

En couverture | Jeanneau DB 43

LONGUEUR COQUE / HT 11,15 m / 13,03 m LARGEUR 3,82 m

MOTORISATION 2 x 380 ch Z-drive VITESSE MAXI 33 noeuds

COUCHETTES 5 CONSTRUCTEUR Jeanneau (85)

RIX DE BASE 658 680 € TTC avec 2 x 380 ch

Le DB 43 présente une ligne sculpturale et dynamique que l'on doit au designer italien, Camillo Garroni.

Le DB 43 c'est l'arme fatale, l'arme de séduction massive ! Avec ce nouveau modèle, Jeanneau s'attaque au marché du day-boat ultra tendance, tout en se distinguant par une habitabilité surprenante et un niveau de prestations auquel le chantier vendéen ne nous avait pas habitués.

Texte Michel Luizet - Photos Virginie Palagalli

JEANNEAU DB43

L'arme fatale





Premières sensations aux commandes du DB 43 : une carène vive et bien équilibrée.

+ Un concept inventif à mi-chemin entre le day-boat et le véritable bateau de croisière. Une « zone nuit » remarquablement bien agérée et tout confort pour 4/5 passagers. Un design et une finition premium qui se hissent au niveau des concurrents directs. Une carène robuste et puissante.



- Un tableau de bord qui manque un peu de caractère. La marche importante entre la plate-forme de bain et le plancher de cockpit. Les pavois très haut et le large montant du hard-top qui « enlèvent » les passagers assis dans le salon. Le niveau sonore de la clim mal insonorisée dans la cabine arrière.

Design	★★★★★
Plan de pont	★★★★★
Performances	★★★★★
Finition	★★★★★
Aménagements	★★★★★
Accessoires	★★★★★
Services	★★★★★
Garantie	★★★★★

C'est comme une lame de fond, un phénomène qui s'amplifie dans la durée. En quelques années, ceux que l'on appelle les day-boats sont devenus les nouvelles coqueluches des marinas européennes. Aux avant-postes de cette tendance, des marques comme Fjord, Pardo ou Wally mènent la danse mais on pourrait aussi citer Med Yachts, De Antonio, Solaris, Cranchi, Bronson, ou plus récemment Cranchi (avec l'A46). Et encore, la liste est loin d'être exhaustive. Avec une appellation aussi fourretout, le day-boat est un concept à multiples variantes qui réunit une clientèle à la recherche de bateaux de jour plus cosus qu'une simple coque open et plus faciles à utiliser qu'une vedette classique. On plébiscite aussi une certaine recherche dans le design et un équipement qualitatif quitte à en mettre le prix.

Un bateau qui se veut novateur

Acteur majeur de la plaisance en Europe avec entre autres ses gammes à succès Cap Camarat et Leader, Jeanneau ne pouvait ignorer plus longtemps ce segment en plein boom et à fort potentiel commercial. Le charnier français débarque donc sur le marché avec une nouvelle gamme qui a vocation à devenir à court terme une marque à part comme ce fut le cas avec Prestige. Le nom de baptême « DB » pour day-boat ne laisse aucun doute sur la cible visée. C'est aussi un clin d'œil sympathique à un lointain ancêtre, le Jeanneau DB 33 sorti en... 1986 ! Le premier modèle est un 43 pieds in board Z-drive. Sa version dotée de trois hors-bord 300 ch est en cours de validation et devrait être dévoilée prochainement. Après un lancement officiel avorté au boot de Düsseldorf pour cause d'annu-

Jeanneau adopte le principe du cockpit à géométrie variable grâce à des pavois basculants. La plate-forme de bain hydraulique complète le dispositif.



Le poste de pilotage est flanqué de trois fauteuils coques fixés sur des supports coffres contre-moules.

Le salon de cockpit reprend les standards du day-boat classique : double sofa à dossier réversible et table pour 6/8 convives.



L'imposante console cuisine est l'élément clé du cockpit. On y organise le repas tourné vers les autres et non l'inverse. Belle idée !

Au fait...

Camillo Garroni, verbatim



Le studio Garroni collabore avec Jeanneau depuis 1988.

« C'est un dessin que j'ai proposé à la demande du chantier Jeanneau il y a déjà quatre ans. Nous sommes partis d'une feuille blanche. En ce sens, il est important de préciser qu'il ne s'agit pas de la poursuite d'une ligne existante. L'objectif avec le DB 43 était de pénétrer le marché du day-boat de luxe tout en jouant la différence par rapport à la concurrence. Notre bateau se veut tout d'abord plus protecteur comme en témoigne le hard-top prolongé sur l'arrière mais qui assure une bonne circulation de l'air. Nous revendiquons aussi une orientation marquée pour la croisière familiale. L'idée était de donner envie de dormir à bord en proposant des cabines dignes de ce nom. D'où aussi le choix de supprimer le salon intérieur pour garantir un maximum d'espace intérieur. Notre expertise nous permet d'intégrer des volumes toujours plus importants. »

● [Contact: garronidesign.com](http://contact.garronidesign.com)



Jeannneau parvient à glisser sous le pont du cockpit une cabine traversante à la hauteur sous barrots (1,40 m) et aux dimensions inattendues.



Un gros travail sur les matières et le design a été entrepris par le bureau d'études pour rendre la cabine avant la plus chatoyante possible.

► lation, c'est fin mars, à Cannes, que les présentations ont pu avoir lieu entre la presse spécialisée et le nouveau concept. Le bateau est une belle surprise. Jeannneau se montre novateur par bien des aspects.

Un bloc cuisine très convivial

Le constructeur réinterprète le style day-boat sans singer la concurrence. On retrouve d'emblée le canevass habituel qui fait la part belle aux aménagements extérieurs plus que jamais dans l'air du temps : immense cockpit ouvert

sur l'arrière, salon à double banquette parallèle, console cuisine et poste de pilotage à triple fauteuil. La marque française sous la houlette de son designer fétiche, l'Italien Camillo Garroni, ne fait pas pour autant dans le copier-coller. Ce dernier joue sa propre partition en organisant le cockpit autour d'un bloc cuisine massif en filot qui devient l'élément clé du plan de pont. C'est un hub de convivialité, un lieu de vie où les passagers peuvent se retrouver debout autour d'un verre ou converser depuis le carré avec celui qui est en charge d'organiser le repas. L'équipement du plan de travail



Jeannneau fait l'impasse sur un salon intérieur préférant privilégier la surface des cabines. La kitchenette (sans cuisson) peut être remplacée par une salle de bain.

est en effet inversé par rapport à ce qui se fait traditionnellement. Tout est dirigé en regardant vers l'arrière du cockpit. L'idée est tout simplement géniale même si certains jugeront l'élément trop volumineux (2 m de long pour 0,75 m de large tout de même !). C'est un



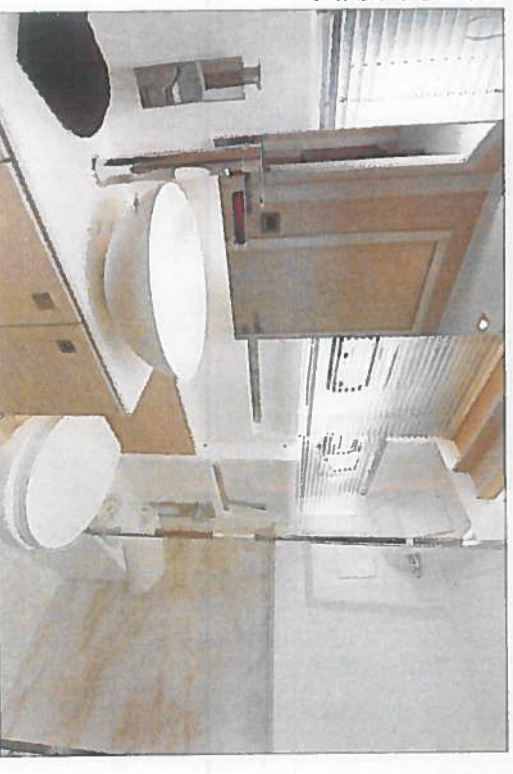
La poupe au profil coupé est directement inspirée de l'univers automobile.

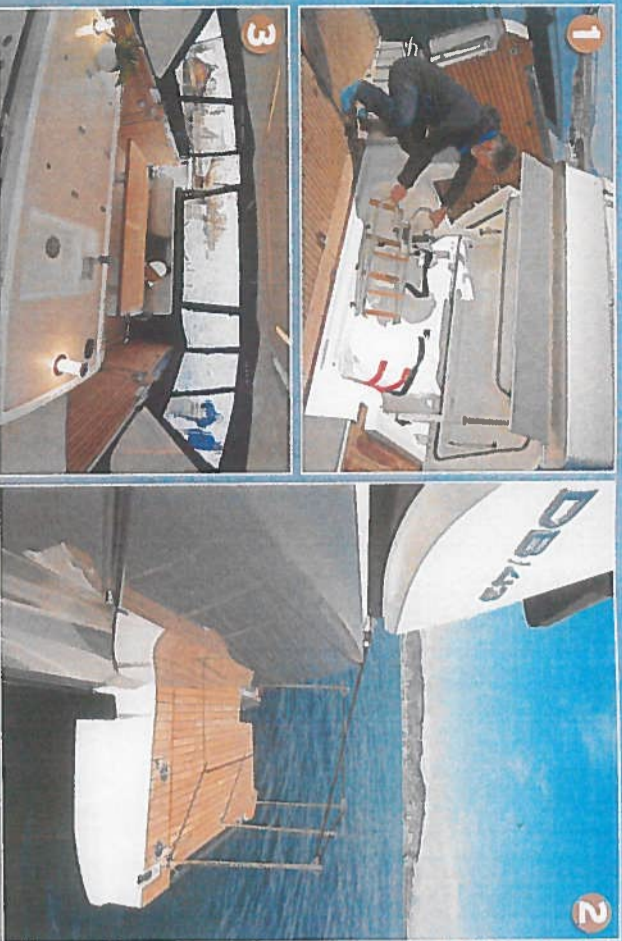
choix assumé. Il permet de placer deux réfrigérateurs de 65 litres chacun, un casier à déchets ainsi que de nombreux tiroirs de rangement. Evier et plaque de cuisson sont dissimulés sous un immense plateau de type Corian. Pour le reste, Jeannneau maîtrise bien son sujet en soignant l'ergonomie et la circulation sous le hard-top.

D'accueillantes terrasses sur l'eau

Le principe du 1 + 2 fauteuils de pilotage a pour effet de ménager un accès naturel à la descente. Le salon de pont offre quant à lui

La salle de bain joue la carte des grands espaces ! La douche fermée, très spacieuse, est assortie d'un banc contremoué.





1 Sous le bain de soleil, le coffre à ouverture électrique peut recevoir des propulseurs sous-marins de type Seabob ou du matériel de plongée ou l'échelle de bain latérale. **2** Les piquets balisant les ferrasses latérales ont leur propre coffre de rangement dédié. **3** Le cockpit prolonge l'espace intérieur lorsque les toiles de fermeture sont à poste.

Le DB 43 est particulièrement agréable à piloter, dégageant un sentiment de puissance et de robustesse lorsqu'on pousse la poignée des gaz.

► tout un dispositif de dossiers réversibles qui change sa physionomie en fonction des usages : orientation de la banquette côté pilote en navigation, extension du bain de soleil arrière... A cela s'ajoute une table en teck à double barant prête à accueillir jusqu'à huit convives en se serrant un peu. Comme il se doit, le DB 43 se pare de tous les attributs « up to date » du day-boat contemporain. Les robustes pavois basculants convertibles en terrasse sur l'eau vont de pair avec une plate-forme hydraulique à l'arrière capable de supporter une annexe. On obtient ainsi une étonnante surface latérale de teck grande ouverte sur la mer, dédiée au farniente et au plaisir de la baignade. La différence de niveau entre la plate-forme et le

plancher principal est finalement la seule entorse au principe du pont de plain pied d'un bout à l'autre du cockpit. Sur la partie avant, le constructeur renonce à des passavants en creux de type walkaround pour préférer une plage avant partiellement pontée et organisée autour d'un bain de soleil modulable. Ce parti pris trouve son explication dans l'agencement de l'habitacle.

Une zone nuit très bien agencée

C'est ici que le DB marque des points sur la concurrence. A la différence des autres, Jeanneau propose un environnement intérieur axé sur l'hébergement dans la perspective d'un programme de ►

Le grand bain de soleil placé sur le rouf est agrémenté de dossiers réglables et d'une petite table amovible.

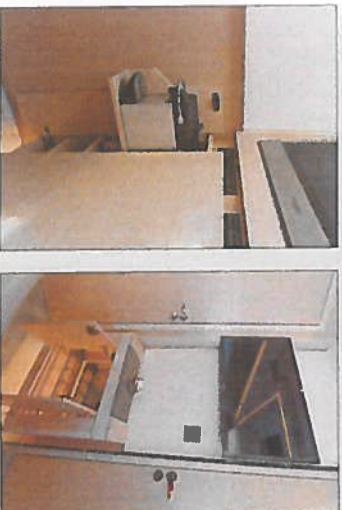


L'esprit pratique

L'équipe Jeanneau a cogité sur la meilleure façon de faciliter la vie à bord des passagers et du propriétaire.



Une vraie boîte à gants pour les objets de tous les jours, dont le smartphone qui bénéficie d'une prise de recharge USB.



A l'intérieur, un tiroir héberge la machine à café. Les placards sont nombreux avec éclairage Led incorporé.



Dans le salon de cockpit, les banquettes servent de rangement pour la sécurité du bord. On les ouvre facilement sans avoir à retirer le coussin. Une vraie révolution chez Jeanneau !



Une paroi permet de diviser la baille à mouillage en deux : à gauche le puits de chaîne, à droite le coffre à défenses.



La console cuisine extérieure dispose d'une seule façade équipée de deux réfrigérateurs et de tiroirs. Efficace pour avoir tout sous la main au moment du repas.

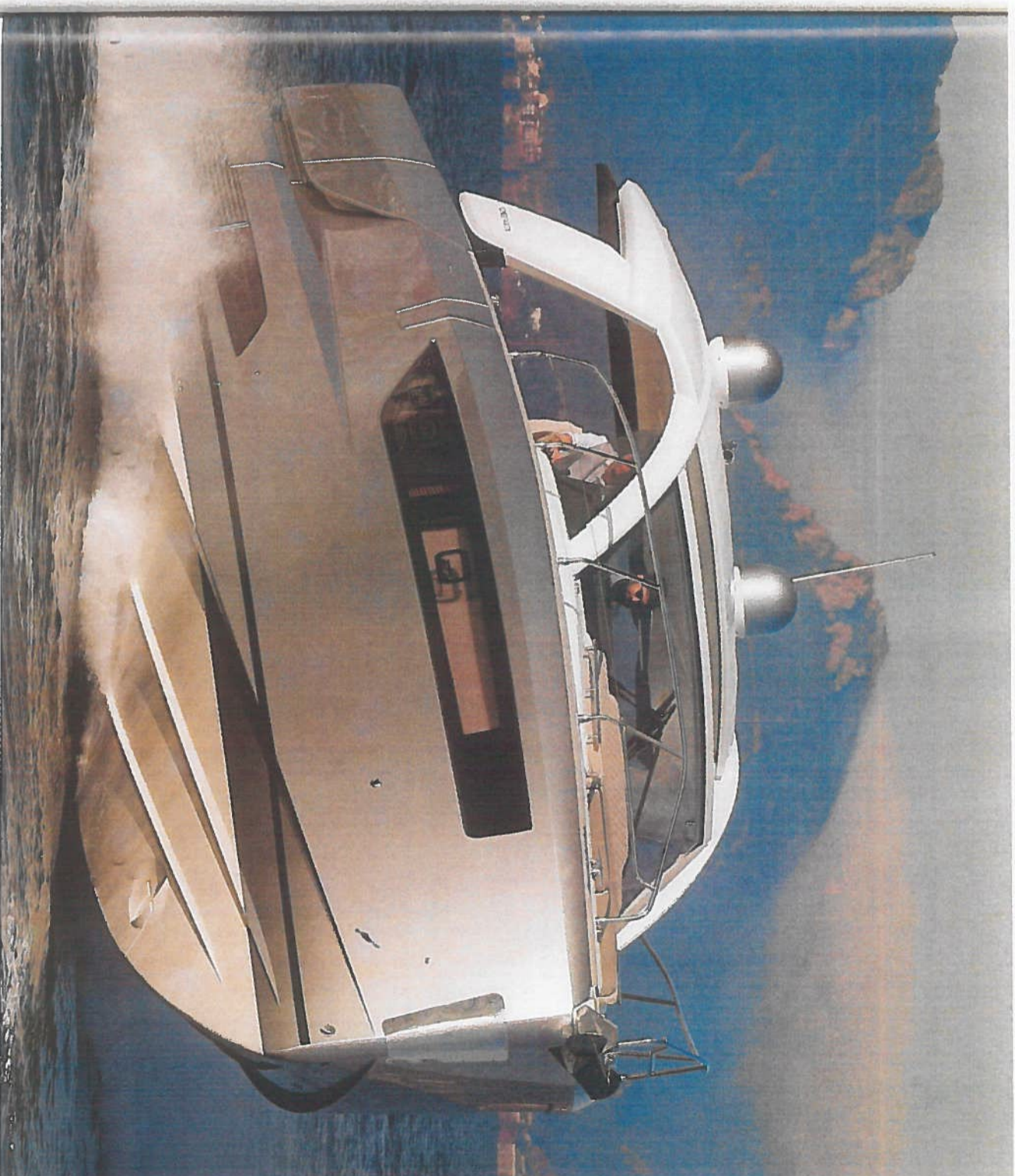


Compte tenu de la hauteur du pavois, cette ouverture latérale pour accéder au quai est indispensable. Le coffre arrière permet de ranger la rambarde des terrasses.



La plate-forme de bain arrière est hydraulique comme il se doit. Elle communique sur les côtés avec les extensions du cockpit. La remontée après baignade s'effectue à l'arrière ou sur les côtés grâce à une échelle amovible.

► croisière de plusieurs jours. Le volume disponible se répartit entre deux espaces de couchage cloisonnés afin de garantir l'intimité de chacun. La salle de bain avec cabine de douche est particulièrement spacieuse. Elle est commune aux deux cabines sachant qu'une deuxième salle d'eau équivalente peut venir en remplacement de la kitchenette sans plaque de cuisson qualifiée par le marketing de « breakfast point ». Vous l'aurez compris, le chantier fait l'impasse sur les aménagements doubles comme le traditionnel carré pour se concentrer sur l'essentiel, autrement dit la zone nuit. Dans la pointe, la cabine pleine largeur



La carène signée de l'architecte américain Michael Peters est talentueuse. Face à une mer hachée, le passage est remarquable.

pourvue d'un accès indépendant à la salle de bain entre en concurrence avec une superbrante mastercabin installée sous le cockpit. La hauteur sous barrots est de 1,40 m, suffisante pour s'asseoir sur le grand lit de 160 sans se cogner au plafond. Le sofa sur le côté tribord servira de lit d'appoint pour un cinquième passager en cas d'affluence à bord. À l'évidence, le chantier vendéen force sa nature en haussant radicalement le niveau de finition et de prestations. La qualité des matériaux est montée d'un ou deux crans comparée à celle des gammes classiques. Les cabines révèlent des combinaisons de vaigrages beaucoup plus sophistiquées dans le choix des tissus et des matières. Cela se conjugue avec une recherche dans le design plus approfondie. Le travail sur l'éclairage et sur des détails visibles (design des équipements, interrupteurs new look du tableau de bord) ou invisibles

comme les nouvelles charnières de coffres, participent également à l'ambiance haut de gamme qui infuse à bord du DB. L'équipement proposé en option sur la même tendance dans la perspective d'une distribution qui n'a

Le design incontestablement original séduit autant qu'il peut en heurter certains.

Une carène signée Michael Peters

En navigation, le DB 43 se monte particulièrement puissant et robuste. Les sensations de pilotage sont excellentes en raison entre autres des qualités de la carène signée de l'architecte naval américain Michael Peters. Face à la mer, pas de vibrations intempestives ni de bruits suspects révélateurs parfois d'un manque de rigidité. La paire de 380 ch Volvo D6 montée sur embase sterndrive remplit efficacement sa mission : 33 nœuds à plein régime et 24 en croisière. Le rendement est cependant constant ou presque à tous les régimes ce qui signifie qu'il n'y aura pas de différences flagrantes de consommation sur la même distance que vous naviguerez à 25 ou 30 nœuds. ►

En couverture | Jeanneau DB 43



L'accès à la salle des machines est un peu sacrifié mais suffisant pour faire les contrôles d'usage.

► Cette version standard motorisée peut être musclée avec 2 x 440 ch du D6 pour une vitesse de pointe supérieure de 2 à 3 nœuds selon nous. Le DB 43 sera aussi décliné en transmission hors-bord avec une triple motorisation – à l'instar du Cap Camarat 12,5 – en 300 ou 350 ch. Les 40 nœuds en pointe devraient alors être atteints.

Une polyvalence attractive

Déjaugé à partir de 18 nœuds, le bateau doté d'une direction précise est très agréable à piloter ou



Avec la paire de 360 ch Volvo D6, la vitesse de pointe s'élève à 33 nœuds sur mer plate, les embases en Z bien trimées.

à manœuvrer grâce au joystick. Certains observateurs seront étonnés par la hauteur des pavois qui remontent très haut (110 cm) ainsi que la largeur des montants du hard-top. Leur effet conjugué limite la vue des passagers assis sur les banquettes du cockpit. A ce détail près, le DB 43 a manifestement les arguments pour

convaincre une nouvelle clientèle en quête de standing et de qualité. Jeanneau a conçu un day-boat plus polyvalent que les autres, capable d'offrir sur une même coque le meilleur des deux mondes : celui de la croisière en famille et de la balade à la journée. Un avantage indéniable sur un marché mondial très concurrentiel. ■

JEANNEAU DB 43

VITESSE MAX

CONSO à 24 nds

RENDEMENT

33 nds

105 l/h

4,4 l/mille

LE TEST NEPTUNE

Volvo D6-380 - 2 x 380 ch @ 3 600 tr/min - 6 cil, en ligne - 5,5 l - diesel - Poids 120 kg
Conditions de l'essai : 3 personnes à bord, 80 % carburant, vent force 1, mer plate.

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Cons. (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (h)
2 800	18	100	5,5	120
3 000	24	105	4,4	150
3 200	27	125	4,6	140
3 400	29,5	140	4,7	140
3 500	31	144	4,6	140
3 600	33	162	4,9	130

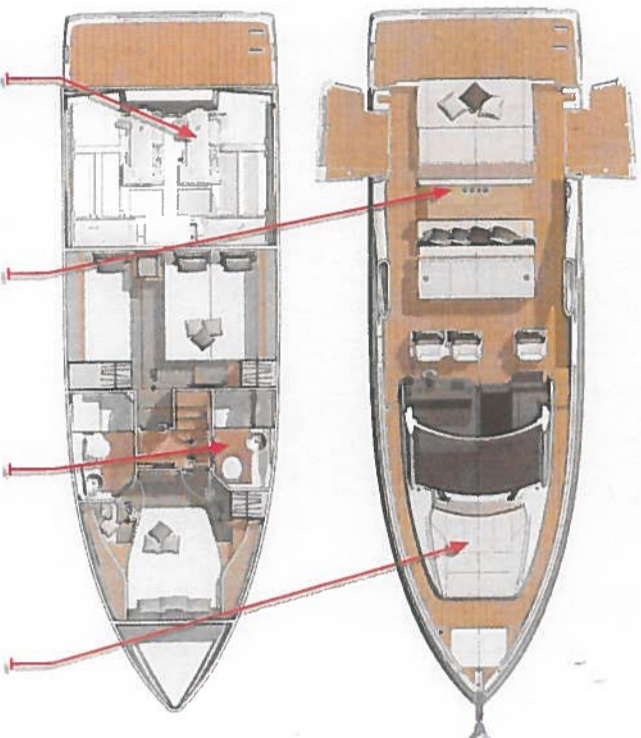
* Avec 20% de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque / hors tout	11,15 m / 13,03 m
Largeur	3,82 m
Tirant d'eau	0,94 m
Poids en charge	13,8 t
Transmission	Z-drive ou Hors-bord
Puissance maximale (in board)	2 x 440 ch
Carburant	800 l
Eau	250 l
Cabines	2
Couillettes	5
Catégorie CE	B

CONTACT

Chantier Jeanneau (Les Heritiers 85)
Contact www.jeanneau.com



La motorisation en Z-drive se décline aussi en 2 x 440 ch pour une vitesse estimée à 35/36 nœuds maxi.

Les dossiers réversibles permettent de changer la disposition du pont au gré du programme du jour.

Une seconde salle de bain avec douche indépendante peut venir en remplacement du « breakfast point ».

L'avant est ponté de façon à aménager une cabine avant pleine largeur avec hublots de coque panoramiques.

658 680 € TTC avec 2 x 380 ch Volvo D6 + Joystick
913 738 € TTC (modèle testé)

PRIX

Complément Toit rigide électrique ; bain de soleil arrière ; sellerie Silvertek ; pack électro complet Raymarine ; pack audio Fusion ; Toile d'ombrage cockpit ; Toile de fermeture totale ; Propulseur étrave ; générateur 7,5 kW ; frigo cockpit ; TV X 3 ; Terrasses électriques ; lumières ambiance diverses, etc.

600 FLY
THE ABSOLUTE PRISMA



What if you could see
the evolution through our eyes?

Retrouvez-le également sur 600fly.absoluteyachts.com

ABSOLUTE
www.absoluteyachts.com

SUIVEZ-NOUS SUR
ABSOLUTEYACHTS.COM/EVENTS

Modern Boat

Mandelieu la Napoule (France)
+33 (0)4 93 93 31 03
contact@modern-boat.com
modern-boat.com

BARCARES
YACHTING
GOLFE DU LIOSI

Port-Barcarès (France)
+33 (0)4 68 86 44 88
info@barcares-yachting.fr
barcares-yachting.fr