passe plus.



Poste de pilotage supérieur. Le strict nécessaire : les deux propulseurs, un indicateur de profondeur, un compas et dessous, un témoin du gouvernail. À droite un compte-tours et la manette des gaz.

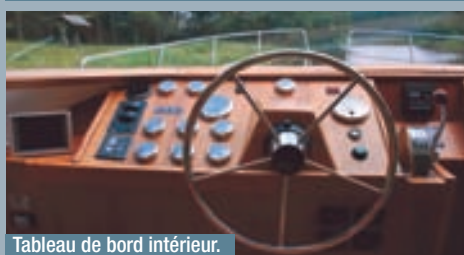


Tableau de bord intérieur.



Moniteur de caméra arrière.

On commence par trouver un endroit où les 14 m du bateau vont pouvoir tourner autour de la chaîne d'ancre si jamais le vent change, puis il n'y a plus qu'à dévider à l'aide du guindeau électrique la longueur désirée. Nuitées ou déjeuners en toute tranquillité assurée. Dans le même manomètre, une petite fenêtre indique les résultats de l'ordinateur de bord : vitesse, remplissage des réservoirs, etc... Encore deux détails techniques après quoi la visite commence. L'Europa 700 embarque 1800 litres d'eau et le réservoir des eaux usées en contient autant. Vous m'avez compris, tout va bien, même pour ceux qui aiment les longues douches chaudes, et pas besoin de s'arrêter tous les trois jours à la pompe pour évacuer les eaux du bord. Quand on connaît les files d'attente à l'abwasser (1) local, on apprécie. D'autre part, tout ce qui est cuisine, propulsion ou chauffage fonctionne au diesel. Le reste à l'électricité. Pour la sécurité, il n'y a pas mieux. Un four au diesel, contrairement aux idées préconçues, ça ne sent rien, et ça chauffe très vite.

Pour la visite des lieux suivez le guide !

On embarque par l'arrière, via un escalier élégamment incurvé et huit marches recouvertes de teck. Le teck se retrouve d'ailleurs sur tout le pont supérieur, protégé par un dais repliable. Je ne l'ai pas mesuré, ce pont, mais il est immense, 5 ou 6 mètres. Outre le poste de pilotage



Escalier extérieur.

avec banquette en simili blanc pour 3 personnes et haut-parleurs de la stéréo du bord, on y trouve un vélo pliant, une table réglable en hauteur, une banquette pour 6 personnes autour de la table, avec des rangements en dessous, un grand meuble frigo/lavabo chromé, et l'entrée de l'escalier de descente. Moquette en laine gris clair sur toutes les marches, rétro-éclairées le soir, ainsi que sur tout le plancher du bateau. La largeur du bateau saute aux yeux et donne une sensation d'espace inhabituelle. Les tissus sont dans les teintes orange et jaune et les surfaces verticales sont majoritairement recouvertes de placage bois. Dans tout le bateau, une climatisation sélective dans le salon et par cabine peut moduler un chauffage ou un rafraîchis-



Meuble frigo/lavabo.



Le pont supérieur.

sement sur mesure. Autre petit détail : l'amorti des portes de placards et tiroirs divers. On a vraiment l'impression que l'homme invisible est là pour finir de fermer à votre place, et c'est assez déconcertant. Les nombreuses prises électriques sont en 220v, mais on attendra néanmoins d'être branché à quai



Télé à écran LCD et centrale électrique.

pour passer les sèche-cheveux ou l'aspirateur fournis dans l'équipement du bord. L'écran LCD de la télé se cache dans un meuble situé derrière le siège du pilote, et tout à côté, vous trouverez la centrale électrique fusibles et coupe-circuits, à portée de main derrière une vitre fumée.

La cuisine est petite, mais tout y est : four, plaques vitrocéramique, réfrigérateur 170 litres avec compartiment glacière, double évier inox, tous les ustensiles design, cafetière et bouilloire électrique, vases, bougeoirs, linge de table, etc... Elle est en prise directe sur le salon, où la table réglable en hauteur



La cuisine, vue du poste de pilotage intérieur.

peut accueillir neuf à dix personnes, coussins compris. La largeur de cette pièce est étonnante. En repoussant la table, on doit pouvoir danser le rock sans se cogner. D'autant plus que la chaîne diffuse dans tout le bateau (y compris en haut) grâce à des haut-parleurs répartis dans tout le bateau.



Les deux seuls Europa 700 à l'heure actuelle, avec un Europa 600 en arrière plan. À hauteurs comparées des portes latérales, on voit la différence.

À l'arrière, deux cabines aux larges couchettes qui se réunissent pour former un lit double. Les fenêtres sont munies de moustiquaires. Mention spéciale pour la largeur du lit ainsi constitué, et pour la bonne tenue des matelas. Cela donne des nuits paisibles et reposantes, et les couettes fournies y sont pour quelque chose. Face au lit se trouve la cabine de douche privative. Au technicien qui me montrait le bateau avant le départ, je faisais remarquer que la douche chez moi n'était pas si grande. Il acquiesça : « chez moi non plus ! ». Elle est munie d'une porte en verre arrondie et d'un équipement design très beau et très efficace. Le radiateur, chromé fait office de sèche serviette, et dans la chambre, on

trouve un petit sèche-cheveux que l'on branche devant le grand miroir. Je n'ai pas osé le faire sans être branché à quai, car j'avais de trop mauvais souvenirs de mes débuts en navigation de plaisance, mais on m'a assuré que cela fonctionnait. Toujours dans la cabine de douche, les toilettes s'évacuent désormais avec une chasse d'eau tout ce qu'il y a de plus classique. On n'arrête pas le progrès ! De l'autre côté du bateau, la cabine avant est très lumineuse, grâce à quatre hublots ronds et un panneau rond fumé, et, proue oblige, dessine un grand triangle dans lequel le lit double permet de vivre sa vie séparément tout en se chaouillant les orteils. On a les nuits qu'on mérite. La cabine de douche joue les

grands espaces, comme à l'arrière, avec une petite particularité : les toilettes sont en hauteur. Plus près des hublots, on domine le monde... Lorsqu'on rend le bateau, c'est un peu Cendrillon descendant de son carrosse citrouille. Il y a des regrets dans l'air. Combiné à la beauté sauvage des lacs allemands, il reste dans la tête des envies de revenir. L'avenir du 700 se situe dans les grands espaces. Peu de chances qu'on le voie un jour envahir l'Europe, où beaucoup de ponts n'ont pas la hauteur suffisante pour qu'il se faufile dessous. C'est dommage, car, entre nous, quel bateau ! On souhaite en tout cas qu'il donne des idées aux constructions futures. Pas de limite à l'imagination, le grand livre reste ouvert. ■

1. Signe pour les eaux usées en Allemagne.

Fiche technique

Dimensions

- Longueur : 14,00 m
- Largeur : 4,30 m
- Tirant d'air : 3,20 m
- Tirant d'eau : 0,85 m

Principales Capacités

- Eau potable : 1800 l
- Gazole : 450 l
- Conso. moteur : 5 l / h

Hauteurs sous barrots

- Avant 1,90 m
- Arrière 1,92 m
- Centre 1,95 m

Notre loueur

Cet Europa 700 (ne pas confondre avec l'Europa 700 construit dans les années 60 par le chantier Jeanneau) est fabriqué en Pologne par le chantier Stocznia Ustka (et les aménagements intérieurs par l'ancien chantier Lenine à Gdansk). Disponible à la location en Allemagne, il devrait être présent sur quelques bases en France, Belgique et Italie. Infos sur www.locaboat.com



Le salon.



Cabinet de toilette arrière tribord.



Les deux cabines arrière, vues du salon.