



Med 2

France

Prix version de base 33 538 € (21 995 F)

Longueur coque 6,30 m

Un élégant day-boat

La collaboration de Gildas Plessis et du chantier Med 2 se poursuit avec ce joli dériveur intégral insubmersible, construit selon des critères exigeants. TEXTE ET PHOTOS DANIEL BARLE

Dans ses locaux de St-Nazaire, Med 2 produit des unités en Strip-planking, une méthode qui convient parfaitement à la production en petite série et nécessite une grande rigueur pour un résultat final irréprochable. Avec le Luux 6.30, Med 2 continue d'étoffer sa gamme. Ce modèle, dû au

cabinet Plessis, ne trahit pas la logique du constructeur souhaitant présenter des voiliers se différenciant franchement des offres de la concurrence industrielle.

Le bateau est élégant, la ligne s'inspirant des 60 pieds open: étrave verticale pincée, formes arrière à forte portance, doubles safrans. Le rouf est discret, le franc-bord modéré. L'acajou est

utilisé sans excès, pour la décoration et les cale-pieds, comme une marque de bon goût.

Le Luux 6.30 est un bateau de jour, dériveur intégral, conçu pour des bords de portant rapides. Le gréement élancé Bergström (gauge de simplicité de manœuvres, voir silhouette pages suivantes) indique que ce bateau ne souhaite pas se contenter de cette

image. Avec une dérive lestée plongeant à 1,80 m, une grand-voile lattée puissante, les bords de près peuvent être sportifs.

1 600 litres de mousse, dans le triangle avant et sous le cockpit, le rendent insubmersible. L'homologation, en cours d'obtention, vaudra pour trois personnes. Sobre, l'intérieur peut en accueillir quatre en petite croisière. ■

Démonstration convaincante au près, ici sous grand-voile à un ris. L'étrave crash box, très affûtée, joue bien son rôle de déflecteur d'embruns.



Sur un voilier léger, un équipier dans les filières devient vite indispensable à l'équilibre au près.

Navigation

Un caractère sportif à dompter

Vif, rapide, nerveux, les adjectifs ne manquent pour qualifier ce bateau plaisant à toutes les allures.

Notre essai, conduit dans un temps à grains, a révélé la personnalité du Luux 6.30. Dans ces conditions changeantes, nous avons éprouvé de bonnes sensations et apprécié la promptitude du bateau à réagir. De petites modifications vont être appor-

La barre d'accouplement des safrans et le stick sont articulés par des diabolos.

tées au numéro 0 de la série: réduction de la surface des safrans, limiteur de débit sur le vérin pour mieux contrôler la descente de la dérive.

Au près

★★★★☆

N'étant pas des conditionnels du grément Bergström (réglage laborieux) sur ce type d'unité, il nous faut pourtant admettre que le bateau s'en accommode parfaitement. Ses 2,55 m de large pour 6,30 m de coque ne le prédisposent théoriquement pas au près; cependant, bien aidé par sa dérive profonde, il cape plus qu'honnêtement, avec moins de 80° d'un bord sur l'autre, en conservant une bonne vitesse, équipage dans les filières. Ne faisant pas preuve d'une exceptionnelle raideur à la toile, le premier ris se prend à 15/18 nœuds. Le chariot du palan d'écoute à six brins circule sur un grand rail fixé sur le tableau arrière pour un

parfait contrôle de la grand-voile. La disposition de l'accastillage, la puissance des winches (Lewmar 14ST) ne font pas craindre d'enchaîner les virements de bord.

Au large

★★★★☆

Dès qu'on passe le bon plein pour toucher les allures de large, le Luux 6.30 se trouve dans son élément. Ici aussi, le toucher sur les écoutes et la fermeté sur la barre ont leur importance si le barreur veut continuer à rester maître de son bateau. Le confort du barreur est entier, avec une bonne vision de ce qui se passe au et sous le vent. La grande largeur du cockpit, ses deux niveaux ne sont pas un handicap; les calepieds sont bien placés, même si parfois on leur préférerait des sangles. Dérive haute ou basse, les performances ne varient guère, et le moment n'est donc pas encore venu de soulever le capot du →



J'ai barré le Luux 6.30

→ cockpit et manipuler la brinquebale. La meilleure vitesse est obtenue entre 90 et 110/120° du vent, la grand-voile entièrement lattée donnant toute sa puissance. En fait, à toutes les allures, cette voile est prépondérante.

Au vent arrière

★★★★☆

Le Luux 6.30 est équipé en standard d'un tangon télescopique en carbone, qu'il est préférable de rentrer au port pour le soustraire à la convoitise des malintentionnés. Vite grée, il permet l'envoi d'un spi asymétrique. La surface de celui-ci n'est pas imposée, et laissée à l'appréciation et à l'apti-

tude du propriétaire à maîtriser cette voile. Sous cette allure, ce déplacement léger manifeste son aisance, restant toujours parfaitement contrôlable, avec une stabilité de route qui, sans être exemplaire, est plutôt bonne. Les safrans ne manquent jamais d'efficacité et le bateau réagit à la première sollicitation. Les conditions de mer ne l'ont pas permis, mais nous avons senti que le bateau ne demandait qu'à glisser pour s'engager dans de grands surfs. Bien sûr, pour mettre toutes les chances de son côté, on remonte la dérive.

Bilan navigation

★★★★☆

A l'intérieur

Ce qu'il faut, pas plus



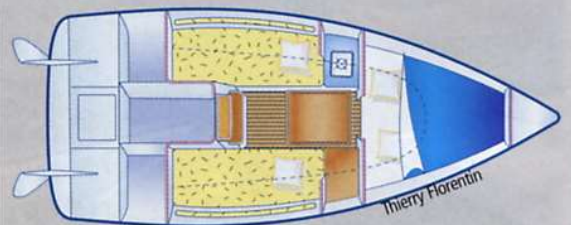
UN PETIT RÉCHAUD, quelques rangements, tout est dit. Le caractère day-boat du Luux 6.30 ne saurait être mieux illustré.

UN WC CHIMIQUE peut être installé dans le coffre sous la couchette avant.

Le Luux 6.30 est avant tout un bateau de jour. Naturellement, rien n'interdit de pratiquer la petite croisière côtière. Mais c'est alors sortir du programme type de ce day-boat, axé prioritairement sur les performances nautiques. Les plus motivés pourront s'essayer au camping côtier, avec tout l'inconfort que cela représente, les autres se contenteront des emménagements spartiates, surtout s'ils accordent plus d'importance aux performances qu'au confort. Cette sévérité ne doit pourtant pas occulter les efforts faits par l'archi-

tecte et le chantier pour proposer un style d'intérieur qui, tout en étant d'une sobriété dépouillée, n'en est pas moins séduisant. Et insister sur l'habitabilité du cockpit d'une largeur pratiquement égale au maître bau. De part et d'autre de la

descente, les banquettes du carré s'engagent en partie sous le cockpit. Plus en avant sur bâbord, un petit réchaud permet une cuisine sommaire. En face, une tablette, aujourd'hui table à cartes, recevra dans le futur une cuvette, sans arrivée d'eau, celle-ci



LES EMMÉNAGEMENTS d'une sobriété totale sont typiquement ceux d'un voilier destiné aux sorties à la journée... ou plus, si extrêmes affinités!



LES SAFRANS se relèvent totalement pour l'échouage. Dans les versions à venir, leurs surfaces seront réduites, la chaise moteur modifiée. Notez le cockpit à deux niveaux.

Acajou verni pour les bordés, porques laquées blanc, les emménagements sont sobres mais bien de leur temps.



LA QUALITÉ DES FINITIONS est visible. A chacun d'aménager l'intérieur pour le rendre plus fonctionnel.

LA TABLETTE servant d'écrivoire ou de table à cartes pourrait recevoir une cuvette en guise de lavabo.

n'étant pas prévue. L'emplacement d'un WC chimique est réservé sous la couchette double du poste avant, d'une taille raisonnable. Sous la descente, le puits de dérive passe totalement inaperçu, les manœuvres de montée ou de descente se faisant depuis le coffre arrière du cockpit. La décoration est traitée avec beaucoup de goût, les responsables de Med 2 étant aussi attachés au bel aspect des choses qu'à leur fonction.

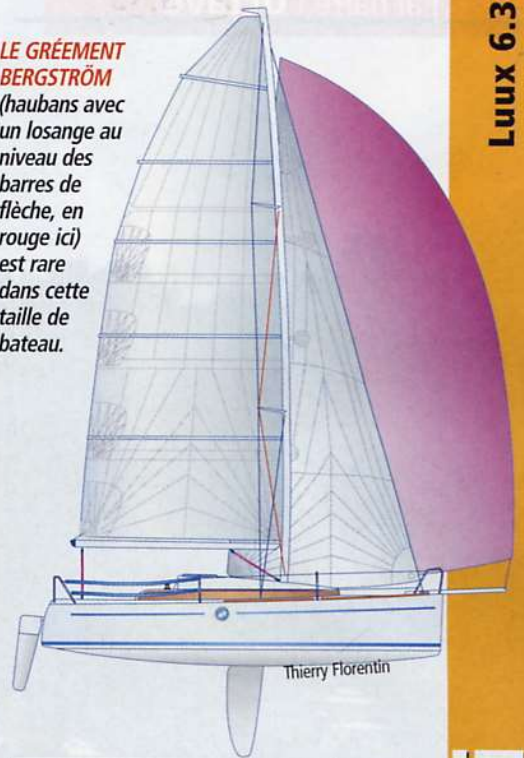


LA DESCENTE s'appuie sur le puits de dérive qui reste discret. Les couchettes cercueils sont d'une bonne largeur, avec de grands coffres sous les banquettes.

Bilan intérieur

★★★★☆

LE GRÉEMENT BERGSTRÖM (haubans avec un losange au niveau des barres de flèche, en rouge ici) est rare dans cette taille de bateau.



Thierry Florentin

Luux 6.30

Fiche technique

Architectes	Plessis Associés
Constructeur	Med 2
Matériau	Strip-planking
Longueur hors tout	6,30 m
Maître bau	2,55 m
Tirant d'eau	0,30/1,80 m
Déplacement	950 kg
Lest	350 kg
Couchages	2 + 2
Grand-voile/génois	18,50/11 m ²
Motorisation	HB 6 ch sur chaise
Prix de base	33 538 €

Med2, 2, rue Damrémont, 44100 Nantes.
Tél.: 0240696719.

Conclusion

Au terme de ce court mais révélateur essai, le Luux 6.30 justifie sa dénomination de day-boat rapide. Performant, ses qualités sont réelles, un tantinet sportif à partir de 18-20 nœuds, ce qui n'est pas un reproche. Il faudra améliorer la chaise moteur, réfléchir au bien-fondé de prévoir ou non une baille à mouillage. Ce bateau construit avec sérieux devrait alors connaître un succès mérité.

Bien vu

- Carène moderne et efficace.
- Qualité de construction et niveau de finition.

Mal vu

- Disposition de la chaise moteur.
- Pas de table de carré.

Notre avis ★★★★★