



HOCH HINAUS

Wer bei Alubat ordert, hat ambitionierte Wünsche und sucht die Ferne. Die neue **OVNI 400** will dafür das perfekte Werkzeug sein – komfortabel und allen Situationen gewachsen

Höllig mit Fellie: Die Schiffsanken fallen fast
Intrudis ab bis zu den tief liegenden Kimmkanten
in Höhe der Wasserlinie. Das Boot aus Aluminium
ist extrem wackelig mit der Optik poliert



Zwangsläufig. Geräteträger und Targabügel gehören zum bewährten Ovni-Konzept



Aus Aluminium gebaute Yachten im Allgemeinen und die Marke Ovni im Speziellen stehen bei den Freunden langer Schläge auf hoher See meist ganz oben auf der Liste der Begehrlichkeiten. Kein Wunder also, dass die als ausgesprochen robust geltenden Schiffe aus der französischen Aluminium-Schmiede Alubat auch auf Gebrauchboot-Portalen stets prominent gelistet sind – sie werden eben besonders oft nachgefragt. Seit 1974 baut die Werft Yachten aus Aluminium in Les Sables d’Olonne an der französischen Westküste, von wo aus schon so viele Weltumsegelungen gestartet sind, unter anderem die berühmte Vendée Globe. Passt.

Trotzdem: Bei Alubat lief es nicht immer rund. Die Wirtschaftskrise hat dem Unternehmen zugesetzt, zwischenzeitlich stand die Produktion von neuen Schiffen der Marken Ovni und Cigale sogar fast ganz still. 2014 hat ein Konglomerat von 14 segelbegeisterten Privatiers aus der französischen Vendée die angeschlagene Werft sowie die Markenrechte aufgekauft und die Fertigung von neuen Booten wieder angeschoben. Der dafür eingesetzte Geschäftsführer Christian Picard sollte sich zudem mit der Entwick-

lung von neuen Modellen, insbesondere für die Marke Ovni, beschäftigen.

NEUE FORMEN, SPANNENDE OPTIK

Im Januar 2019 haben die Franzosen auf der boot in Düsseldorf dann auch eine neue Ovni 450 als Nachfolgerin und Update der bewährten 445 präsentiert (siehe Test in YACHT 13/2019). Jetzt, ein Jahr später, wird Alubat erneut mit einer Premiere auf der großen Messe am Rhein aufwarten, dieses Mal ist es sogar eine komplette Neuentwicklung. Die Ovni 400 markiert zudem den Start in eine ganz neue Modellgeneration. Hierfür wechselt die Werft erstmals auch den Designpartner. Das Büro von Mortain & Mavrikios in La Rochelle hat die Konstruktionspläne der 400er



ausgearbeitet und im neuen Entwurf mit einer bemerkenswerten Fülle von optischen, konzeptionellen wie auch konstruktiven Neuheiten geprägt.

Markant ist vor allem der extrem voluminöse und stark abgerundete Bug, beinahe schon im Stile einer Scow. Die Formen sollen dem Boot vor allem auf den Kursen gegen Wind und Welle ausgewogenere Segeleigenschaften verleihen und den Auftrieb des ebenfalls äußerst fülligen Hecks kompensieren. Auffällig ist zudem die Gestaltung des Deckshauses mit einem fast komplett umlaufenden Fensterband, wie bei einem Katamaran.

Anderes dagegen hat Alubat als typische Markenmerkmale auf die Neue übertragen. Wie alle Ovnis weist auch das Konzept der 400er einen Integral-Schwenkkiel auf, welcher sich komplett in den Rumpf aufholen lässt. Alternativen dazu – zum Beispiel eine Ausführung mit Fest- oder Hubkiel – sind nicht vorgesehen. Unverkennbar für Ovni sind zudem der massive Targabügel über dem Cockpit sowie der Geräteträger ähnlich einem Spoiler am Heck. Selbstredend werden auch diese Teile von Alubat vollständig aus Aluminium gefertigt.

Alubat baut seine Schiffe traditionell als Multi-Knickspanter aus unterschiedlich star-

INNOVATIV UND REVOLUTIONÄR – ABER IMMER NOCH EINE TYPISCHE OVNI

AUSSEN ROBUST UND WUCHTIG

ken Aluplatten, welche über einem Gerüst von Aluspanten über die gesamte Schiffslänge verschweißt werden. Während der Rumpf bei älteren Ovni-Typen aus sieben Teilen besteht, werden für das neue Boot jetzt noch fünf Platten verarbeitet. Das heißt: Es gibt nur noch zwei, dafür deutlich ausgeprägtere Knicke auf jeder Seite statt derer drei wie zum Beispiel beim Vorgängermodell, der 395er. Dies vereinfacht die Abläufe in der Produktion und prägt zudem die Optik.

Beim neuen Boot fällt der Freibord von der Deckskante bis fast zur Wasserlinie beinahe lotrecht ab, was den Alukreuzer ungewöhnlich korpulent erscheinen lässt, vor allem im vorderen Rumpfbereich. Als willkommener Nebeneffekt profitiert die Konstruktion dank breiter Wasserlinie von zusätzlicher Formstabilität und gewinnt überdies an Volumen für mehr Platz und Komfort unter Deck.

VIEL BALLAST, GENUG STABILITÄT

Der Boden vom Rumpf bleibt flach und breit, was zur Folge hat, dass man das Boot problemlos trockenfallen lassen kann, auch dank des Integral-Schwenkkiels. Die Aluflosse ist 1,3 Tonnen schwer und wird hydraulisch ein- und ausgefahren, mit Soll-Bruchstelle im Falle einer harten Grundberührung. Für noch mehr Stabilität sorgt der Innenballast in Form von insgesamt 72 Gusseisenblöcken, welche an maximal tiefer Stelle in den Rumpf eingebaut werden. Die Ballastkörper bringen zusammen 2,5 Tonnen Gewicht auf die Waage und werden in fest installierten Alu-boxen mit Harz eingegossen. Die Werft achtet dabei natürlich auch hier auf eine strikte Trennung von Aluminium und anderen Metallen, um die gefürchtete Elektrolyse auszuschließen.

Im Standard werden die Alu-Strukturen über der Wasserlinie mit Kaltschaum-Platten isoliert. Für Extremtouren ins Eismeer kann dafür auch eine dickere Dämmung geordert werden.

Mit einer Segeltragezahl von nur 4,1 (Verhältnis Segelfläche zu Gewicht) qualifiziert sich die Ovni 400 klar als reiner Tourer mit wenig oder gar keinem Anspruch auf Sportlichkeit oder besondere Segelleistungen. Das Konzept ist vielmehr auf die langen Schläge fernab der bequemen Barfuß-Routen sowie das sichere Vorankommen auf hoher See bei Wind und Welle gerichtet – dafür ist das Boot geplant und gebaut. Für die YACHT-Tests vor dem Ovni-Heimathafen →

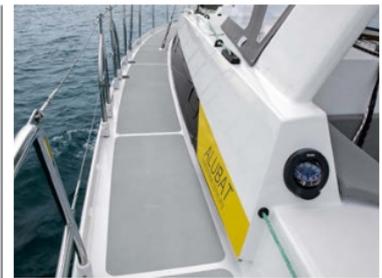


*Für lange Schläge ist **STAUHAUM WICHTIG**. Davon gibt es an Bord jede Menge, auch für die Rettungsinsel*



DURCHDACHT

Die mächtigen Podeste trennen Cockpit und Steuerstand und integrieren die Winschen. Die Einhandtauglichkeit ist gegeben



SMART

Die Genuaschot wird innerhalb vom Kajütaufbau ins Cockpit zurückgeführt. Damit bleiben die Laufdecks frei.



EINLADEND

In den Backskisten im Cockpit haben zumindest Schoten, Festmacher und Fender Platz. Es gibt eine auf jeder Seite



UNKOMPLIZIERT

Lüfterhutzen sorgen für Ventilation unter Deck. Ins Kajütdach werden zukünftig aber noch Luken zum Lüften integriert



OVNI 400



Typisch Ovni: mächtiger Rumpf, Integral-Schwenkkiel und zwei Stummelruder. Der Ausbau mit zwei Kabinen ist der Standard

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	5,3 kn
60 Grad	6,8 kn
90 Grad	7,5 kn
120 Grad*	8,5 kn
150 Grad*	6,4 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 15 kn (4 Bft.)
Wellenhöhe: ca. 1,5 Meter

* Mit Gennaker A3

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,1

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Schweres Boot, wenig Segelfläche.
Die Leistung steht nicht an erster Stelle

KOJENMASSE

Vorschiff	2,02 x 1,43 m
Salon (Sofakoje)	2,40 x 0,67/0,57 m
Achtern	1,90 x 1,33/1,16 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstruktion *Mortain & Mavrikios*
CE-Entwurfskategorie A
Rumpflänge 12,28 m
Breite 4,35 m
Tiefgang 0,98–2,88 m
Gewicht 11,2 t
Ballast/-anteil 3,9 t/34 %
Großsegel 44,0 m²
Rollgenau (106 %) 41,0 m²
Maschine (Volvo P) 36,5 kW/50 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

100 Prozent Aluminium. Rumpf im Multiknickspant, gebaut über einem Spantgerüst. Mit Integral-Schwenkkiel

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 367 710 €
Preis segelfertig² 377 480 €
Komfortpreis² 408 315 €
Garantie 2 Jahre

WERT UND VERTRIEB

Alubat
Chantier Naval; 85180 Le Château
d'Olonne; www.alubat.com

Yacht-BEWERTUNG

Robust gebautes Schiff aus Aluminium für längere Seereisen oder anspruchsvolle Touren. Sicherheit und Stabilität sind wichtiger als Performance und Sportlichkeit. Der Preis ist gehoben, aber nachvollziehbar

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Sehr robuste Bauweise in Aluminium
- + Ausgefallene Konstruktion
- Im Vergleich relativ teuer

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Einhandtauglich
- Schwammige Steuerung

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Freundlicher, heller Innenausbau
- + Varianten mit zwei bis vier Kabinen
- Relativ schmale Doppelkojen

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Hochwertige Grundausstattung
- + Integral-Schwenkkiel Standard
- Kein Rollmast möglich

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

von Les Sables d'Olonne ist davon aber leider nicht viel vorhanden.

Mit zwischen 12 und 15 Knoten Wind und einem flachen Schwell sind die Bedingungen dennoch ausreichend, um die Segel-eigenschaften einordnen zu können. Das Aufkreuzen auf engen Winkeln gegen den Wind ist dabei nicht die Paradedisziplin der behäbig wirkenden und über elf Tonnen

schweren Aluyacht. Auf einem Winkel von 45 Grad zur Windrichtung schafft die neue Ovni trotz der gut gebauten Segel und effizienten Trimmeinrichtungen nur 5,3 Knoten Fahrt über Grund. Das ist nicht gerade be-rauschend im Vergleich.

Deutlich mehr Dynamik und Tempera-ment zeigt das Schiff, wenn man die Scho-ten schrückt und es etwas laufen lässt. Bei ei-

nem Windeinfall von 60 Grad steht die Logge dann wieder in den zu erwartenden Berei-chen gegen 7 Knoten Speed.

Bemerkenswert ist, wie geschmeidig sich die Französin dabei durch die Wellen ar-beitet, trotz des Volumens und der starken Rundung am Bug. Die Konstruktion stampft kaum und segelt auch bei mehr Krängung spürbar ausgewogen. →

DIE KONKURRENZ: STARK UND HOCHSEETAUGLICH

ALLURES 40.9



Robuster Blauwasserkreuzer mit Integral-Schwenkkiel. Der Rumpf ist im Rundspant aus Alu gebaut, das Deck aus GFK

Konstrukteur *Berret/Racoupeau*
Rumpflänge 12,36 m
Wasserlinienlänge 11,24 m
Breite 4,15 m
Tiefgang 1,06–2,75 m
Gewicht 10,9 t
Segelfläche am Wind 82,5 m²
Segeltragezahl¹ 4,1
Grundpreis ab Werft 372 470 €
YACHT-Test (als Allures 39.9) 1/2014

BM 40 CLIPPER



Der Multi-Knickspanter aus Aluminium stammt aus deutscher Produktion. Optional auch als Schwenkkieler erhältlich

Konstrukteur *BM Design*
Rumpflänge 11,99 m
Wasserlinienlänge 11,50 m
Breite 4,18 m
Tiefgang 0,80–2,50 m
Gewicht 8,5 t
Segelfläche 84,0 m²
Segeltragezahl¹ 4,5
Grundpreis ab Werft 283 000 €
YACHT-Test 20/2012



Transparent. Das Lichtband sorgt für Durchblick. Im Dach fehlen noch Luken

DIE MARKE IST ETABLIERT. SCHAFFT OVNI WIEDER DEN ANSCHLUSS?

Arbeiten muss Alubat noch an der Steuerung. Beim Testboot (Baunummer 1) stimmen die Übersetzungen vom Rad auf die Quadranten nicht. Die Lenkung ist viel zu indirekt, und es ist sehr schwierig, das Boot sauber auf Kurs zu halten, speziell auf den Kursen mit dem Wind. Die Werft will dem misslichen Umstand mit größeren Ritzeln für die Steuerkette begegnen.

Ansonsten ist die Mechanik der Steuerung tadellos und hochwertig ausgeführt. Die Quadranten der beiden kurzen Ruderblätter werden beidseitig mit Schubstangen bedient und sind ihrerseits fest miteinander verbunden. Sollte also eines der beiden Lenksysteme unterwegs mit Defekt ausfallen, wäre das Boot über das andere Rad und über den Autopiloten immer noch uneingeschränkt steuerbar – ein überzeugendes Argument für lange Passagen auf hoher See.

STABILES RIGG, KEINE OPTIONEN

Die Großschot wird über zwei getrennte Taljen auf dem massiven Targabügel gefahren. Damit ist das Großsegel zwar sehr gut trimm- und in der Halse kontrollierbar, aber das Handling gestaltet sich etwas komplizierter. Wer es mag, kann mit wenig Aufwand das System auf einen durchgehenden Schot-

zug umbauen lassen. Zudem wird die Werft den Targabügel noch um einige Zentimeter kürzen, damit die Schotzüge steiler ansetzen und effizienter werden; beim Testboot waren die Schoten nur mit viel Kraftaufwand zu bedienen. Sehr entspannt und in sicherer Position arbeitet man dagegen an den Genuawinschen, welche in die wuchtigen Steuerpodeste integriert sind. Der Steuermann kann hier zugleich Ruder gehen und das Vorsegel trimmen. Gerade auf langen Schlägen ist die Einhandtauglichkeit ein großes Plus.

Für das recht kurze, aber kräftige Alurigg von Z-Spars bietet Alubat keine Alternativen. Rollmasten wurden aufgrund ihrer höheren Gewichte bei der Planung weder von der Werft noch von den Konstrukteuren bei Mortain & Mavrikios als Option in Betracht

gezogen. Schlüssig argumentiert wird mit Verlusten in der Stabilität sowie mit der Anfälligkeit von Rollmasten für Defekte und Fehlfunktionen. Da man mit einer Ovni aber nicht zwingend ausschließlich lange Seereisen unternehmen muss, wäre ein Rollmast als Option für Küstensegler trotzdem wünschenswert, zumal der Großbaum wegen des hohen Targabügels hoch angeschlagen ist und das Auftuchen des Segels in den Lazybag eine halsbrecherische Kletterpartie erfordert. Ebenfalls nicht vorgesehen ist eine Selbstwendefock anstelle der überlappenden Genua. Dafür steht ein flexibles Kutterstag für eine kleine Kreuzfock in der Liste der bestellbaren Extras.

VIELE FENSTER, FREIE SICHT

Während außen die eher grobe Optik der robusten Aluminium-Konstruktion dominiert, ist davon unter Deck nicht mehr viel zu sehen. Innen herrscht vielmehr ein schönes, helles und wohnliches Ambiente, geprägt im Salon von der umlaufenden Fensterfront, welche im Stehen eine fast durchgehende Rundumsicht erlaubt. Bedingt durch den unvermeidlichen Kasten für den schwenkbaren Integralkiel sind die Möglichkeiten bezüglich des Layouts im Salon limitiert. →

INNEN NETT UND FREUNDLICH

Das heißt: Die lange Pantryzeile seitlich bleibt ohne Option genauso wie die große Sitzgruppe, auf der viele Personen beidseitig am Salontisch Platz nehmen können.

Ausbauvarianten sind fürs Achterschiff gegeben. Machbar sind zwei identisch große Doppelkabinen oder als Variante für Blauwasserfahrten nur eine Kabine, dazu eine größere Nasszelle mit eigenem Duschabteil sowie ein begehbarer Werkstatt- und Stauraum mit tadellosen Zugängen zum mittigen Technikkanal. Für zusätzliche Einbauten (Wassermacher, Generator) ist mehr als genug Platz vorhanden.

Auch für das Vorschiff muss der Kunde Entscheidungen treffen. Die Eignerkabine sieht einen großen Standbereich sowie eine rechteckige Doppelkoje mit einer Breite von 1,43 Metern vor. Optional kann man im Vorschiff einen weiteren Toilettenbereich einbauen lassen. Die Werft bietet sogar ein zusätzliches Layout an mit zwei getrennten Einzelkabinen. Der Ausbau mit insgesamt vier Kabinen ist in der Klasse der Tourenyachten um 40 Fuß Länge eine Besonderheit.

ROBUSTE QUALITÄT, HÖHERE PREISE

Es ist bekannt: Yachten aus Aluminium sind deutlich aufwändiger zu bauen als vergleichbar große Schiffe zum Beispiel aus GFK. Bei Alubat rechnet man im Schnitt mit etwa doppelt so vielen Arbeitsstunden in der Produktion. Nachvollziehbar also, dass der finanzielle Aspekt aus dem Rahmen fällt. Mit einem Basispreis von 368 000 Euro für das umfangreich und hochwertig ausgestattete Boot ist die Ovni 400 etwa doppelt so teuer wie die Tourenschiffe um zwölf Meter Rumpflänge aus den großen Produktserien. Alles in allem passt die Preiseinordnung.

Die spannende Neuheit war als Kandidatin zur Wahl als Europas Yacht des Jahres 2020 vorgeschlagen gewesen, hat es aber nicht bis zu den Jury-Tests in Barcelona geschafft. Schade, denn mit ihrem eigenständigen Konzept und den vielen unkonventionellen Details hätte sie der Konkurrenz zweifellos die Stirn bieten können. Ovni war mal eine große Marke und kann es mit dem neuen Modell auch wieder werden – das Potenzial ist vorhanden und die Reinkarnation bereits geglückt.

MICHAEL GOOD

Die Weltpremiere der Ovni 400 auf der Messe boot in Düsseldorf: Halle 16, Stand D20

*Funktionalität geht auch hübsch. Das schön gebaute Interieur bietet alles für ein **KOMFORTABLES LEBEN** auf langer Fahrt*



GEDRUGEN

Die Doppelkoje im Vorschiff ist rechteckig, die Breite der Liegefläche ausreichend, aber nicht üppig. Seitlich wäre noch Platz



KOMPLETT

Große Arbeitsflächen und jede Menge Stauräume prägen die Funktion der langen Pantryzeile. Es fehlt hier an nichts



ANGENEHM

Die Nasszelle achtern ist vom Salon und direkt aus der Achterkammer erreichbar. Die abgetrennte Duschzelle gibt es optional



KNAPP

Mit einer Breite von nur 1,33 Metern sind die Liegeflächen achtern zu schmal für zwei. Auch hier wird seitlich Platz verschent

Traduction française via Google Translate...

Grandes ambitions

Quiconque commande chez Alubat a des souhaits ambitieux et recherche la distance. Le nouvel OVNI 400 veut être l'outil parfait pour cela - confortable et capable de gérer toutes les situations. Les yachts en aluminium en général et la marque Ovni en particulier sont généralement en tête de liste des envies pour les amis des longs coups en haute mer. Pas étonnant que les navires du fabricant français d'aluminium Alubat, qui sont considérés comme extrêmement robustes, figurent toujours en bonne place sur les portails de bateaux d'occasion - ils sont particulièrement demandés. Le chantier naval construit des yachts en aluminium aux Sables d'Olonne sur la côte ouest française depuis 1974, d'où ont commencé tant de contours, dont le célèbre Vendée Globe. Fils. Néanmoins: les choses n'allaient pas toujours bien à Alubat. La crise économique a frappé l'entreprise et, entre-temps, la production de nouveaux navires des marques Ovni et Cigale s'est même complètement arrêtée. En 2014, un conglomérat de 14 passionnés de voile de Vendée française a acheté le chantier naval battu et les droits de marque et a recommencé la production de nouveaux bateaux. Le directeur général Christian Picard nommé à cet effet devrait également s'occuper du développement de nouveaux modèles, notamment pour la marque Ovni.

NOUVELLES FORMES, LOOK EXCITANT En janvier 2019, les Français ont présenté

un nouvel Ovni 450 en tant que successeur et mise à jour du 445 éprouvé au démarrage à Düsseldorf (voir test dans YACHT 13/2019). Aujourd'hui, un an plus tard, Alubat sera à nouveau présenté en avant-première au grand salon du Rhin, cette fois, il s'agit même d'un tout nouveau développement. L'Ovni 400 marque également le début d'une toute nouvelle génération de modèles. Pour cela, le chantier naval change également pour la première fois de partenaire de conception. Le bureau Mortain & Mavrikios de La Rochelle a élaboré les plans de construction des années 400 et façonné leur conception avec une richesse remarquable d'innovations visuelles, conceptuelles et constructives. L'arc extrêmement volumineux et fortement arrondi est particulièrement frappant, presque dans le style d'un chaland. Les formes sont destinées à donner au bateau des caractéristiques de navigation plus équilibrées, en particulier sur les routes contre le vent et les vagues, et à compenser la flottabilité de la poupe extrêmement pleine. Ce qui frappe également, c'est le design de la maison de pont avec une bande de fenêtre presque tous azimuts, comme un catamaran. Alubat, d'autre part, a transféré les nouvelles caractéristiques de la marque comme typiques. Comme tous les Ovnis, le concept du 400 a également une quille pivotante intégrale qui peut être complètement rattrapée dans le fuselage. Il n'y a pas d'alternative à cela - par exemple une version avec une quille fixe ou relevable. Pour Ovni, le support massif Targa au-dessus du cockpit et le porte-équipement similaire à un aileron à l'arrière sont également indéniables pour Ovni. Bien entendu, ces pièces sont également entièrement réalisées en aluminium par Alubat.

Alubat construit traditionnellement ses navires sous la forme de cadres multi-flambage faits de panneaux d'aluminium de différentes épaisseurs, qui sont soudés sur un cadre de cadres en aluminium sur toute la longueur du navire. Alors que la coque des anciens types d'Ovni se compose de sept parties, cinq plaques sont désormais traitées pour le nouveau bateau. Cela signifie: il n'y a que deux plis, mais nettement plus prononcés de chaque côté au lieu de trois, comme dans le modèle précédent, le 395. Cela simplifie les processus de production et façonne également l'apparence. Dans le nouveau bateau, le franc-bord descend presque verticalement du bord du pont à presque la ligne de flottaison, ce qui fait que le croiseur en aluminium semble inhabituellement corpulent, en particulier dans la zone avant de la coque. Comme effet secondaire bienvenu, la construction bénéficie d'une stabilité dimensionnelle supplémentaire grâce à la large ligne de flottaison et gagne également du volume pour plus d'espace et de confort sous le pont.

BEUCOUP DE BALLAST, ASSEZ DE STABILITÉ Le fond de la coque reste plat et large, ce qui signifie que le bateau peut être lâché facilement, grâce également à la quille pivotante intégrée. L'ailette en aluminium pèse 1,3 tonne et est rétractée et déployée hydrauliquement, avec un point de rupture prédéterminé en cas de contact avec le sol dur. Le ballast intérieur sous la forme d'un total de 72 blocs en fonte, qui sont installés au point le plus profond du fuselage, offre encore plus de stabilité. Les corps de ballast pèsent ensemble 2,5 tonnes et sont coulés en résine dans des boîtiers en aluminium installés à demeure. Bien entendu, le chantier naval fait également attention à une séparation stricte de l'aluminium et des autres métaux afin d'exclure l'électrolyse redoutée. Dans la norme, les structures en aluminium au-dessus de la ligne de flottaison sont isolées avec des panneaux de mousse froide. Une isolation plus épaisse peut également être commandée pour des excursions extrêmes dans l'océan Arctique.

Avec un nombre de voiliers de seulement 4,1 (rapport entre la surface de

voile et le poids), l'Ovni 400 se qualifie clairement comme un pur tourer avec peu ou pas de prétention à la sportivité ou aux performances de navigation spéciales. Le concept vise plutôt les longs coups loin des routes confortables aux pieds nus et la progression en toute sécurité en haute mer dans le vent et les vagues - le bateau est prévu et construit pour cela. Malheureusement, peu de choses sont disponibles pour les tests YACHT devant le port d'attache des Sables d'Olonne. Avec entre 12 et 15 nœuds de vent et une houle plate, les conditions sont encore suffisantes pour classer les propriétés de navigation. Traverser sous des angles étroits contre le vent n'est pas la discipline phare du yacht en aluminium à l'aspect calme, qui pèse plus de onze tonnes. À un angle de 45 degrés par rapport à la direction du vent, le nouvel Ovni ne gère que 5,3 nœuds au-dessus du sol malgré les voiles bien construites et les dispositifs de trim efficaces. Ce n'est pas exactement grisant en comparaison.

Le vaisseau montre beaucoup plus de dynamisme et de tempérament lorsque vous envoyez les pods et laissez-le tourner un peu. Avec un vent de 60 degrés, la bûche est à nouveau dans les zones attendues contre 7 nœuds de vitesse. Il est remarquable de voir à quel point la Française se fraye un chemin à travers les vagues, malgré le volume et la forte courbe à la proue. La construction piétine à peine et les voiles sont bien équilibrées même avec plus de talon. Alubat doit encore travailler sur le contrôle. Dans le bateau d'essai (numéro de construction 1), les rapports de vitesse de la roue aux quadrants sont incorrects. La direction est beaucoup trop indirecte et il est très difficile de garder le bateau propre sur le cap, surtout sur les parcours avec le vent. Le chantier naval veut contrer la situation difficile avec des pignons plus grands pour la chaîne de distribution.

Sinon, la mécanique du système de contrôle est impeccable et de haute qualité. Les quadrants des deux lames de gouvernail courtes sont actionnés des deux côtés avec des poussoirs et sont à leur tour fermement connectés l'un à l'autre. Si l'un des deux systèmes de direction tombe en panne avec un

défaut sur le chemin, le bateau serait toujours entièrement contrôlable via l'autre roue et le pilote automatique - un argument convaincant pour de longs passages en haute mer. RIGG STABLE, PAS D'OPTIONS La feuille principale est entraînée sur deux baies distinctes sur la barre Targa massive. Cela rend la grand-voile très facile à régler et à contrôler dans le foc, mais la manipulation est un peu plus compliquée. Si vous le souhaitez, vous pouvez convertir le système en un train de tôles en continu avec peu d'effort. De plus, le chantier naval raccourcira le hangar Targa de quelques centimètres afin que les trains de blocs commencent plus raides et deviennent plus efficaces; sur le bateau d'essai, les pods ne pouvaient être utilisés qu'avec beaucoup d'efforts. D'autre part, vous travaillez très détendu et en toute sécurité sur les treuils de Gênes, qui sont intégrés dans les plates-formes de contrôle massives. Le barreur peut à la fois gouverner et équilibrer la voile d'avant. L'adéquation à une main est un gros plus, en particulier sur les longs coups. Alubat ne propose pas d'alternative à l'Alurigg plutôt court mais puissant de Z-Spars. En raison de leur poids plus élevé, les mâts n'étaient pas considérés comme une option par la cour ou par les concepteurs de Mortain & Mavrikios. Elle est argumentée de manière concluante avec des pertes de stabilité et avec la sensibilité des mâts à rouleaux aux défauts et dysfonctionnements. Cependant, comme un ovni ne doit pas nécessairement être un long voyage en mer, un mât à rouleaux serait toujours une option pour les marins côtiers, d'autant plus que la grande flèche est levée en raison de la haute barre Targa et que le surfaçage de la voile dans le paresseux nécessite une montée vertigineuse. Un foc auto-vireur au lieu du génois qui se chevauchent n'est pas non plus fourni. Pour cela, il y a

un jour de coupe flexible pour une petite flèche croisée dans la liste des extras qui peuvent être commandés.

BEAUCOUP DE FENÊTRES, VUE CLAIRE Alors que l'aspect plutôt rugueux de la construction en aluminium robuste domine à l'extérieur, il n'y a pas grand-chose à voir ci-dessous. Il y a plutôt une atmosphère agréable, lumineuse et confortable à l'intérieur, caractérisée dans le salon par la façade de fenêtre environnante, qui permet une vue panoramique presque continue en position debout. En raison de l'inévitable boîte pour la quille intégrale pivotante, les options d'aménagement dans le salon sont limitées. Cela signifie: la longue rangée de cuisines sur le côté reste sans option, tout comme le grand coin salon, sur lequel de nombreuses personnes peuvent s'asseoir des deux côtés de la table de salon. Il existe des options d'extension pour le navire arrière. Deux cabines doubles de taille identique sont réalisables ou, en variante pour les balades en eau bleue, une seule cabine, plus une salle d'eau plus grande avec son propre compartiment de douche et un atelier sans rendez-vous et un espace de stockage avec un accès impeccable au canal technologique central. Il y a plus qu'assez d'espace pour des installations supplémentaires (dessalinisateur, générateur). Le client doit également prendre des décisions pour l'arc. La cabine propriétaire possède une grande surface de stand et une double couchette rectangulaire d'une largeur de 1,43 mètre. En option, vous pouvez avoir une autre zone de toilettes installée dans la proue. Le chantier naval propose même un aménagement supplémentaire avec deux cabines individuelles séparées. L'expansion avec un total de quatre cabines est une spécialité de la classe des yachts de tourisme de 40 pieds de longueur.

QUALITÉ ROBUSTE, PRIX PLUS ÉLEVÉS Il est bien connu que les yachts en aluminium sont beaucoup plus complexes à construire que les grands navires comparables en GRP, par exemple. Chez Alubat, on prévoit en moyenne deux fois plus d'heures de travail en production. Il est donc compréhensible que l'aspect financier soit hors du commun. Avec un prix de base de 368 000 euros pour le bateau complet et de haute qualité équipé, l'Ovni 400 est environ deux fois plus cher que les bateaux de tourisme par douze mètres de longueur de coque de la grande série de produits. Dans l'ensemble, la

classification des prix convient. La nouveauté passionnante avait été proposée comme candidat au Yacht européen de l'année 2020, mais n'a pas été présentée aux tests du jury à Barcelone. Dommage, car avec son concept indépendant et les nombreux détails non conventionnels, il aurait sans doute pu résister à la concurrence. Ovni était autrefois une grande marque et cela peut être à nouveau avec le nouveau modèle - le potentiel est là et la réincarnation a déjà réussi.

Michael Good