

NOUVELLE FORMULE

# YACHTS AND BOATS



26 PAGES  
**BOATS**  
AND YACHTS

TOUTE L'ACTUALITÉ  
DE 25 À 45 PIEDS

**SPÉCIAL SALONS  
CANNES-MONACO**  
UNE AVALANCHE DE  
NOUVEAUTÉS

**SANLORENZO SL 118'**  
LES ATTRAITS DU  
LUXE MODERNE

**2014**  
**WORLD YACHTS**  
**TROPHIES**  
TOUS LES NOMINÉS

L'ÉLOGE DU CONFORT  
**DREAMLINE 26M**





# SANLORENZO SL 118'

## EN POSITION DOMINANTE

Vaisseau amiral de la famille SL, le premier 118', remplaçant du 108' né en 2004, est arrivé sur le marché européen au courant du printemps dernier. Son design extérieur est en bien des points semblable à celui des modèles SL. Les aménagements intérieurs et la décoration apportent en revanche un peu de sang nouveau.

Texte Alain Brousse Photos D.R





**Nul besoin d'avoir un œil d'expert** pour reconnaître le style propre à Sanlorenzo notamment pour la famille des SL, celle qui hisse les couleurs du chantier en tête de mât. Le haut franc-bord de la coque super défendue sur l'avant, la "ceinture vitrée" du pont principal, le portique qui supporte les radars et pouvant éventuellement être prolongé d'un toit ouvrant comme sur les 94', 98' et 104', et enfin le haut tableau arrière incliné de ce 118' sont d'une certaine manière les marques de fabrique SL. Fidèle parmi les fidèles, Francesco Paszkowski s'est vu confier à la fois le design extérieur mais aussi intérieur. Une signature qui rassure et qui laisse présager le meilleur, ce que nous n'allons pas tarder à constater. En ce qui concerne les espaces extérieurs, le chantier a su donner un rôle au moindre mètre carré. Commençons par la poupe. La plate-forme de bains garnie de teck, somme toute peu large, s'immerge hydrauliquement et se laisse supplanter par le tableau arrière qui bascule et offre ainsi une sorte de beach club avec ouverture sur le garage. Ce dernier abrite une moto nautique et un tender dont la longueur ne devra pas dépasser 5,65 m. Deux escaliers symétriques accèdent au cockpit, un espace où bien entendu

**Ambiance moderne et décoration minimaliste comme on le constate dans le salon du pont principal. Le sofa en U est juste en face d'une cloison miroir avec écran de TV intégré.**

nous trouvons une table, une banquette et cinq chaises, soit une salle à manger extérieure signée Paola Lenti, protégée entièrement par la casquette du fly. On atteint ce dernier en empruntant un escalier très design qui se trouve à bâbord tout au début du salon intérieur, une solution qui permet à la fois de gagner de la place dans le cockpit et d'offrir une montée plus douce. Il faut savoir que l'équipage gagnera le pont supérieur depuis la timonerie intérieure, garantissant ainsi aux passagers une certaine indépendance. Au chapitre des surfaces extérieures où le mot détente prend tout son sens, nous retiendrons en priorité le sundeck qui couvre près de la moitié du bateau, soit environ 65 m<sup>2</sup>, de quoi tout d'abord créer un espace sur l'arrière doté de quatre transats. Après la séance UV, rien de mieux qu'une collation à prendre dans le petit salon extérieur et enfin le meuble central blanc n'est autre qu'un bloc cuisine avec barbecue dont le plan de travail est coulissant. À l'aplomb du support radar, nous trouvons une table pouvant accueillir 10 personnes sans avoir à serrer les coudes. Déjeuner ou dîner même depuis ce point culminant n'est pas fait pour déplaire si ce n'est à l'équipage. Ce dernier, en cas de plats sophistiqués, que l'on confectionne uniquement dans la cuisine prin-

cipale située au centre de la coque, devra faire montre de sportivité. Bref, un monte-plat serait le bienvenu. Le rouf du SL 118' est à deux niveaux et l'on en oublierait presque que la partie supérieure est garnie de deux grands solariums avec appuie-tête. L'extrémité du pont avant demeure une zone technique à laquelle on accède depuis l'avant du fly où se trouvent d'ailleurs le poste de pilotage extérieur et deux banquettes biplaces. Les présentations ayant été faites dans les règles, le SL 118' semble prêt à appareiller dans le cadre enchanteur de Santa Margherita sur une Méditerranée animée d'une houle résiduelle moyenne suite à un orage nocturne très actif. Usant des propulseurs d'étrave et de poupe, ce qui est bien légitime pour une unité de cette taille, le capitaine commande au SL de sortir du port. Une légère trépidation se fait sentir dès la montée en régime et elle ira crescendo, suffisamment pour me renseigner et connaître les raisons de cette anomalie : l'aileron du stabilisateur Zero Speed bloqué en position "actif". Faute de pouvoir intervenir dans l'immédiat, on procède à l'essai en tentant d'ou-

## Les lignes générales du 118' respectent le style de la gamme SL Sanlorenzo



**Les deux avantages de la longue casquette de fly : une protection quasi totale de la salle à manger du cockpit et un gain de surface pour le pont supérieur.**

blier les tremblements de l'appendice. Pour autant le SL 118', mu par une paire de 2 600 ch MTU (2 x 16V2000 M94), ne se fait pas prier pour monter dans les tours et à 2 600 tr/mn, le GPS affiche des chiffres rassurants : 26 nœuds à fonds et en croisière 19,5 nœuds pour une autonomie de 460 milles.

La timonerie intérieure est directement accessible depuis le fly et aussitôt notre regard est captivé par les trois pupitres surmontés chacun d'un écran. Le capitaine prend place sur un siège en cuir ergonomique doté d'un repose-pieds et réglable électriquement. La vue sur 180 degrés n'est pas des plus panoramiques





Ci dessus : le lit "king size" de la master qui dispose par ailleurs d'un balcon sur chaque bord



La cabine propriétaire est séparée de son salon-bureau par une baie à double vitrage avec store vénitien électrique et la salle de bains très design de l'armateur.



mais les yeux d'un marin expert s'en contentent. La timonerie ne comprend pas moins de quatre sorties : vers le fly, vers une cuisine d'appoint, vers la coque et enfin vers la coursive qui mène à la master sur l'avant. Cette dernière ne va pas manquer de nous surprendre de par sa conception. Occupant toute la largeur, elle est séparée aux deux tiers avec sur bâbord l'espace couchage et sur tribord une sorte de salon pouvant également faire office de bureau. La cloison de séparation est un double vitrage ceinturé d'inox avec à l'intérieur un store vénitien qui se règle avec un commutateur. On va d'ailleurs retrouver ce système dans la coque pour les cloisons des quatre cabines doubles dédiées aux invités et qui occupent chacune une surface identique avec, attenante, une salle de bains. Au choix on positionne les lames des stores à l'horizontale et ainsi la lumière entre en abondance dans chaque volume et on a l'impression de vivre dans une sorte de loft ou sinon on obture complètement pour retrouver l'intimité. Revenons à la cabine de l'armateur

**Dans la coque  
sont rassemblées  
quatre cabines  
invités avec  
chacune un lit  
double et une  
salle de bains  
privative.**





Sans jacuzzi, le fly bridge devient un immense pont avec des transats. Au centre le meuble bar et cuisine. Sur l'avant existe un accès direct à la timonerie.



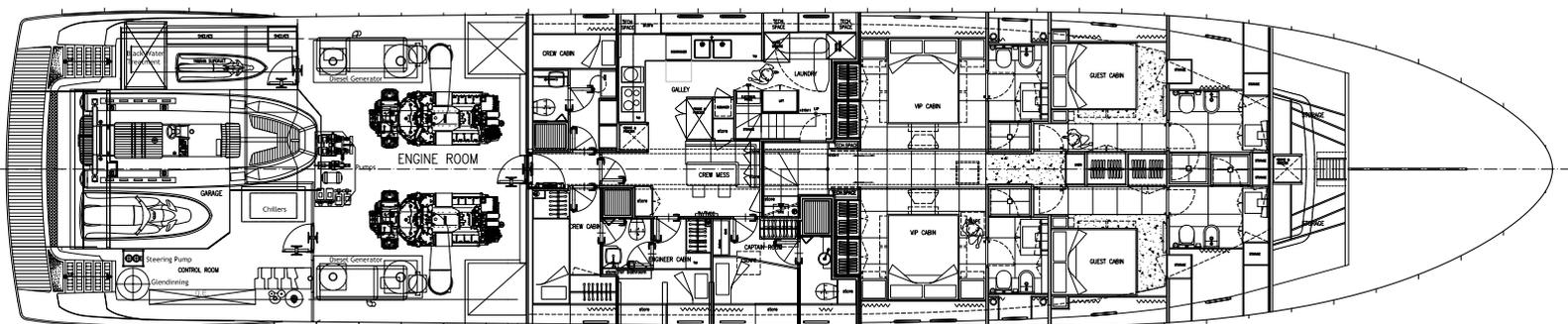
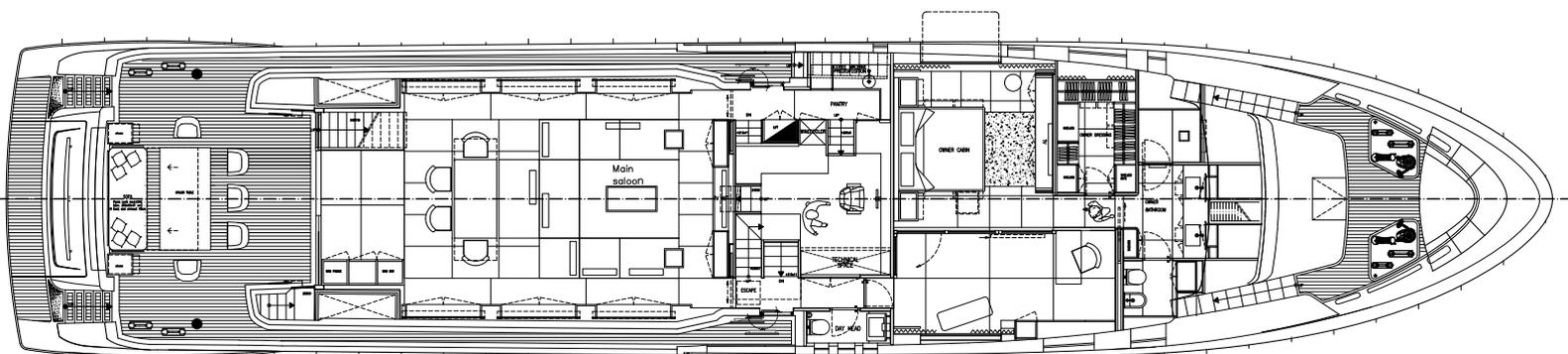
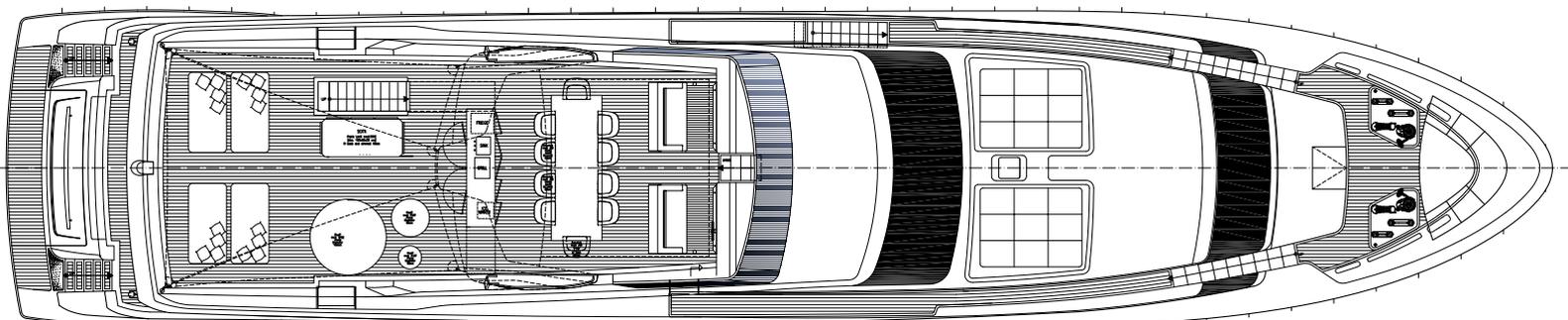
Ci-dessous, la timonerie et ses quatre pupitres écrans qui illustrent bien la recherche d'un design moderne.

## Francesco Pazskowski et Margherita Casprini ont marié leur talent pour rendre ce SL séduisant



qui a préféré ne pas avoir la vue frontale mais latérale et dispose alors d'un balcon sur chaque bord. L'extrémité avant du pont principal reçoit l'espace salle de bains comprenant deux lavabos et une salle de douche assez vaste. On y trouve aussi un immense dressing commun, monsieur et madame. Répondant aux desideratas du propriétaire, la surface arrière du pont principal fait la part belle au salon en U qui regarde la cloison de séparation agrémentée d'un écran TV important. La salle à manger est portion congrue avec une table et seulement six sièges. Sur le SL 118, pas de vitres latérales débutant au ras du plancher, celles-ci prennent naissance au niveau des rangements que l'on trouve tout le long du salon. La décoration est sans conteste de type minimaliste et on la doit à la collaboration de Francesco Pazskowski et de Margherita Casprini. On a également constaté le niveau élevé de finition ainsi que des éclairages soit indirects, soit doux de façon à ne pas créer d'agression. On retrouve le même souci de ne pas choquer avec un design extérieur classique mais intemporel et qui est en parfaite adéquation avec les lignes générales de la gamme SL.





Courbe de rendement

	1 500	1 750	2 000	2 250	2 450
Régime (tr/mn)	1 500	1 750	2 000	2 250	2 450
Vitesse (nœuds)	13,5	16,5	19,5	22	26,5
Consommation (l/h)	220	380	575	750	930
Rendement (V/C)	0,061	0,043	0,033	0,029	0,028
Autonomie (milles)	840	590	460	400	390

\*vitesse de croisière conseillée

Nos appréciations

Performances	✓✓✓✓
Aménagements ext.	✓✓✓✓
Aménagements int.	✓✓✓✓
Finition	✓✓✓✓

Fiche Technique

Longueur hors-tout : 36,50 m / Largeur : 7,60 m / Tirant d'eau : 2,25 m / Capacité carburant : 13 700 l / Eau : 4 500 l / Gross tonnage : 175 GT  
 Matériau : composite / Motorisation : 2 x MTU 16V2000M94 / Puissance nominale : 2 600 ch (1 939 kW) / Cylindrée : 35,7 l  
 Nbre de cylindres : 12 en V / Poids : 3380 kg / Régime maxi : 2 450 tr/mn / Vitesse maxi : 26,5 nds / Autonomie en croisière à 19,5 nds : 460 milles  
 Architecture navale : Sanlorenzo / Design extérieur : Francesco Paszkowski / Design intérieur : Francesco Paszkowski et Margherita Casprini  
 Constructeur : Sanlorenzo (Viareggio - Italie) / Importateur : Sanlorenzo Côte d'Azur (Antibes)

✓ À revoir   ✓✓ Peut mieux faire   ✓✓✓ Satisfaisant   ✓✓✓✓ Parfait