

NOVAMARINE 1000 RH

Une efficacité cinq étoiles

Spécialisé dans la fabrication de tenders de yachts et de semi-rigides militaires, le chantier sarde Novamarine construit aussi des unités destinées à la plaisance. En témoigne ce modèle diablement efficace, importé par la société Mas Marine.

Texte Marc Fleury - Photos Virginie Pelagalli

Quelle meilleure preuve de qualité pour un chantier que celui de construire des bateaux militaires ou de servitude? Pour répondre aux besoins des forces armées ou pour naviguer en toutes saisons, les bateaux professionnels doivent présenter une fiabilité irréprochable. Des chantiers tels que Botnia Marine (Finlande) avec ses Targa, Rodman (Espagne) ou Boston Whaler (États-Unis) ont ainsi bâti leur crédibilité par ce biais. Constructeur de semi-rigides pour les forces armées et de tenders de yachts, Novamarine est à ranger dans cette catégorie de

marque ne lésinant pas sur l'efficacité et la solidité. Fondé en 1983 à Olbia, au nord de la Sardaigne, la firme italienne s'est aussi faite un nom dans le secteur de la plaisance depuis les années 90. Comptant parmi les marques pionnières en matière de semi-rigide, Novamarine s'est forgée une solide réputation auprès des plaisanciers français. Autant dire que la remise au goût du jour de la gamme RH n'a pas été sans éveiller une pointe de nostalgie chez certains d'entre eux. «Des gens s'arrêtent à la concession en voyant les bateaux pour me dire que cela leur rappelle leur enfance», sourit Guillaume Mas, importateur de la marque depuis l'an der-

nier dans l'Hexagone. En ce dernier jour de juin, c'est la nouvelle version du RH1000 que nous sommes venus essayer sous le soleil varois. À l'instar de son petit frère, le RH800, le bateau présente une silhouette d'une fluidité insolente, où rien ne semble pouvoir briser la pureté des lignes.

Multitude de détails rassurants

En mettant pied à bord dans le port de Hyères, on note tout de suite que le bateau demeure fidèle à l'ADN du chantier. Ici, pas d'esbroufe ni d'équipement tape-à-l'œil, nous avons affaire à une ►

Navigant sur une carène très incisive, le Novamarine 1000 RH affiche un équilibre parfait en évoluant à haut régime.



LONGUEUR 9,98 m LARGEUR 3,75 m

MOTORISATION 2x300 ch VITESSE MAXI 46 nd

POIDS nc

CONSTRUCTEUR Novamarine (Italie)

► unité visant l'efficacité et la performance. Cela ne signifie évidemment pas que le confort est négligé, mais certains détails viennent rappeler la vocation première du constructeur. À commencer par la solide bitte d'amarrage située à l'avant du bateau, idéale lorsqu'il s'agit d'amarrer rapidement. Citons aussi l'étrave renforcée, l'imposante bande anti-ragage, la simplicité de déploiement de l'échelle de bain, ou encore la solidité des systèmes de fermeture de l'ensemble des coffres. Mais c'est en prenant place au niveau du poste de pilotage que l'on prend toute la mesure de ce parti pris.

Bain de soleil convertible en table

Sous l'élégant T-top en inox, le pilote et deux passagers peuvent prendre place très confortablement dans des sièges jockeys en prenant appui sur un repose-pieds incliné situé sous la console. Un must pour naviguer, bien calé, à haut régime! Le plan de pont fait aussi dans la simplicité avec son bain de soleil avant convertible en espace repas, et son cockpit doté de deux banquettes en vis-à-vis. Notez toutefois que le chantier pratique une politique custom et laisse le choix à sa clientèle. Ici, la banquette arrière occupe toute la largeur. Outre le fait de proposer une place supplémentaire, ce choix présente aussi un aspect rassurant avec des enfants en sécurisant le cockpit. Certain jugeront que cela complique l'accès aux plages de bain, mais à l'usage, enjamber le dossier n'a rien de périlleux. De très belle qualité, les selleries sont les seuls éléments que le chantier sous-traite. Tout le reste est réalisé en interne, de la conception aux finitions en passant par la fabrication des moules. Concernant les rangements, la banquette arrière abrite deux vastes coffres, qui permettent notamment de stocker facilement les pare-bar-tages. Au port, ceux-ci s'attachent sur des filins situés sur la partie intérieure des boudins. On trouve aussi, sous la banquette située devant la console de pilotage, un grand réfrigérateur refroidi par eau de mer. Mais retournons à la barre pour savoir ce que semi-rigide, navigant sur une carène dotée de renfort en carbone et en kevlar, a dans le ventre. Brillant par sa simplicité, la



Une carène irréprochable offrant un comportement marin au bateau. Les matériaux de très grande qualité. Un plan de pont aussi simple qu'efficace. Conception fiable, pensée pour une utilisation fréquente. Une silhouette sportive et effilée.



Si la position sur les sièges jockeys est parfaite pour la majorité des plaisanciers, elle ne convient pas aux personnes mesurant moins de 1,65 m. Il est nécessaire de se baisser au ras du sol pour débloquer le vérin pneumatique de la table d'étrave.

Design	★★★★
Plan de pont	★★★★
Performances	★★★★
Finition	★★★★
Aménagements	★★★★
★ à revoir ★★ moyen ★★ bien ★★★ très bien ★★★★ exceptionnel	



Au centre de la console de pilotage, l'écran Garmin offre une lisibilité parfaite. Le saute-vent agit très efficacement, même à pleine vitesse.



En navigation, le pilote et deux passagers s'appuient sur un repose-pieds et prennent place dans des sièges jockeys offrant un confort et un maintien parfait.



Avec son dossier et ses accoudoirs inclinés, la grande banquette arrière permet non seulement de s'asseoir, mais également de s'allonger.



Deux grands coffres sont dissimulés sous la banquette arrière. Ils permettent notamment de ranger les pare-battages.

La solide bitte d'amarrage avant est idéale pour amarrer efficacement et rapidement.



La banquette située devant la console abrite un réfrigérateur, refroidi par eau de mer.

► console va à l'essentiel avec son tableau de bord en simili carbone et son écran central Garmin. Mention très bien au passage pour les deux grands vide-poches latéraux. Soulignons aussi la présence d'un joystick permettant de contrôler le propulseur d'étrave. Nous l'avons dit, la position ergonomique du pilote est idéale pour naviguer à haut régime. Propulsé par deux V8 Mercury Verado développant chacun 300 ch – il est aussi proposé par le chantier avec 2x350 ch –, le Novamarine 1000RH s'est montré parfaitement à son affaire lors de notre essai dans la baie d'Hyères. ►



Le RH1000 ne lésine pas sur le confort, comme en témoignent les généreuses dimensions du bain de soleil. Les larges bandes antidérapantes sont aussi esthétiques que pratiques.

Essai Novamarine 1000 RH



Les deux V8 Verado de notre essai nous ont semblé parfaitement adaptés à ce modèle sportif.

- En accélérant, la carène transmet instantanément une impression de parfaite rigidité et le bateau se pilote avec une grande facilité.

Aucun embrun même à 46 nœuds

Parfaitement équilibré, son comportement est très sain au-delà de 30 nœuds, aucune mauvaise surprise ne venant altérer le sentiment de contrôle en enchainant des virages serrés, alors même que le bateau présente un important maître-bau. Qu'il s'agisse des accé-



La table montée sur un vérin pneumatique se déploie sans effort. Toutefois, il faut se contorsionner pour débloquer les fermetures.

lérations et du passage en mer, ce modèle nous a fait très forte impression... À plein régime, le bateau atteint 46 nœuds sans forcer et la carène au V profond se montre incisive en franchissant des vagues de sillages en navigant à plus de 35 nœuds. Quelle que soit

la vitesse et le mode de pilotage, pas une goutte d'embruns n'arrive sur le pont et aucune vibration ni bruit parasite n'est à déplorer. Du grand art, qui illustre on ne peut mieux le niveau d'exigence en matière de construction et de finition de ce chantier élitiste. ■

NOVAMARINE 1000 RH

VITESSE MAX

CONSO à 33 nd

RENDEMENT

46
nd

117
l/h

3,5
l/mille

LE TEST NEPTUNE

Mercury Verado V8 ch - 2 x 300 ch @ 6000 tr/min - 8 cylindres en V - 4,6 l - essence
Conditions de l'essai: 2 personnes à bord, mer belle, 20% carburant

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
4500	29,4	93	3,1	194
5000	33,5	117	3,5	171
5250	37,6	136	3,6	167
5500	38,8	149	3,8	158
5750	42,5	162	3,8	158
6000	46	184	4	150

* Avec 20% de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	9,98 m
Largeur	3,75 m
Tirant d'eau	0,50 m
Poids	nc
Transmission	hors-bord
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	750 L
Eau	-
Cabines/Couchettes	-
Catégorie CE	B/0 pers.

CONTACT

Chantier	Novamarine (Italie)
Importateur	Mas Marine (83)

Au fait...

Un petit frère qui ne manque pas d'arguments...



T-top profilé, bitte d'amarrage avant, sièges jockey, le RH800 ressemble à s'y méprendre au plus grand modèle de la gamme.

Le Novamarine RH800 concentre sur un peu moins de huit mètres les mêmes caractéristiques que son aîné. On retrouve ainsi une carène faisant preuve d'une excellente accroche dans les virages, ainsi qu'une politique custom concernant l'agencement du plan de pont. Le principe des assises au tableau de bord est également le même. Propulsé par un V8 Verado de 300 ch, le 800RH navigue à 23 nd en croisière et flirte avec les 40 nd à plein régime.

● Longueur 7,95 m ● Largeur 2,89 m ● Motorisation 300 ch

OPTIONS

Équipement standard coque et pont gelcoat blanc, pont avec surface antidérapante, feux de navigation, pompe de cale électrique automatique, échelle de bain en acier inoxydable, etc.

Options propulseur d'étrave, boudins gris militaire, pont en teck massif, table d'étrave escamotable et bain de soleil, T-top, système multifonction Garmin, etc.