

SUN ODYSSEY 319

Un croiseur simple et efficace!

AVEC LE LANCEMENT du Sun Odyssey 319, Jeanneau comble enfin un resté béant depuis cinq ans dans sa gamme, après l'arrêt de la production des SO 30i et 33i. Les aficionados de la marque réclamaient un 30 pieds à cor et à cri. Le chantier vendéen a finalement prêté l'oreille, pour satisfaire ses clients mais aussi pour gagner de nouvelles parts de marché, en conquérant le cœur des primo-accédants ou des jeunes couples. Comment ? En proposant un voilier très compétitif, autour de 100 000 € bien équipé, qui soit concurrentiel par rapport à l'offre des autres grands chantiers mais également par rapport à celle du parc de l'occasion, très fournie sur ce segment. Pour maîtriser les coûts, le 319 a été développé en interne et la construction a été sous-traitée à un partenaire de confiance, le chantier polonais Delphia. La coque, le plan de pont et le gréement ont été dessinés par Hervé Piveteau, vainqueur de la Mini-Transat en série en 2007. L'intérieur est une reprise d'un contre-moule existant. Un bateau fait de bric et de broc ? Point du tout ! Le 319 est un croiseur familial très cohérent, simple et efficace. Son look n'a rien de révolutionnaire : la barre à roue centrale surprend. Mais c'est une solution moins coûteuse et qui permet de dégager du volume

de rangement. En témoignant l'immense soute à tribord et le coffre contenant deux bouteilles de gaz à bâbord, très pratiques en croisière. Les adeptes des cockpits « boulevards » peuvent toujours opter pour l'option barre à roue repliable. Né d'un projet spécifique, le 319 ne fait pourtant pas bande à part et reste fidèle à l'identité des Sun Odyssey. Etrave droite, bouchain arrière, hublot de rouf en forme de paupière et hublot de coque rectangulaire : on reconnaît sans peine la signature du chantier à la rose des vents. Et l'on est bien en présence d'un voilier moderne, aux formes arrière larges et au franc-bord imposant. Amarrés à couple de son grand frère le 349, nous constatons ainsi que les ponts des deux bateaux sont au même niveau ! Pas étonnant qu'on soit bluffés par le volume intérieur ! En plus du haut franc-bord, le rouf proéminent, très vitré, apporte du volume et de la lumière.

1,90 METRE DE HAUTEUR SOUS BARROTS

Effectivement, les jeunes générations ne se sentiront pas étriquées : avec une hauteur sous barrots autour de 1,90 m, on peut dire que le 319 est dans l'air du temps. Les deux dernières marches de la descente sont un poil raides mais encore une fois, l'espace économisé ici se retrouve ailleurs, en l'occurrence dans la cabine arrière. Celle-ci s'octroie les deux tiers de la coque, l'autre tiers étant réservé à la salle d'eau. C'est également pour privilégier le volume de la cabine que les bancs de cockpit sont larges. Résultat, on bénéficie d'une hauteur de 1 m au-dessus de la couchette XXL. Dans le carré, on retrouve une disposition classique : la cuisine à bâbord et la table à cartes à tribord. Ses dimensions réduites et sa disposition dans le sens inverse de la marche permettent de profiter de deux grandes banquettes de carré symétriques. La pointe avant est occupée par une deuxième cabine fermée aménagée avec un lit breton. Côté rangements, point crucial à bord d'un croiseur, le 319 obtient une bonne note : penderies dans les cabines, meubles fixés sur les bordés dans le carré, grands coffres sous les banquettes, placards bien dimensionnés

dans la cuisine. Le 319 aurait pu avoir les félicitations du jury si la salle d'eau n'avait pas été un peu négligée. On trouve bien un placard mais à moins d'avoir un nécessaire de toilette minimaliste, sa contenance est un peu juste. Et c'est dans la salle d'eau que la logique d'économie est la plus visible. Le mot d'ordre à bord : « Pas de chichi » ! C'est visible à une foule de détails, comme le couvercle du frigo sans charnières ni vérin, les mains courantes en inox efficaces mais un peu grossières ou encore l'absence de vaigrages. Mais gardons en tête que le niveau de finition est très satisfaisant au vu de l'addition : le 319 est le fruit d'un intelligent compromis entre confort et accessibilité. Et sous voiles, le 319 est une bonne surprise ! Son allure « haut sur pattes » pourrait faire douter de ses performances. Pourtant, malgré un vent léger flirtant avec les 10 nœuds, nous avons maintenu une vitesse de croisière entre 5 et 6 nœuds au bon plein. Pas mal non ? Bon, la garde-robe performance Technivoiles n'y est pas pour rien. La grand-voile entièrement lattée et l'efficace code 0 s'accordent à merveille avec la douce mélodie des petits airs. La barre est



▲ Le code 0, voile maniable et polyvalente, est d'un grand renfort dans le petit temps.





« Du volume, du franc-bord,
mais aussi une certaine élégance sur l'eau. »

agréable, douce et réactive, selon l'expression consacrée. Les manœuvres sont faciles : le plan de pont simple mais soigné, avec un accastillage de qualité bien dimensionné. Les winches primaires sont à proximité du barreur qui peut gérer seul les écoutes de génois. Le tirant d'eau standard de 1,85 m garantit une bonne raideur à la toile. Mais le 319, bi-safran, est également décliné en dériveur : calant à 0,75 m dérive haute, cette version offre de belles perspectives d'exploration de la côte.

Texte : Cécile Hoynant.

Photos : Olivier Blanchet et l'auteur.

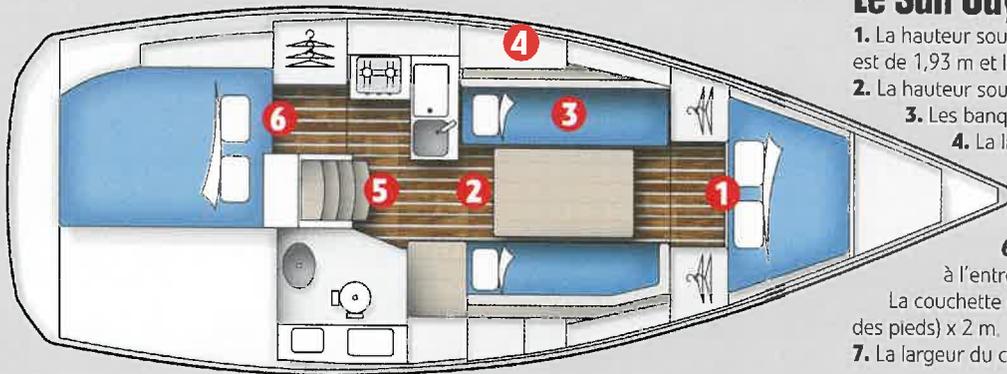


▲ Simple, abordable, homogène, le nouveau Sun Odyssey était très attendu par le réseau Jeanneau.



190 m de hauteur
sous barrots et une sacrée
surface vitrée dans
le carré... Qui dit mieux ?

Le Sun Odyssey 319 en 7 points



1. La hauteur sous barrots à l'entrée de la cabine avant est de 1,93 m et le lit breton mesure 1,80 x 2 m.
2. La hauteur sous barrots à l'épontille est de 1,85 m.
3. Les banquettes du carré mesurent 0,50 x 2 m.
4. La largeur des passavants est de 0,53 m.
5. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,96 m.
6. La hauteur sous barrots à l'entrée de la cabine arrière est de 1,95 m. La couchette mesure 1,65 m (1,20 m au niveau des pieds) x 2 m.
7. La largeur du cockpit à l'arrière est de 1,11 m.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	9,44 m
LONGUEUR FLOTTAISON	9,09 m
LARGEUR	3,46 m
TIRANT D'EAU	1,85 m
DEPLACEMENT	5 100 kg
SV AU PRES	45,35 m ²
GENOIS	22,35 m ²
CODE 0	80 m ²
GRAND-VOILE	23 m ²
MATERIAU	stratifié verre/polyester au contact
CONSTRUCTION	au contact
MOTORISATION	Yanmar 21 ch
BATTERIES MOTEUR	80 Ah/serv. : 1 x 80 Ah
RESERVOIRS CARBURANT	100 l
RESERVOIR EAU	150 l
ARCHITECTE	Jeanneau Design
CONSTRUCTEUR	Jeanneau/Delphia
CATEGORIE CE	A/6 personnes
PRIX DE BASE	85 920 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	108 000 €

Principales options : voiles Performance Technivoiles, fond de cockpit teck, deuxième winch de rouf, delphinère, pack sondeur/anémo...



En enlevant le dossier des banquettes du carré, on accède à une couchette de 0,90 x 0,54 m.



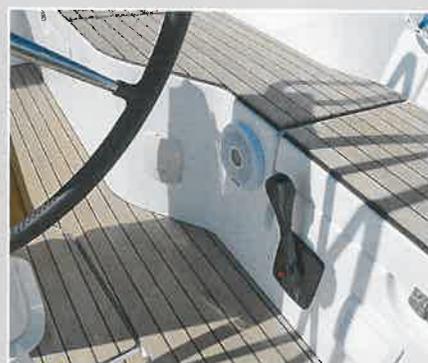
Le panneau vertical qui ferme la descente se range sur le panneau horizontal coulissant.



La delphinère, en option, permet de bien déporter le code 0 en avant du génôis. Elle accueille aussi l'ancre.



Le coffre tribord (deux accès), non compartimenté, est très volumineux.



La manette des gaz est placée un peu trop près de la barre à roue et gêne le passage.



Il manque un taquet coinceur pour bloquer l'écoute de génôis quand celle du code 0 est au winch.



Le volume du rouf se fait
facilement pardonner
par la grâce d'un joli coup
de crayon.