

~ MOTOR & SAILING YACHTS ~

YACHTCLASS

FR N°15 / DEC - JANV - FEV 2019

FR UK BILINGUAL MAGAZINE

ON BOARD

Sunreef 80

Mangusta Gransport 54

SALONS DE CANNES-GENES-MONACO

INTENSEMENT SEDUISANTS

A L'ESSAI

Benetti Delfino 95

Ice 60

Sunseeker 74 Sport Yacht

Fjord 44 Open & Coupé

Fairline Targa 63 GTO

YACHTING IN MONACO

- Un salon haut de gamme
- Pierre Frolla, la passion des requins
- Route du Rhum, Malizia II

UN BATEAU, UNE HISTOIRE

ATLANTIC, LE HEROS OCEANIQUE

L 13383 - 15 - F: 9,00 € - RD

BEL/LUX 9.90 € - CH 14.4 FS - ESP : 9.9 €





FJORD 44 OPEN & 44 COUPÉ

“ DEUX FORMULES POUR VOTRE TENDER-CRUISER ”

Le Fjord 44 sort cette année dans sa version Coupé, qui offre une véritable alternative aux propriétaires de grands yachts désireux d'explorer les criques de rêve sans regarder le bulletin météo. Ce nouveau 44 pieds qui dispose d'un salon/timonerie couvert reprend de son aîné ses qualités marines et un luxe fonctionnel. Mais l'Open fait valoir un pilotage plus sportif et une ligne plus fluide... Cas de conscience ?

Texte Philippe Leblond - Photos : Nico Krauss et Philippe Leblond



1



2

L'Open se montre précis dans les grandes courbes rapides (1). Le triptyque du confort : kitchenette-carré-solarium (2). Au mouillage, les deux tauds en tissu ajouré viennent ombrager le pont du Coupé aux heures chaudes (3).

The Open is accurate in the big fast curves (1). The triptych of comfort: kitchenette-square-solarium (2). At anchor, the two awnings made of perforated fabric shade the deck of the Coupé at warm hours (3).



Depuis 2007, la marque d'origine norvégienne fondée en 1960, a rejoint la "galaxie" du groupe allemand Hanse, qui possède également : les voiliers Hanse, Delher, Moody, Varianta et Privilège, ainsi que les bateaux à moteur Sealine et, donc, Fjord. Dernier né de sa gamme, le 44 Coupé a été présenté en première mondiale lors du dernier Cannes Yachting Festival. Il se présente comme une alternative au 44 Open, lancé il y a deux ans, avec lequel il partage l'essentiel de ses composants, à commencer par la coque, le pont avant et l'espace cabines.

L'OPEN PLUS LÉGER ET PLUS VIF

C'est à l'occasion du salon de Barcelone qu'il nous a été offert de disposer des deux versions de ce 44 pieds. Des essais qui se sont déroulés sur une houle résiduelle de plus de deux mètres. Malgré ces conditions peu favorables, nos deux Fjord ont atteint des vitesses maxi très proches de celles revendiquées par le chantier. Avec

Fjord 44 Open



En virage, la transmission par pods IPS ne possède pas la maniabilité des embases Z-Drive.

When turning, the IPS pod transmission does not have the manoeuvrability of the Z-Drive pedestals.



Avec ses deux tables pliantes et réglables en hauteur, le carré est un exemple de convivialité et de praticité.

With its two folding tables and adjustable in height, the square is an example of conviviality and practicality.



La décoration aux tons clairs et les larges bandeaux vitrés rendent la cabine très lumineuse.

The decoration in light tones and wide glass bands make the cabin very bright.

Fjord 44 Coupé



Relativement porteuse à l'arrière (pour l'intégration des pods) la carène possède, à la proue, une étrave et une quille incisives.

Relatively rear-bearing (for the integration of the pods) the hull has, at the bow, an incisive bow and keel.



Malgré la présence des superstructures, le pont du Coupé sait aussi offrir de beaux espaces de détente à l'extérieur.

Despite the presence of superstructures, the Coupé bridge also offers beautiful outdoor relaxation areas.



A la différence de celui de l'Open, le bloc-cuisine du Coupé est placé longitudinalement et à l'intérieur.

Unlike the Open, the Coupé kitchen unit is placed longitudinally and indoors.



Pour les adeptes de la croisière qui naviguent dans des régions à la météo capricieuse, la structure abritant la timonerie, le salon et la cuisine, sera sincèrement appréciée.



For cruising enthusiasts sailing in areas of capricious weather, the structure housing the wheelhouse, lounge and kitchen will be sincerely appreciated.

le 44 Open, 39,5 nœuds au lieu des 40 annoncés, et 37,4 nœuds au lieu de 36 avec le 44 Coupé. Précisons que les deux bateaux étaient équipés de la même propulsion, à savoir deux Volvo D6 de 435 ch entraînant des transmissions IPS600. La houle cueille nos deux bateaux dès la sortie du port de la capitale catalane. Pas de souci pour la carène des Fjord (la même) qui montre d'emblée une qualité importante, à savoir qu'elle défléchit efficacement les embruns et sa vague d'étrave, et qu'elle soulage bien dans des creux profonds, entendez par là qu'elle ne plonge guère et qu'elle remonte aussitôt aidée de ses puissants bouchains. Et même s'il est difficile, lorsqu'on approche la vitesse maxi face à la vague, d'éviter quelques impacts secs, en réduisant un peu l'allure, à 25 nœuds, les deux Fjord retrouvent tout leur confort de navigation. Comme attendu, en courbe, on ne peut pas virer aussi court qu'avec des transmissions Z-Drive. En revanche, les IPS prennent leur revanche lors des manœuvres de port, où la commande à joystick, douce, intuitive et précise fait presque le job à la place du pilote, au point qu'un néo-propriétaire peut afficher l'assurance d'un skipper professionnel.

Mais, revenons au comportement de ces faux jumeaux... Si leur "toucher de mer" est similaire, on a l'impression de prendre les commandes de deux bateaux de puissance différente. L'Open se montre nettement plus alerte que le Coupé, tant pour sa réactivité à la barre, avec des changements de cap vifs, que lors des accélérations, chronos à l'appui. Tandis que le Coupé prend 12"9 pour déjauger, l'Open plane en seulement 6"7. Et pour franchir la marque des 20 nœuds, il faut au premier 13", alors que 8" suffisent au second... Deux explications à cela. Primo, le Coupé, avec sa superstructure à fenêtres en verre, accuse 1 680 kg de plus, deuxio le choix de son hélice était moins bien adapté puisque plein gaz, il lui manquait 250 tr/min, contrairement à l'Open qui atteignait au tour près le régime motoriste de 3 500 tr/min. Le petit plus en vitesse maxi obtenu avec le Coupé de notre essai, 37,4 nœuds au lieu des 36 annoncés, traduit à l'évidence la présence d'hélices avec un pas trop long, favorables à la vitesse mais assez pénalisantes pour les montées en régime. Au plan de l'autonomie, l'un et de l'autre peuvent "boucler" un Cannes/Calvi, aller-retour, sans repasser à la pompe.

UN CONFORT PLUS COSY SUR LE COUPÉ

Différence majeure entre ces deux Fjord, la superstructure plus encombrante du Coupé, bien sûr ! D'aucuns la trouveront un peu massive à l'œil... Mais, d'autres particularités apparaissent dès qu'on met le pied à bord du Coupé. La poupe est traitée différemment, avec une plate-forme de bain fixe (elle est immergeable sur l'Open), un module banquette arrière qui peut s'étirer en recouvrant partiellement la plage de bain, afin de donner de belles dimensions au solarium, et une seule table de carré de cockpit au lieu de deux. Si le carré arrière de l'Open est un peu plus spacieux, le Coupé en ajoute un

second à l'intérieur d'un espace de vie qui rassemble aussi la kitchenette et la timonerie. Ce petit "living-room" est assez cosy, et l'on a presque envie de parler de salon. Ce lieu clos est cependant entièrement vitré, offrant une vue mer quasiment à 360° et des ouvertures électriques qui permettent de profiter de la brise du large. En cas de chaleur excessive, la climatisation optionnelle prend le relais... Le plan de pont du Coupé, n'est pas loin d'offrir la même liberté de mouvements que celui très agréable et fonctionnel de l'Open. Ainsi, il convient de mentionner le large accès à partir du cockpit, et les deux portes coulissantes qui ouvrent sur les coursives de chaque bord. Car, l'une des grandes qualités du Coupé, c'est de conserver un plan de pont "walkaround",

de telle sorte qu'il est possible de circuler aisément et en sécurité (les pavois sont élevés) tout autour de cette structure. Pour le reste, le Coupé est identique à l'Open : une cabine à l'avant (hauteur sous barrots : 1,90 m, ainsi que dans la salle d'eau) avec couchette double de 200 x 160 cm, et une mid-cabin, située sous le poste pilotage, offrant deux couchettes de 198 x 80 cm. Partout la finition n'appelle que des éloges (brillance uniforme du gel-coat, pose impeccable du teck massif, déco zen des cabines, accastillage haut de gamme...), de même que la fonctionnalité faisant largement appel à des commandes électriques. Bref, tout est fait sur ces deux Fjord pour faciliter la vie à bord et dispenser un confort addictif.



1



2

L'espace intérieur avec son plan "mid-cabin" est identique sur les deux bateaux (1). C'est aussi le cas du superbe poste de pilotage qui offre un tableau de bord à la fois esthétique, large et bien agencé (2).

////////////////////

The interior space with its "mid-cabin" plan is identical on both boats (1). This is also the case of the superb cockpit, which offers a dashboard at once aesthetic, spacious and well arranged (2).

Fjord 44 Open



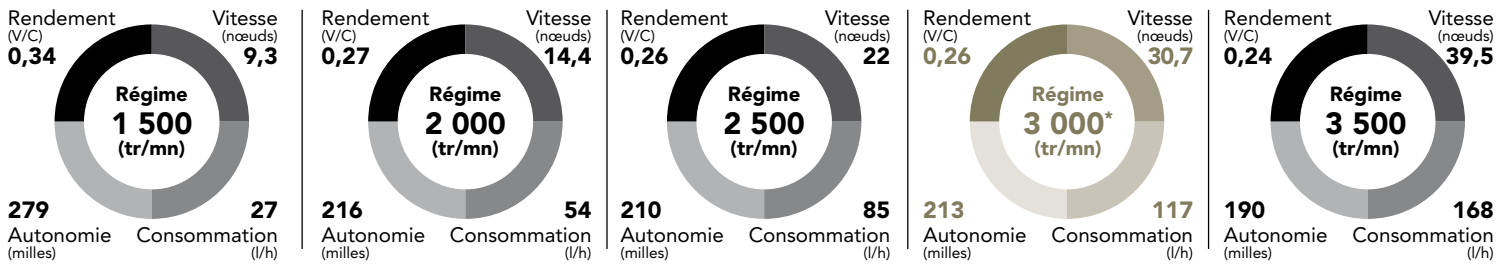
Fjord 44 Open & Coupé



Fjord 44 Coupé



Fjord 44 Open

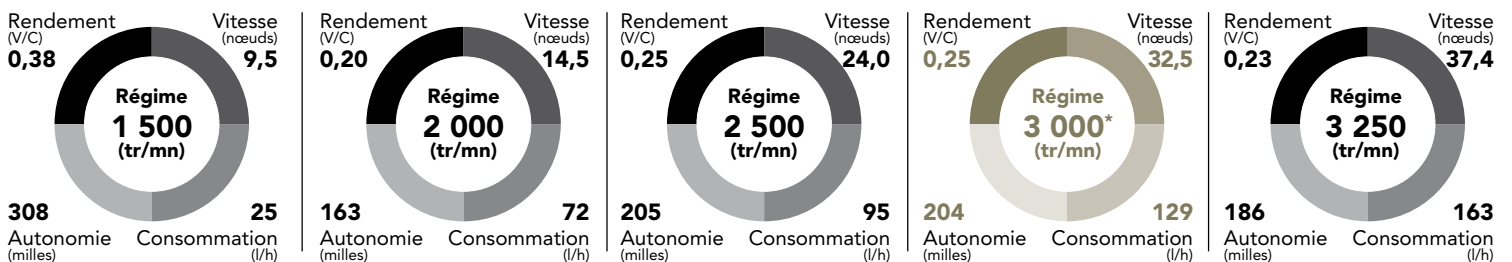


Longueur hors-tout : 13,45 m
Largeur : 4,25 m
Tirant d'eau : 1,04 m / 1,14 m
Déplacement : 9,570 t / 11,250 t
Réservoir carburant : 900 l
Eau : 295 l

Matériau : polyester avec sandwich mousse
Motorisation : 2 x Volvo Penta D6 IPS600
Puissance : 2 x 435 ch
Vitesse maxi : 39,5 nds / 37,4 nds
Prix HT : à partir de 479 900 € et 519 900 € avec 2 x Volvo 370 ch

Architecte naval : Fjord
Designer : Allseas Design & Fjord
Constructeur : Fjord Yachts – HanseGroup (Wolfertschwenden – Allemagne)
Distribution : réseau de revendeurs français

Fjord 44 Coupé



FJORD 44 OPEN & 44 COUPÉ

“ TWO FORMULAS FOR YOUR SECOND TENDER-CRUISER ”

The Fjord 44 comes out this year in her Coupé version, which offers a real alternative to owners of large yachts wishing to explore the dream coves without checking the weather forecast. This new 44-foot that has a covered saloon / wheelhouse is inspired by her elder sister with her seafaring qualities and functional luxury. But the Open argues a sportier steering and a more fluid line ... A judgment call?



168

Since 2007, the Norwegian-born brand founded in 1960, has joined the "galaxy" of the German Hanse group, which also owns: the Hanse, Delher, Moody, Varianta and Privilège yachts, as well as the Sealine motor boats and, therefore, Fjord. The latest addition to the range, the 44 Coupé was presented as a world premiere at the last Cannes Yachting Festival. She presents herself as an alternative to the 44 Open, launched two years ago, with which she shares most of her components, starting with the hull, the front axle and the cabin space.

THE LIGHTER AND BRIGHTER OPEN

It was on the occasion of the Barcelona show that we were offered to have both versions of this 44 feet. Tests that took place on a residual swell of more than two meters. Despite these unfavourable conditions, our two Fjord have reached maximum speeds very close to those claimed by the yard. With the 44 Open, 39.5 knots instead of the 40 announced, and 37.4 knots instead of 36 with the 44 Coupé. Note that the two boats were equipped with the same propulsion, namely two 435 hp Volvo D6 driving transmissions IPS600. The swell picks our two boats right out of the port of the

Catalan capital. No worries for the hull of the Fjord (the same), which shows from the outset an important quality, namely that it effectively deflects the spray and its wave of bow, and that it relieves well in deep hollows, meaning that it does not dive and it goes back at once helped by its powerful chunks. And even if it is difficult, when approaching the maximum speed in front of the wave, to avoid some dry impacts, by reducing a bit the pace, to 25 knots, the two Fjord find all their comfort of navigation. As expected, in curves, you cannot shoot as fast as with Z-Drive transmissions. On the other hand, the IPS take their revenge during the manoeuvres of port, where the control with joystick, soft, intuitive and precise does almost the job in the place of the pilot, to the point that a neo-owner can display the insurance of a professional skipper. But, back to the behaviour of these false twin ... If their "sea touch" is similar, it seems to take control of two boats of different power. The Open is much more alert than the Coupé, both for her responsiveness at the helm, with sharp course changes, as accelerations, times in support. While the Coupé takes 12"9 to plan, the Open hovers in just 6"7. And to cross the mark of 20 knots, she takes the first 13 ", while 8 " are enough to the second ... Two explanations to

that. First, the Coupé, with her superstructure with glass windows, accuses 1,680 kg more, two the choice of her propeller was less suitable since full gas, and she was missing 250 rpm, unlike the Open, which reached the turn near the engine speed of 3,500 rpm. The little extra speed obtained with the Coupé of our test, 37.4 knots instead of the 36 announced, obviously reflects the presence of propellers with a step too long, favourable to the speed but quite penalizing for the climbs in regime. In terms of autonomy, one and the other can "buckle" a Cannes / Calvi, return, without refuelling.

MORE COSY COMFORT ON THE COUPÉ

The major difference between these two Fjord: the larger superstructure of the Coupé, of course! Some will find it a little massive to the eye ... But other peculiarities appear as soon as you put your foot aboard the Coupé. The stern is treated differently, with a fixed bathing platform (it is submersible on the Open), a rear bench module that can stretch by partially covering the bathing area, to give the solarium a good size, and only one cockpit square table instead of two. If the rear square of the Open is a little more spacious, the Coupé adds a second one



1

inside a living space that also brings together the kitchenette and wheelhouse. This small "living-room" is quite cosy, and we almost want to talk about living room. This closed place is however fully glazed, offering a sea view almost 360° and electric openings that allow you to enjoy the sea breeze. In case of excessive heat, the optional air conditioning takes over ... The deck plan of the Coupé, is not far from offering the same freedom of movement as the very nice and functional of the Open. Thus, one ought to mention the wide access from the cockpit, and the two sliding doors that open on the passageways of each edge. Since, one of the great qualities of the Coupé, is to maintain a deck plan "walk around", so that it is possible to circulate easily and safely (the bulwarks are high) all around this structure. For the rest, the Coupé is identical to the Open: a cabin in the bow (headroom: 1.90 m, and in the bathroom) with double berth 200 x 160 cm, and a mid-cabin, located under the cockpit, offering two berths of 198 x 80 cm. Everywhere the finish calls for praise (uniform shine of gel-coat, impeccable installation of solid teak, deco zen cabins, high-end fittings ...), as well as the functionality largely using electrical controls. In short, everything is done on these two Fjord to facilitate life on board and provide an addictive comfort ■

La mid-cabin, située sous le cockpit est d'un accès un peu difficile mais, une fois à l'intérieur, elle se révèle d'une bonne habitabilité (1). Les deux cabines se partagent l'unique salle d'eau avec sa douche indépendante (2).

The mid-cabin, located under the cockpit is a bit difficult to access but, once inside, it reveals a good habitability (1). The two cabins share the only bathroom with its independent shower (2).



2