

GUIDE OCCASION



EMMANUEL VAN DETH

→ Essayeur de bateaux depuis dix ans.
→ Rédacteur des *Guides des voiliers d'occasion*.
→ A testé plus de 400 modèles de voiliers.



“A condition de maîtriser la charge, il est bon marcheur par petit temps.”



44 ANS APRÈS...

TOUJOURS DANS LE COUP ?

Mis à part le cockpit étroit et l'absence de jupe arrière, on n'a pas vraiment fait mieux en matière de confort intérieur et d'agrément en navigation.

QUEL PROGRAMME ?

Croisière en couple, en famille avec un ou deux enfants. Les plus amarinés s'aventureront aux Scilly ou en Corse. Un Sangria bien préparé peut également régater avec succès.

CE QUE J'EN PENSE ?

Plaisant à la barre, rapide, sûr et costaud, c'est un voilier attrayant. Sa large diffusion à plus de 2000 exemplaires explique son omniprésence sur le marché de l'occasion. Ma préférence va pour la version NV.

43°33'N - 4°4'E

“LA GRANDE MOTTE... Vent de terre nord-nord-est et mer plate pour ces quelques bords sur un des croiseurs les plus connus des marins.”

STAR DES ANNÉES 70

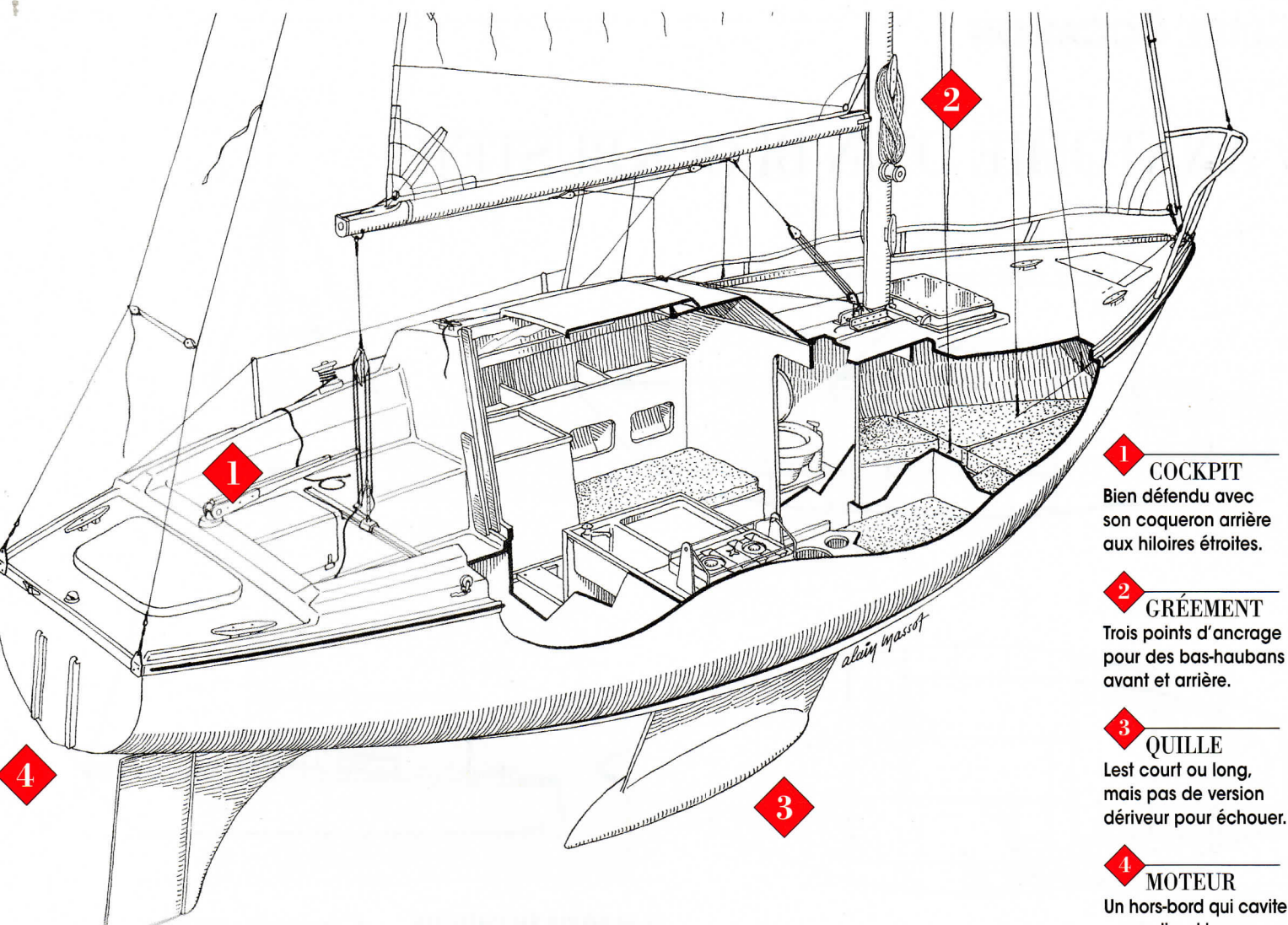
Sangria

Croisière côtière ou régates

La dernière fois que j'ai navigué sur un Sangria, je devais avoir 10 ans ; deux de mes oncles avait craqué pour le best-seller de Jeanneau. Les deux quillards se dandinaient au bout de leur corps-mort, à Saint-Pierre-Quiberon. Je me souviens que les skippers appréciaient le confort et les performances de leur voilier... mais qu'ils pestaient contre les piètres dispositions du bateau à l'échouage. C'est vrai que si les fonds sont un peu mous – sable, vase – le Sangria porte volontiers sur son safran et se cabre tel un pur-sang. Une posture peu adaptée à un bon sommeil réparateur. Nous sommes à la fin des années 1970,

le plan Harlé, lancé en 1969, est déjà diffusé à plus de 2000 exemplaires. Un énorme succès ! Claude Harlé se souvient que son mari avait obtenu un intéressement de 1% sur les 150 premiers bateaux, 2% ensuite. Un vrai plan épargne.

POUR HENRI JEANNEAU, sortir 150 unités est un premier cap à passer. Le chef d'entreprise a encore en tête l'échec relatif du Storm, son premier vrai croiseur familial, diffusé en trois ans à... 150 exemplaires précisément. Le succès du Sangria, l'année de son lancement, dans la classe VI de Cowes-Dinard (deuxième et troisième places) a certainement contribué à cet engouement.



1 COCKPIT
Bien défendu avec son coqueron arrière aux hiloires étroites.

2 GRÉEMENT
Trois points d'ancrage pour des bas-haubans avant et arrière.

3 QUILLE
Lest court ou long, mais pas de version dériveur pour échouer.

4 MOTEUR
Un hors-bord qui cavite ou un diesel hors d'âge ? Choix difficile.

“L'éclaté met en valeur le volume offert par le rouf.”

On en redemande

de club, le plan Harlé, véritable blockbuster, est entré dans l'histoire de la plaisance.

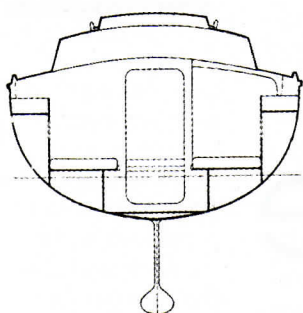
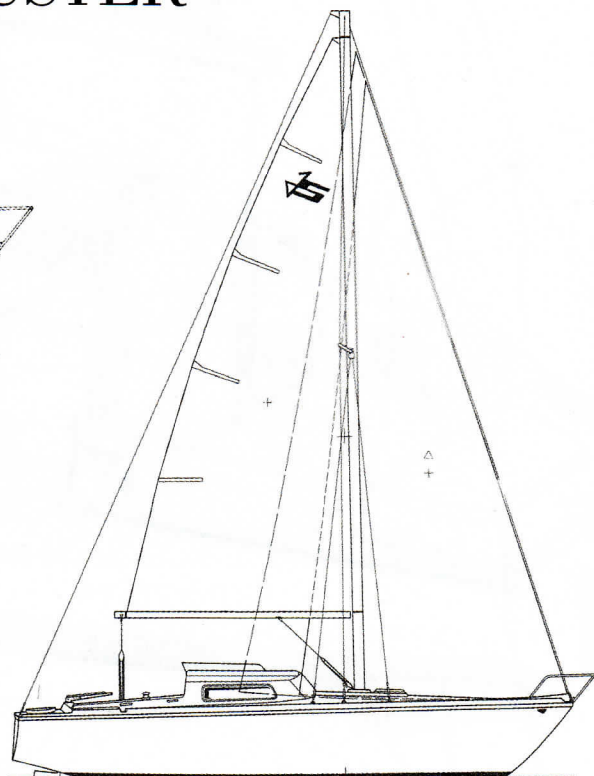
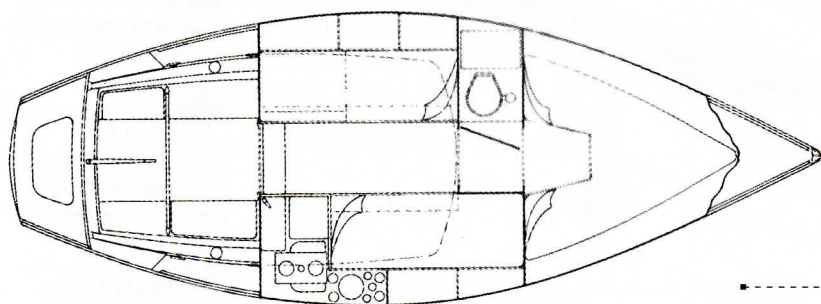
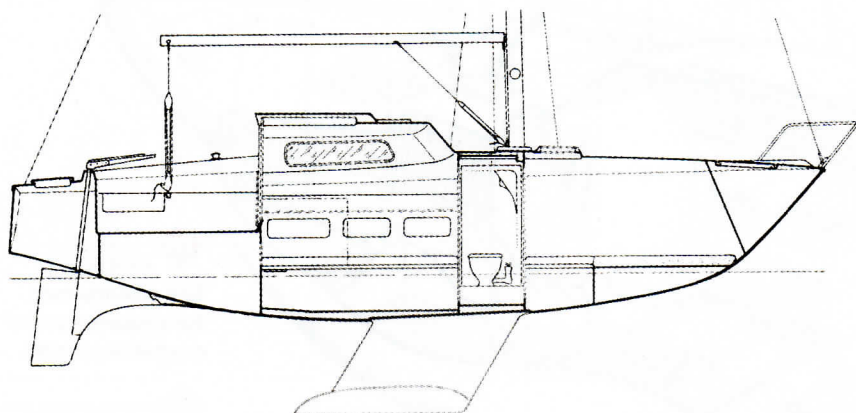
Pour l'architecte, familier des grands crus, le bateau est le fruit d'un compromis avec le chantier. Alcool, d'accord, mais soft et convivial. Ce sera la sangria... Le voilier, avec sa carène ronde et son rouf court rappelle l'Edel 3, lancé deux ans plus tôt, en 1967. Mais les lignes du pont sont plus fluides et les élancements moins marqués. Une version régates avec lest long a été diffusée par Gibert Marine avant que Jeanneau ne s'en charge.

LE SANGRIA A ÉTÉ MODERNISÉ EN 1975 PUIS EN 1979, sous l'appellation Sangria NV. Cette version se reconnaît à la bande grise qui ceinture le rouf. C'est justement ce modèle, l'un des derniers construits, ➤



“Une coque légère, volumineuse, comme posée sur l'eau.”

ANATOMIE D'UN BLOCKBUSTER



LE SANGRIA EN CHIFFRES

Longueur de coque = 7,60 m

Longueur à la flottaison = 5,80 m

Largeur = 2,70 m

Tirant d'eau = 1,20 ou 1,48 m

Déplacement = 1 700 kg

Lest = 750 kg

Surface de voile au près = 31,50 m²

Grand-voile = 12,50 m²

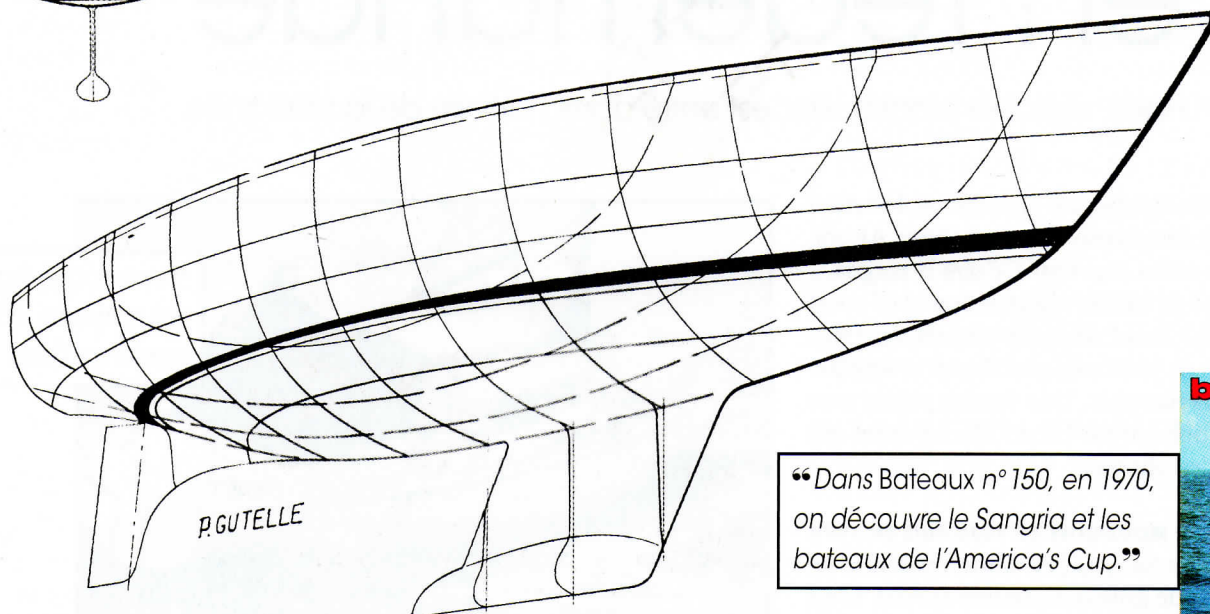
Génois = 19 m²

Matériau = polyester

Production = 2 156 exemplaires
de 1969 à 1982

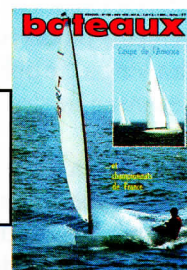
Architecte = Philippe Harlé

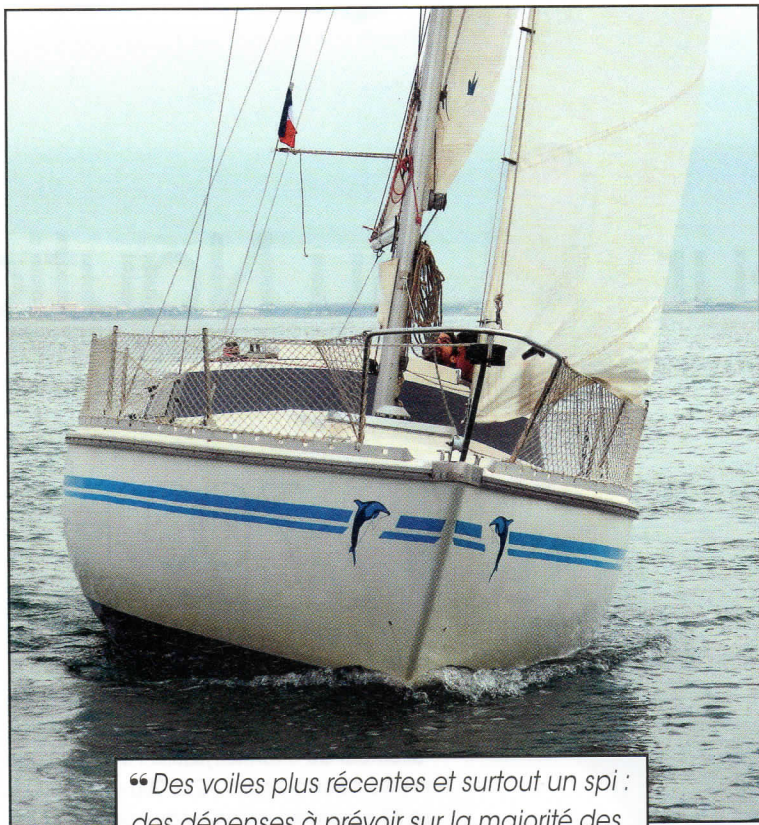
Constructeur = Jeanneau
et Gibert Marine



P. GUTELLE

“Dans Bateaux n° 150, en 1970,
on découvre le Sangria et les
bateaux de l’America’s Cup.”





“Des voiles plus récentes et surtout un spi : des dépenses à prévoir sur la majorité des Sangria proposés sur le marché.”



COPROPRIÉTAIRES POUR NAVIGUER PLUS

Frédéric Doste est propriétaire de *Pythéas* depuis neuf ans. Louis Rovira, lui aussi ingénieur basé à Montpellier, est devenu copropriétaire il y a trois ans. Le bateau, basé à La Grande Motte, navigue toute l'année. L'été, chaque famille part en croisière à son tour, cap sur la Côte d'Azur.

► qui nous attend à La Grande Motte. Les filets de protection donnent le ton : ici, il y a des enfants... Franchir la descente me plonge dans mes souvenirs de gosse justement. Certes, c'est moins grand que quand on a 10 ans, mais la hauteur sous barrots est de 1,70 m tout de même. Et puis ce qui frappe ensuite, c'est l'intelligence des emménagements : les deux couchettes cercueils pour se caler en mer, les rangements bien placés, les équipets astucieux, la table de carré amovible, la grande couchette double isolée par les toilettes (bas de plafond, reconnaissons-le) et la fameuse table à cartes qui disparaît sous la banquette bâbord du cockpit. Une invite immédiate à la croisière. Sur la version NV, le géniois gagne encore de la surface au profit de la grand-voile, mais on reste à 22 m², ce qui ne rend pas gênante l'absence d'enrouleur. Malgré l'âge des voiles et l'absence de spi, nous prenons plaisir à tirer quelques bords. Le creux démesuré de la grand-voile nous interdit de caper serré, mais dès le bon plein, nous filons à plus de 5 nœuds sans sillage...

FRÉDÉRIC DOSTE EST PROPRIÉTAIRE DE "PYTHÉAS" DEPUIS NEUF ANS. Il n'en est pas le premier « capitaine » : « Son acte de francisation, c'est un annuaire ! » s'amuse-t-il. Frédéric recherchait un croiseur marin qui conviendrait à sa famille – trois enfants. Costaud, volumineux et pas cher, le Sangria s'est imposé sans difficultés. Mais au bout de six années de

belles navigations, le bateau sort de moins en moins. Fred pense alors à s'offrir un cata de sport et louer un croiseur confortable l'été. Veto des enfants, trop attachés au bateau pour s'en séparer. Louis, un collègue, suggère alors de devenir copropriétaire. Super idée ! Moins expérimenté, il découvre la navigation en toute confiance à bord d'un voilier bien entretenu. « Ma seule réticence, c'était le moteur hors-bord. » A l'usage, le Yamaha 2 temps est increvable et démarre au quart de tour. Perché à l'extrémité d'un petit tableau arrière, le moteur a vite fait de caviter dans les vagues : l'équipage doit se concentrer dans le cockpit... Mais un hors-bord représente un entretien et surtout un budget ridicule comparé à celui d'un diesel. Attention où vous mettez les pieds si vous optez pour un Sangria in-board.

AUJOURD'HUI, FORT DE SES 2 156 UNITÉS CONSTRUITES, (seuls les First 210, 211, 21.7, et 21 le devancent en vingt ans de production), la série reste très présente dans les ports et sur le marché de l'occasion. Une association, Sangriaquilamis, regroupe les aficionados (ainsi que ceux de l'Aquila, un autre plan Harlé). Le Sangria s'illustre régulièrement au large : il n'est pas une année, ou presque, sans qu'un exemplaire aligne une belle transat vers les cocotiers. Il pourrait bien devenir le support d'une école de croisière : c'est le projet de Vincent Faure, basé à La Rochelle. Quelle santé ! Allez, tchin, à la vôtre ! ■

- DE 7000 € !

Non seulement le Sangria ne coûte pas cher – ce qui est logique pour un voilier âgé de 40 ans – mais en plus, on en trouve partout... Rien que sur le Bon Coin, nous avons relevé 100 annonces ! Vous en trouverez forcément un près de chez vous. Si ce n'est pas dans votre port d'attache. A partir de 2 000 €.

TEXTE ET PHOTOS
EMMANUEL VAN DETH