

ASTUS 20.2 SPORT

L'expérience fait la différence

ARRIVE en 2004 sur le créneau des trimarans transportables – occupé à l'époque par le Magnum 21 de Virus –, le chantier Astusboat a fait un bout de chemin depuis. Cette nouvelle mouture de son 20 pieds en est la preuve tangible. Il reprend en effet les atouts qui ont fait le succès du 20.1 (diffusé à 75 exemplaires) et corrige ses principaux défauts. Notamment en offrant à l'Astus une structure plus large et des flotteurs presque aussi longs que la coque centrale, de telle sorte que le bateau est beaucoup plus à l'aise dans la brise. Cette petite révolution a été mise en œuvre par un nouvel architecte, Philippe Roulin du cabinet Perspective Yacht Design. L'allongement des flotteurs offre un autre avantage : il a permis d'avancer les poutres et de dégager ainsi l'accès à la cabine. Cette cabine reste suffisamment spacieuse pour permettre de camper une nuit ou deux dans de bonnes conditions, même si elle ne profite pas de tout le volume du rouf. Sur l'Astus 20.2 en effet, la partie avant du rouf se soulève pour donner accès à un grand coffre de pont. Bien vu, et un peu déroutant aussi à l'image de ce faux hublot décoratif peint sur le rouf et le panneau du coffre. Au niveau du mâtage et du montage, l'expérience acquise

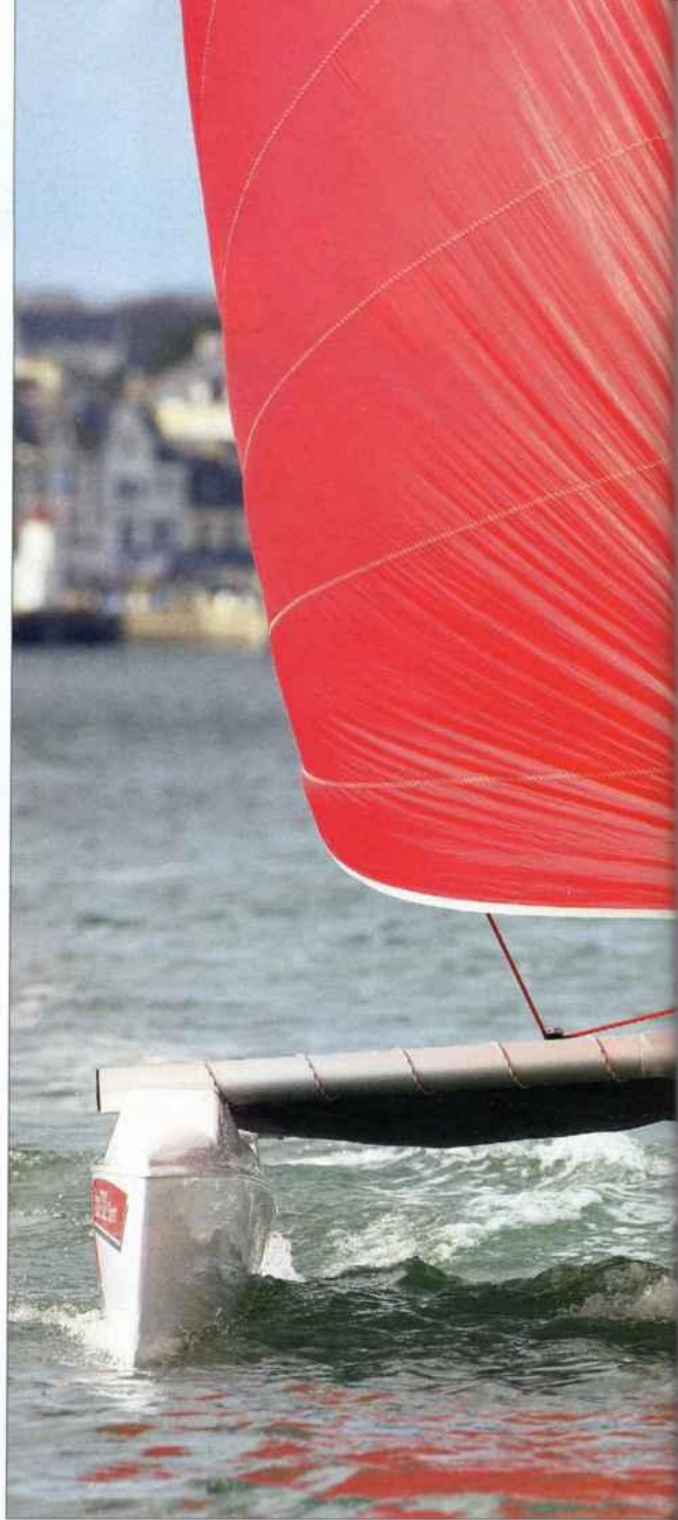
avec les autres trimarans de la gamme porte également ses fruits. La forme presque rectangulaire du rouf est pensée pour fournir des points de renvoi bien pratiques pour mâter seul (voir photo). Le montage des poutres télescopiques (sur remorque ou à flot) est très rapide, notamment grâce à un trampoline qui reste à poste.

LA TOLERANCE DANS LA BRISE

Sous voiles, on l'a dit, les flotteurs généreux offrent une tolérance très appréciable dans ce régime de claques que nous subissons dans le chenal de La Trinité. Si une rafale nous surprend alors qu'un équipier traîne sous le vent, pas de problème : le bateau encaisse sans noyer son flotteur. Le barreur a toujours l'impression de disposer d'une bonne marge de sécurité alors même que le bateau accélère et fait siffler ses étraves. En revanche, il doit avoir la main ferme sur ce prototype qui mériterait sans doute un meilleur réglage de la quête de mât et/ou de l'incidence de la dérive. Autre particularité qui signale un bateau encore en développement : son grément. Il a la grand-voile survitaminée de la version Sport, mais pas le grand gennaker en tête et les bastaques qui vont avec. Pour l'Astus 20.2 de série, il faudra choisir entre l'une ou l'autre version. Notre cœur pencherait plutôt pour la version Sport qui permet de tirer le meilleur parti de ce day-boat puissant... à condition de muscler le palan de barre d'écoute, voire de moufler l'écoute le gennaker. Mais soyons clairs, ces petites carences de jeunesse n'ont pas gâché notre plaisir. On en redemande ! ■
Texte : François-Xavier de Crécy.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	5,95 m
LARGEURS	2,40/4,25 m
TIRANTS D'EAU	0,25/1,25 m
DEPLACEMENT	380 kg
SV AU PRES	24 m ²
FOC	7 m ²
GRAND-VOILE	17 m ²
GENNAKER	25 m ²
MATERIAU	stratifié de verre
ARCHITECTE	Perspective Yacht Design
CONSTRUCTEUR	Astusboats
CATEGORIES CE	C/5 pers., D/7 pers.
PRIX	21 960 €



▲ Les poutres arrière servent de support à la barre d'écoute. Le reste du cockpit est parfaitement dégagé, y compris l'accès à la descente.



“ Les flotteurs volumineux du nouvel Astus le rendent facile et très sécurisant : le bateau encaisse les rafales sans broncher. ”



▲ La grand-voile à corne de 17 m² est l'un des atouts de cette version Sport.



Pratique On utilise les écoutes de foc pour tenir le mât dans l'axe pendant le mâtage. Un capelage et des renvois sur le rouf sont prévus à cet effet.



Pratique L'avant du rouf est en fait un coffre de pont qui peut servir à stocker un mouillage dans un bac.