



# Bandit 800

*Après la présentation du prototype, il y a maintenant un an et demi, nous avons eu la chance d'essayer le premier Bandit de "série"...*

## Trois pattes et pas manchot !

**LES PETITS TRIMARANS S'ADRESSENT AUX AMATEURS DE CROISIÈRE RAPIDES ET SPORTIVES;** ILS SONT DE PLUS EN PLUS NOMBREUX ET C'EST TANT MIEUX. LE BANDIT 800 EST CONSTRUIT À CARHAIX-PLOUGUER, LA CAPITALE DU CENTRE BRETAGNE EST POURTANT PLUS CONNUE POUR LES VIEILLES CHARRUES QUE POUR SES CHANTIERS NAVALS !



*Bandit 800 CC,  
pour Course Croisière.*

Le premier Bandit 800 avait été présenté en 2006 au Grand Pavois de La Rochelle. Nous avons profité d'un convoyage entre Belle-Île en mer et Bénodet pour tester le numéro deux de la série, estampillé CC comme Course Croisière. Et autant le dire de suite : on s'est vraiment bien amusés. Le bateau m'attend sagement au mouillage dans l'avant port de Le Palais. Sitôt à bord, nous déplaçons les bras. Car le Bandit

est repliable pour se faufiler dans les places de port, et démontable quand il s'agit de le transporter. Pliage et repliage s'effectuent en quelques instants, les manœuvres dédiées reviennent le long de bras arrière sur un coin triple. Ils comprennent : galhauban, tension du trampoline, et retenue des flotteurs. Pour déplier, il suffit de ramener le bout, et de donner quelques tours de winch. On termine en enfilant une goupille qui maintient

*Un trimaran de 8 m qui avionne à plus de 17 nœuds... Pas mal !*



“ A bord d’un bateau voué à la performance, pas d’enrouleur bien sûr, le solent auto vireur s’envoie sur mousquetons...” ”

les bras ouverts. Par contre, pour le ramener au gabarit routier, une journée de montage, ou de démontage, est nécessaire. Il faut en effet démonter

les flotteurs, les bras, dégréer les voiles, descendre le mât... On y va. Rapidement, dès qu’on s’éloigne un peu de l’île, le vent s’établit.

*Un trimaran qui peut aussi donner des envies de croisières.*



*Une jolie carène et un bon équilibre général permettent au Bandit d’être très agréable à barrer...*

Dans ces conditions idéales, à 120° du vent réel (qui souffle à 18 nœuds environ), on ne descend plus que rarement sous les 12 nœuds, la barre est excessivement douce, un vrai bonheur. A bord d’un bateau voué à la performance, pas d’enrouleur bien sûr, le solent auto vireur s’envoie sur mousquetons ; la drisse, comme toutes les manœuvres, revient au cockpit. On notera l’ingénieux système d’écoute de foc, qui remonte dans le mât avant

de redescendre dans celui-ci de façon à dégager le pont. Gennaker et spinnaker s’envoient à l’extrémité d’un long bout dehors, en carbone, qui coulisse à l’intérieur de deux colliers en ertalon. Ce bout dehors se manœuvre depuis le cockpit. Si les flotteurs ne sont pas équipés de balcons, la coque centrale elle l’est, juste ce qu’il faut pour protéger les voiles ferlées (gennaker ou solent). Nous sommes toujours sous solent, on envoie le gennaker.



*Le plan de pont est bien conçu et le cockpit agréable à vivre.*



*Barre franche, stick, cale-pieds, le Bandit sent bon la régatée...*

que 8 mètres, 17 nœuds, c'est déjà beaucoup ! A cette vitesse, on sent le flotteur sous le vent qui semble vouloir commencer à freiner. Le beau monde qui sur l'eau nous entoure (mais où sont donc les plaisanciers ?) s'entraîne pour la Jacques Vabre, on croise

trouve des cale pieds là où on en a besoin. Le Bandit maintient une vitesse de croisière qui oscille entre 12 et 15 nœuds, ça avoine bien, très bien même, d'où la nécessité, sécurité oblige, de conserver, dans la main, l'écoute de spi, tandis que celle

de grand-voile reste sagement, elle aussi, à portée immédiate. Ne sait-on jamais. Cette navigation s'effectue au portant, les dérives restent donc sagement relevées. Elles sont au nombre de deux et sont positionnées dans les flotteurs. Inconvénient de la formule, deux dérives et leurs puits coûtent plus cher qu'une seule. Mais cette implantation offre un meilleur rendement, et permet d'affiner les réglages en fonction de l'allure ; surtout, elle libère l'espace à l'intérieur de l'habitacle pour dégager un espace de vie des plus agréables. Magie du

“ Le Bandit maintient une vitesse de croisière qui oscille entre 12 et 15 nœuds, ça avoine bien, très bien même... ”

*L'accastillage est au top, aussi bien en conception qu'en réalisation.*

Ça accélère franchement, mais parce que le gennaker ne permet pas de descendre autant dans le vent que le permet le spinnaker, on envoie la bulle. Ce qui nous autorise à faire route directe vers Bénodet. Ainsi lancés, dans de telles conditions, on enquille les milles. On s'offre quelques accélérations franches, jusqu'à 17 nœuds, on arrive peut-être là aux limites du bateau : il ne mesure tout de même

Brossard, le 60 pieds Orma de Yvan Bourgnon, un peu plus tard, le Victorinox de Dany Monnier ; et derrière nous, dans le sillage, un mono Class 40 qui semble avoir bien du mal à nous rattraper. Avec l'astuce du siège basculant, le cockpit est finalement très spacieux, 3,30 m de large par 1,72 m de long. Ce siège offre une très bonne position de barre, on est grâce à lui bien dégagés au vent, avec une belle vue sur la plate-forme ; au stick, c'est le pied ! Même si le bateau ne gîte pas, on



petit trimaran, avec les banquettes du carré positionnées sur les redans, assis en bas, on bénéficie d'une bonne vue sur l'extérieur, une véritable version 'salon de pont'. Les poids sont intelligemment centrés, là où il faut, sous les pieds. Sur le Bandit 800, on a la hauteur sous barrots au niveau de la descente, avec la cuisine à bâbord et la table à cartes à tribord.

La descente est astucieuse, l'échelle est transversale et elle pivote, sur tribord ou sur bâbord : en usage normal, en navigation, elle dégager l'accès à la table à cartes ; et au mouillage (ou en mer), quand vient l'heure de préparer le repas, ou réchauffer un café, cette même échelle bascule de l'autre côté, libérant ainsi l'accès à l'évier et au réchaud. Dans le carré, la table à manger est fixée sur l'épontille, le long de laquelle elle coulisse, de haut en bas, libérant ainsi de l'espace. Plus loin, en avant de la cloison de mât, la couchette des amoureux, offre 200 cm de long, et de 160 à 70 cm de large. Les WC chimiques prennent place dessous. Nous approchons de la rivière de Bénodet. Le voyage s'est fait en moins de sept heures.

Le moteur 4 temps 8 cv est un peu lourd, sur le prochain modèle, le client souhaite même installer un moteur IB essence Yamaha, avec sail drive ; un choix qui à première vue s'avère étrange : l'essence est toujours un problème à bord d'un voilier.

Au moteur, le Bandit ne s'avère pas très manoeuvrant, une biellette sera



**Avantage du Bandit, il est repliable et même transportable...**

“ On s'offre quelques accélérations franches, jusqu'à 17 nœuds... ”

peut-être installée à l'avenir, qui le relierait à la barre et faciliterait ainsi les manœuvres de port.

Le Bandit 800 est un bateau rapide, très rapide, et il sera très difficile de trouver

un meilleur rapport budget / longueur / performances. Plusieurs fois au cours de cette navigation, nous avons taquiné les 17 nœuds, au dessus, ça ne serait plus raisonnable.



**A l'intérieur, on trouve le nécessaire : cuisine, table à cartes et carré...**



**La vue sur l'extérieur est très appréciée et l'espace finalement plutôt intéressant pour un tri de 8 m.**



## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

### Bandit 800 version Course Croisière

Longueur hors tout en navigation :	8,00 m
Longueur bras repliés :	9,60 m
Bau maxi en navigation :	6,80 m
Bau bras repliés :	3,60 m
Tirant d'eau:	0,30 m / 1,70 m
Déplacement lège bateau standard :	1.450 kg
Motorisation :	8 cv hors bord
Longueur bout dehors :	1,00 m
Grand voile :	36,5 m <sup>2</sup>
Solent :	21 m <sup>2</sup>
Foc :	14 m <sup>2</sup>
Gennaker :	45 m <sup>2</sup>
Spi asymétrique :	90 m <sup>2</sup>
Construction coque, pont set flotteurs :	Sandwich verre / mousse PVC / polyester
Nombre de couchages :	4
Architecte :	Pierre Rolland
Prix, à partir de :	110.000 €

Le bateau est livré de série avec dérives et mât en carbone, idem le bout dehors, grand-voile en Pentex, mais solent et trinquette en dacron. Le gennaker en option.

## Trois versions pour un même bateau

Le Bandit 800 se dévoile en trois versions : CR, CC (celle que nous avons essayée), et XTR. La version CR pour croisière est la plus assagie des trois, ce qui est relatif (GV de 30 m<sup>2</sup>, solent de 15 m<sup>2</sup>, gennaker de 35 m<sup>2</sup>, spi de 60 m<sup>2</sup>). Cette plus faible surface de toile se veut plus facile à maîtriser, on trouve tout de même un bout dehors en carbone de série. La version essayée, CC pour Course Croisière.

La version XTR, plus extrême, ne fait aucune concession au confort. Les bras, redessinés, restent démontables pour le transport, mais ne sont plus repliables. Les zones sensibles sont renforcées de carbone.

Les flotteurs sont équipés de petits safrans, tandis que la dérive prend place dans la coque centrale, alors qu'on les trouve sur les autres versions sur les flotteurs.