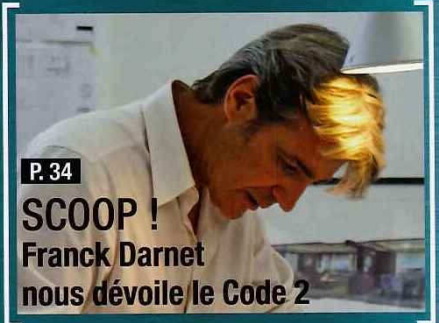
VOILE & TOURISME

MAGAZINE GRATUIT



P. 34

SCOOP !
Franck Darnet nous dévoile le Code 2

LANGUEDOC-ROUSSILLON n°9 JUILLET 2015

P. 16

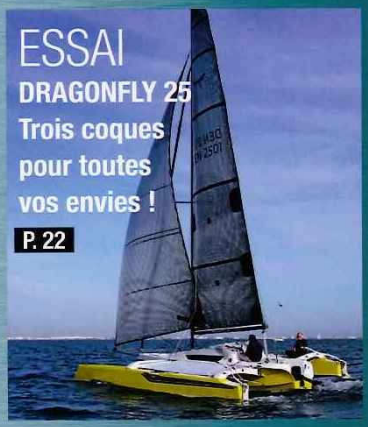
ESSAI
MAXUS 26
UN COMPROMIS IDÉAL

BANYULS
Au coeur de la Côte Vermeille

P. 56

ESSAI
DRAGONFLY 25
Trois coques pour toutes vos envies !

P. 22



VOILIER DE LÉGENDE
TUIGA
Le yacht du prince

P. 40

NOUVEAUTÉS P. 14
Coup d'œil sur les derniers modèles des chantiers

Sous les ponts de SÈTE

P. 52

MONTPELLIER
L'Age d'or de la peinture à Naples
IMMANQUABLE !

P. 55

Louis Finson, Madeleine en extase, avant 1613, huile sur toile, 126 x 100 cm, Marseille, musée des Beaux-Arts

ÉVALUATION 34 500 € ÉVALUATION

SUN LIBERTY 34

Petit bateau
MAXI CONFORT

Réussir à faire tenir un grand carré où l'on dîne à huit, une vraie cuisine en U et deux cabines doubles chacune dotée de cabinet de toilette privative dans un voilier de 10 mètres, c'est l'exploit que Jeanneau et l'architecte Daniel Andrieu avait réalisé dans les années 90.

FICHE TECHNIQUE

Longueur H.T : 10,30 m
Largeur : 3,50 m
Tirant d'eau : 1,90 m
Déplacement lège : 4,9 t
Grand-voile : 24,68 m²
Génois : 31,92 m²
Spinnaker : 72,03 m²
Réservoirs eau douce : 104 + 158 l
Réservoirs carburant : 100 l
Motorisation : Volvo R2003 de 28 ch
Couchages : 2 + 2
Matériau : polyester monolithique
Chantier : Jeanneau (France)
Architecte : Andrieu Yacht Design

Le Sun Liberty 34 était, lors de sa sortie en 1989, le compromis idéal entre confort maximal, dans un bateau de taille modérée, et performances, avec une carène puissante héritée des half toner et des appendices profonds et efficaces, le tirant d'eau de la quille à bulbe atteignant 1,90 m. Pas étonnant, donc, que le chantier Jeanneau ait réussi, malgré un contexte économique difficile, à en sortir 265 exemplaires, même si le Sun Liberty 34 reste une série relativement peu connue. Claude Renvier, l'acheteur potentiel de *Lacus*, a rendez-vous ce jour avec notre expert Jean-Jacques Pomarède, du cabinet Cordiée Roy Pomarède, pour expertise prévente avec évaluation. Claude est grand et vient de se séparer de son Attalia pour le remplacer par un voilier de longueur à peu près égale, mais doté d'une hauteur sous barrot supérieure et d'un aménagement plus moderne. Dans l'opération, il perd sa place de port de la Grande Motte, cédée avec l'Attalia, mais gagne en confort. Le Sun Liberty 34 peut conserver sa place de port au Cap d'Agde, un bon point, même si cela engendrera des trajets plus long depuis Alès, où vit Claude. Ce dernier, retraité du commerce automobile, navigue beaucoup, seul ou avec sa femme ou ses amis. Le Sun Liberty 34 lui permettra de belles balades en Corse, aux Baléares ou sur la Costa Brava, le double cabinet de toilette lui permettant d'emmener un couple d'ami dans le plus grand confort. Un point extrêmement appréciable lorsque l'on passe plusieurs semaines à bord....

Cette évaluation se situe dans une fourchette moyenne du marché de l'occasion, où l'on trouve des SL34 entre 25 et 40000 €. Proposé à la vente à 34 000 € par A2C Boat Diffusion du Cap d'Agde, ce prix s'explique par quelques défauts à revoir sur cette unité de 1991, notamment l'étanchéité du hublot bâbord, dont la forme courbe rend le remplacement délicat, compensés par un équipement assez complet. A noter que *Lacus* est sous pavillon hollandais et, sans doute à ce titre, plutôt dénué en matériel de sécurité.

PAR VINCENT BOURDIN
PHOTOS DE L'AUTEUR

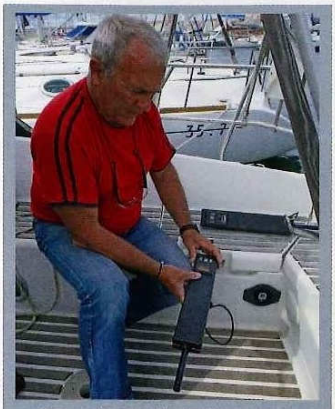
L'EXTÉRIEUR

Lorsqu'on découvre *Lacus*, on pense « Grand voyage ». Homologué à l'époque en 1re catégorie, le Sun Liberty 34 est pensé pour le hauturier. Capote à poste, arceaux de bimini ou bossoirs nous le rappellent. Le rouf en sifflet arrondi offre une bonne lumière dans le carré, mais cela à un prix : les hublots, bien reconnaissables, sont réalisés sur mesure et thermoformés à la courbe du rouf. Vous l'aurez compris, le remplacement du hublot bâbord, décollé et abîmé, ne va pas être simple. Pour le reste, l'état est jugé satisfaisant, même si le gréement, dont on ne connait pas l'âge, mais sans doute d'origine, devra être changé, ne serait-ce que pour les assurances.

Un grand coffre, de chaque côté du cokpit abrite gaz, chargeur de quai (HS au moment de l'expertise), bouts divers, voiles, etc. L'annexe et son moteur ne sont pas à bord, elles seront vérifiées ultérieurement.

La capotte à poste est en bon état et promet une bonne protection au large.

Insolite ! Une véritable corne de brume électrique a été installée. Les précédents propriétaires auraient-ils vécu une frayeur dans un brouillard ?

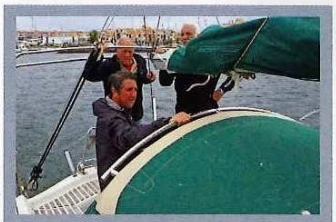


Comme à son habitude, l'expert teste chacun des équipements électroniques, y compris les deux pilotes Navico TP5500 qui fonctionnent tous les deux.

Le guindeau, au « fonctionnement avéré » parait récent et bien dimensionné.

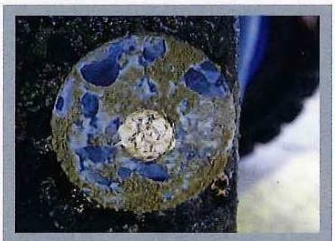
Lacus va juste être mis sur sangles quelques minutes, le temps de quelques vérifications par l'expert.

Le compas Plastimo est en très bon état (à gauche). Si la petite centrale loch/speedo/sondeur Navman ainsi que la girouette fonctionnent, la fonction anémomètre en revanche est HS (à droite).



Le déplacement du bateau vers la cale de levage est l'occasion, pour l'expert, le vendeur et l'acheteur, d'apprécier la manœuvrabilité du voilier au moteur. Verdict : « Efficace » à l'unanimité, même si la barre est dure.

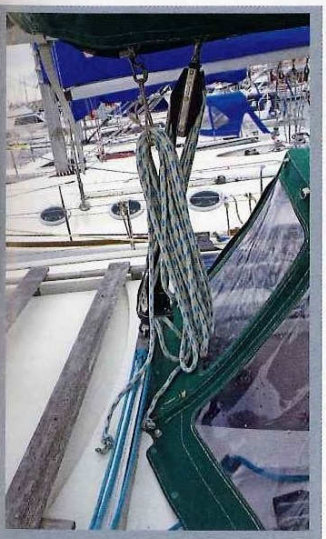
Le grattage des passe-coque montre une légère corrosion (couleur rosacée et non dorée) sur le passe coque inférieur, à changer lors d'un prochain grutage.



L'anode de quille, pourtant récente, est déjà toute mangée. Y'aurait-il une fuite électrique, sur un bateau voici ou sur *Lacus* ?

Le tableau moteur et l'horamètre, qui affiche 1384,9 h, est à l'image du reste du bateau : un bon coup d'éponge et ça repart !

Cette plage dégagée en avant de la descente permet de stocker la survie, l'annexe, ou d'installer un bain de soleil au choix. Au second plan, un Attalia, identique à l'ancien bateau de Claude, l'acheteur, qui peut ainsi comparer directement. Une coïncidence amusante.

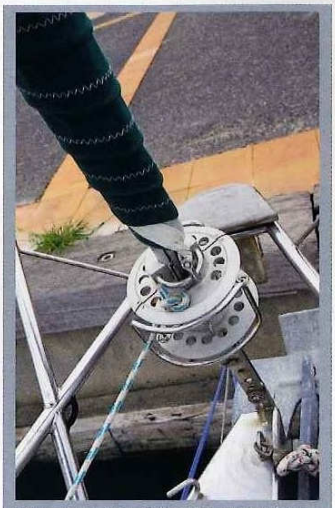


L'écoute de GV est à l'avant de la descente, sur le rouf, un bon point pour la circulation dans le cockpit, d'autant qu'un rail permet tout de même quelques réglages.

Les ridoirs et les haubans montrent quelques signes d'âge, mais ne trahissent pas de défaut apparent. Cependant au-delà de dix ans, il est recommandé de changer le gréement dormant.

Le hublot, ici, s'est soulevé et n'adhère plus au rouf, ce qui induit des entrées d'eau. C'est une maladie récurrente des Sun Liberty 34, certains propriétaires ayant même modifié le rouf pour permettre la pose de hublots standards.

L'hélice est une bipale non repliable sur ligne d'arbre. Le tout est en bon état.

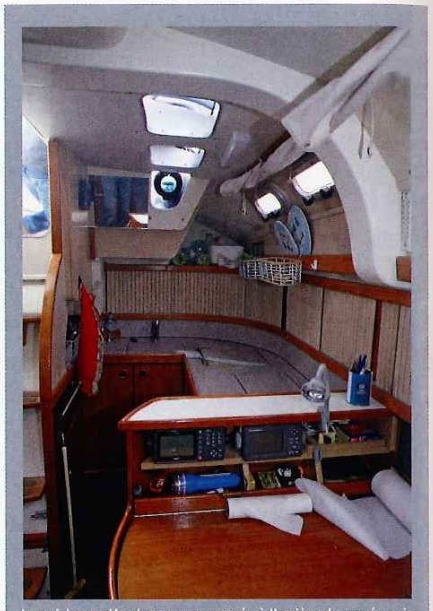


L'enrouleur est un Goïot 3537 en aluminium, une valeur sûre qui vieillit très bien.

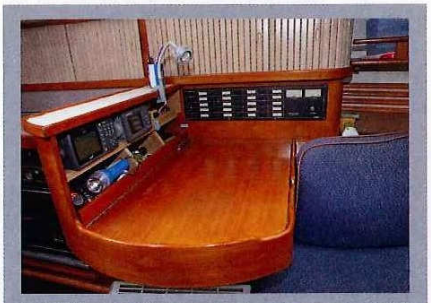
PAR VINCENT BOURDIN
PHOTOS DE L'AUTEUR

L'INTÉRIEUR

Tout ça dans un si petit bateau ! Lorsqu'on entre par la descente, on est plutôt surpris : le grand carré en forme arrondie, sur toute la largeur, peut accueillir huit personnes. En arrière, sur bâbord, une cuisine en U permet de tambouiller tranquillement. Le clou du spectacle ? C'est sans doute ces deux cabines doubles dotée chacune d'un cabinet de toilette avec douche et WC. L'ensemble est en état correct, sans plus. La sellerie mériterait une rénovation, mais l'ensemble des boiseries est plutôt bien conservé. Le propriétaire précédent s'était amusé à coller des baguettes de bois un peu partout… On aime ou on aime pas… Dans l'ensemble, le Sun Liberty 34 est un bateau où il fait bon vivre, même sur de la longue durée.

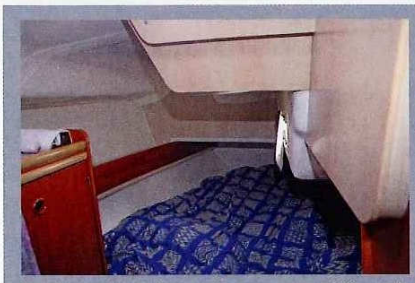


La cuisine en U est un peu engoncée à l'arrière du carré, mais dispose de la hauteur sous barrot jusqu'au niveau des plans de travail et évier du fond, surplombée par la baignoire de cockpit.



La table à carte est sympa mais dans le sens opposée à la marche du bateau. On utilise le banc de carré comme siège

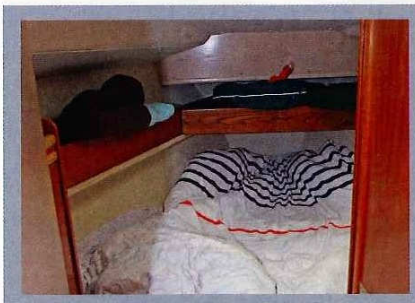
Le grand four permet toutes sortes de prouesses culinaires, mais lorsqu'on doit utiliser les feux de la gazinière, cela manque un peu de plan de travail



La cabine arrière est large, mais, un peu comme à l'image de l'ensemble du bateau, n'offre pas un volume de rangement immense. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre…

Le carré est constitué de deux banquettes arrondies en vis-à-vis et peut accueillir huit personnes autour de la table rabattable. Les selleries mériteront un rafraîchissement.

Si la VHF Radio-Ocean, qui fonctionne, semble être d'origine, le bateau est équipé d'un Navtex et d'un radar monochrome Furuno, ainsi que d'un GPS MLR FX312, plus récents et en état de marche.



La cabine avant bénéficie de plus de lumière que celle de l'arrière grâce au panneau de pont circulaire.

Chaque cabine a son propre cabinet de toilette. On aurait pu les croire étriqués, il n'en est rien !

On retrouve ici les traces du problème d'étanchéité du hublot tribord. Fâcheux, car ce chantier risque d'être compliqué, donc un peu couteux.

Le moteur R2003 de 28 Ch ronronne bien, même si l'expert remarque des attaques de rouille par-ci par-là. On y accède en soulevant les marches de descente, mais aussi sur les côtés et sur l'arrière.

L'arbre et le tourteau sont difficilement accessibles, il faut soulever les planches sous le lit. M Pomarède constate la rouille au niveau du tourteau et préconise un traitement et peinture.

Des petits détails, tels que cette demi-coque faite maison reproduisant *Lacus*, montrent l'attachement du précédent propriétaire, tombé malade, à son bateau.