



Day Cruiser

↔ 9,00 m

↑ 2,95 m



350 ch

A partir de 249 000 €

# PINBALL

## Un bateau plein d'innovations

LE PINBALL EST UN NOUVEAU BATEAU FABRIQUÉ EN FRANCE ET INNOVANT SUR NOMBRE D'ASPECTS. IL VISE LE MARCHÉ DE LA LOCATION ET DES SORTIES À LA JOURNÉE, MAIS NE DÉDAIGNE PAS LA CROISIÈRE ET LES NAVIGATIONS FAMILIALES.

Texte > Dominique SALANDRE – Photos > DR et l'auteur



*Il faut vraiment voir le Pinball de face ou de trois quart pour noter qu'il s'agit d'un catamaran. De côté ou de derrière, il ressemble plus à un open.*

Fabriqué en France, sur la côte ouest, le Pinball est le résultat d'un projet original et ambitieux. À l'origine, il y a un homme, Pascal Duclos, industriel accompli qui a fait une bonne partie de sa carrière dans le domaine de la voiture électrique (bien avant que ce soit la mode). Ingénieur électronicien de métier et toujours à la recherche de nouvelles idées et de solutions pour ménager notre vieille planète, Pascal après avoir quitté le monde de l'automobile, s'est mis à la recherche d'un bateau qui réponde à ses besoins. Ne trouvant pas la perle rare, il décida donc de le faire fabriquer. Un challenge qui l'amena à faire la rencontre de Stéphane Chaurial, architecte naval et concepteur pendant 15 ans pour le chantier Ocqueteau, en Charente Maritime. Au passage, le chantier ayant cessé son activité, Pascal en fit l'acquisition ce qui lui permit de disposer d'une usine pour construire le bateau de ses rêves. Dès le départ, l'idée était de concevoir une embarcation polyvalente, avec de bonnes qualités marines, facile à utiliser autant durant l'été qu'en mi-saison et bien adapté à la location sans skipper. Un cahier des charges relativement précis qui a permis de passer à l'étape suivante. Ayant tout à la fois le sens de l'innovation et la fibre écologique, notre homme souhaitait que le bateau soit respectueux de l'environnement et le choix se porta donc sur une propulsion hybride électrique / thermique ce qui offre l'avantage d'un mode de fonctionnement silencieux et moins polluant, mais aussi d'offrir une grande autonomie. Côté carène, les deux hommes se sont dirigés vers le catamaran, car ce type de coque offre à la fois une faible résistance à l'avancement en mode électrique et du confort et de la stabilité en navigation.

### UN PLAN DE PONT TRÈS MODULABLE

Une fois à bord, difficile d'imaginer que nous sommes sur un catamaran. L'embarcation profite d'une surface généreuse, même si les concepteurs ont souhaité conserver une largeur modeste (2,95m) pour pouvoir occuper une place de port presque normale. On pénètre à bord par la plage arrière, laquelle dispose d'une plancha avec un plan de travail dépliant. On y trouve également une échelle de bain bien intégrée à la plateforme. Enfin, une seconde plateforme s'abaisse pour accéder à l'eau et se remonte pour faire route. La manipulation est pour le moment manuelle et un peu artisanale, espérons que cela se fera de manière électrique dans le futur.

Le plan de pont est relativement original puisqu'il est organisé comme un bateau double console, à savoir un grand espace cockpit, deux consoles, un passage central et un espace bronze sur l'avant. Le cockpit profite d'un grand carré sur tribord où 8 personnes peuvent s'as-



soir autour d'une grande table. La banquette arrière peut être utilisée en version « face à la mer » et le tout peut se transformer en grand bain de soleil (3 m<sup>2</sup>). Toutes les assises dissimulent des espaces de rangement et l'on trouve aussi de grands coffres dans le plancher. La circulation demeure aisée grâce au large passage laissé sur bâbord, un chemin qui même directement à la console bâbord où se trouve un bloc-cuisine comprenant un évier et des placards. La console tribord est quant à elle dédiée au poste de pilotage qui profite au passage de deux sièges de type leaning-post assez confortables.

Outre le fait d'abriter le poste de conduite, la console tribord tire parti du creux de coque pour offrir une vaste « pièce de rangement » qui peut être aménagée selon les désirs du client. La coque bâbord reçoit quant à elle un cabinet de toilette avec w.c., évier, douche et même un hublot.

La partie avant est encore plus intéressante puisque l'immense solarium (6,2 m<sup>2</sup>), se soulève entièrement pour créer une grande tente offrant un couchage pour deux personnes. Une idée inspirée du fameux combi Volkswagen et là encore, c'est vraiment malin. Le tour se termine avec le bimini-top qui abrite le poste de

pilotage et une partie du carré. Au besoin, il peut être étendu pour abriter l'arrière du carré. Au final, le Pinball offre donc une habitabilité intéressante puisque l'on peut décemment envisager de faire du cabotage à son bord en profitant d'un espace assez généreux et de toutes les commodités nécessaires en croisière. La finition est pour l'instant encore perfectible et l'équipement mériterait d'être un peu plus généreux, mais nous sommes là sur le premier modèle et le constructeur prévoit déjà d'apporter des modifications.

### UNE MOTORISATION HYBRIDE ET ÉCOLOGIQUE

Pour des raisons écologiques, Pascal a choisi un mode de propulsion hybride, à savoir un moteur thermique central et deux moteurs électriques. En mode électrique, le bateau dispose de deux moteurs de 8 kW (un dans chaque coque). En outre, pour accroître la sécurité et l'efficacité, chaque moteur est relié à une hélice logée dans une tuyère en coude qui part du côté de la coque et termine à l'arrière de la jupe. Pour propulser le bateau et pour le manoeuvrer, on joue alors sur le flux, en marche

avant ou en marche arrière. La vitesse maximale autorisée en « Emode » est de 6 noeuds et l'autonomie à 4 noeuds est de 2 heures grâce à des batteries Lithium 20 kWh - 48 V. Pour aider au pilotage, le Pinball dispose d'un écran de 10 pouces affichant les principaux indicateurs à savoir la puissance disponible, l'énergie utilisée et celle restante. On peut également utiliser ce mode électrique avec le volant et la manette ou avec les deux manettes en jouant sur le flux de chaque moteur pour une manoeuvre très précise. Autre point intéressant, les batteries profitent d'un système de recharge multiple. Concrètement, on peut les recharger en se reliant à une prise de quai 230 volts avec une recharge complète effectuée en 6 heures. On peut également prolonger l'autonomie des batteries lorsque l'on navigue avec la motorisation thermique. Une génératrice (moteur électrique Regen) reliée au moteur va ainsi, à partir de 2000 tr/mn, recharger les batteries. Enfin, ce mode « Emode Regen » permet aussi, en utilisant le moteur au point mort, de fonctionner comme un groupe électrogène pour recharger les batteries.

Pour parcourir de plus grandes distances, on bascule en mode « Hmode », c'est à dire en propulsion classique avec un moteur thermique.

La manipulation se fait au point mort avec un simple interrupteur. Pour la motorisation traditionnelle, le choix s'est porté sur un moteur diesel de 350 ch couplé à un Z drive. Une puissance qui reste modeste et qui permet à l'embarcation d'atteindre 25 noeuds en pointe selon le constructeur. Lors de notre essai, nous ne disposons malheureusement pas de la motorisation définitive, mais d'un bloc Nanni Diesel développant 265 ch et notre vitesse maximale a plafonné à 21 noeuds. Une performance qui reste modeste au vu de la taille du bateau et de son programme et il serait intéressant de proposer une alternative plus puissante.

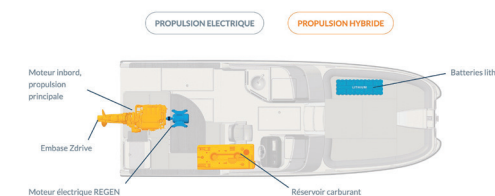
Question carène, le Pinball s'appuie sur deux flotteurs au profil très effilé. Les deux coques bénéficient également d'un bouchain qui part de l'étrave et qui assure la stabilité tout en empêchant l'effet de spray. Ce dessin permet au bateau de littéralement découper la vague. Le volume d'air sous la nacelle est lui aussi très important, apportant un effet coussin d'air qui rend la navigation confortable. Enfin, pour loger le système de propulsion thermique, une partie centrale, presque comme une mini coque, vient prendre place sous la nacelle. C'est cette protubérance qui supporte le Z drive du moteur diesel.

La prise en main requiert quelques explications au début, notamment sur le mode électrique avec l'utilisation à une manette ou à deux manettes. De même, il faut se familiariser un peu avec le fonctionnement des tuyères. Par exemple, le démarrage et l'accélération sont plus rapides quand les tuyères sont vides... bon à savoir. Une fois ces notions acquises, le Pinball est plutôt intéressant à conduire. Le basculement du mode électrique au mode thermique est assez facile, puisqu'il suffit d'appuyer sur un bouton. On dispose également de nombreuses informations sur l'écran du tableau de bord avec une interface qui peut paraître complexe, mais qui reste toutefois assez facile à assimiler. Une fois dans ses lignes, le Pinball offre la stabilité du catamaran. Très confortable, le bateau procure également un grand sentiment de sécurité d'autant que l'on est assez haut sur l'eau. Pas grand-chose à lui reprocher sur le plan marin si ce n'est un certain manque de peps auquel il serait facile de remédier en ajoutant plus de puissance.

### L'AVIS DE LA RÉDACTION

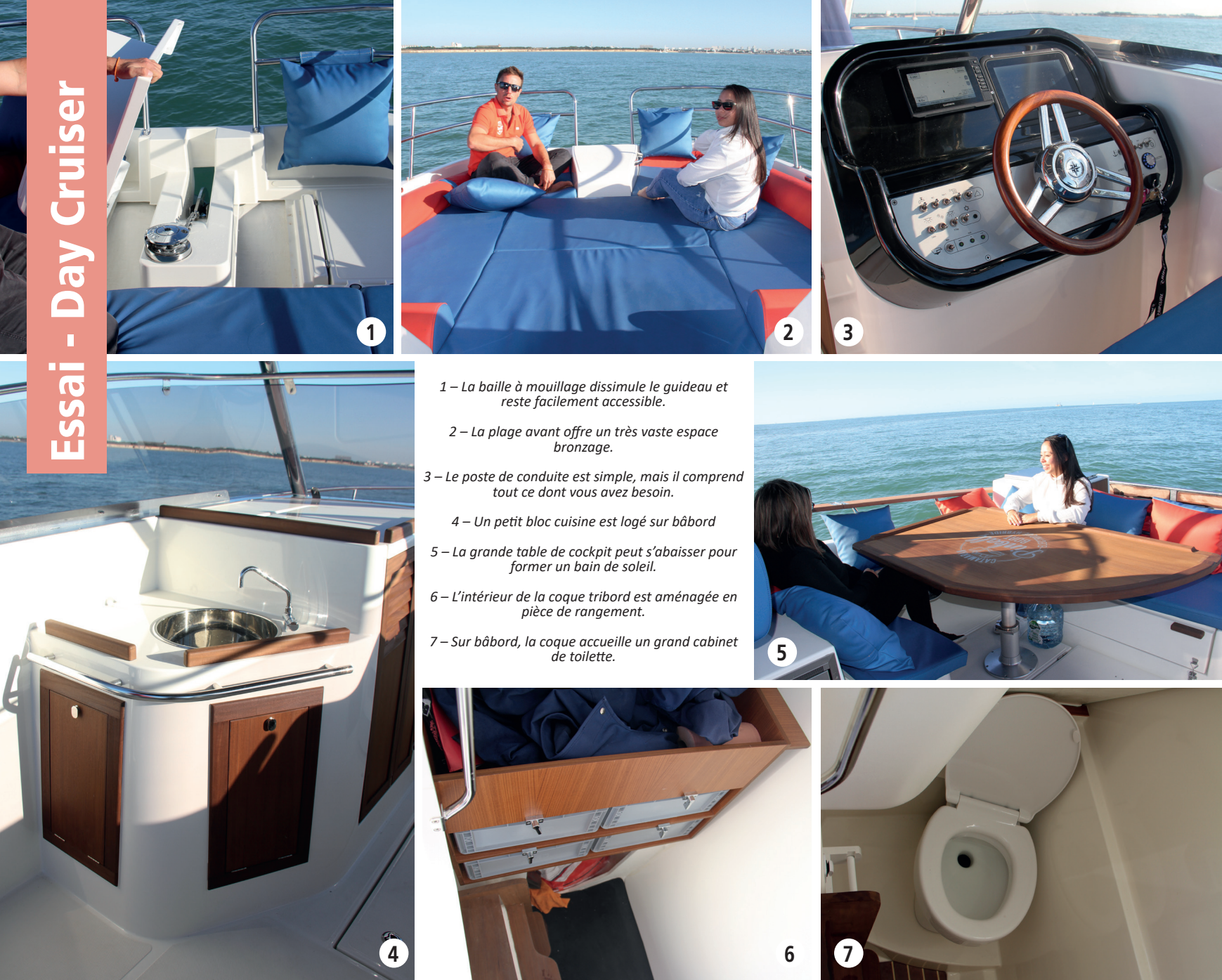
Très innovant, autant dans son plan de pont qu'au niveau de sa motorisation, le Pinball ap-

porte résolument quelque chose de nouveau sur le marché. Capable de s'aventurer dans des zones protégées en mode électrique, il est aussi prêt à accueillir un couple ou une petite famille pour du cabotage côtier ou pour une journée sur l'eau. Il demande certes encore un peu de mise au point, mais le concept est prometteur.



Motorisation innovante  
Habitabilité  
Plan de pont original

Manipulation manuelle de la  
plateforme  
Finitions  
Temps d'adaptation à la conduite



- 1 - La baille à mouillage dissimule le guideau et reste facilement accessible.
- 2 - La plage avant offre un très vaste espace bronzage.
- 3 - Le poste de conduite est simple, mais il comprend tout ce dont vous avez besoin.
- 4 - Un petit bloc cuisine est logé sur bâbord
- 5 - La grande table de cockpit peut s'abaisser pour former un bain de soleil.
- 6 - L'intérieur de la coque tribord est aménagée en pièce de rangement.
- 7 - Sur bâbord, la coque accueille un grand cabinet de toilette.

## FICHE TECHNIQUE

↔ 9,00 m    ⬆️ 2,95 m    📦 3 500 kg    🏠 nc    👤 15  
 🛏 2    🚰 285 L    🚰 135 L    🔧 MAX 350 ch / 8kW    🛠️ nc    ⚡ C

**À PARTIR DE**  
249 000 €

**NOS MESURES**  
Essai réalisé à La Rochelle (France) avec 265 ch Nanni Diesel, 5 personnes à bord, Mer calme, 3 à 4 noeuds de vent.

**VITESSE (EN NŒUDS)**

1 000 tr/mn	5
1 500 tr/mn	7
2 000 tr/mn	8,1
2 500 tr/mn	9
3 000 tr/mn	13,3
3 500 tr/mn	19,5
3 600 tr/mn	21,2

**Déjaugeage** 8,2 s  
0 à 20 noeuds 8 s

**PRINCIPALES OPTIONS**  
nc

**NOS APPRÉCIATIONS**

Esthétique	★★★★
Comportement	★★★★
Accélération	★★
Aménagement	★★★★
Equipement	★★★★
Construction	★★★★
Modularité	★★★★★
Prix	★★★

**TARIF**  
Avec 350 ch Diesel + 2 x 8kW électrique  
249 000 €

**TAXES**

Droits sur la coque	223 €
Droits sur le moteur	1 320 €

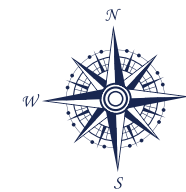
**ASSURANCE (SOURCE APRIL MARINE)**

Prime moyenne annuelle	1 672 €
Franchise	1 494 €

**CONSTRUCTEUR** Pinball Boat (France)  
**IMPORTATEUR** Réseau

**ND**  
**PLAISANCE**  
YACHTING&SERVICES

- Entretien et réparation toutes marques
- Achat / vente
- Gardiennage
- Carénage



Agence de location de bateaux  
Location à la journée avec ou sans permis  
Location par abonnement

Naviguez toute l'année en illimité au  
départ de Saint Cyr Sur Mer  
Ce Pacific Craft 650 pour 249€/mois



Port de la Madrague - 25 chemin de l'abbé dol - 83270 Saint Cyr sur Mer  
Contact : 06.42.75.42.69 - 06.25.19.09.50 - <https://ndplaisance.wixsite.com>

## Assurance Plaisance

02 28 55 01 01  
contact@grassavoye-yachting.com  
Port de Plaisance - BP 66  
44380 Pornichet

[www.grassavoye-yachting.com](http://www.grassavoye-yachting.com)



GRAS SAVOYE YACHTING  
WillisTowers Watson

GRAS SAVOYE, Société de courtage d'assurance et de réassurance  
Siège Social : Immeuble Quai 33, 33/34 quai de Dion-Bouton, CS 70001, 92814 Puteaux Cedex. Tél : 01 41 43 50 00. Télécopie : 01 41 43 55 55.  
<http://www.willistowerswatson.com/fr-fr>. Société par actions simplifiée au capital de 1 432 600 euros. 311 248 637 RCS Nanterre.  
N° FR 61 311 248 637. Intermédiaire immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 001 707 (<http://www.orias.fr>). Gras Savoye est soumis au contrôle de l'ACPR  
(Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution) 4 Place de Budapest 75436 Paris Cedex 9. © Gettyimages.com, Gras Savoye Willis Towers Watson.  
Tous droits réservés. 18/02/21

[willistowerswatson.com](http://willistowerswatson.com)