

Long. coque : 8 m. Long. flot. : 7,45 m. Larg. : 2,49 m.  
TE : 0,80/1,90 m. Lest : 450 kg. Dépl. : 1 300 kg. SV :  
37 m<sup>2</sup>. Génois : 15 m<sup>2</sup>. GV : 22 m<sup>2</sup>. Gennaker : 29 m<sup>2</sup>.  
Arch. : Paolo Bua. Matériau : strip planking,  
lattes de sipo. Constructeur : Bateaux Alexandre  
Genoud. Prix 103 956 €.  
Rens. : [www.leggero-boat-concept.com](http://www.leggero-boat-concept.com)



► LEGERRO L8

## Il va à l'essentiel

**INUTILE DE LUI** chercher le moindre lien de parenté avec un bateau ayant déjà existé. Le Leggero L 8, présenté au Grand Pavois, est une pure création que l'on doit à l'association de trois protagonistes : Alexandre Genoud son constructeur, Paolo Bua son architecte d'origine italienne et Alban Flipo, propriétaire du numéro 1 mais également à l'origine de ce projet atypique. Imaginer un day-boat de 8 mètres épuré, performant, libéré de toute référence classique. En un mot comme en deux : lancer sur le marché un bateau qui a vraiment de la gueule. En le découvrant dans le port de Saint-Martin-de-Ré, prémices à une sortie en mer écourtée pour cause d'imprévis, il est évident que l'objectif a été atteint. On est d'emblée frappé par son étrave inversée, son franc-bord

minimaliste, son tableau arrière tout ouvert révélant un cockpit dont le fond en teck est complété par des cale-pieds également en teck. Ce n'est pas tout. Le rouf aux formes anguleuses se soulève au port pour faciliter l'accès à un espace occupé par une couchette double longue de 1,85 m, large de 1,30 m à la tête. Evident, vu sa largeur, le Leggero 8 – un 6,50 est déjà en préparation – est équipé de deux safrans et d'une quille relevable façon First Class 8 actionnée par un vérin hydraulique. Elle est constituée de plomb protégé par des tissus de verre. Complétée par les deux safrans elle permet, en position haute, au Leggero de se poser. Atypique par sa carène aux entrées d'eau extraréfines, sa coque, constituée de lattes de sipo superbement réalisée par Alexandre Genoud est dotée

d'un gréement très élancé avec grand-voile à corne et foc sans recouvrement. Il est complété pour le portant par un spi asymétrique de 55 m<sup>2</sup> porté sur un bout-dehors télescopique et par un gennaker sur emmagasineur. C'est dire qu'avec un déplacement de 1 300 kg pour 77 m<sup>2</sup> de toile au portant, on est en présence d'un voilier à fort potentiel de vitesse – 6,6 nœuds au près et 14 nœuds au reaching sous foc et GV à un ris – ce qu'il nous démontrera le temps d'un petit bord devant le port de Saint-Martin-de-Ré. Et, ce qui ne gêne rien, sa manœuvre reste facile. Tout l'accastillage est de chez Ronstan, à l'exception des deux winches Harken 20 ST. Quant au moteur, un Krautler à transmission par arbre, il est de type électrique, alimenté par deux batteries de 12 volts.



▲ Le petit rouf pivote au port. Il permet d'accéder facilement à une couchette double et d'apprécier les bordés en sipo. Sur tribord, le bout-dehors en carbone rétractable.

◀ Vue de l'arrière, la coque confirme son impression de légèreté. Le fond de cockpit plaqué en teck reçoit deux rangées de cale-pieds. La barre d'écoute tout comme le palan de GV sont à portée de main du barreur.