

**Léger et décontracté**  
La puce de 720 kilos glisse déjà  
par Beaufort trois



# Bateau de croisière à large impact

Petit, mais intelligent. Le nouveau Tricat est techniquement très en avance, navigue avec agilité et fait plaisir.

Vivre va aussi, en quelque sorte. Et il y a autre chose qu'il fait vraiment bien.



**L**e marché des yachts s'est énormément diversifié au cours des dernières années. Il n'y guère de segment dans lequel de nouveaux types n'ont pas été développés. Sur le marché du luxe, par exemple, les Luxury Performance Cruiser sont très demandés, tandis que dans l'offre des multicoques, Excess a ouvert une niche entre les catamarans de croisière et les catamarans de sport.

Ce n'est que dans le domaine des petits bateaux, encore à peu près abordables même pour les revenus moyens, que le marché se raréfie de plus en plus. A l'exception de Beneteau qui, avec sa série First entre 14 et 27 pieds, propose des modèles compacts modernes, aucun des grands chantiers navals de série ne s'occupe plus du segment d'entrée de gamme. Il est donc d'autant plus réjouissant que d'autres petits constructeurs de bateaux comblent ce vide - comme le Breton Antoine Houdet avec le nouveau Tricat 6.90

Le trimaran de croisière, avec ses deux flotteurs latéraux orientables vers l'arrière par le biais de bras- reste très abordable pour un

son prix de base de 53 800 euros, du moins si l'on considère la construction bien pensée et la construction moderne par infusion ainsi que les rames et les dérives en carbone. Prêt à naviguer, il est équipé de pare-battage, de défenses, d'amarres, d'ancres, d'un réchaud à gaz et d'un antifouling pour 10 000 euros de plus, mais cela reste une offre raisonnable, surtout si l'on tient compte de son universalité et de sa mobilité quasi illimitée.

Avec un poids à vide de 720 kilos, le tri de 23 pieds est un véritable poids plume. En comparaison, le First 24, un monocoque sportif, pèse à peine un tiers de plus. Même avec une remorque et des bagages de vacances à bord, la charge remorquée reste limitée à moins de 1,3 tonne - ce qui signifie qu'il peut être tracté sans problème par une Golf en version de base avec un moteur à essence d'un litre.

La mise à l'eau et la mise en place du mât sont aussi faciles que pour un dériveur.

## **L'aménagement en contreplaqué, un peu rustique, est révolu. Des pièces moulées en PRV servent désormais de modules de mobilier.**

Un dispositif de mise à l'eau disponible en option permet de s'affranchir de la grue de mât et, grâce à une remorque intelligemment conçue, le bateau se met à l'eau si tôt que personne ne se mouille les pieds.

Contrairement à l'Astus 22.5, qui est comparable en de nombreux points (voir le test dans YACHT 7/2022), le Tricat brille aussi par sa facilité à déplier les flotteurs. Une petite poussée de la main vers l'extérieur, une traction sur la ligne d'amarrage et voilà que les bras se mettent en position. De 2,45 mètres de large sur la remorque à 4,60 mètres en mode voile, cela prend moins de 30 secondes. L'inverse fonctionne tout aussi rapidement et sans problème. Si le propriétaire d'un bateau de plaisance ne trouve pas de place au ponton



**Un génaker à enrouleur augmente le potentiel du Tricat au large. Il coûte 2.200 euros de plus**



La table peut être utilisée à l'intérieur comme à l'extérieur. Si on l'abaisse, on obtient une couchette double.

de sa marina préférée, il peut garer son tricat et sa remorque chez lui ou sur un emplacement dans le port jusqu'à son utilisation et économiser ainsi des frais d'amarrage. Un avantage qui sera très important pour de nombreux propriétaires, du moins dans les années à venir.

**C**e qui devrait attirer les débutants ou ceux qui reprennent la mer c'est un avantage propre aux multicoques : l'absence de gîte en navigation. En cela, le Tricat se distingue agréablement des petits croiseurs traditionnels qui, en plus, dans cette taille, offrent en outre généralement moins d'espace de rangement.

Il n'y a que la hauteur debout que le bateau ne peut pas offrir. Sous la trappe fermée de la descente, le Tricat ne mesure pas tout à fait 1,50 mètre. En revanche, il est confortable en position assise : au milieu du bateau, il y a 91 centimètres entre la banquette et le toit de la cabine, et encore 81 centimètres à la tête de la couchette avant.

Antoine Houdet, le chef de chantier toujours de bonne humeur et amoureux du bricolage et de la construction, a conçu pour un trimaran



Sous le pont, il n'y a pas de coques intérieures, ni de boiseries. Pour des raisons de poids, le stratifié est uniquement recouvert d'une couche de finition de Topcoat



Pour un supplément de 1.950 euros, le Tricat est équipé d'une alimentation 12 volts, éclairage compas, prises de charge, voltmètre et éclairage de bord

aussi compact un équipement étonnamment complet. À l'exception d'un système d'eau sous pression, d'une douche et d'un WC marin, il y a tout ce que l'on pourrait souhaiter sur un petit yacht de croisière. Et ce, soit sous forme de pack, ce qui est plus avantageux, soit séparément, ce qui permet des configurations très individuelles. La classe !

Le bateau a été testé avec un équipement complet, y compris le pack sport qui améliore les performances avec une bôme plus longue, donc une surface de voile plus importante et un meilleur accastillage. Si l'on commande en plus la remorque, le prix total s'élève à 75 000 euros, mais il couvre aussi tout le spectre - du bateau de croisière à la machine à plaisir.

Quatre personnes au maximum peuvent passer la nuit sous le pont, en renonçant toutefois à toute liberté de mouvement. En effet, avec une largeur de 46 centimètres, les bancs latéraux ne font pas vraiment office de couchettes. Il est plus confortable d'utiliser la table comme support entre les deux et d'ajouter des coussins supplémentaires pour obtenir une couchette double d'une largeur d'épaules de 1,38 mètre. Mais dans ce cas, plus personne ne peut accéder au passage de nuit depuis l'avant du bateau. C'est pourquoi le Tricat 6.90 est en fait un modèle

# TRICAT 6.90

KONSTRUKTEUR: JACK MICHAL

## Technische Daten

|                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| Catégorie de conception CE   | <b>C</b>                  |
| Longueur coque / plié        | <b>6,90/7,60 m</b>        |
| Longueur HorsTout            | <b>7,12 m</b>             |
| Longueur ligne de flottaison | <b>6,90 m</b>             |
| Largeur / plié               | <b>4,60/2,45 m</b>        |
| Tirant d'eau mx/min          | <b>1,20/0,30 m</b>        |
| Tirant d'air                 | <b>10,28 m</b>            |
| Vitesse coque (theorique)    | <b>6,4 kn</b>             |
| Poids                        | <b>0,72 t</b>             |
| Grande Voile                 | <b>19,0 m<sup>2</sup></b> |
| Génois (enrouleur)(109 %)    | <b>9,7 m<sup>2</sup></b>  |
| Gennaker                     | <b>24,0 m<sup>2</sup></b> |
| Hors-Bord                    | <b>3,5-6 CV</b>           |
| nourrice                     | <b>12 l</b>               |

**Segelleistungen** (ohne Abdrift/Strom; Windgeschwindigkeit: 10 bis 14 kn (3-4 Bft), Wellenhöhe: ca. 0,5 m \* mit Gennaker



## Potential STZ<sup>1</sup> = 6,0

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Typique Tri : un poids faible et beaucoup de toile. La version Sport augmente le STZ 6,4

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt[3]{S/V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)<sup>2</sup> Nach YACHT-Definition

## Construction coque et pont

Sandwich GFK en fibre de verre avec mousse de Corecell, stratifié par infusion sous vide avec de la résine polyester, Flotteurs latéraux avec bras rabattables, Dérides enfichables relevables et dérive suspendue

## Gréement et Voiles

Le bateau standard est livré avec des voiles simples en dacron. Le pack sport dispose de voiles stratifiées avec 12% de surface supplémentaire, des travailleurs et des winchs self-tailing

## Packs et Valeurs ajoutées

Celui qui utilise le Tricat pour des randonnées devrait choisir la version "Family" pour 4500 euros de supplément : contient des extras de plus de 6000 euros. La version "Cruising" est encore plus richement équipée (plus 12100 euros)

## Equipement et Prix

|                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| Prix de Base départ Chantier | <b>53.800 €</b> |
| Prix Prêt à naviguer         | <b>63.210 €</b> |
| Prix Comfort                 | <b>72.740 €</b> |

Garantie contre Osmose **2/2 ans**

## Chantier

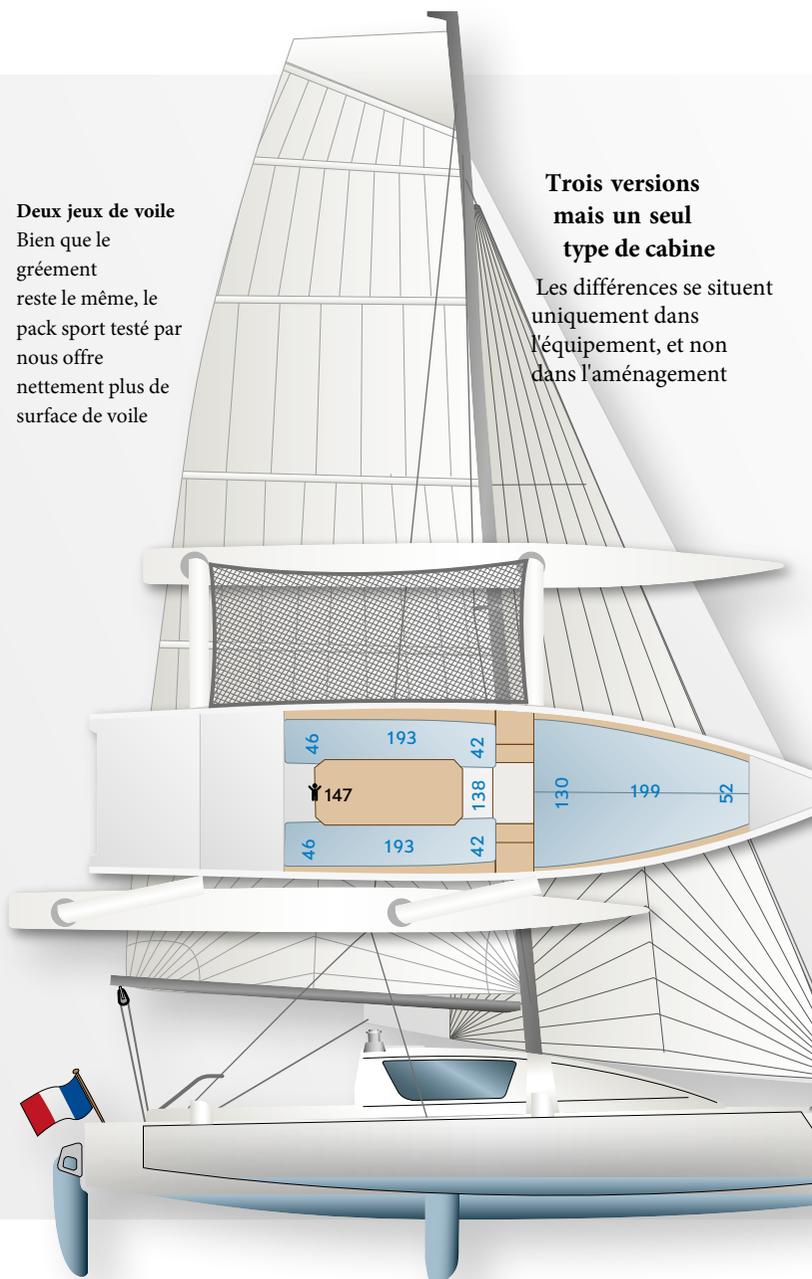
Chantier Naval Tricat, 3 rue René Descartes, F-56890 Plescop, Tel. 0033-2 97 47 87 68, Mail contact@trimaran-tricat.com  
[www.trimaran-tricat.com](http://www.trimaran-tricat.com)

## Deux jeux de voile

Bien que le gréement reste le même, le pack sport testé par nous offre nettement plus de surface de voile

## Trois versions mais un seul type de cabine

Les différences se situent uniquement dans l'équipement, et non dans l'aménagement



deux plus deux, c'est-à-dire : deux enfants devant, deux adultes au milieu. Maximum !

**P**our un couple c'est moins claustrophobe. En choisissant cette taille d'équipage, on n'a pas pas à se soucier de la nuit.

Dans la version "Family", le Tricat offre de nombreux rangements, compartiments et tiroirs facilement utilisables, de manière à ce que l'on ne doive pas vivre "affaier tirés du sac".

À partir du numéro deux, l'aménagement semble également moins "bricolé", car le mobilier en contreplaqué d'aspect plutôt artisanal présenté ici, qui sépare le pont avant de la cabine principale, est désormais constitué de modules en fibre de verre. Par contre l'optique rustique reste inchangé :

ja coque et le pont n'ont été que légèrement lissés et recouverts d'une couche de finition, les écrous borgnes des ferrures sont visibles en raison de l'absence de coque intérieure. Ceci s'explique par la recherche de la légèreté



**Le Tricat permet de s'élaner sans se mouiller, même sur des accès peu profonds. Un gabier facilite en outre le mâtage.**

et de l'utilisation maximale de l'espace courantes dans cette catégorie, même si elle peut paraître légèrement inconfortable. Les propriétaires trouvent une compensation lorsqu'ils veulent avancer.

C'est là que réside l'une des plus grandes forces du concept. Le 6,90, par manque de masse, n'a pas besoin de beaucoup de vent pour montrer l'arrière à la plupart des autres bateaux. Lors du test dans le cadre du Yacht de l'année en Europe, l'automne dernier dans la baie de La Rochelle, il a souvent été le plus rapide de toute la flotte, qui comprenait également des croiseurs de performance exquis- comme le JPK 39 et le Pogo 44. S'il démarrait déjà agilement par cinq nœuds de vent, et à partir de dix nœuds, il se mettait en route sous génois, à mi-vitesse et au large, il se fait sa propre brise, car la vitesse lui permet d'augmenter le vent apparent.



Le moteur hors-bord est protégé et ne gêne pas la navigation

## Yacht-Evaluation

Pour le prix d'un camping-car, le Tricat offre plus de confort qu'un bateau de sport et presque autant de plaisir à naviguer. Une combinaison réussie, et même fantastique.

### Construction et Conception

- ➕ Mécanisme de pliage astucieux
- ➕ Construction haut de gamme
- ➕ Mobilité quasi illimitée

### Performances de voile et Trim

- ➕ Potentiel de performance élevé
- ➕ Maniement peu compliqué
- ➖ Un peu trop de jeu à la barre

### Habitat et qualité d'aménagement

- ➕ Cabine claire et pratique
- ➖ Couchettes étroites
- ➖ Ambiance sobre

### Équipement et Technique

- ➕ Bon équipement d'accastillage
- ➕ Aménagement réussi du pont
- ➕ Beaucoup d'espaces de rangement facilement accessibles

## Le style manque de finesse ici et là. Mais sur le plan substantiel et dans sa construction le Tricat est un grand dans sa catégorie

L'après-midi, alors que le vent soufflait à 18-20 nœuds, il a montré tout son potentiel de manière impressionnante. Avec jusqu'à 15 nœuds de vitesse sur l'eau, il a frôlé les yachts à déplacement conventionnels. C'est à ce moment-là qu'il fait naître un sourire sur le visage des rédacteurs de tests les plus expérimentés et les plus endurcis.

Et tout est, comme l'ensemble du bateau, empreint d'une légèreté presque ludique. Grâce aux dérives en carbone et à la bonne répartition de la propulsion des coques, le Tri-cat navigue comme sur des rails, mais se laisse aussi facilement guider par le vent et les vagues. Seules deux critiques ont un peu gâché le plaisir : les voiles latines ont un profil trop plat pour un réglage efficace par vent faible et le safran, bien pré-équilibré et accroché à l'arrière, a un peu de jeu dans la suspension, ce qui nuit à la précision et au feedback.

Puisque nous sommes en train de critiquer : Les trampolines pourraient être un peu plus

tendus. Certes, ils ne contribuent guère à la rigidité de l'ensemble, mais ils offrent moins de soutien que possible lors de la marche sur les flotteurs, par exemple dans un port.

Mais sinon, le 6.90 plaît par sa construction, ses détails de pont et leur finition. Plus encore : il offre quelques solutions pratiques que l'on ne trouve plus aujourd'hui sur des yachts bien plus chers - par exemple un nid d'hirondelle dans le cockpit pour le han-dy, la crème solaire ou les snacks. Malgré un prix compétitif, le chantier naval n'a pas lésiné sur l'équipement ou la substance.

Cela, ajouté à la flexibilité d'utilisation, a incité le jury du Yacht européen de l'année à décerner une mention spéciale au Tricat 6.90 pour sa polyvalence. En bref, c'est la Tiny House de la construction navale moderne. En faisant des compromis sur la taille et le confort, le propriétaire gagne en mobilité, en facilité d'utilisation et en simplicité. Pour le prix d'un bateau de croisière actuel de dix mètres, on obtient le Tri.

Le Tri tout équipé, avec en plus un SUV flambant neuf comme véhicule tracteur - et on peut faire de la voile dans pratiquement toute l'Europe, de l'archipel finlandais aux îles grecques. Ce n'est vraiment pas une mauvaise affaire !

*Jochen Rieker*

## Des caractéristiques de construction qui ne vont pas de soi



Au lieu d'une quille tronquée ou pivotante sur la coque principale, le Tricat est équipé de dérives enfichables qui améliorent les performances.



Le bout dehors peut être déployé et est guidé dans une moulure du pont. L'intérieur reste ainsi sec.



La baille à mouillage accueille également les amarres. Il est situé en retrait de la structure avant de la cabine.



Même sur les grands yachts d'aujourd'hui, il est malheureusement rare de trouver un compartiment de rangement dans le cockpit, ici même étanche à l'eau