



Greenline 33 Hybrid

Cette vedette slovène de moins de 10 m est une promesse de belles journées d'été, avec la curieuse impression d'avoir transporté tout le confort au milieu de la nature. Et si vous envisagez un programme mixte mer/rivière, le Greenline ne vous décevra pas.

TEXTE ET PHOTOS
JEAN-PHILIPPE LAMOTTE

Construit en Slovénie, le Greenline 33 est présent en France depuis un peu plus de 3 ans. Il étonne par son prix très abordable⁽¹⁾. On nous présente ce moins de 10 m comme une construction en infusion⁽²⁾ avec âme en bois de balsa. C'est peut-être un début

de réponse. À la fois maritime et fluvial, ce bateau à propulsion hybride Diesel-électrique à énergie solaire photovoltaïque connaît un beau succès. Nous nous sommes rendus au port de La Rochelle (Charente-Maritime) pour l'essayer.

L'extérieur

En arrivant au ponton, la silhouette de ce bateau attire inmanquablement le regard : étrave pincée, coursives latérales abritées. Le tableau arrière du bateau se baisse à l'horizontal, agrandissant la taille du cockpit. Ce large espace couvert est vraiment très agréable. Ajoutons à cela que toute la paroi arrière de la cabine s'ouvre également et la vue se prolonge sans obstacle jusqu'au poste de pilotage.

Revenons au cockpit. On y trouve un petit siège de chaque côté à l'arrière. Ils hébergent chacun un coffre. Dans l'un d'eux se trouve branché, à demeure, le

câble pour la prise de quai. À l'extérieur de ce coffre, un branchement pour le tuyau permet d'avoir l'eau sous pression du quai, sans passer par la pompe et le réservoir du bord.

Engageons-nous maintenant sur le passavant couvert, enveloppant et bien protégé, qui devient ainsi une coursive. L'endroit est agréable et on y sera à l'abri lors des manœuvres d'écluse. Notons quand même que la largeur y est tout juste suffisante. On y marche sur un plâtelage en bois qui se poursuit jusque sur l'avant.

En cours de route, il faut monter 3 marches pour arriver sur l'étrave. Là se trouve un guindeau électrique prêt à recevoir une ancre à poste. J'ouvre le couvercle et j'y trouve clipsée la commande du guindeau. Cette baille est démesurément grande. D'ailleurs la chaîne de l'ancre est tout simplement rangée dans un petit seau posé au fond. Le toit du rouf peut servir de bain de soleil pour 2 personnes. Il est ici équipé de 2 selleries (en option) destinées à cet



La baille à mouillage et la télécommande du guindeau.



Le rouf aménagé en bain de soleil.



Le toit de la timonerie recouvert de panneaux solaires.



De la cuisine, vue imprenable sur l'extérieur.



Le salon et le poste de pilotage.



Le triangle avant.



Un tableau de bord très complet pour un bateau en partie destiné au fluvial.

usage. Il suffit ensuite de relever la tête pour découvrir que le toit de la timonerie est couvert de 6 grands panneaux solaires.

La cuisine-salon

En revenant dans le cockpit, l'équipage avait installé à l'arrière un banc qui occupe toute la largeur entre les 2 sièges. De cet endroit, on apprécie la cuisine qui peut, à volonté, être fermée ou bien ouverte sur l'extérieur. L'élément qui sert de crédence devant la plaque de cuisson peut basculer. On obtient alors une table de travail qui permet de cuisiner à partir du cockpit. Le module de cuisson est limité à 2 plaques électriques. Parmi les astuces ménagères, notons un petit couvercle rond, découpé dans le plan de travail. Il s'ouvre au-dessus de la poubelle et le vidage se fait par une porte extérieure.

Dans la partie centrale attenante, le salon est composé de belles et confortables selleries blanches, avec une longue banquette sur la gauche. Une autre banquette, plus

courte, juste en face, sert d'assise pour la table. En position nuit, la table se baisse, hélas, pas tout à fait à la hauteur de la banquette, et on pose dessus une sellerie qui complète la banquette en couchette double. Le siège du pilote se bascule et le dossier allonge cette couchette. Dans cette excellente configuration, on conserve la circulation entre le cockpit et le poste avant. Quant à la banquette d'en face, il suffit d'enlever les selleries de dossier pour la transformer en couchette simple.

La partie avant

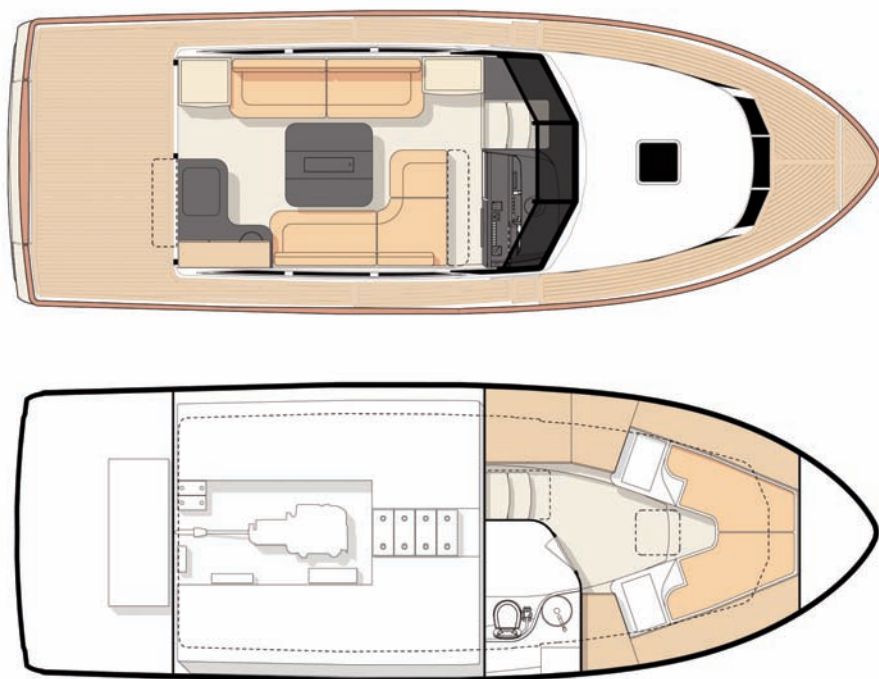
Descendons 3 marches pour arriver dans la petite coursive qui mène à la cabine avant. Sur la droite une porte s'ouvre sur le cabinet de toilette. Il est équipé de W.-C. électriques, d'un petit lavabo et d'une douche. Notons la présence de 3 miroirs et de 2 rideaux, qui protègent le siège des W.-C. et les flacons posés à côté du lavabo pendant la douche. Il faut toutefois s'accommoder de l'espace étroit entre ces rideaux. L'accès couloir est la

porte de jour et une 2^e porte s'ouvre sur la cabine avant. Ouvrons-la.

C'est une classique cabine en triangle avec 2 couchettes simples en V qui peuvent se rapprocher. L'espace est très lumineux avec 7 hublots et le panneau de pont. Huit équipets avec portes basculantes et 2 placards composent les rangements. Les dessous des banquettes offrent également des rangements qui peuvent s'ouvrir entièrement ou par des petites trappes.

Le poste de pilotage

Quand un bateau de mer a des ambitions fluviales, le tableau de bord est en général édulcoré en éliminant les appareils de navigation maritime. Ici le tableau de bord sera le même en fluvial. Selon les commerciaux, et à juste titre, un fluvial peut avoir envie de passer la dernière écluse pour faire un tour en mer et vice-versa. Faire l'inventaire des fonctions affichées par les 3 écrans serait trop long. Retenons simplement que, parmi elles, on trouve sondeur, speedo-



Plans du Greenline 33.

mètre, angle de barre, ampérage chargé et utilisé en temps réel. La banquette 2 places est particulièrement confortable et la planche repose-pied en est l'agrément complétement. La visibilité est sur 360°, avec juste 2 petits angles morts au niveau des montants arrière de la cabine, qui peuvent facilement se compenser par un petit déplacement du pilote.

Un peu de technique

Le bateau est entraîné par un moteur thermique Volkswagen de 150 CV et, sur son arbre, est couplé un moteur électrique, réversible en génératrice. Quand on donne du courant au moteur, il tourne. Dès qu'on fait tourner le moteur thermique, il fabrique du courant et les batteries sont rechargées en permanence, qu'il y en ait besoin ou non. On a fait dans la simplicité, car il n'y a pas de débrayage possible.

Si on fonctionne en mode électrique, le bateau est annoncé comme autosuffisant avec les panneaux solaires pour une vitesse de 3,5 nœuds (6,5 km/h), tout en assurant les consommations domestiques (réfrigérateur, téléviseur, autoradio et lumières intérieures). Sans soleil avec les batteries pleines, on nous donne une autonomie de 90 min à la vitesse maxi et environ 4 h à 3,5 nœuds.

Le comportement

La direction est démultipliée à 4,5 tours d'un bord sur l'autre et le propulseur d'étrave est électrique. Le levier de commande n'agit pas en direct, ce qui retire quand même des sensations et une partie du plaisir de piloter. Le départ du ponton se fait en électrique. Effectivement c'est silencieux, mais c'est quand même un peu frustrant de ne pas entendre de réponse sonore au geste qu'on vient d'appliquer sur la commande. Cette propulsion n'est pas très dynamique et il faut un certain temps pour atteindre les 4,5 nœuds (8,3 km/h) espérés. Lors des manœuvres, la fine carène est un peu volage et assez sensible à la modification de l'effet du couple d'hélice lors des changements de régime. De ce fait, quand on ralentit, le bateau change de cap de façon plus importante que les classiques habitables fluviaux. C'est un paramètre à intégrer en arrivant à une écluse. Sur un bateau, un inconvénient engendre souvent un avantage, alors il faut tester ce dernier qui va s'exprimer pour les demi-tours en bief étroit. Effectivement, sur le côté favorable, il ne faut que 3 inversions pour un demi-tour sur couple d'hélice, qui se fait quasiment sur place. En battant arrière à 4,5 nœuds, il faut une bonne longueur

de bateau pour s'arrêter. Ce paramètre est également à intégrer.

Passons maintenant en thermique. Le bateau retrouve nettement plus de punch et je dois limiter la vitesse pour rester en configuration fluviale. Elle est obtenue à 1 100 tours/min. C'est peu au-dessus du ralenti (qui est à 900 tours/min) et cela laisse une marge limitée pour les manœuvres d'écluse et de port. Pour cela, il sera préférable de repasser en mode électrique. Avec 150 CV et l'hélice adaptée, le coup de frein en marche arrière est quasiment instantané. Quand au demi-tour sur couple d'hélice, sur le côté favorable, une ou 2 inversions peuvent suffire. Le tour complet, départ arrêté, se fait sur un diamètre presque égal à une longueur et demie de bateau. Ce n'est pas excellent. En vitesse fluviale stabilisée, je tourne la barre pour un virage et le bateau prend quelques degrés de gîte. La carène semble en être la cause. ■

⁽¹⁾ 103 500 € H.T. en version de base (moteur 75 CV).

⁽²⁾ voir également dans ce numéro "Construction d'une coque en polyester" pp. 52-54.

Fiche technique

- Longueur hors-tout : 9,99 m
- Largeur : 3,49 m
- Tirant d'eau : 0,70 m
- Tirant d'air : 2,50 m
- Poids : 4 800 kg
- Capacité carburant : 500 l
- Capacité eau : 300 l
- Couchage : 2 + 3
- Moteur : CMD 150-5
- Catégorie B
- Prix : 231 000 € T.T.C. (avec toutes les options du modèle essayé)

Rens. Green Yachting S.A.R.L.
(distributeur officiel France)
13 quai Aristide Briand
83430 St-Mandrier
Tél. 04 94 63 00 00
www.greenline-hybrid.fr