

Avec un prix de base avant options oscillant entre 357 000 euros et 415 000 euros hors taxe selon que vous optez pour une bimotorisation essence ou diesel, l'Aquila est probablement l'un des day-cruisers de moins de 10 m de long les plus chers de la planète. Les visiteurs du Cannes Yachting Festival, qui passaient inmanquablement devant le bateau exposé à l'entrée du salon, y allaient tous de leur petit commentaire sur la justification ou pas de ce tarif stratosphérique. À l'instar d'une Bugatti Veyron ou d'une Aston Martin DB9, l'Aquila se veut un bateau d'exception et ce n'est peut-être pas un hasard s'il est fabriqué à quelques kilomètres seulement du chantier historique de Riva, sur le lac d'Iseo. Le constructeur I.C. Yacht n'est pas un bleu sur le marché motonautique. Il a longtemps sous traité pour des marques prestigieuses avant de voler aujourd'hui de ses propres ailes. Imposer une nouvelle marque en période de crise n'est pas une sinécure. Aussi, Enzo Lorenzini, le patron d'I.C. Yacht, a fait le choix de cibler le très haut de gamme et le marché du tender de yachts qui a plus que jamais le vent en poupe. La stratégie peut s'avérer payante à condition d'être innovant et intraitable sur la qualité du produit. Lorenzini s'est donc entouré d'une équipe de choc comptant parmi eux Fabio Giordani, le directeur technique des tenders de luxe italiens Dariel, Aldo Gatti, le caréniste des Rose Island, ou encore Marino Alfani, la star montante du design qui a signé le renouvellement de la gamme Rio.



L'unique cabine abrite un immense salon en V. La hauteur sous barrots est faible, mais le vaigrage blanc lumineux et l'éclairage indirect renforcent l'ambiance cocoon cosy.



Dominé par une barre design en aluminium laqué, le tableau de bord est totalement débarrassé des compteurs traditionnels.

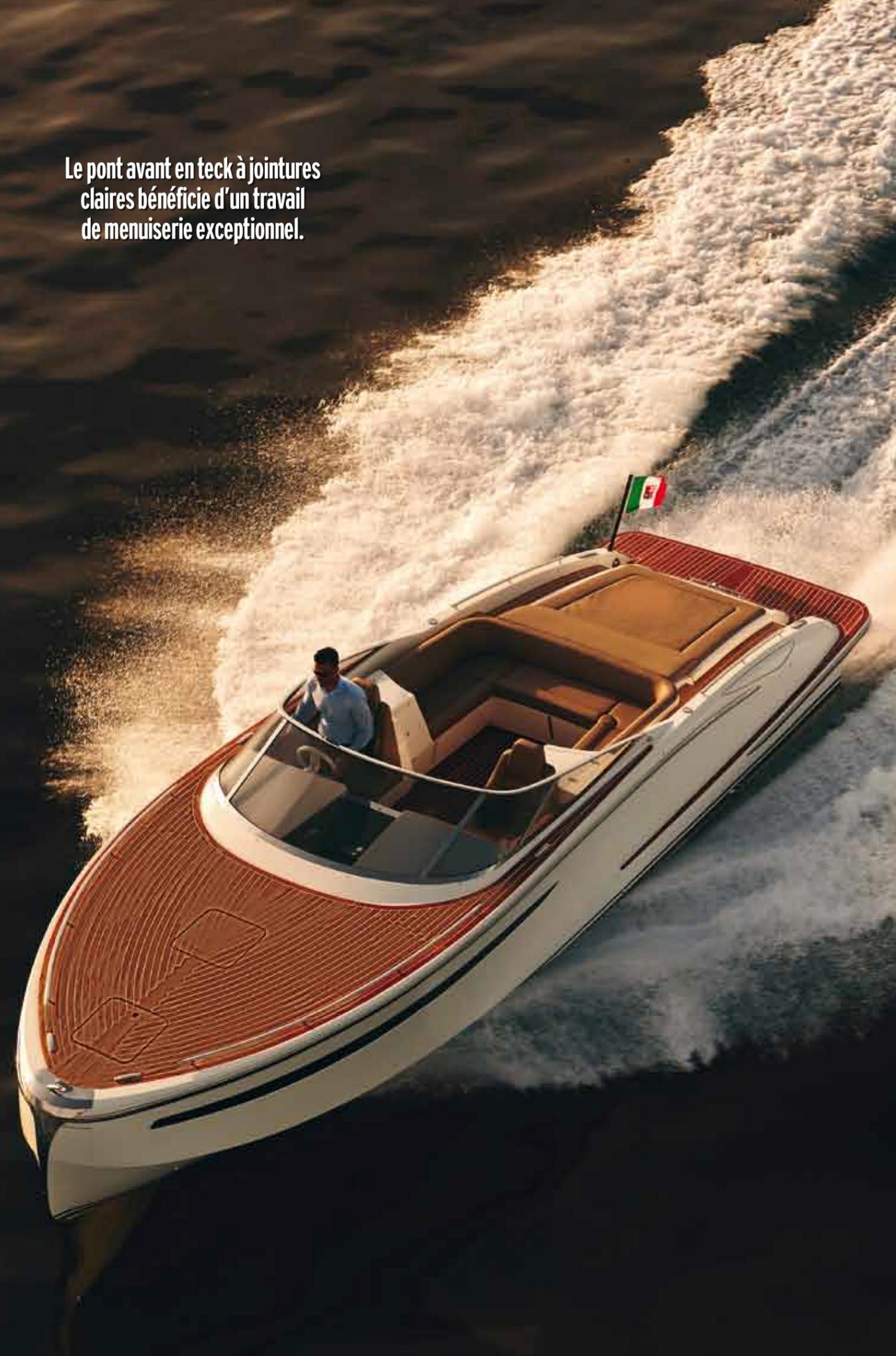
Le nez busqué de l'étrave est la tendance du moment. Le profil est assez proche des Frauscher.

Un degré de finition au top

La ligne de l'Aquila est un hommage au runabout d'autrefois, un style rétro-moderne magique, sorte de réinterprétation des runabouts Chris-Craft et Riva de l'âge d'or du yachting. Le plan de pont est un grand classique : avant ponté, cockpit ceinturé par un pare-brise singulièrement incliné et bain de soleil arrière prolongé par une discrète plateforme arrière insérée dans la poupe. On note toutefois cette étrave quasi inversée qui est aujourd'hui une tendance ▶



Le pont avant en teck à jointures claires bénéficie d'un travail de menuiserie exceptionnel.





Un soin tout particulier a été accordé à la sellerie qui fait appel aux meilleurs mousses du marché.

En redressant le capot électrique du moteur, on découvre deux blocs Volvo D3. Le bateau est aussi disponible en version monomoteur.



Le plan de pont est de facture classique. Notez toutefois les passavants en teck qui facilitent les déplacements.

Tous les accessoires commandés électriquement, comme le capot moteur ou le davier rétractable, sont regroupés sur un tableau horizontal.



CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque/hors tout	8,52/9,50 m
Largeur	2,88 m
Tirant d'eau	nc
Poids	3,5 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	2 x 320 ch
Carburant	400 l
Eau	135 l
Cabines	1
Catégorie CE	C/10 pers.

LE TEST CHANTIER

Volvo D3-220 - 2 x 220 ch @ 4000 tr/mn
5 cylindres en ligne - 2,4 l - diesel inj. - 335 kg

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2 000	17	40	2,3	140
2 500	23	50	2,1	150
3 500	35,5	70	2	160
4 000	42,5	90	2,1	150

* Avec 20% de réserve

PRIX DE BASE

415 971 € HT avec 2 x 220 ch Volvo D3 (diesel)
356 857 € HT avec 430 ch MerCruiser 8.2 HO (essence)

CONTACT

Chantier Infos I.C. Yacht (Adro, lac d'Isseo, Italie)
www.icyacht.com

lourde parmi les designers. Pour le reste, l'Aquila se distingue par son degré de finition ahurissant. La sellerie Silvertex est ultra-confortable, les coutures apparentes impeccables. Le chantier a choisi les meilleurs inox, le meilleur teck pour équiper son petit bijou. On fait aussi appel aux équipements les plus high-tech du moment : davier électrique rétractable derrière l'étrave (5 971 € HT), capot moteur électrique, taud de soleil escamotable... I.C. Yacht propose aussi des options à haute valeur ajoutée comme le plancher de cockpit en acajou (5 971 € HT) ou la peinture de coque métallisée (20 475 € HT). De même, le plan de pont est à la carte. C'est presque du «One off» comme on dit dans le milieu motonautique. Le client peut déterminer avec le chantier

À l'instar du Wider, l'Aquila est équipée d'une étrave qui s'ouvre pour libérer un ancre à poste.

les aménagements de cockpit qui lui correspondent le mieux. Pas moins de onze motorisations différentes sont au catalogue. Le plaisancier n'a que l'embarras du choix entre un MerCruiser 8.2 litres HO de 430 ch ou une bimotorisation Volvo diesel de 2 x 260 ch D4. Fabriquée en infusion, la coque en composite renforcé Kevlar et carbone est d'une extrême légèreté. Cela se traduit par des vitesses de pointe très flatteuses (plus de 42 nœuds en pointe avec 2 x 220 ch Volvo D3). La carène fine et agile déflecte à la perfection. Le pilotage est un vrai plaisir. Le joystick MerCruiser ou Volvo est en option (environ 20 000 € HT). Unité de luxe par excellence, l'Aquila a déjà trouvé preneur auprès de propriétaires de yachts. Quand on aime... ■