

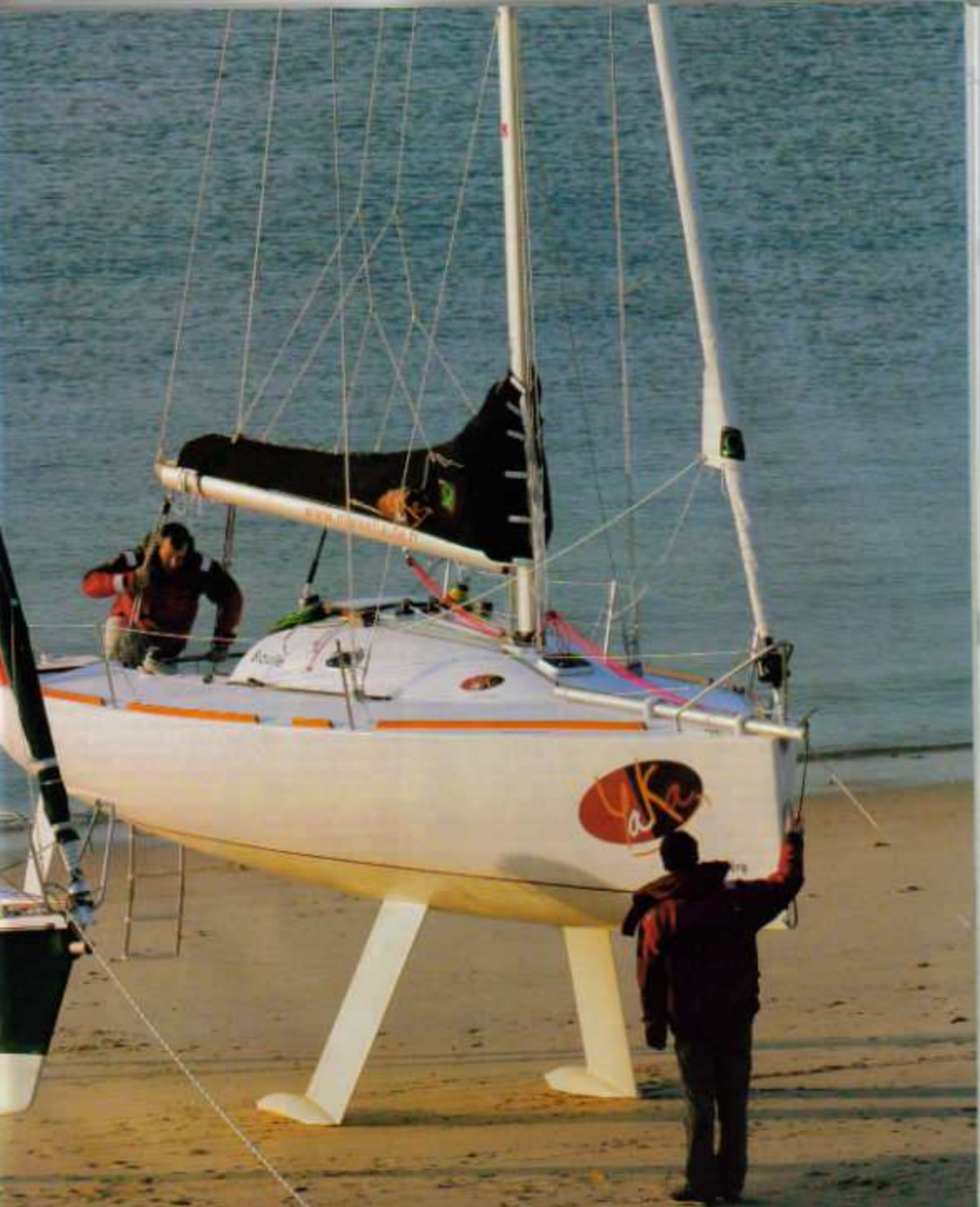
Surprise biquille contre Yaka 6,50

Le plaisir sur deux quilles

Deux quilles, c'est beaucoup mieux pour s'échouer. Si en plus cela ne nuit pas aux performances, pourquoi s'en priver? Tel est le message délivré par deux petits croiseurs rapides. Nous avons vérifié sur l'eau comme au sec la sincérité de leurs promesses. Avant de faire votre choix, embarquez avec nous à bord du Yaka 6,50 et du Surprise biquille.

Texte : Loïc Madeline. Photos : Jean-Marie Liot.





Les quilles du Surprise (à gauche)
sont plus courtes que celles
du Yako mais la principale différence
est liée à la profondeur
de son substrat qui lui sert de béquille.

On est plus efficace quand on est deux! Ce slogan publicitaire nous encourageait au début des années quatre-vingt à utiliser des rasoirs à deux lames. L'argument a porté. Peut-on aujourd'hui le reformuler pour promouvoir les biquilles? On peut en tout cas en vérifier la pertinence à l'occasion de ce comparatif. Avec le Yaka, tout frais sorti du chantier Marée Haute et le Surprise biquille, nous sommes en présence de deux bateaux qui sont prêts à bouculer quelques idées reçues sur les voiliers à deux pattes. Après deux jours passés à leur bord, on peut être catégorique: non, les biquilles ne sont pas forcément lourds, lents, avec des performances médiocres au près! Pour être franc, l'info n'est pas de première fraîcheur comme nous avions déjà pu le constater avec le RM 1050, le Daydream 300 ou lorsque nous avons comparé le Surprise biquille au quillard (VM n° 41). Mais ici, les capacités des carènes en termes de performances sont un critère d'achat au moins aussi important que la facilité d'échouage. D'ailleurs, le succès rencontré par le Yaka au Grand Pavois de La Rochelle, puis au Salon de Paris, montre que l'intérêt pour la formule est à la fois réel et largement partagé. Surprise biquille d'un côté et Yaka de l'autre: nous sommes en présence de deux petits croiseurs offrant de quoi loger quatre personnes pour

quelques nuits. Leurs caractéristiques sont relativement proches: le Surprise est plus long mais plus étroit; le Yaka a davantage de volume avec un franc-bord plus important mais compense sa longueur par une flottaison maximum. Plus important encore: dans les deux cas, les concepteurs sont partis d'un bateau réputé pour ses performances. La version biquille du Surprise est ainsi apparue en 1998, plus de vingt ans après la naissance du célèbre monotype. Et le biquille conserve la carène et les aménagements du Surprise.

Des origines très sportives

Il a profité aussi en 2001 du nouveau plan de pont. Ce qui change, ce sont les appendices. Deux quilles qui ramènent le tirant d'eau à 1,10 m. Et un safran rallongé qui repose lui aussi lors de l'échouement. Le Yaka est une version «croisière» du Dingo, un mini de la dernière génération dessiné par un spécialiste de ces petites bombes, Pierre Rolland. Là encore, la carène et le mât sont restés les mêmes. Mais les aménagements, pratiquement inexistant dans le mini, sont ici bien présents avec couchettes, cuisine, table et multiples équipets. Le gréement a été simplifié avec un potard en lieu et place des hustiques: cela implique une grand-voile plus petite avec moins de rond de chute mais les

virements ou empannages sont grandement facilités. Autre modification: le système de tringlerie qui relie les deux safrans est caché à l'intérieur de la coque au lieu d'être extérieur. Cela permet de passer facilement par le tableau arrière à l'heure de la baignade.

Voilà pour le tableau sur le papier: deux biquilles issus de bateaux plutôt fun et performants. Dans la réalité, ce sont d'abord les différences qui sautent aux yeux. Quand il rejoint dans le bassin visiteurs du port du Crouesty le Surprise vert tout juste remis à l'eau pour l'occasion, le Yaka est impressionnant. Il est peut-être plus court, mais il paraît bien plus grand! La raison en est simple, le Yaka est beaucoup plus large (3 m contre 2,50) et plus haut de franc-bord. D'un simple coup d'œil on peut apprécier des personnalités très marquées, entre un Yaka «petit mais costaud» qui affiche le même look survitamine que les mini-transats et un Surprise «classique et sportif» qui semble plutôt sage malgré des hublots de rouf au design racé. Mais loin de discuter, nous avons hâte de les confronter sur l'eau. Les équipages sont rapidement constitués et les deux bateaux s'élancent au près vers l'entrée du golfe du Morbihan. Au programme, une longue montée avec le flot jusqu'à la plage de l'île aux Moines, puis une confrontation au portant avant un solide déjeuner avalé sur les pontons tout neufs du port d'Izenah. Ensuite, change-

ment d'équipage et à nouveau du près jusqu'aux Logodes avant une longue descente sous spi, démarrée entre Ars et l'île aux Moines et qui ne se terminera que sous le phare de Port-Navalo, une bonne demi-douzaine d'empannages plus tard. Le vent peine à atteindre 5 nœuds mais malgré les pièges que recèle la «petite mer» au moment de la renverse de courant, et le fluit plus ou moins aléatoire des barreaux, une hiérarchie peut s'établir. Dans ce tout petit temps, au près l'avantage va au Surprise. Au portant, sous asymétrique, la donne s'inverse. Le spi en tête du Yaka lui accorde un petit avantage qui ne disparaît que lorsque le vent se renforce.

Avantage au près

Comme lors du convoi effectué la veille depuis Concarneau, l'équipage du mini-transat remarque l'importance de la répartition des poids: avec un équipier en avant du mât, le bateau accélère franchement. On a beau le savoir, la confirmation du speedomètre est très nette, au moins un demi-nœud de mieux! Le lendemain, le vent est plus soutenu - entre 12 et 15 nœuds -, et il sera alors inutile de charger l'avant. Deux longs bords de spi en direction d'Hourat puis de Quiberon ne permettront pas de départager les deux bateaux sur une mer jugée un peu trop plate



Une pause sur les pontons de l'île aux Moines permet de comparer l'étonnante largeur du Yaka à celle du Surprise: le plus petit n'est pas celui qu'on croit!

CHIFFRES

Frères ennemis?

Nom	Surprise	Yaka 6,50
Longueur	7,65 m	6,50 m
Long. flot	6,50 m	6,50 m
Largeur	2,48 m	3 m
Tirant d'eau	1 m	1,30 m
Déplacement	1 250 kg	1 200 kg
Leat	600 kg	580 kg
SV au près	25,50 m ²	35 m ²
Grand-voile	16,30 m ²	19 m ²
Génois	17 m ²	16 m ²
Spi	45 m ²	48 m ²
Matériau	str. vin	str. vin
Architecte	M. Julien	P. Rolland
Constructeur	Irizarribé	Marée Haute
Contact	05 49 86 40 67	02 98 56 56 03
Prix	34 978 €	38 990 €
Bateau testé	48 369 €	48 205 €

*Dans le médium,
les deux bateaux
font jeu égal
au portant malgré
des carènes
très dissemblables.*



SURPRISE CONTRE YAKA 6,50

pour déclencher les surfs. Au près en revanche, le Surprise marque sa supériorité par un meilleur cap - entre 3 et 5 degrés de mieux pour une vitesse équivalente. Cela crée vite un bel écart. Comme la veille dans le petit temps, la qualité du jeu de voiles entre manifestement en ligne de compte. A bord de *Full Sentimental*, un solent en composite a remplacé le géniois léger utilisé la veille. Coupe et tissu signés Sylvain Pellissier (voilerie All Purpose) sont logiquement plus performants que les voiles «basiques» en Dacron présentes sur le Yaka.

Le test de l'échouage

Mais la longueur du Surprise joue aussi pour lui. Si sa fiche technique indique une longueur à la flottaison de 6,60 m, ce chiffre exclut une voûte arrière toujours immergée. Et le best-seller d'Archambault profite aussi d'un plan de pont et d'un accastillage bonifiés par le temps. Mais si nous avons pu profiter de quelques surfs à 8-9 nœuds,

ils ne sauraient masquer l'essentiel de nos journées. Un bateau d'est aussi du confort, du volume, de l'aisance à manœuvrer dans les ports comme à se déplacer sur le pont. Et pour ces voiliers, la facilité à échouer est bien sûr essentielle.

Par vent de nord avec une météo bien établie, nous nous sommes offert le luxe de poser nos canots sur une plage ouverte sur le sud. Et comme pour nous féliciter de ce choix, le soleil a bien voulu se dévoiler en même temps que la mer se retirait. Un joli tableau. Nous avons posé les bateaux au cœur de la nuit. En début de jusant, l'affaire est vraiment facile à conclure. On se place face à la plage et on avance à vitesse réduite jusqu'à planter les deux hulbes dans le sable. Et, très rapidement, le bateau ne bouge plus. A notre réveil quelques heures plus tard, nous pouvons descendre sur la plage immaculée avec le plaisir toujours intact d'être le premier à fouler le sable lavé par la marée. Ici encore nos deux bateaux affichent leurs différences. Leur géométrie est en cause. Le Yaka repose sur



GERARD ET MARTINE ROUSSEAU

Que du bonheur!

Le bateau, assurément, c'est sa passion. Pour preuve, ce chef d'entreprise réussit à naviguer cinquante jours par an. Pas mal non ? Et essentiellement sur son bateau. Son Surprise, il l'a choisi pour croiser de Brest à La Rochelle, sortir des marinas trop peuplées et rechercher l'abri des rivières. Le tout sans rien perdre du plaisir de border un bateau qui marche. Et qui est capable de régater à l'occasion du Festival de l'Île-aux-Moines ou des Grandes régates de Port-Navalo. «Mieux vaut un petit bateau bien équipé qu'un grand mal accastillé» nous corrige-t-il, et de fait, son Surprise est largement fourni. Accastillage ou navigation, rien ne manque. Spis cosy et symétrique, tangon et boussole, traceur et table de cockpit : tout y est. Et il en a l'utilisation le garçon. Il navigue dès qu'il le peut. Il suffit de regarder la liste des bateaux passés entre ses mains : du J 24 au coté de 28 pieds, du dériveur sportif au petit voilier de caractère en passant par l'UFO 22, il aime être sur l'eau pour régater la risée. Et sa bonne humeur lui permet de partager son plaisir. Avec Martine pour commencer. Devinez où le jeune couple a passé son voyage de nocce ? A bord du Surprise bien sûr.

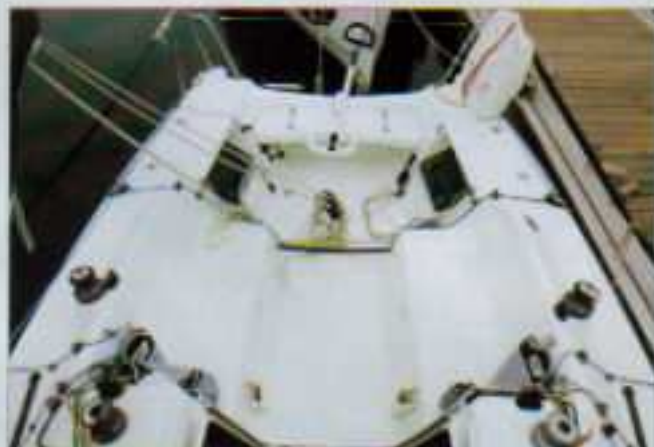
EQUIPAGE OU SOLITAIRE ?

Deux cockpits très différents

Difficile de trouver deux cockpits à l'architecture aussi différente que ceux de ces deux bateaux. Remanié à plusieurs reprises, le cockpit du Surprise est un modèle d'ergonomie. La partie avant est suffisamment étroite pour que l'on puisse se caler les pieds sur le banc d'en face. Des hiloires font office de dossiers, leur pente est calculée tout exprès pour y être confortablement assis quand le bateau gîte. La barre d'écoute, en fond de cockpit marque la séparation

d'avec le barreur. Ce dernier, installé sur les plats-bords, profite de coté-pieds réglables façon Figaro. Un bon point pour les grands coffres fermés par des panneaux de pont. De coffres, pour l'instant il n'y en a pas dans le cockpit du Yaka, sinon un grand équipier sous la boîte centrale, mais ils sont à l'étude. Ici la part belle est faite au barreur qui contrôle facilement le bateau puisqu'il a en permanence à portée de main écoute et chariot de grand-voile ainsi

qu'écoute de géniois. Borne d'écoute rejetée à l'arrière, la vocation première du bateau, la Mini-Transat, est ici évidente. Dans ce cockpit très large (1,55 m) mais court (1,50 m du rouf à la barre d'écoute), un équipier sera à son aise mais pas une famille nombreuse. Parmi les modifications étudiées par le chantier, outre l'installation de coffres latéraux, une réduction de la boîte centrale, nécessaire en Mini-Transat pour accéder à une trappe arrière, ici inutile.

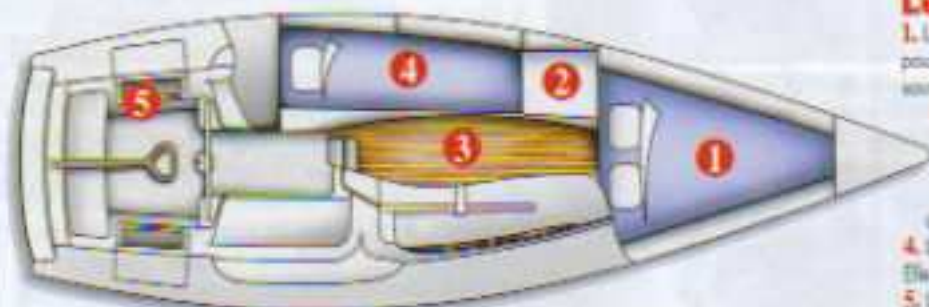


Le cockpit du Surprise offre des bancs rassurants mais les assises sur charnières du barreur semblent fragiles.



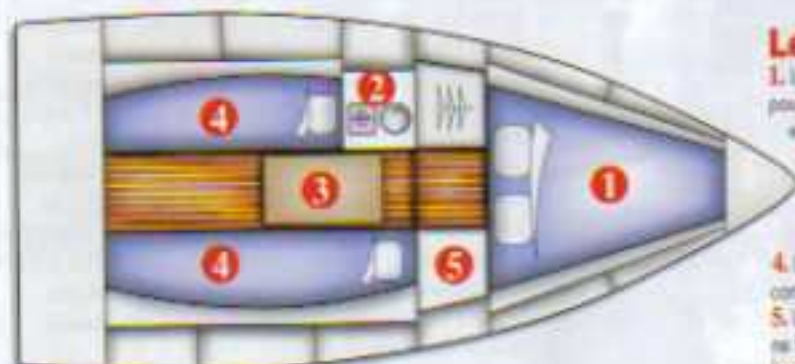
Ce cockpit séduira les équipages réduits. La boîte centrale s'avère un peu encombrante dès que l'on est trois à bord.

Plutôt day-boat ou plutôt croiseur ?



Le Surprise en 5 points

1. La couchette avant mesure 193 cm de long pour une largeur de 130 cm aux épaules. La hauteur sous matelas est comprise entre 88 et 65 cm.
2. Le coin cuisine est muni avec une petite bassine sous un réchaud.
3. La hauteur sous barrots est pratiquement constante sous le mat : 122 cm sur l'avant contre 135 au niveau de la descente.
4. Les deux banquettes du carré sont symétriques. Elles forment de belles couchettes : 193 cm par 63.
5. Le barrot dispose de l'arrière du cockpit pour lui seul : 93 cm de long pour une largeur de 135 cm.



Le Yaka 6,50 en 5 points

1. La couchette avant profite de la largeur de l'axe : 196 cm de long pour une largeur aux épaules de 175 cm. La hauteur sur matelas est comprise entre 65 et 70 cm.
2. La cuisine comporte un réchaud, un véritable évier et des rangements pratiques.
3. L'espace compris entre la pointe avant et le carré peut permettre l'installation d'un WC et d'une penderie.
4. La hauteur sous barrots est de 144 cm au pied du mât contre 145 au niveau de la descente.
5. Les deux banquettes couchettes, du fait de la présence de la cuisine, ne font pas le même longueur : 230 cm sur bâbord et 302 cm sur tribord pour une largeur confortable de 75 cm.



A bord de Full Sentimental, la sellerie a été refaite pour du ski, plus facile à entretenir au niveau des banquettes. La grande table pivotante s'avère très pratique mais le coin cuisine est réduit.



Incontestablement, le Yaka 6,50 profite à la fois de sa plus grande largeur et de son cockpit plus court pour offrir davantage de volume sous son pont. Dans les deux cas, la longueur ne permet pas de grandes fantaisies et l'on trouve logiquement un lit double dans la pointe avant et deux banquettes couchettes qui s'étendent en partie sous le cockpit. Mais les différences sont bien réelles. A bord du Surprise, la couchette avant, relativement étroite, est traversée par une éponille et encadrée par deux équipets rapportés. Entre cette pointe avant et le carré, un petit bloc moulé de chaque bord. Sur bâbord, il sert de support à un coin cuisines : il y a juste la place d'installer un réchaud un feu au-dessus d'une petite bassine. Sur l'autre bord, on trouve le tableau électrique surplombant une tablette. Les banquettes du carré sont surmontées par des équipets habillés de coussins et formant un dossier confortable. L'ensemble profite de grands hublots latéraux. A bord du Yaka, les hublots sont nettement plus petits mais ils sont tous ouvrants (sur le Surprise, on profite de l'ouverture du capot avant). Autre différence, un espace qui reste à aménager entre la pointe avant et le carré. On pourra facilement y installer une penderie, voire des WC. On trouve aussi à bord du Yaka une vraie cuisine avec réchaud, évier et des rangements astucieux. De l'autre bord, le tableau électrique est fixé sur un panneau qui pourra accueillir de nombreux instruments.

Le nombre d'équipets est impressionnant sur le Yaka et la cuisine est bien agencée. Mais la table pivotante est un peu chiche.

deux longs bulbes dont l'arrière dépasse d'ailleurs du sable. Le Surprise présente trois points d'appui avec son safran en sus des quilles : la stabilité est parfaite. Sur le Yaka en revanche, mieux vaut ne pas charger outrageusement l'avant ou l'arrière sous peine de sentir le bateau basculer. Le constructeur réfléchit d'ailleurs à une troisième patte, une petite béquille arrière qui viendrait bloquer l'ensemble. De fait, le Yaka dont nous disposons est le premier de la série. Les bateaux à venir profiteront d'une liste de modifications dont le constructeur a déjà établi la liste. Cette dernière est conséquente : un capot de descente plus grand, l'installation d'une baïe à mouillage, des taquets d'amarrage mieux dimensionnés, un balcon avant en deux parties, une bôme rallongée... autant de corrections qui permettront de gommer des défauts de jeunesse bien pardonnables. D'autant que sur l'essentiel, à savoir la qualité de la construction, une visite du chantier et l'observation de la fixation des quilles se sont révélées très rassurantes. Les quilles prennent en effet place dans des boîtes de 17 cm de haut, boîtes elles-mêmes reprises par des varangues impressionnantes : 36 mm de CP marine stratifié dans les fonds. De ce point de vue, le Surprise a depuis longtemps fait ses preuves : sa longévité s'explique aussi par le sérieux de sa construction. Un coup d'œil aux renforts autour du tube de jauge confirme.

Un appétit de grand bateau

À l'heure du bilan, il sera difficile d'exprimer une préférence globale, tant les deux voiliers sont capables de convaincre le plus blasé des régatiers que le plaisir de barre est possible en biquille. Le Surprise, plus à l'aise au près, permettra de s'amuser y compris en régate de club. Le Yaka, avec davantage de frano-bord, semble mieux armé pour affronter le large. Il est d'ailleurs en cours d'homologation pour la catégorie B. Son cockpit court qui porte la marque du solitaire convient bien à une navigation en couple et montre ses limites dès que l'on est trois à bord. Il y a plus de longueur dans le Surprise et la présence de bancs protégés



Le Yanmar de 9 ch trouve place sous la descente du Surprise et son capot sert de marche.



par des hiloires rassurera les parents. Une fois que l'on franchit la descente, le tableau s'inverse : pour un même nombre de couchettes, le volume général comme la quantité de rangements disponibles donnent l'avantage au Yaka. Sur le Surprise, mieux vaudra garder une couchette libre pour y entreposer les sacs. Dans tous les cas, ces deux bateaux ouvrent des possibilités de croisières on ne peut plus sympathiques, associant sans complexe les petits mouillages en fond de baie et les longs surfs au portant. Des moutons à cinq pattes ? Pas tout à fait : ils se contentent de deux ou trois (avec le safran) pour se poser sur l'estran. Et la surface trouillée de la quille supplémentaire reste un handicap pour le portant dans le petit temps, tout comme leur tirant d'eau qui n'offre pas les mêmes possibilités qu'un dériveur intégral. Mais ces compromis diablement séduisants sont à même d'emporter l'adhésion de plus d'un plaisancier qui n'entend pas sacrifier le plaisir de la barre à la facilité de l'échouage.

MOTORISATION

In board ou hors-bord ?

Bien sûr, ce n'est pas le même prix, loin s'en faut. L'option moteur in board est facturée quelque 8 829 euros à bord du Surprise. À comparer avec les 1 387 euros du hors-bord Tohatsu, option présente sur le Yaka. Mais si l'on peut se l'offrir, on aurait tort de s'en priver. Avec un in board, plus de moteur à soulever, à accrocher puis à ranger. Plus de lanceur sur lequel on s'acharne. On tourne la clé et hop, un doux ronronnement vous rassure. Question de sécurité également. Avec un peu de vagues, un moteur hors bord est forcément auxiliaire. Il devient scabreux de le mettre en place et son efficacité est plus que douteuse s'il sort de l'eau à chaque vague. Le moteur in board est toujours là et son hélice est bien placée sous la carène. Dans le match qui les oppose, le principal avantage du hors-bord est son poids, mais nous ne sommes pas en régate. Il y a aussi sa maniabilité. Sur le Yaka, nous avons apprécié de pouvoir l'orienter lors des manœuvres de port réalisées à faible vitesse. Reste la consommation, honnêtement très faible dans les deux cas. Nous avons effectué plus de huit heures de moteur à près de 6 nœuds de moyenne sans épuiser la norcice de 10 l avec le Tohatsu entre Concarneau et Le Croisic. Et Gérard ne doit pas souvent faire le plein : il nous annonce une consommation de moins d'un litre à l'heure !

La possibilité de diriger le hors-bord est un plus pour les manœuvres à faible vitesse.



Le Surprise est gréé en 7/8 alors que le copelage du foc est plus haut sur le Yaka (9/10).

Merci à tous !

Pas facile d'organiser un comparatif au cœur de l'hiver. Heureusement, nous avons pu compter sur la diligence des constructeurs : Serge Colvez, le patron du chantier Marie Haute a lui-même descendu son Yaka jusqu'au Croisic alors qu'Archanbaït réussissait à convaincre un client de remettre son bateau à l'eau. Ajoutons la gentillesse du propriétaire, l'efficacité de Thomas Lecoz (Sailing Styl Compagnie), la disponibilité de Corinne Marie, Jean-Paul Sobin et Guillaume Le Tazud et voilà un essai réussi.



Toujours vert,
le Surprise! Pour
ses trente ans,
il s'offre une
déco personnalisée
et une barre en carbone
(série limitée Saga).



Pas pratique
Passavants étroits,
rails de foc et haubanage
complicent les
déplacements sur le pont.



Pratique
Une vraie balle permet de stocker
le mouillage à l'étrave. Elle abrite
aussi le bout-dehors optionnel.



Pratique
Il est facile de monter
à bord quand
le bateau est posé
sur ses quilles.



Pas pratique
Les équipets seront vite pleins,
même pour une petite croisière.



Pas pratique
La table du carré se transporte dans le cockpit pour
profiter du charme des mouillages quand il fait beau.



Pas pratique
L'absence de cale-pieds sur l'arrière
est logique en régate, pas en croisière.

A voir... et à revoir sur le Surprise!



Les deux safrans permettent de contrôler facilement le bateau, quelle que soit la gîte.



Les mains cherchent en vain une poignée à la montée.



Les passavants sont de véritables boulevards et la plage avant est dégagée.



Le capot de descente, un peu court, sera modifié sur les prochains Yaka.



Les hublots sont ouverts, c'est bien, mais ils sont un peu petits.



Ce volume peut facilement se convertir en placard ou en penderie.



La boîte centrale est trop grande : trop de volume pour un vide-poches.



La cuisine offre de vrais rangements (bravo pour les bouteilles) et un évier.

A voir... et à revoir sur le Yaka!