



Le 76 devant le 242... Force reste tout de même aux aînés !

GIB'SEA 242 - GIB'SEA 76 POUR 50 CM DE PLUS...

Dur pour son grand frère, le nouveau ! Même plan d'emménagements et même hauteur sous barrots pour 45 000 F de moins... Nous avons cherché l'erreur, mètre et chrono en main.

A chaque nouvelle saison, quelques petits bateaux semblent tentés de rejouer la fable de la grenouille et du bœuf. A cette différence près qu'ils réussissent beaucoup mieux dans leur entre-

prise que la malheureuse grenouille... Les architectes nous ont ainsi habitués à trouver tous les attributs du voilier de croisière confortable dans des unités de plus en plus petites. Dernier pa-

lier en date de ce fonctionnalisme poussé à l'extrême : le cabinet de toilette avec hauteur sous barrots dans des coques de 7 m. En attendant la suite, on ne peut manquer d'apprécier l'ingéniosité des concepteurs qui parviennent à caser tant de choses sur ce tout nouveau Gib'Sea 242, sans pour autant hypothéquer ses capacités sous voiles.

On peut aussi se demander comment les plus grands vivent cette drôle de concurrence... A commencer par le 76 qui doit frémir de se trouver ainsi mis en balance avec un rival qui coûte tout de même 45 000 F de moins. D'autant plus que la différence fondamentale entre les deux bateaux constitue plutôt un bonus pour le 242 ; à savoir sa qualité de voilier transportable. Un argument de ce genre est toujours bon à prendre.

tions. Une lecture rapide des documentations des deux modèles ne laisse rien supposer de tel. Malgré les 50 cm de longueur de coque en moins et la largeur nettement inférieure, la disposition des emménagements semble aussi ambitieuse que sur le plus petit ; la hauteur intérieure n'est-elle d'ailleurs pas identique ?

Voilà qui peut plonger le constructeur dans une situation paradoxale : à force de faire mieux et plus petit, il devient difficile de faire passer efficacement le message de la taille au-dessus. Sur-tout avec un enjeu qui n'a rien de négligeable pour le client, l'achat du plus gros modèle entraînant une dépense de près de 50 % supérieure à celle exigée par le plus petit ! Alors, un tel écart se justifie-t-il au regard des prodiges déployés par le « bas de gamme » ?

Une seule façon de répondre : mesurer la différence sur le terrain. Il suffit de mettre le pied à bord pour réaliser que l'on change effectivement de catégorie en passant d'un modèle à l'autre, le 242 saluant l'embarquement d'un équipier plus franchement que le 76. Dans le cockpit, la longueur change peu ; c'est la largeur qui distingue les deux bateaux. Le barreur du 76 sera ainsi beaucoup plus à l'aise que celui du 242, dès qu'il s'agit de s'asseoir sur le plat-bord au vent. Si l'on ambitionne de faire escale ailleurs que dans des ports aménagés, il faut savoir que le mouillage ne passe pas de la même façon sur l'un et l'autre. Les coffres sont identiques (et de bonne taille) mais l'unique taquet du 242 fait bien maigre à côté des deux gros montés sur la plage avant du 76. Même différence de calibre pour les taquets d'amarrage à l'arrière ; il faut penser à choisir le diamètre des bouts en conséquence.

On circule de la même façon sur les deux plans de pont, avec des passavants qui sont de larges équivalentes (une trentaine de centimètres en moyenne). C'est au moment de la baignade que l'équipage du 242 regrettera sans doute le plus les petits raffinements du 76 ; le tableau arrière amovible de ce dernier, génial complément de la jupe, a laissé place, sur le nouveau venu, à un tableau fixe assorti d'une « marche » de surface trop chiche pour être vraiment agréable.

A l'intérieur des deux bateaux, tout est en place comme prévu : la couchette double arrière, le cabi-

et, bien sûr, la hauteur. Rien ne manque sur le plus petit, mais les mensurations ne sont pas les mêmes... Le verdict du mètre ne laisse pas de doute, le coup d'œil et l'aisance de mouvements non plus. Tout est un peu plus grand, plus volumineux sur le 76. Rien que de très logique dans tout cela ; mais il importe de le souligner car ces centimètres, qui ne se remarquent pas dans les brochures, font toute la différence entre le « mini-voilier » habitable et le croiseur confortable.

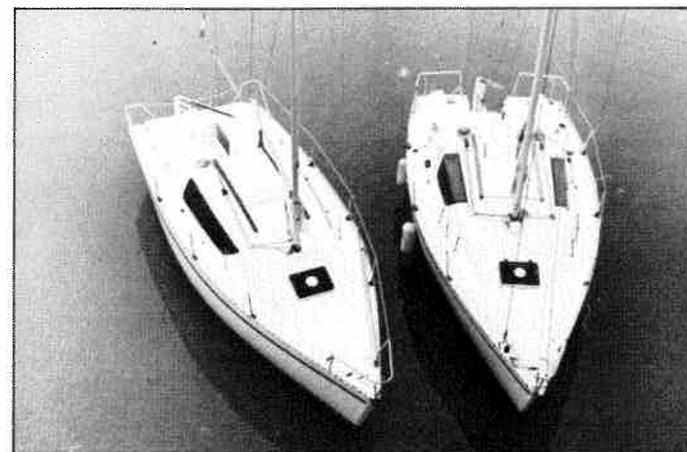
Pour certains points, il n'est d'ailleurs pas nécessaire de faire appel aux chiffres ; la couchette arrière, par exemple. Isolable dans le cas du 76 elle constitue alors une véritable petite cabine. Ce n'est certes pas le cas de celle du 242 qui ne permet pas de s'as-

seoir, même à la tête. Divergence similaire sur les cuisines, où l'on peut difficilement mettre sur le même plan l'agencement sommaire du 242 et l'installation soignée et bien pourvue en rangements du 76. Sur l'ensemble du bateau, les capacités de rangement sont, on s'en doutait, nettement à l'avantage du 76. Saluons tout de même l'astucieuse table à cartes du 242 qui permet au navigateur de se placer indifféremment côté carré ou côté descente.

Changement encore dans les toilettes où l'on se trouve, suivant le bord choisi, plus ou moins serré et équipé d'un WC marin ou d'un WC chimique (sur le 242). Bien que présentant certaines similitudes, les couchettes avant ne sont pas non plus les mêmes :



Même hauteur pour le 76 (à droite) mais moins de largeur : l'esthétique s'en ressent.



LA COMPARAISON DES PRIX

GIB'SEA 242

— Quillard avec grand-voile et foc : 107 000 F.
Options : dériveur intégral (6 500 F) ; toilette luxe (WC marin et lavabo : 3 000 F) ; tangon et gréement de spi : 2 100 F.

GIB'SEA 76

— Quillard, sans moteur, avec grand-voile, génois médium et tourmentin : 152 000 F.
Options : moteur Volvo 2001 R (30 000 F) ; biquille (7 300 F) ; dériveur lesté (7 500 F) ; gréement de spi (avec tangon, winch de drisse et coinqueur supplémentaire : 4 840 F) ; béquilles (uniquement pour le dériveur : 1 600 F).

Architectes : Groupe Graal.