

VOILES ESSAI

NAJAD 340 le confort d'abord



Ce voilier scandinave classique offre aux amateurs de croisière pure un plaisir de naviguer différent qui fait fi de la performance... Par Philippe Joubin, photos de l'auteur, plans Robert Das et Claude Kirner.



COCKPIT

Première surprise en s'installant dans le cockpit : sa profondeur (qui empiète d'ailleurs sur la hauteur sous barrots de la cabine arrière). Entièrement recouvert de teck, il accueille sans peine quatre personnes, efficacement protégées des embruns et peu gênées par les manœuvres. L'importante colonne de barre laisse peu de recul au barreur, au demeurant bien installé sur les côtés. La descente est protégée par le généreux pare-brise et, si besoin, par une capote. Deux belles surfaces en teck peuvent servir aisément de tables à cartes, un petit spot amovible éclairant le navigateur.

CONSTRUCTION

La coque du Najad 340 est de facture classique, mais les méthodes Najad sont bien spécifiques. Construit en deux demicoques, stratifiées et renforcées de balsa, le voilier bénéficie d'un varangage important. Le lest en plomb est mis en place, puis noyé dans la coque unifiée. Le pont est ensuite posé, et la liaison avec la coque forme le rail de fargue, recouvert par la suite de teck. Le chantier emménage le voilier une fois le pont rapporté, d'énormes aspirateurs nettoyant la coque en permanence pendant les travaux. Le safran semi-suspendu est en fibre de verre renforcé.



GRÉEMENT

Le mât du Najad 340, un Seldén de 12,65 mètres en alliage léger anodisé, est posé sur le pont, une très discrète éponille (noyée dans une cloison) le prolongeant sur la quille. Deux étages de barres de flèche, un étai, un pataras (qui mériterait un ridoir à volant), deux galhaubans, deux inters et quatre bas-haubans assurent le maintien de l'espar. Le gréement dormant est en acier monotonon. L'enrouleur de grand-voile est en option. Les drisses passent dans le tube et s'arrêtent le long du mât. Toutes les autres manœuvres sont renvoyées au cockpit.

Conçu en Suède, sur les bords de la mer du Nord, le Najad 340 (prononcez « naïade ») est le dernier-né de la gamme du chantier de Henån. Un voilier à la ligne un peu désuète, comparé à la production de nos chantiers nationaux, mais qui n'en possède pas moins bien des agréments parfois oubliés sur des unités de conception plus moderne.

Avant toute chose, les Najad sont des voiliers nordiques qui, avec des surfaces de voilure assez sages et un confort très soigné, s'adressent à une clientèle spécifique. Ainsi, avec les onze bateaux de la gamme (du 32 au 44 pieds) vendus en France depuis trois ans (c'est-à-dire depuis que la société Orion de Port-Grimaud les importe), il est possible de dresser grossièrement le profil du propriétaire de Najad dans l'Hexagone. Ce n'est pas son premier voilier (en l'achetant, il pense même plutôt que ce sera le dernier), il a déjà fait pas mal de voile, il dispose de bons revenus, il navigue en couple (rarement à plus) pour ce qui est du 340 et son âge moyen est d'environ cinquante-cinq ans. Nul doute que, dans les pays scandinaves, ce portrait-robot se révélerait quelque peu restrictif...

Cette année, en août, le chantier fêtera son vingtième anniversaire – et le lancement de sa millième unité. Le carnet de commandes est chargé. En France, par exemple, il faut bien compter six mois entre la commande et la livraison. La production « à tout va » n'est pas le cheval de bataille des Suédois, qui préfèrent construire de belle manière des voiliers sûrs, solides, confortables, ultra-équipés et relativement bon marcheurs. Inévitablement, tout ça a un prix et un Najad revient environ 20 à 30 % plus cher qu'un voilier français de taille équivalente. Une différence non négligeable, mais justifiée par une philosophie et un programme très particuliers.

Au près

Au port, le Najad 340 n'attire pas tout de suite l'œil : une ligne presque ordinaire, un rouf plutôt proéminent. Le second coup d'œil lui est plus favorable. Le teck du pont est beau, la finition irréprochable et l'intérieur engageant. Bref, ce Najad se laisse découvrir sans se livrer. En route pour vingt-quatre heures de mer. La brise, 10 nœuds tout au plus, est inconstante en force comme en direction, et une longue houle berce le voilier. Le Najad 340 de notre essai était équipé, en plus de son enrouleur de génois, d'un enrouleur de grand-

voile, une option adoptée par la grande majorité des propriétaires. Même muni d'un mât à deux étages de barres de flèche et gréé en tête, le Najad 340 offre un rapport poids/puissance bien faible, ne disposant que de 62 mètres carrés de voilure pour plus de six tonnes de déplacement. Inévitablement, il n'a rien d'un foudre de guerre par cette faible brise. A la barre, il se révèle équilibré et doux. A tel point qu'une fois bien réglé, il est possible de lâcher la roue (que l'on aimerait gainée de cuir, soit dit en passant...), et le Najad navigue son petit bonhomme de route.

A bord de ce voilier, le pilote électrique n'a jamais à lutter contre une barre rebelle, même lorsqu'un sombre grain venu du large déverse une poche de brise fraîche. Ce bateau, fort de son inertie, réagit peu aux réglages fins et, du reste, rien n'est vraiment prévu pour les optimiser : la barre d'écoute de grand-voile devant le pare-brise est difficilement accessible, et le pataras, muni d'un ridoir classique difficilement réglable, ne permet pas de reprendre l'attaque du génois... En fait, peu importe la vitesse pourvu qu'on ait la voile. Et, en mer du Nord, il y a assez de vent pour ce voilier. L'équipage, confortablement installé dans un cockpit bien abrité des embruns par de hautes hiloires et un grand pare-brise surmonté d'une capote, ne peut me contredire sur ce point.

Au portant

Le barreur, lui, trouve sa place au vent ou sous le vent, mais difficilement derrière la barre, l'espace laissé par l'imposante colonne étant un peu restreint. Doucement, le voilier abat. Il faut tourner franchement la roue, vu l'importance du débatement. Au portant, le comportement du voilier demeure identique, même si le manque de voilure se fait cette fois cruellement sentir dans les petits airs. Dommage, car je sens que cette carène classique serait plus à son avantage avec plus de puissance. A la barre, aucun problème. Peu d'accélération franches, peu de décélération, bref, peu de risque d'être amené à la faute. Le gréement de spi est livré en série pour un surcroît de toile dont nul ne se plaindra dans les faibles brises.

Toutes les manœuvres revenant au cockpit, l'envoi comme l'affalage et, bien sûr, la navigation sous spi ne posent aucun problème. D'autant plus que la voile, d'une taille modérée, ne transforme pas le Najad en GTI et, invariablement, ses réactions demeurent saines.

Manœuvres

Navigation simplifiée, tel est le credo du plan de pont du Najad 340. Un équipage réduit peut maîtriser sans difficulté les principales manœuvres. M. Delcroix et son épouse, qui nous ont permis de monter à bord de leur bateau, naviguent toute l'année sans exception. CQFD. Au total, sept winches (Lewmar) sont disponibles : cinq autour du cockpit et deux au pied du mât, uniquement pour les drisses. Deux self-tailing sont dévolus aux écoutes de génois et de spi et, plus en arrière, deux autres sont asservis à bâbord à l'enrouleur de génois et à tribord à l'écoute de grand-voile. Surprenant, mais bougrement pratique, de retrouver ce dernier réglage à portée de main du barreur, après un cheminement de l'écoute sous le support du pare-brise. Le cinquième winch, pour l'enrouleur de grand-voile et la bordure, se trouve à côté de la descente, protégé par le pare-brise et la capote. Envoyer, ariser ou affaler la voile est un jeu d'enfant, à condition de bien faire filer – ni trop doucement, ni trop rapidement – le bout sans fin qui actionne l'engrenage. En amont de ce dernier winch, trois solides coinceurs.

D'une manière générale, l'accastillage qui équipe ce voilier est au-dessus de tout soupçon : Lewmar, Furlin, Rutgerson, Spinlock... Il manque toutefois un sac qui permettrait de ranger les quelques bouts qui encombreront le cockpit. Le déplacement sur le pont, même si la manœuvre ne l'exige que rarement, s'effectue sans heurts, grâce aux larges passavants et aux solides mains courantes. Le pont est entièrement recouvert d'un très beau teck fort bien posé. Il faut ici remarquer que le rail de fargue, couvert de ce même bois, n'est pas ajouré. L'évacuation de l'eau qui court sur le pont s'effectue seulement à l'arrière par un astucieux circuit de canalisation : fini les coques salies par les ruissellements.

Vie à bord

Egoïste ! Il est rare, aujourd'hui, de trouver un voilier de cette taille aménagé pour deux, trois, voire quatre personnes, pas plus. En contrepartie, quel bonheur de se retrouver dans ce carré chaleureux, douillet, habillé d'acajou et moelleusement banqueté. Certes, avec une belle cabine avant accueillante, une petite cabine arrière double et la possibilité d'abaisser la table du carré pour la transformer en couchette double, six personnes peuvent dormir à bord du Najad, mais la vraie vie est ailleurs... pour un couple et ses enfants, par exemple. Le choix de privilégier la cabine

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Thorwald Karlsson.

Constructeur : Najadvarvet AB, S-440 90 Henån, Suède, tél. (19.46) 304.310.70, fax. (19.46) 304.311.79.

Importateur : Orion SA, 4-5 rue du Chantier Naval, 83310 Port-Grimaud Sud, tél. 94.56.01.62, fax. 94.56.05.05.

Dimensions

Longueur : 10,20 m
Flottaison : 8,65 m
Bau maxi : 3,40 m
Tirant d'eau : 1,60 m
Déplacement lège : 6,2 t
Lest : 2,3 t

Voilure

Grand-voile : 23 m²
Génois : 39 m²
Spi : 85 m²
Tourmentin : 11 m²
Capacité eau : 250 l
Capacité fuel : 150 l
Homologation : 1^{re} catégorie

Prix (départ chantier) : 1 037 630 francs ttc avec moteur Volvo 28 ch, pont en teck, pare-brise et capote, réfrigérateur, génois sur enrouleur, équipement électronique complet, tangon et gréement courant de spi, guindeau électrique, ligne de quai 220 volts et chargeur, grand-voile latée et lazy-jacks...

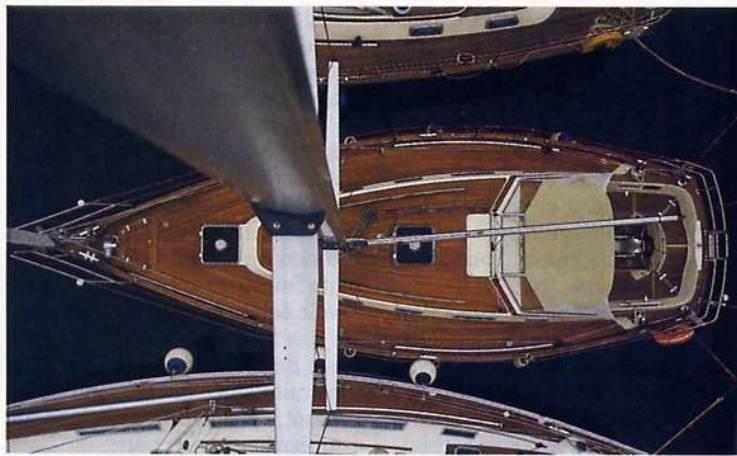
Options (prix ttc)

- Mât à enrouleur avec voile : 36 650 F
- Propulseur d'étrave 4 ch : 28 580 F
- Chauffage air pulsé : 15 655 F.

VERSIONS ÉQUIPEMENT MOTORISATION

Déjà très bien équipé à sa sortie du chantier, le Najad 340 peut toujours être modifié. Ainsi, le voilier de cet essai était-il muni d'une grande table à cartes sans siège, de rangements particuliers dans la cabine avant, etc. Le moteur Volvo 2003 à trois cylindres de 28 chevaux (à 3 200 tours/minute) peut être remplacé par un engin plus puissant (un 43 chevaux, par exemple).

L'accès au propulseur, aisé, s'effectue par la descente et (pour des interventions plus importantes) par le fond du cockpit. Les 28 chevaux propulsent le voilier à près de 7,5 nœuds. Les commandes sont fixées sur la colonne de barre. Le tableau de bord avec compte-tours et alarme se trouve dans le cockpit, à tribord. La jauge de fuel est placée sur le tableau électrique. Le moteur du propulseur d'étrave développe 4 chevaux et ses commandes, au fond du cockpit, près de la colonne de barre, se manient par pression des pieds. L'équipement électrique comporte deux batteries de 145 ampères/heure (service), une de 75 ampères/heure (moteur), un tableau électrique de seize disjoncteurs et un voltmètre. Le double circuit 12-220 volts est de série. Le réservoir d'eau (250 litres) se trouve sous le plancher du carré, derrière celui de fuel (150 litres).



PLAN DE PONT

Ce plan de pont peut se résumer en deux mots : fonctionnel et dégagé. Cinq winches self-tailing sont placés de part et d'autre du cockpit. Pour les écoutes de génois, et de spi à l'occasion, il s'agit de Lewmar 43, et de Lewmar 16 et 30 pour les enrouleurs, hale-bas, bordure... Trois coincideurs Spinlock s'avèrent suffisants. L'écoute de grand-voile revient à l'aplomb de la colonne de barre sur un Lewmar 30, après un cheminement interne sous le côté bâbord du rouf, puis dans l'hiloire. La barre d'écoute de grand-voile, placée devant le pare-brise, est peu pratique à régler. Originale, mais peu fonctionnelle, la balancine de bôme se règle sur cette dernière. Sur le mât, on trouve deux winches Lewmar 8 pour les drisses, ainsi que six taquets et deux bloqueurs.



ÉTRAVE

Vaste, la baille à mouillage accueille deux bouteilles de gaz. Deux mouillages peuvent aussi y prendre place, en plus du guindeau électrique actionné du pied par une commande placée en arrière du coffre. Deux taquets, une planchette de teck sur le balcon avant ouvert et d'élégants feux de route complètent l'équipement de cette plage avant.



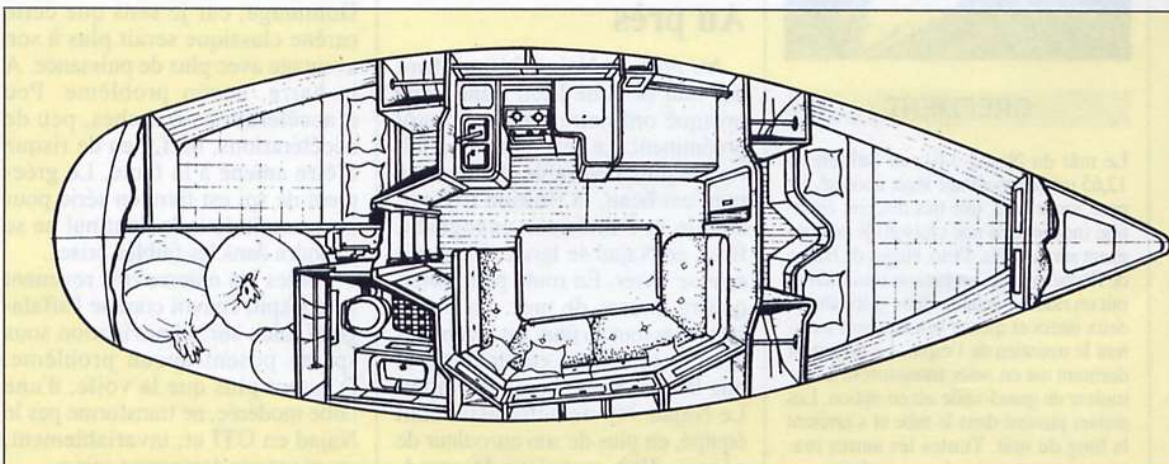
TABLE À CARTES

La table à cartes du Najad de cet essai a été réalisée sur mesure. Sa taille, plus importante que celle de la version standard, a été obtenue au détriment du siège du navigateur. De nombreux tiroirs offrent une appréciable capacité de rangement. Le tableau électrique à disjoncteurs laisse une place importante à l'électronique.



CARRÉ

Incontestablement, le carré reste la grande réussite du Najad 340. Certes, il ne pêche pas par excès d'originalité, mais son agencement, sa finition et son élégance font de cet espace un vrai lieu de repos, calme et chaleureux – «cosy» diraient nos voisins britanniques. L'acajou magnifiquement traité prend des teintes harmonieuses qui évoluent suivant la lumière. La boiserie ravit le regard comme le toucher. Les finitions sont superbes : équipets doublés en bois, plastique jamais apparent, ajustages parfaits... Et, à la mer, tout cela se révèle solide et fonctionnel. Petit bémol, toutefois, en ce qui concerne la luminosité : les petits hublots contraignent à se servir en permanence des (nombreuses) sources de lumière électrique.



LES RANGEMENTS DU BORD

Cockpit	1 coffre arrière (second mouillage), 1 coffre latéral bâbord (aussières), 1 grand coffre latéral tribord (compartiment 1 : placard à cirés ; compartiment 2 : bib, extincteur, pompes, annexe, sacs à voiles...).
Carré	1 bibliothèque, 4 équipets au-dessus de la banquette (vivres), 4 grands coffres sous la banquette (dont un avec deux batteries, les autres pour les conserves, bouteilles, ...), 1 bar dans la table, 2 grands vide-poches (l'un au-dessus de la banquette, l'autre derrière le dossier).
Cuisine	1 réfrigérateur (80 litres), 1 grand vide-poches, 2 grands équipets (vaisselle, épicerie de base), 1 équipet profond près de l'évier (vivres frais), 1 placard (poubelle et accès aux vannes), 1 équipet sous la cuisinière (casserolles), 4 tiroirs (un avec planche à découper, un pour une poissonnière, couverts, ...).
Cabines	Avant : 1 grande penderie à tribord (vêtements), 2 placards avec chacun deux étagères (vêtements), 2 grands vide-poches de chaque côté de la couchette, 1 équipet à l'avant au-dessus de la couchette (vêtements), 2 grands coffres (brassières, harnais, sacs...) et 2 tiroirs sous la couchette. Arrière : 1 grande penderie (vêtements) ; 2 coffres sous la couchette (batterie, chauffe-eau, mais il reste toutefois de grands espaces de rangements).
Coin navigateur	1 équipet sous la table (cartes), 8 tiroirs profonds de part et d'autre de la table.
Toilettes	1 placard compartimenté au-dessus du lavabo, 1 placard sous lavabo, 1 vide-poches à droite des toilettes, 1 accès à la partie placard à cirés du coffre tribord du cockpit.



CUISINE

Là encore, rien d'original dans cette cuisine, si ce n'est son degré de finition. Une gazinière à trois feux avec four est montée sur un intelligent système de cardan débrayable. Les deux bacs de l'évier en inox sont peut-être un peu petits et le rangement situé à côté de cet évier, trop profond. En revanche, les tiroirs (à droite) restent fort pratiques.

CABINE AVANT

Voici la véritable cabine du voilier. Celle du bateau essayé, conçue sur mesure mais peu différente du modèle standard, est remarquable. La couchette double en triangle est d'une taille appréciable et dispose de nombreux rangements.

L'épontille, qui n'encombre ni cette cabine ni le carré, est intégrée à la cloison entre les deux cabines. Reste qu'une cabine avant sert peu à la mer ; en la privilégiant au détriment de la cabine arrière, le chantier confirme que le Najad 340 n'est pas vraiment fait pour la grande croisière.

La version standard (notre photo) propose deux couchettes indépendantes, séparées par une étroite coursive.



CABINE ARRIÈRE

L'unique cabine arrière se situe à bâbord. Malheureusement exiguë et sombre, elle n'est pas vraiment conviviale, d'autant que la couchette double est de faible largeur. A noter l'aération remarquable grâce au conduit qui débouche dans le vide-poches bâbord du cockpit, en plus des deux hublots ouvrants.



ENROULEUR DE GV

Option quasiment adoptée par tous les propriétaires de Najad 340. Cet appareil de marque Furlin enroule la grand-voile dans le mât grâce à un système d'engrenage. La manœuvre peut être effectuée seul sans difficulté depuis le cockpit. Si le bout sans fin qui l'actionne se rompt, le mécanisme peut être actionné directement au pied de mât.



TOILETTES

Seule la partie basse des toilettes est contre-moulée. Fonctionnelles et vastes, elles souffrent toutefois d'être trop sombres. Bien équipées avec eau chaude et froide sous pression, douche et rangements, elles possèdent deux caractéristiques étonnantes : le lavabo en porcelaine et l'accès au placard à cirés - qui n'est autre que le coffre tribord du cockpit.

avant n'est pas innocent : généralement peu utilisé à la mer, ce triangle avant prouve que le Najad 340 n'est pas un voilier de grande croisière. Bref, ce bateau tient plus du petit chalet suédois que d'une HLM flottante. Les emménagements restent traditionnels, mais impeccablement finis : équipets doublés en bois, portes parfaitement calées, tiroirs bien ajustés...

La clarté n'est pas le point fort de ce voilier : les hublots, oblongs, sont petits. Suffisamment nombreux dans le carré, ils manquent ailleurs : toilettes, cabine arrière. De nombreux plafonniers et spots (sept rien que pour le carré) procurent heureusement toute la lumière électrique souhaitée. Enfin, ces hublots, ouvrants pour la plupart, associés aux «jours» en haut des portes et aux conduits spécifiques (comme ceux de la cabine arrière), aèrent l'intérieur efficacement.

Rien n'est laissé au hasard et, hormis ce choix du couchage et cette luminosité laissant à désirer, le voilier se révèle parfait à la mer. Mais il est très simple de se faire confectionner un Najad sur mesure. Il peut ainsi y avoir autant de versions que de plaisanciers, chacun pouvant commander au chantier, via l'importateur, les équipements et les emménagements qu'il désire.

Conclusion

Rien d'extraordinaire, somme toute, dans ce voilier à la facture très classique - si ce n'est, justement, la qualité de cette facture. Le Najad 340 est un bateau scandinave et il ne renie pas ses origines. A la mer, son comportement est très sain, même s'il manque de tempérament. Mais est-ce la qualité première que réclame son acquéreur ? Marginal dans la production actuelle, ce voilier «d'égoïste» (sans que cela soit péjoratif) s'adresse plutôt à des plaisanciers épicuriens - et argentés. Un retour à des valeurs différentes, que le Najad 340 illustre avec brio. □

NOS APPRÉCIATIONS

POINTS FORTS

- La finition.
- La facilité de manœuvre.
- Le comportement général à la mer.

POINTS FAIBLES

- Le prix.
- Le manque de tempérament.
- La ligne désuète.