

BI-LOUP 26

WRIGHTON
7,50 M - 55 000 €

*Comme biquille rime avec échouage,
nous avons posé le Bi-Loup 26,
le temps d'une marée, sur le banc
du Bûcheron à l'île de Ré.*

Un test sous toutes les coutures...

TEXTE OLIVIA MAINCENT, PHOTOS PILOU

Ligne d'arbre, quilles moulées avec la coque et dotées de semelles d'échouage, safran à trois points de fixation, le Bi-loup 26 est bien campé sur ses pattes.

Présenté pour la première fois au dernier Grand Pavois, le Bi-Loup 26 a suscité beaucoup d'intérêt sur les pontons de La Rochelle. Quinze bateaux commandés, beaucoup de demandes d'informations, le patron de Wrighton, Médéric Thiout, avait la banane. Le prix attractif de 35 000 €, avec voiles, moteur et GPS, lecteur-traceur de cartes, avait évidemment de quoi attirer le client. C'est vrai qu'à y regarder de plus près, à tester sous voiles et échouer le petit voilier de croisière, on se dit qu'avec un tel bateau, la croisière confortable pour un couple et deux enfants ne demande même pas un pied de plus (d'autant que le Bi-Loup 26 est transportable). Il suffit juste à embarquer son sac, son gilet, son ciré et l'avitaillement nécessaire pour une semaine de croisière en se souciant à peine de la marée et du tirant d'eau...



PAS DE BOUT-DEHORS, PAS DE PATARAS RÉGLABLE, C'EST LA SIMPLICITÉ QUI PRIME

Performances

Carène. Ne cherchons pas de points de commun avec son prédécesseur le Bi-Loup 77NV, il n'y en a pas. Comme son nom de baptême l'indique, le Bi-Loup 26 est une évolution. Une petite révolution tout de même, ne nous emballons pas, car ce dernier-né reste un Bi-Loup dans l'âme : biquille solide et facile d'entretien, dont l'esthétique est marquée par un rouf en plexi reconnaissable entre mille. La carène a évolué sur deux points : finie sans frégatage, ce qui donnait un petit côté pataud et rondouillard à l'ancienne série, et place à un arrière plus large, donc plus porteur. La coque est assez étroite (2,55 m) pour rentrer au gabarit routier et transporter le bateau derrière une voiture, puissante tout de même compte tenu du poids du bateau : près de 1 800 kg. **Grément.** Un grément 9/10 équipé de barres de pêche poussantes et une surface de voile raisonnable pour rendre les manœuvres faciles. Pas de pataras réglable, pas de bout-dehors pour le spi asymétrique, la simplicité prime pour naviguer. Tout de même,

le chantier propose un jeu de voile de qualité en Hydranet (bonne résistance au vieillissement) et une grande-voile full-batten. Le génois de série recouvrant à 110 % manque un peu de puissance, mais on pourra opter en option pour un génois à 135 % (prix : 365 €). **Appendices.** Un travail a également été fait sur le profil des quilles désormais asymétrique pour améliorer l'angle à la gîte et l'effet antidérive. Les deux quilles (0,90 m) à profil asymétrique, entièrement stratifiées à la coque, sont équipées de semelles d'échouage, tout comme le safran. Une fois échoué, le bateau repose sur ses trois appendices. Comme le dit la

brochure, et nous l'avons vérifié, « les Bi-Loup sont conçus pour échouer 365 jours par an ! ». **Motivisation.** Un moteur in-board Yanmar de 14 ch est proposé en standard avec ligne d'arbre et hélice tripale. Vitesse de croisière 6 nœuds à 2 300 tr/min. Trois accès au moteur : sous la descente, dans le cabinet de toilette et dans la cabine arrière tribord. Le réservoir à gasoil, situé dans le coffre de cockpit bâbord, offre une contenance de 40 litres, la manette se situe à bâbord sous le banc du cockpit, un peu trop au milieu. **Au près.** Petit temps pour notre essai, avec un vent forçant au cours de la journée pour atteindre 12 nœuds. La voilure de taille raisonnable, voire manquant un peu de puissance dans un souci de facilité de manœuvre, peine à déhaler le Bi-Loup 26 en dessous de 8 nœuds de vent. En revanche, une fois lancé le petit croiseur continue

Pique-nique huîtres et vin blanc aux pieds du nouveau Bi-Loup, désormais dépourvu de frégatage et au design de rouf modernisé. On notera une angulation des quilles retravaillées pour obtenir un meilleur cap au près.

sur sa lancée, vire sans anicroches, et affiche une vitesse tout à fait honorable de 4,7 nœuds pour un vent d'à peine 9 nœuds. L'angle de remontée au vent n'a rien de choquant : 70° d'un bord sur l'autre, sans chercher à piper, petit temps oblige... **Au portant.** Retour de l'île de Ré par vent arrière, nous hissons l'asymétrique de belle taille par rapport à la longueur du bateau. Pas de bout-dehors, donc un point d'amure fixé au davier d'étrave, ce qui n'est pas du plus bel effet pour utiliser la bulle au mieux. Les empannages se succèdent pour garder toujours un maximum de vitesse. Ce Dufour 425 mené par un équipage de la MACIF n'a rien dû comprendre : notre Bi-Loup 26 lui tourne autour pour finalement le laisser dans son tableau arrière. Comme quoi, plusieurs empannages valent parfois mieux qu'une route directe quasi en fausse panne !

Sa place dans le paysage nautique

Entrée de gamme, devant les Bi-Loup 30 et 36, le dernier-né de Wrighton affiche clairement l'ambition du chantier de moderniser ses bateaux. A ses côtés dans la même taille et dans la catégorie des biquilles, peu d'unités à part Héol 7.4 aux deux appendices relevables hydrauliquement, le futur Django 7.70 du chantier Marée Haute proposé en biquille et quillard, l'Ephaïstos de 7,80 m, construit en aluminium, ou le Bronco 6.40. Une tendance qui revient au goût du jour c'est certain, ne serait-ce que pour pallier le manque de place de port...

quement, le futur Django 7.70 du chantier Marée Haute proposé en biquille et quillard, l'Ephaïstos de 7,80 m, construit en aluminium, ou le Bronco 6.40. Une tendance qui revient au goût du jour c'est certain, ne serait-ce que pour pallier le manque de place de port...

Agrément de navigation

A la barre. Un pur régal, une véritable finesse de barre contre toute attente. Le bateau répond rapidement, et demeure ardent juste comme on aime. Assis sur le >



plat-bord, stick en main, le barreur prend beaucoup de plaisir à chercher le bon angle de route pour optimiser la vitesse du bateau. **Ergonomie de cockpit.** 26 pieds seulement mais quel cockpit! Avec ses 1,80 m de longueur, il offre une assise toujours très confortable, dos calé contre le rouf, jambes tendues. Une petite famille de quatre personnes se sentira parfaitement à l'aise. Le tableau arrière fermé demeure très sécurisant pour les enfants, il bascule pour laisser place à une échelle de bain. Sur un petit bateau on comprend que tout se joue au millimètre: hauteur des hiloires, et hauteur et largeur des bancs par exemple. Visiblement le chantier a planché longuement sur le sujet. « Le bateau dessiné par le bureau d'étude du chantier et moi-même a été entièrement modélisé, chaque pièce est mise en animation pour voir ce que ça donne in situ », raconte Médéric Thiout, dont la volonté première est de moderniser la

marque Bi-Loup, trop souvent et à tort (notamment depuis l'arrivée du Bi-Loup 30) considérée comme faisant des bateaux patauds et vieillots. **Manœuvres.** Les winches Lewmar self-tailing (taille 6) font minimalistes mais jouent parfaitement leur rôle. Dans ce petit temps, on vire à la volée, et on borde sans manivelle la grand-voile de 20 m². Deux winches sur le rouf, deux autres en milieu de cockpit pour permettre au barreur (stick en main) de reprendre le génois. L'écoute de grand-voile montée sur palan revient dans un coinneur spinlock. Du beau petit accastillage. À noter également un hale-bas rigide pour palier l'absence de réglage du pataras. **Circulation.** Habitabilité oblige, le rouf large et proéminent prend de la place, les passavants sont donc réduits. Mais les mains courantes et le rail de fargue sécurisent les déplacements. On se sert aussi des haubans pour circuler vers l'avant. **Accès à l'intérieur.** La descente est



1 Un jeu de voiles de qualité en standard: de l'Hydranet pour un bon vieillissement et une grand-voile entièrement lattée. 2 Petit bateau mais grand cockpit: les bancs mesurent 1,80 m de long, de quoi s'allonger pour la sieste... Les winches de génois au milieu du cockpit permettent au barreur de régler sa voile. 3 Le palan de grand-voile en avant de la descente revient dans deux coinneurs Spinlock faciles à utiliser.



raide et étroite, il faudra s'y habituer. Mais les trois marches incurvées et recouvertes d'antidérapant permettent de sécuriser l'accès à l'intérieur quand le bateau accuse de la gîte.

A l'escale

Jupe. Le milieu du tableau arrière s'ouvre pour se transformer en échelle de bain. La jupe recouverte de teck demeure suffisamment spacieuse pour se doucher, et accéder à la mer. Deux coffres: un ouvert pour le bib (accès idéal) et un autre fermé pour la bouteille de gaz.

Mouillage. Une ancre et un guindeau à poste et une baille large mais trop profonde pour ne pas se casser le dos. **Amarrage.** Deux solides taquets à l'avant, deux autres à l'arrière, tous positionnés sur le liston, le plus extérieur possible pour limiter les frottements. **Balcons.** On pourra être gêné par le balcon avant au moment de dégager l'ancre, située sous l'enrouleur. Les chandeliers et balcons sont solides et bien positionnés. Toujours dans un souci de sécurité maximale. **Rangements techniques.** Un grand

LA DESCENTE EST RAIDE ET ÉTROITE, IL FAUT S'Y HABITUER



Pas de bout-dehors pour le spi (le point d'amure est fixé sur le davier) mais de quoi s'amuser tout de même par vent de travers.

coffre dans le cockpit situé sur bâbord peut contenir tout le matériel de pont, mais également le ballon d'eau chaude (20 l) et la cuve à eaux noires (35 l), deux options.

Confort

Volume et hauteur sous barrots. Comptez très exactement 1,83 m de hauteur sous barrots dans le carré, depuis le pied de la descente jusqu'à l'entrée de la cabine avant ! C'est énorme pour un 26 pieds. Le roof panoramique confère beaucoup de luminosité et renforce cette impression d'espace, de même que les deux hublots de coque. **Couchages.** Une cabine avant de belle taille (2 m de long), fermée par une porte coulissante pour gagner de la place et bien aérée par un panneau de pont, et une cabine arrière (1,90 de long) qui manque un peu de hauteur et de luminosité. De quoi faire dormir quatre personnes sans problème, avec en plus la possibilité d'abaisser la table du carré pour la transformer en couchette pour enfants (1,74 m de long). **Finition.** De belle facture, les menuiseries sont en orme, avec



- 1 La vaste couchette avant se ferme par une porte coulissante.
- 2 Un carré très lumineux aux finitions léchées (au choix orme, érable ou teck et couleur de sellerie). A noter, le contre-moule de coque facilitant le lavage des fonds.
- 3 Bien vu le pupitre de la table permettant de caser un ordinateur ou des cartes marines... de quoi faire office de table à cartes.

sellerie au choix. Comme sur un plus grand bateau, le Bi-Loup 26 affiche des détails séduisants comme les entourages de hublots de coque en bois massif, tout comme les équipets et les fargues bien travaillés. **Carré.** La bonne idée réside dans la table du carré doté d'une découpe, sorte de pupitre, pour caser un ordinateur et des cartes marines. **Cuisine.** Face au carré, la cuisine en long ne manque pas de rangements et de plans de travail, avec une vue sur mer très agréable. On pourra également utiliser les coffres sous les banquettes du carré pour caser l'avitaillement. Le problème se pose pour les affaires personnelles. Pas de penderies dans les cabines, juste des équipets le long du bordé. On aura intérêt à laisser les sacs de voyage à terre. **Toilettes.** Un vrai et grand cabinet



Un look plus attractif pour le dernier-né des Bi-Loup... Pour plus de puissance, on pourra choisir un génois à 135 % au lieu de 110 % comme ici.



de toilettes dans lequel, à condition d'opter en option pour le ballon d'eau chaude, on pourra se doucher sans se plier en quatre. Un intérieur parfaitement homogène et bien fini, pour naviguer aussi bien l'hiver que l'été.

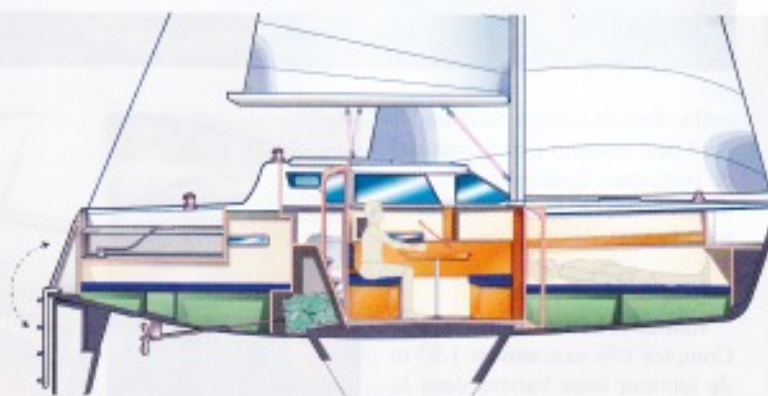
Construction

Une coque solide (10-12 mm d'épaisseur de stratifié de polyester et fibre de verre dans les fonds, 5 à 7 mm pour le bordé), deux quilles intégrées au moule de coque chargées de grenaille galvanisée et de polyester. L'assemblage de la coque et du pont est réalisé avec un emboîtement

permettant une grande surface de collage et donc une bonne tenue structurelle et mécanique. Le rouf est contremoulé, tout comme le fond, l'entretien est donc aisé. A noter que le chantier réalise tout sur place, des menuiseries aux balcons en passant par la sellerie, et continue de proposer ses unités en kit. ↴

Le vrai prix du Bi-Loup 26

- **Prix de base: 55 000 €**, avec voiles Hydranet (dont foc à 110 %), moteur 14 ch Yanmar in-board, essence de bois au choix (orme, teck ou érable), échelle de bain intégrée, accastillage Lewmar, bloqueurs Spinlock...
- **Options: génois 135 %, 365 €; spi asymétrique, 1 302 €; antifouling 2 couches et préparation carène, 635 €; mouillage avant, 285 €; GPS lecteur traceur, 1 499 €.**



| ÉLÉMENTS DE COMPARAISON | BI-LOUP 26 | HÉOL 7.4 | DJANGO 770 |
|-------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|
| Longueur de la coque | 7,50 m | 7,50 m | 7,70 m |
| Longueur de flottaison | 7,00 m | 7,50 m | 7,70 m |
| Bau maximum | 2,55 m | 2,50 m | 3,00 m |
| Tirant d'eau | 0,90 m | 0,60-1,90 m | 1,20 m |
| Déplacement lège | 1 800 kg | 1 300 kg | 1 750 kg |
| Lest | 600 kg | 510 kg | 780 kg |
| Voilure au près | 32 m ² | 33,80 m ² | 45 m ² |
| Surface spi | 45 m ² | 40 m ² | 35/70 m ² |
| Nombre de couchages | 4 à 6 | 4 | 4 |
| Matériau | polyester | sand. infu. | sand. infu. |
| Architecte | BE Wrighton | M. Delfine | P. Rolland |
| Constructeur | Wrighton | Héol Altona | Marée Haute |
| Année de lancement | 2009 | 2008 | en cours |
| Prix | 55 000 € | 57 300 € | NC |
| Essai dans Bateaux | | 611 | |



LE BILAN

Un petit croiseur transportable et échouable qui nous a séduit par son niveau de finitions et d'équipements pour un prix intéressant de 55 000 €. Peu d'options, des choix clairs (comme l'absence de bout-dehors, le pataras non réglable) pour ne pas embobiner le client avec toutes sortes de compromis. Le Bi-Loup 26 prône la croisière côtière en famille, simple, et si ses performances et son toucher de barre sont de la partie, c'est encore mieux !

ILLUSTRATIONS THIERRY FLORESTIN