



Australiens est très positive: «Il faut toujours se lever un peu plus tôt si on veut leur demander quelque chose, mais tout fonctionne au mieux». Les délais de livraison un peu plus longs sont le seul vrai désavantage: les bateaux doivent être transportés d'Australie en Europe par la mer. «Nous avons maintenant une certaine expérience en la matière et les transports se déroulent comme prévus».

Une grande flexibilité

Pegiva ne construit pas ses modèles «à la chaîne». Tous les futurs propriétaires ont en effet la possibilité de modifier considérablement l'apparence de leur modèle. Couleur de la coque, différentes combinaisons de cuir dans le cockpit et sur la surface de couchage, ainsi que différents matériaux pour le tableau de bord, la boîte à gants et les montants du cockpit, autant de détails que l'on peut choisir selon ses goûts et sans le moindre supplément. Il est possible de choisir entre des versions en bois de noisetier (comme le bateau test), en aluminium brossé ou en carbone. «Les modèles Pegiva ne sont pas destinés aux jeunes débutants dans le domaine», explique Markus Krüger. «C'est comme une Bentley: un propriétaire typique de Pegiva a dans la cinquantaine et il sait avec précision quelle allure son bateau doit avoir. Il doit avoir la possibilité de le modifier selon ses goûts». Il n'est donc pas étonnant qu'un Pegiva ne soit en général pas simplement «parqué» à une place d'amarrage dans un port, mais plutôt suspendu bien à l'abri dans un hangar de bateau. Tous les modèles comportent en standard un système permettant de les suspendre à trois endroits.

Une construction réussie

Le mariage entre matériaux traditionnels et construction navale moderne est le plus visible sur la coque et le pont. Une stratification massive avec des bouchains prononcés confère à la coque une bonne solidité et une bonne résistance aux torsions, tandis qu'avec ses surfaces en acajou, le pont a une apparence très noble. Autre très bonne preuve de la construction exceptionnelle de ce modèle: le niveau sonore très bas lorsque le moteur tourne. Ce dernier, un MerCruiser 350 MPI V8 utilisé lors du test, produit un son typique d'un V8, mais n'atteint jamais un volume désagréable. La base du moteur est solidement encastrée et l'accès au compartiment moteur incroyablement bien isolé.

La beauté à l'Australienne

Difficile et délicat de faire dans les superlatifs lorsqu'on décrit un test de bateau. Pas moyen toutefois de faire autrement lorsqu'on parle de Pegiva. Chacun de ces modèles est en effet un petit chef-d'œuvre qui fourmille de détails. Le test du Pegiva Retro Sun le montre une fois de plus: en matière de construction navale, Pegiva est tout simplement synonyme de perfection.

TEXTE: LORI SCHÜPBACH
PHOTOS: RUEDI HILBER

«Je cherchais un modèle avec le côté romantique des vieux bateaux tout en étant basé sur les connaissances les plus récentes en matière de construction navale. Un modèle qui cor-

responde à ma passion: les bateaux sportifs classiques fabriqués à la main des légendaires années soixante». Voilà comment Gerald Wyllie, fondateur de Pegiva Boats, décrit l'origine de son joli petit chantier situé à Molen-dinar, en Australie. Depuis 2001, près de 25 modèles sont construits chaque année ici à

Gold Coast, au sud-est du Queensland. La production devrait atteindre 30 à 35 modèles par année, mais pas plus. Pegiva est représenté sur le marché européen depuis quelques années, et en Suisse par le chantier Krüger de Gottlieben, sur les bords du lac de Constance. Pour Markus Krüger, la collaboration avec les



A propos du moteur justement: un tel bateau serait normalement équipé d'un arbre fixe et d'un safran. Et d'ailleurs, une version comme celle-ci (avec transmission V) est disponible sur la liste des prix. Mais en réalité, la plupart des bateaux (tout comme celui du test) sont équipés d'un propulseur Z. Pour Markus Krüger, il s'agit là d'un choix logique: «Les clients veulent pouvoir avoir le bateau facilement en main. Il ne fait donc aucun sens de se compliquer la vie avec un arbre fixe».

De bonnes propriétés de navigation

La forme classique en V de la coque du Pegiva Retro Sun est parfaite pour le bateau et lui confère de bonnes propriétés sur l'eau. La vitesse maximale de ce modèle (plus de 75 km/h) exige une certaine sportivité et la plupart des pilotes opteront avant tout pour une confortable vitesse de croisière de 50 km/h à 3500 t/min.

La douceur avec laquelle le bateau file sur l'eau est étonnante. Ses accélérations sont constantes et une fois au surf, on a vraiment l'impression de voler sur l'eau. Pas uniquement à cause de la vitesse, mais aussi parce que le Pegiva Retro Sun surfe également en douceur dans les virages négociés rapidement ou encore sur des eaux agitées. C'est comme s'il évoluait sur un coussin d'air. Il est quasiment inutile d'effectuer un réglage spécial sur le propulseur Z.

En bref, les propriétés de navigation de ce bateau hors du commun pourraient aussi très bien être décrites comme «solides».

Un petit mot encore au sujet du prix: le Pegiva Retro Sun vaut vraiment son pesant d'euros...

Des détails propres et une belle harmonie des lignes: le Pegiva Retro Sun est on ne peut plus convaincant.



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
Service des abonnements
Tél. 031 300 63 43

Exclusivité



Pegiva construit actuellement 25 bateaux par année. Ce nombre n'augmentera pas beaucoup. Gerald Wyllie, fondateur et designer de Pegiva Boats, ne veut pas satisfaire le plus grand nombre de clients, mais souhaite s'adresser à des personnes qui veulent et peuvent se permettre un bateau particulier. Avec un prix à partir de EUR 145'000.– pour un bateau de 7,5 mètres, il y a peu de risque que Pegiva ne perde ne serait-ce qu'une once de son exclusivité.

Détails

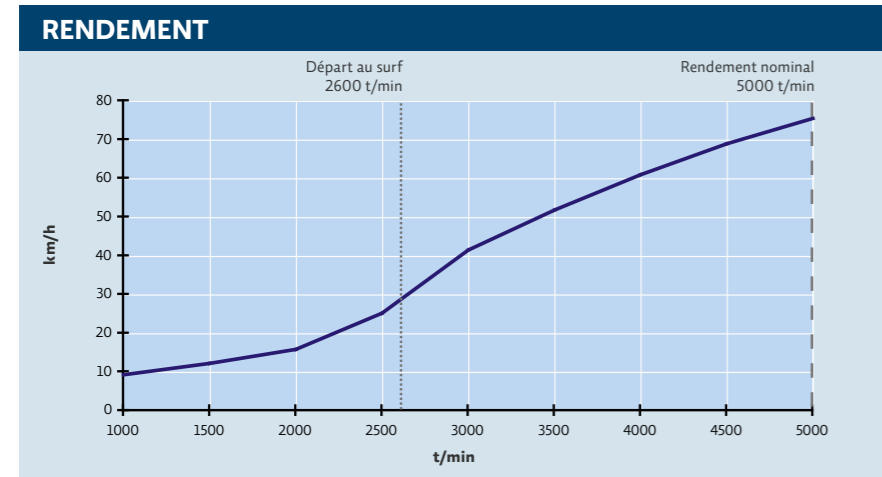


La passion que les collaborateurs australiens ont investie dans leur travail saute aux yeux, que ce soit le cuir parfaitement travaillé avec coutures visibles, les ferrures spécialement fabriquées en inox, le baquet de glace et les verres comportant une gravure spéciale assortis à la table du cockpit ou encore la plateforme de bain en acajou avec revêtement antidérapant translucide. Des finitions et des détails en tous points remarquables.

Propriétés de navigation



En règle général, le Pegiva Retro Sun est livré avec un propulseur Z, même si un arbre fixe avec safran lui conférerait une petite touche supplémentaire d'authenticité. Manœuvrer dans des espaces serrés ne présente ainsi aucun problème. Au large, le comportement du bateau sur l'eau est aussi bon que son équipement. La sportivité n'est pas le premier aspect recherché ici: ce modèle donne avant tout une impression de solidité.



Point mort: 560 t/min, vitesse max: 75,5 km/h à 5000 t/min
Mesuré avec un GPS, 2 personnes à bord, lac calme, pas de vent

PEGIVA RETRO SUN	
Chantier	Pegiva Boats (AUS)
Longueur totale	7,50 m
Largeur	2,30 m
Tirant d'eau	0,77 m
Poids	1960 kg
Réservoir d'eau	40 l
Carburant	200 l
Personnes	6
Catégorie CE	C
Motorisation	MerCruiser 350 MPI (bateau testé avec catalyseur Pflug pour autorisation sur le lac de Constance)
Puissance	221 kW (300 cv)
Prix de base	€ 141'900.–
Transport en conteneur de l'Australie en Europe, assurance et dédouanement UE compris: € 5350.–, transport au lieu de livraison sur demande	
Radio/CD avec 4 haut-parleurs étanches: € 1565.–, CD/DVD écran escamotable: € 4155.–, table de cockpit, seau à glace et 5 verres: € 2850.–, glacière sous la banquette arrière: € 1465.–	
Krüger Werft AG, 8274 Gottlieben Tél. 071 669 12 69, www.krueger-werft.ch	

marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
Service des abonnements
Tél. 031 300 63 43