

BALI 4.3

Le catamaran qui révolutionne la croisière.



Un support idéal pour la croisière est celui qui vous abrite sans vous enfermer... c'est en développant ce concept à priori contradictoire que Catana Group a imaginé son deuxième Bali, le 4.3. Essayez-le, vous serez immédiatement séduit !

Tous ceux qui ont effectué une croisière en catamaran sont unanimes : le confort apporté par la grande nacelle centrale, le cockpit protégé par le bimini et les cabines bien isolées de la zone de vie est bien supérieur à celui d'un monocoque, même de taille bien supérieure. Mais Olivier Poncin, toujours en quête de nouveaux défis, voulait en donner plus encore. Il a travaillé sur deux idées maîtresses pour sa nouvelle gamme Bali Catamarans : ouvrir la nacelle sur le cockpit, au point de confondre les deux, et aménager de nouveaux espaces de farniente. Le résultat, avec le Bali 4.3, deuxième modèle de la gamme, est surprenant ! Nous avons découvert le numéro 4 de la série à La Rochelle. Précisons que le Bali 4.0 sera quant à lui prochainement dévoilé au public. Les six grands taquets en aluminium ne craignent pas les aussières les plus grosses, un bon point pour l'amarrage. Vu de face, le Bali dévoile ses lignes d'eau à la fois épurées et travaillées : chaque coque est dotée d'un double redan, afin de préserver une largeur à la flottaison contenue

sans obérer le volume des cabines, et le fond de la nacelle présente une large spatule, laquelle se prolonge jusqu'aux étraves. Une nervure centrale assure un double rôle : celui de déflecteur et de raidisseur. Par mer agitée et/ou vent fort, ce dessin assurera une forte portance dynamique, réduisant à néant les risques d'enfournement à haute vitesse. Le bateau est d'ailleurs conçu pour des longues traversées au large : il est rigide et solidement construit en sandwich mousse PVC/polyester. Le Bali 4.3 est assemblé en trois parties, de façon à présenter les demi-coques et le fond de la nacelle d'un seul tenant. Dans le même esprit, le chantier a monté des mèches de safran de fort diamètre en inox. De quoi rassurer ceux qui souhaitent partir loin avec leur catamaran – et ils sont nombreux. Les deux moteurs Nanni de 40 chevaux permettent des manœuvres précises – possibilité d'inverser les commandes pour pivoter sur place. Le chantier propose également des diesels de 50 chevaux.

The catamaran which is set to revolutionise cruising



Le Bali 4.3 concilie le plaisir de naviguer à la voile à l'agrément de vie à bord du motonautisme.

The Bali 4.3 combines the enjoyment of boating under sail, with all the best aspects of life on board a motorboat.

The ideal boat for cruising is one which shelters you without closing you in... This is the seemingly contradictory concept which the Catana Group developed when designing their second Bali, the 4.3. As soon as you try it you'll be won over.

Everyone who has ever cruised on catamarans is unanimous: the level of comfort afforded by the large central nacelle, the cockpit protected by the bimini and the cabins which are well-separated from the other living areas is far superior than that of a monohull, even a much larger one. But Olivier Poncin, always on the lookout for new challenges, wanted to go even further. He worked on two principal ideas for his new range of Bali catamarans: opening the saloon out into the cockpit, to the point the two almost become one, and fitting out the new area for relaxation. The result, with the Bali 4.3, the second model in the range, is amazing! We tried out number 4 in the series at La Rochelle, France. Note that the Bali 4.0 is soon to be unveiled to the public. The six big aluminium cleats can handle some large diameter warps, great for tying up. Seen from ahead, the Bali's lines are refined and at the same time clearly well-designed: both hulls have a double step, so as to maintain an effective waterline beam, without interfering with

internal volume in the cabins, and the curve of the underside of the nacelle continues on to meet the bows. A central rib fulfils a double role: that of a deflector and a stiffener. In choppy and/or windy conditions, this design ensures good dynamic lift, reducing to almost zero the risk of burying the bows at high speed. Moreover, the boat is designed for making long offshore passages: it is rigid and solidly built in PVC/polyester foam sandwich. The Bali 4.3 is assembled in three parts, so the two half-hulls and the lower part of the nacelle are one piece. In the same vein, the yard has fitted large-diameter stainless rudder stocks. Very reassuring for those, and they are many, who want to head off far and wide on their catamarans. The two 40hp Nanni engines allow for precise handling - inverting the throttles allows you to pivot on the spot. The builder also offers the alternative of two 50hp diesels.

NAVIGATION

Rendement maximum

Dès ces premières minutes de mise en main, l'intérêt du fly bridge devient évident. D'abord parce que cet emplacement en hauteur – et très facile d'accès grâce à ses deux escaliers – offre une vision parfaite à 360°, ensuite parce que toutes les manœuvres y sont concentrées, et enfin parce que la grande surface proposée en arrière du poste de barre sera vite appréciée en croisière. Nous n'y sommes pas encore... Dans le chenal, le vent d'Est nous contraint à faire route vers le Vieux Port pour hisser la grand-voile. L'opération est assurée par le winch électrique du bord – un 48 Antal – : apparaît une voile de belle surface grâce à une longueur de bôme généreuse – précisons que l'espar est nettement surélevé pour éviter tout accident lors des empannages – et l'adoption d'une corne en tête. Sitôt la voile hissée, nous reprenons le cap voulu vers le large, les moteurs sont coupés et le foc déroulé. Première surprise, le bateau marche bien ! A peine 13 nœuds de vent suffisent à nous déhaler à plus de 6 nœuds. Au près, les ailerons profilés assurent un excellent rendement : un coup d'œil au sillage nous confirme en effet que la dérive est pratiquement nulle. Grâce au gréement reculé, le foc autovireur conserve une belle surface de près de 40 m².

C'est évidemment au moment de tirer des bords que l'équipage goûte tout l'intérêt d'une voile qui passe devant le mât toute seule et qu'on n'a même pas besoin de régler sur l'autre amure. Avec le gennaker de 61 m², c'est près de deux nœuds qu'il est possible de gagner du bon plein au grand largue... alors ne vous privez pas. Possibilité également de s'offrir un asymétrique de 105 m². Envoyée à l'aide d'une chaussette, cette voile apporte un sérieux coup de boost aux allures les plus arrivées.

Le skipper, parfaitement calé dans un siège confortable, profite d'une belle barre à roue en composite de 90 cm de diamètre. Sa protection du vent est assurée par un très efficace pare-brise inversé. Il est évidemment possible de doter le fly bridge d'un bimini fixe avec protections latérales en toiles.

EXTÉRIEUR

Adieu le trampoline

Pendant notre navigation vers l'île de Ré, chacun prend ses marques. Le solarium avant remporte vite un franc succès : les classiques trampolines ont ici été remplacés par un pontage en polyester, de sorte qu'il est bien plus aisé d'y installer des baignoires à poste fixe. Deux tables et banquettes sont en place, juste devant le rouf. La circulation sur les passavants est particulièrement fluide : le passage est toujours large, l'antidérapant est accrocheur et les mains courantes intégrées au rouf assurent une excellente prise. Autre lieu de détente très prisé, le fly bridge, bien sûr. Là aussi, des matelas, une table et des banquettes.

Nous voilà tout près du sable de la plage des Sablanceaux. Avec un tirant d'eau limité à 1,20 m et nos ailerons renforcés, aucune crainte. Le mouillage est à poste, commandé par un guindeau de 1 000 W. Le davier, très avancé, ne réclame plus l'inévitable patte d'oie des catamarans dont la ligne de mouillage est reculée à l'arrière du trampoline.



Dehors ou dedans ? Grâce à sa porte arrière basculante, le Bali 4.3 permet de vivre au grand air... ou non si la météo ne s'y prête pas.

Outside or inside ? With its tilting back door, Bali 4.3 makes living outdoors... or not if the weather does not lend itself.



NAVIGATION

Maximum efficiency

From the moment you step aboard, the flybridge becomes a point of interest. Firstly because this high-up area (with very easy access thanks to two staircases) offers perfect 360° visibility, and then because this is where all the sail handling is done from, and finally because of the large area behind the helm station will be quickly appreciated when cruising. We're not quite there yet...

In the channel, the easterly wind had us heading up towards the Vieux Port so we could hoist the main. This operation was handled by the electric winch - an Antal 48 - and there appeared a good-sized sail, thanks to a decent length boom (set quite high so as to avoid any accidents when gybing) and a square-topped mainsail. As soon as the sail was up, we headed off on our desired track, out to sea, cut the motors and unfurled the jib. The first surprise was how well the boat went! At most the wind was 13 knots, and this managed to push us along at six. Upwind, the profiled skeg keels ensure that the boat holds well: a quick glance at the wake confirms that we are making almost no leeway. Thanks to the rig being set well aft, the self-taking jib maintains a healthy sail area close to 40m². Obviously when tacking, the crew benefits from the fact that the sail passes forward of the mast by itself and then doesn't need sheeting in on the new tack. With the 61m² gennaker, almost two knots can be gained between a close reach and a beam reach... so don't deny yourself that privilege. There's also an option to have an asymmetric measuring 105m². Hoisted with the aid of a sock, this sail delivers a real boost on higher points of sail.

The skipper, perfectly relaxed in a comfortable seat, can enjoy the 90cm diameter composite steering wheel. He or she is protected from the wind by a very effective inverted windscreens. There's also an option to have a fixed bimini over the flybridge, with protective fabric side-screens.

EXTÉRIEUR

Farewell trampoline

During our sail towards Ile de Ré, everyone found their spot. The sunbathing area forward quickly met with great approval: the traditional trampolines have been replaced with a fibreglass deck, making it much easier to install fixed sun loungers. Two tables with bench seats are fitted just forward of the coachroof. The wide sidedecks ensure it is easy to move around the boat, and the non-slip deck and handrails on the coachroof ensure it is nice and secure. Another popular relaxing area is the flybridge of course. Here as well you find sunbeds, a table and bench seats. So here we are approaching Sablanceaux beach, and with a draft of 1.20 metres and our reinforced keels, we have nothing to worry about. The anchor is in place, handled by a 1,000W windlass. The bow roller is well forward, and so the traditional anchor bridle seen on cats where the anchor warp comes back aft of the trampoline is not needed here.

Le poste de barre, installé sur le fly bridge, offre une excellente vision sur le plan d'eau et les voiles.

The helm station, installed on the fly bridge offers an excellent view of the water and sails.



COCKPIT

Loft sur mer !

C'est le moment de découvrir le cockpit ; quand le soleil cogne, c'est là qu'on trouve de l'ombre et de la fraîcheur. La surprise est finalement de ne plus très bien savoir si on se trouve dans la nacelle ou à l'extérieur... Pourquoi ? Parce que toute la partie arrière bascule pour s'escamoter dans le bimini rigide. Une simple commande sur le système hydraulique et 30 secondes plus tard, vous voilà en mode open. Idem pour les baies vitrées latérales. Du coup, la porte a pu être reculée de deux mètres comparé à un plan d'emménagements classiques et surtout la table de cockpit n'a pu lieu d'être : celle du carré fait double office ! Avec ses 180 par 90 cm, elle est assez grande pour accueillir 8 à 10 convives. Le carré occupe donc une position centrale, face à une méridienne idéale pour un moment de repos ou de lecture à l'ombre, ce qui a permis à la cuisine – double évier, cuisinière trois feux, réfrigérateur de 615 litres, lave-vaisselle... et à la table à cartes d'investir l'avant de la nacelle. Là, deuxième surprise : toute l'ouverture frontale – 173 par 66 cm tout de même – disparaît, à l'instar d'une vitre de voiture, dans les superstructures ! Du coup, la circulation de l'air est optimisée de manière si radicale qu'il fait frais même tout à l'arrière du bateau. Vous serez surpris de constater à quel point cette ventilation naturelle est efficace. Même par temps chaud, on est parfois tenté de relever un peu le panneau frontal. C'est donc l'arme absolue contre la canicule !

Pour la baignade et les plaisirs du mouillage, le chantier a prévu, en plus des deux jupes aménagées, une vaste plate-forme basculante. Relevée, elle permet de bien caler l'annexe en navigation. Les bossoirs basculants sont prévus pour accueillir un dinghy jusqu'à 3,40 m.

Le confort, c'est aussi le frais : le chantier n'a pas hésité à installer un vrai réfrigérateur de 615 litres, pas moins ! C'est également, pour les plus exigeants, la possibilité de s'offrir la climatisation.

CABINES

3 ou 4 CABINES

Les cabines ? Le Bali 4.3 se décline en deux versions, trois ou quatre cabines. La première fait la part belle au propriétaire puisque toute la coque bâbord lui est dédiée avec le plein de rangements et une salle d'eau XXL à l'avant. Les couchages arrière sont dits « semi island beds », c'est-à-dire qu'ils sont accessibles par l'arrière et un côté. La coque tribord propose deux cabines et deux cabinets de toilette. Possibilité, avec la déclinaison Family, de grouper les deux salles d'eau pour profiter de plus d'aisance encore. La version quatre cabines reprend, pour la coque bâbord, la trame de l'autre coque. Les hublots de coque sont beaucoup plus nombreux que chez la plupart des catamarans concurrents. Ouvrants, et positionnés dans une réserve de la coque, cela permet de les laisser ouverts par temps de pluie et pas de risque de casse avec les pare-battages.

Innovant, confortable et plaisant à mener sous voiles, le Bali 4.3 est sans doute la plate-forme de 13 mètres la plus aboutie pour passer d'excellents moments en croisière. En usage familial ou en location, ce catamaran affiche en effet de solides arguments : nacelle open, plage avant en dur, plate-forme arrière, fly bridge...

Que demander de plus ?



COCKPIT

Loft on sea !

So let's check out the cockpit. When the sun shines this is where you find cool shade. The surprise is finally not really knowing whether you're in the saloon or outside. Why? Because the whole of the aft section of the saloon folds up to slide into the rigid bimini. One simple control on the hydraulic system has you in "open" mode just 30 seconds later. And the same goes for the big side windows. This means that the door has been able to be set two metres further aft than you would find with a traditional layout, doing away with the need for a cockpit table, as the saloon table doubles up as both! At 180cm by 90cm, it is big enough to seat eight or ten guests. So the dining area occupies a central position, opposite a sofa ideal for a spot of relaxing or reading in the shade, and therefore allowing the galley (double sink, three-burner hob, 615 litre fridge, dishwasher, etc.) and the chart table to be fitted forward in the nacelle. Next, the second surprise, the whole front opens up (all 173cm by 66cm of it), disappearing like a car window into the superstructure! Straight away air circulates in such a way that it is cool even at the back of the boat. It's amazing how effective this natural ventilation really is. Even when the weather's hot, you're tempted to raise the front window panel a little. So this is the ultimate weapon against a heatwave! For swimming and fun in an anchorage, the yard has fitted - in addition to two sugar scoops - a large hinging platform. Lifted up, it holds the dinghy when you're under way. The hinging davits can accommodate a dinghy up to 3.40 metres in length. Comfort is also involved in chilling: the yard has installed a real refrigerator of 615 litres, no less! For the most demanding, there's also the option to have air conditioning.

CABINES

Version 3 or four cabins

As for the cabins? The Bali 4.3 is available in two versions: either three or four cabins. The former is an owner's version, as the whole of the port hull is reserved for him or her, with large stowage and an XXL-sized bathroom forward. The bunks aft are known as "semi-island" beds, which is to say they are accessible from one side and the bottom. The starboard hull offers two cabins and two heads compartments. There's also the option on the Family version to combine the two bathrooms to make even more room. On the four-cabin version, the port hull is the same as the other side. There are far more hull ports than on most competitors' catamarans. Opening, and set into a reveal in the hull, this allows them to be left opening in the event of rain, and also avoids the risk of them getting broken by fenders.

Innovative, comfortable and pleasant to sail, the Bali 4.3 is without doubt the most successful 13 metre platform for enjoyable cruising. For family use or on charter this catamaran has some great attributes: open saloon, solid forward area, aft platform, flybridge and so on.

What more could you ask?



Toutes les cabines proposent des couchages larges et une aération assurée par trois panneaux ou hublots ouvrants.

All cabins offer a large and beds ventilation provided by three panels or opening ports



CARACTÉRISTIQUES BALI 4.3

Longueur hors-tout	13,20 m	Motorisation	Yanmar 2 x 40 ou 50 ch diesel
Longueur à la flottaison	12,70 m	Réservoirs carburant	2 x 400 l
Largeur	7,12 m	Réservoirs eau	2 x 400 l
Tirant d'eau	1,20 m	Construction	sandwich mousse PVC polyester
Déplacement	11,3 t	Conception	Olivier Poncin & Yann Chabaud
Surface de voile au près	115 m ²	Architecte	Xavier Faÿ
Solent autovireur	37,5 m ²	Design intérieur	Couëdel Yacht Design
Grand-voile	52 m ²	Constructeur	Catana Group
Gennaker	61 m ²	CE Certification	A pour 12 personnes en cours
Spi asymétrique	102 m ²	Prix	327 000 euros HT



BALI 4.3 SPECIFICATIONS

Overall length	13,20 m	Engines	2 x 40 or 50 hp Yanmar diesels
Waterline length	12,70 m	Fuel tanks	2 x 400 l
Beam	7,12 m	Fresh water	2 x 400 l
Draft	1,20 m	Construction	PVC polyester foam sandwich
Displacement	11,3 t	Design	Olivier Poncin & Yann Chabaud
Upwind sail area	115 m ²	Naval Architect	Xavier Faÿ
Self-tacking solent	37,5 m ²	Interior Design	Couëdel Yacht Design
Mainsail	52 m ²	Builder	Catana Group
Gennaker	61 m ²	CE Certification	A for 12 persons
Asymmetric spi	102 m ²	Price	€327,000 excluding tax



PLAN DE PONT
SHIPDECK