

neptune
YACHTING MOTEUR

neptune

YACHTING MOTEUR

Essais

Novamarine 1000 RH
Canados Gladiator 493
Evo Yachts V8

Bateau neuf

Les étapes
de la mise en route

La croisière en ST 44

Cinque Terre, île d'Elbe
et cap Corse

Rock'n'roll attitude

L'offshore fétiche
de Johnny renavigue !



J Craft

Le runabout chic
et choc de Saint-Tropez



L 19784 - 310 S - F: 7,90 € - RD



790 € - MENSUEL

N° 310S - AOÛT 2022

BEL/LUX : 8,70 € - CH : 13,40 CHF - PORT.CONT/GR/ESP/IT : 8,90 €

DOM/S : 8,90 € - CAL/S : 1210 XPF POL/S : 1330 XPF - MAURICE : 9,20 € - TUN : 17,50 TND

Deux JCraft Torpedo 42 en baie de Saint-Tropez. C'est ici que plus d'un tiers des 20 modèles produits ont élu domicile.

JCraft

100% passion!

Runabout exclusif, le Torpedo 42 est l'unique modèle du chantier suédois JCraft, qui cultive la nostalgie et l'image vintage du yachting chic des sixties, tout en revendiquant une approche technique contemporaine. Un univers de passion et de passionnés.

Texte Michel Luizet - Photos de l'auteur



Le projecteur chromé rappelle bien évidemment celui du Riva Aquarama.

Comme à l'âge d'or des canots automobiles, des lettres dorées cerclées d'un filet noir s'étaient en éventail sur toute la largeur d'un tableau arrière garni d'acajou. L'étrave tulipée et la poupe frégatée à l'excès font penser à celles d'un Riva Aquarama survitaminé. Les chromes autour du pare-brise ainsi que les aérations grillagées de la plage avant rutilent au soleil. Le mat porte-fanion en acajou, légèrement incliné sur l'arrière, souligne la finesse et l'élégance de cette ligne de runabout classique codifiée par Chris Craft dans les fifties. Embarquer à bord d'un JCraft revient à enclencher la machine à remonter le temps. C'est probablement ce petit parfum nostalgique teinté de Dolce Vita que les clients recherchent. Ils ne sont qu'une poignée. Le JCraft est un produit rare. « *Seulement 26 naviguent, pas un de plus* », assure Radenko Milakovic, le patron de la marque.

Le rêve d'un plaisancier fortuné

Cet entrepreneur serbe, qui a grandi en Allemagne, est presque capable de citer de mémoire tous les noms des bateaux qui sont sortis du chantier, avec leur port d'attache respectif. « *Il y en a deux aux États-Unis, un en Suisse, deux en Sardaigne, quatre à Monaco, sept à Saint-Tropez, quelques-uns aussi à Porto Cervo et d'autres en Suède, bien évidemment.* » Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, la marque JCraft n'est pas née au bord d'un grand lac italien, tout juste partage-t-elle une affinité de style motonautique évidente avec la patrie de Riva. Son histoire ne remonte pas non plus à l'époque des canots en bois. Elle est bien plus récente, puisque c'est en 1999 que le nom JCraft fait son apparition. À l'origine, on trouve

La pureté du style vintage a poussé JCraft à escamoter l'écran du traceur GPS dans un fourreau doté d'un mécanisme électrique. De même, l'instrumentation est aussi bien analogique que numérique.



Dans les trajectoires serrées, le J Craft s'incline pour mieux découvrir un plan de pont classique typique des sixties.

Assis ou debout, le pilote bénéficie d'une vision panoramique sans entrave.



un plaisancier suédois fortuné, un certain Björn Johansson qui a l'idée d'un bateau au style vintage qu'aucun chantier naval ne semble en mesure de lui construire. Qu'à cela ne tienne, il créera son propre atelier sur l'île de Gotland en promettant une production initiale de cinq unités aux quelques employés de Nimbus, le chantier local, qu'il cherche à débaucher. Johansson met aussi sur le coup un architecte naval de renom, Håkan Södergren, qui lui déniche les plans d'un ancien patrouilleur russe fonctionnant à l'origine avec des foils. Cocasse!

Le roi de Suède réserve le numéro 1

Ensemble, ils imaginent ce que sera le Cabrio Cruiser 38, un runabout bimoteur à taille de guêpe, héritier des modèles stars des années 50-60, avec un plan de pont quasi identique à celui d'un Aquarama, la cabine habitable en plus. Johansson a un carnet d'adresses bien fourni. Parmi les cinq modèles vendus sur plan, le numéro un est réservé par le roi de Suède lui-même. Les bateaux sont fabriqués au compte-goutte par une demi-douzaine d'artisans. Un si-



Pour nos essais en mer, J Craft avait établi son camp de base dans une résidence lacustre de Port Grimaud. Avec le joystick de manœuvre, l'accostage est un jeu d'enfant.

xième Cabrio Cruiser est construit en 2007. Ce sera le dernier. L'histoire de JCraft rebondit avec Radenko Milakovic. Installé depuis peu à Monaco, ce jeune partenaire d'un fonds d'investissement tombe par hasard sur le JCraft numéro 3 amarré dans le port Hercule. Radenko n'y connaît rien en bateau, mais ce qu'il découvre devant lui le fascine. C'est le coup de foudre. « *J'ai aussitôt loué le bateau pour les deux mois d'été avec un skipper afin d'apprendre à naviguer*, confie Radenko. *Dans la foulée, j'ai passé le permis bateau avec ma femme. J'étais mordu.* » Le projet d'acheter

un JCraft fait rapidement son chemin, mais comme Johansson à l'époque, l'homme veut un bateau à son idée, légèrement différent que le Cabrio Cruiser. « *Le 38 pieds avait quelques défauts, notamment des safrans trop petits, qui le rendaient peu manœuvrant. Je voulais un bateau plus facile à utiliser pour un plaisancier peu expérimenté comme moi.* » Radenko entend parler des fameux pods IPS. Il part à Stockholm et, malgré leur réticence, parvient à convaincre Volvo et le chantier à lui concevoir un Cabrio Cruiser 38 avec une transmission IPS-Volvo à la place de la ligne ▶



d'arbre traditionnelle. «Évidemment, cela n'a pas marché, rigole-t-il, quatorze ans plus tard. Le bateau filait 55 nœuds à plein régime mais ne tournait pas!» Le Serbe s'entête et sollicite une nouvelle fois Sördegren pour que l'architecte du modèle initial planche sur un Cabrio Cruiser bodybuildé plus habitable et plus confort, avec une coque vraiment adaptée cette fois-ci aux pods IPS.

De l'acajou et les meilleurs métaux

La construction du premier Torpedo 42 est lancée. Dans le même temps, Johansson, gravement malade, revend la marque à Radenko Milakovic en 2008. Le voilà propriétaire du petit chantier suédois! Aujourd'hui, JCraft poursuit son petit bonhomme de

Le cockpit fermé peut accueillir de quatre à six passagers. Son agencement classique demeure d'une belle efficacité.

La console de séparation tribord dispose d'un vaisselier sur mesure. La plaque de cuisson près de l'évier disparaîtra sur les futurs modèles: personne ne l'utilise.

Un superbe et imposant compas trône sur le tableau de bord, comme un clin d'œil nostalgique à la plaisance d'autrefois.



chemin. Le Torpedo 42 est le seul modèle proposé à la vente, sur commande bien sûr. Depuis 2009, vingt modèles ont vu le jour, ce qui fait du Torpedo l'un des bateaux les plus exclusifs au monde! Le credo des débuts reste le même. La finition se doit d'être exemplaire à tout point de vue. Sur l'île de Gotland, Johan Hallen est le chef d'orchestre qui met en musique la conception millimétrée du JCraft. C'est aussi la mémoire du chantier. Il était déjà là en 1999! Avec la stratification, le travail de menuiserie est la pierre angulaire de la construction. L'acajou sert de matière première pour



Côté bâbord, une trappe donne accès à un discret réfrigérateur.

CHANTIER JCRAFT

De la haute couture

JCraft est installé sur l'île de Gotland en mer Baltique, terre de tradition maritime que le petit chantier naval perpétue à travers l'excellence de ses constructions artisanales. Photos Lucio Gelsi

Dans la perspective d'une légère augmentation de la production, JCraft a investi de nouveaux bâtiments couvrant une surface de 2 300 m², à Visby, sur l'île de Gotland. JCraft ne renonce pas pour autant à ce savoir-faire artisanal qui fait la spécificité de la marque. Comme aime à le répéter le patron du chantier, « tout ou presque est fait maison chez

JCraft. » Matière première de base pour réaliser des Torpedo 42, l'acajou, issu d'une exploitation africaine durable, arrive à Visby à l'état brut. Idem pour les selleries ou les pièces en métal en provenance de Suède ou d'Allemagne, qui seront polies et façonnées sur place. Chez JCraft, le travail manuel tient du compagnonnage et permet au chantier de recruter des techniciens de haut vol.



Une paire de ciseaux de couturier posé sur le plan du Torpedo 42, une photo symbole pour JCraft.



La petite douzaine d'employés travaillant chez JCraft ont été triés sur le volet. Certains ont des compétences uniques en charpenterie de marine.



Le bois d'acajou provient d'une exploitation africaine gérée durablement.



Le pont recouvert d'acajou nécessite un travail colossal, succession de vernissage et de polissage pour obtenir l'effet miroir recherché.

Les meilleurs tissus en vinylester sont sélectionnés avec soin, avant une stratification de la coque par infusion sous vide.

l'habillage du pont, l'aménagement de cockpit et celui de l'habitacle. Le charpentier de marine en charge du modèle signe son travail comme un ébéniste le ferait pour un meuble d'exception. Radenko insiste sur le côté *home made* du bateau. Inox et pièces en métal sont passivés et polis sur place. Le meilleur acier suédois est utilisé. De même, les sofas, fauteuils et banquettes gaufrées bicolores sont façonnés par un atelier de sellerie local. Le temps passé pour chaque

Entrepreneur d'origine serbe, Radenko Milakovic a racheté la marque suédoise JCraft en 2008. Il en a fait une référence en matière de plaisance ultra haut de gamme.



► bateau donne le tournis: un JCraft représente 8000 heures de travail. Il s'écoule une dizaine de mois entre le début et la fin du chantier. Si, au fil des années, l'apparence du maxi runabout est restée inchangée, la marque n'est pas rétive à la technologie, du moment qu'elle reste invisible.

Des cadrans à aiguilles

Certains modèles récemment mis à l'eau intègrent un stabilisateur Seakeeper, non pas que le bateau se montre particulièrement remuant au mouillage, mais parce qu'il y a de la demande pour ce type d'accessoire. De même, JCraft préconise des motorisations plus puissantes, jusqu'à 2x480 ch Volvo, couplées à des pods IPS650. Un surcroît de puissance par rapport aux 2x370 ch des origines, que la coque, d'une

Un bimini à mécanisme manuel couvre une grande partie du cockpit. Il est suffisamment costaud pour rester à poste jusqu'à 25 nœuds.



rigidité absolue, peut largement supporter. Enfin, le chantier tient à dissimuler tout signe de modernité qui ne collerait pas avec l'esprit yachting classique. Ainsi, l'écran du traceur GPS est entièrement escamotable. «Le mécanisme qui sert à le cacher vaut plus cher que l'appareil lui-même», renchérit le dirigeant du chantier. L'antenne

GPS, les commodos disgracieux et le panneau de contrôle des moteurs Volvo sont relégués sur le côté tribord afin de ne pas gâcher l'harmonie des cadrans à aiguilles siglés JCraft. Seul le joystick de manœuvre déroge finalement à la règle que s'est imposée le chantier. Pour nos essais en mer, JCraft avait mis deux Torpedo 42 à notre

disposition au départ de Port Grimaud. En embarquant à bord d'Amarcor, coque beige, ou de Natalia, coque bleue Méditerranée, difficile d'imaginer que les deux modèles accusent déjà plus de dix ans d'âge. «Les vernis ont été refaits seulement une fois», affirme le skipper d'Amarcor. Le bateau semble comme neuf. Aucune piqûre de rouille sur l'accastillage ou les inserts en inox. Impressionnant. On se découvre à la manœuvre et qui fait preuve de tonicité dès que l'on commence à monter dans les tours. Le pilotage est ludique, virevoltant même, pour ceux qui aiment prendre des virages tendus avec un fort dévers.

Les passagers, eux, sont confortablement installés dans un cockpit profond ou un bain de soleil «baquet» bien ►

Dans les virages, les ailes arrière s'enfoncent dans l'eau et agissent comme des ailerons pour maintenir une trajectoire sans «coup de raquette».



Les JCraft chez eux devant le quai d'honneur de Saint-Tropez. Notez la coque tulipée et frégatée presque à l'excès, qui renforce l'image glamour et sensuelle du modèle.



L'intérieur en acajou de ce modèle datant de 2011 est comme neuf. Le salon avant est en forme classique de fer à cheval. À droite, on distingue l'entrée de la midcabin.



Trône royal pour bateau royal. Les WC bénéficient d'une finition acajou qui ne manque pas de style.



Natalia est un JCraft de 2011 qui reprend les codes couleurs des années 60. Bien entendu, le client choisit sa couleur de coque, ainsi que celle de la sellerie.

► sécurisé. La carène défecte à merveille, même face au clapot, et trace sa route sans effort. Juste après la tourelle de la Moutte, nous orientons plein sud direction la plage de Pampelonne et le cap Camarat. On peut lancer les chevaux. Les deux JCraft atteignent les 40 nœuds à pleine vitesse avec

une facilité déconcertante. Avec la mécanique la plus puissante (IPS650), on doit probablement flirter avec les 45 nœuds. À 25 nœuds, le bateau est sur des rails, prêt à avaler les milles pendant plusieurs heures. La conso s'établit autour de 75 l/h. «Avec le JCraft, on décide du jour au lendemain d'aller passer le week-end en Corse ou en Sardaigne, s'enthousiasme Radenko. Calvi n'est qu'à trois heures de navigation.»

Tender, cabin cruiser ou dayboat, le Torpedo coche toutes les cases. Les propriétaires apprécient la simplicité du plan de pont et s'adaptent au côté un peu rustique, *old school* pourrait-on dire, du confort au mouillage. Pas de plateforme de bain immergeable,

de pont walkaround ou de surface dégagée comme pour un open moderne. L'esthétique du bateau prime avant toute chose, sans pour autant nuire à certains aspects fonctionnels, comme la table de cockpit rétractable ou les multiples rangements accessibles.

En baie de Saint-Tropez, les JCraft sont chez eux. Reconnaissance suprême, la marque a été adoptée par la mythique société tropicaine Sportmer, qui assure la maintenance de la flotte locale comme il le fait pour la trentaine de Riva en gardiennage depuis plus d'un demi-siècle. Un ponton spécial, juste à côté de la grue Sportmer à l'entrée du port, est désormais entièrement dédié l'été aux JCraft. Pour son patron, cet ►



Bateau royal! À Port-Cogolin, le roi de Suède a le privilège de posséder le premier JCraft 38 pieds baptisé *Polaris*, qu'il utilise régulièrement en été.

Tonique et irréprochable sur l'eau, le J Craft franchit le cap des 40 nœuds équipé de Volvo IPS 600.



JCRAFT TORPEDO 42

VITESSE MAX

CONSO à 25 nd

RENDMENT

40
nd

75
l/h

3
l/mille

LE TEST NEPTUNE

Volvo D6-370 - 2x370 ch Volvo IPS 500 - 6 cylindres - modèle 2011

Conditions de l'essai: 3 personnes à bord, 20% carburant, 100% eau, mer belle, vent force 2.

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2000	18	62	3,4	190
2200	21,5	70	3,2	200
2400	25,5	78	3	215
2800	32	102	3,2	200
3000	35,5	123	3,4	190
3400	40	160	4	160

* Avec 20% de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	12,80 m
Largeur	3,63 m
Tirant d'eau	0,95 m
Poids	9,3 t
Transmission	IPS Volvo
Puissance maximale	2 x 480 ch IPS650
Carburant	800 l
Eau	200 l
Cabines	1
Couchettes	2 + 2 (salon en U convertible)
Catégorie CE	B
Prix de base	env. 1.500 000 €

CONTACT

Chantier	JCraft (Visby, île de Gotland, Suède)
Distributeur France	Sportmer (Saint-Tropez, Var)

Une trappe découpée dans le tableau arrière libère une passerelle télescopique pour le débarquement des passagers.



► emplacement privilégié est comme un show room à ciel ouvert. De quoi donner un coup de fouet au chantier suédois qui, sur l'île de Gotland, a quadruplé sa surface en s'installant dans de nouveaux bâtiments.

Une pépète conçue pour durer

Fort d'une douzaine d'employés, le constructeur ambitionne d'augmenter la production à trois, voire quatre unités par an. L'entrepreneur serbe a aussi d'autres concepts dans ses cartons, mais il ne veut pas se précipiter. Avec JCraft, on est sûr du long terme. Le Torpedo 42 restera encore longtemps le modèle phare du chantier, une pépète intemporelle, à l'image du Riva Aquarama qui était encore

produit à l'identique ou presque trente ans après son lancement. Sur le chemin du retour, nous effectuons un stop à Port-Cogolin. Polaris, le premier JCraft, est amarré au quai de La Galiote. C'est celui du roi de Suède. Le voilà justement qui arrive au volant d'une mini décapotable suivi d'un cortège de minivans aux vitres fumées, sa sécurité rapprochée sans doute. Le couple royal embarque à bord accompagné de leurs petits-enfants pour une journée en mer, comme de simples plaisanciers. Seul signe distinctif, un blason à l'étrave du Cabrio Cruiser à la robe couleur vert d'eau. Carl XVI Gustaf de Suède est devenu par la force des choses le meilleur ambassadeur d'une marque de prestige, sur laquelle le temps n'a pas de prise. ■