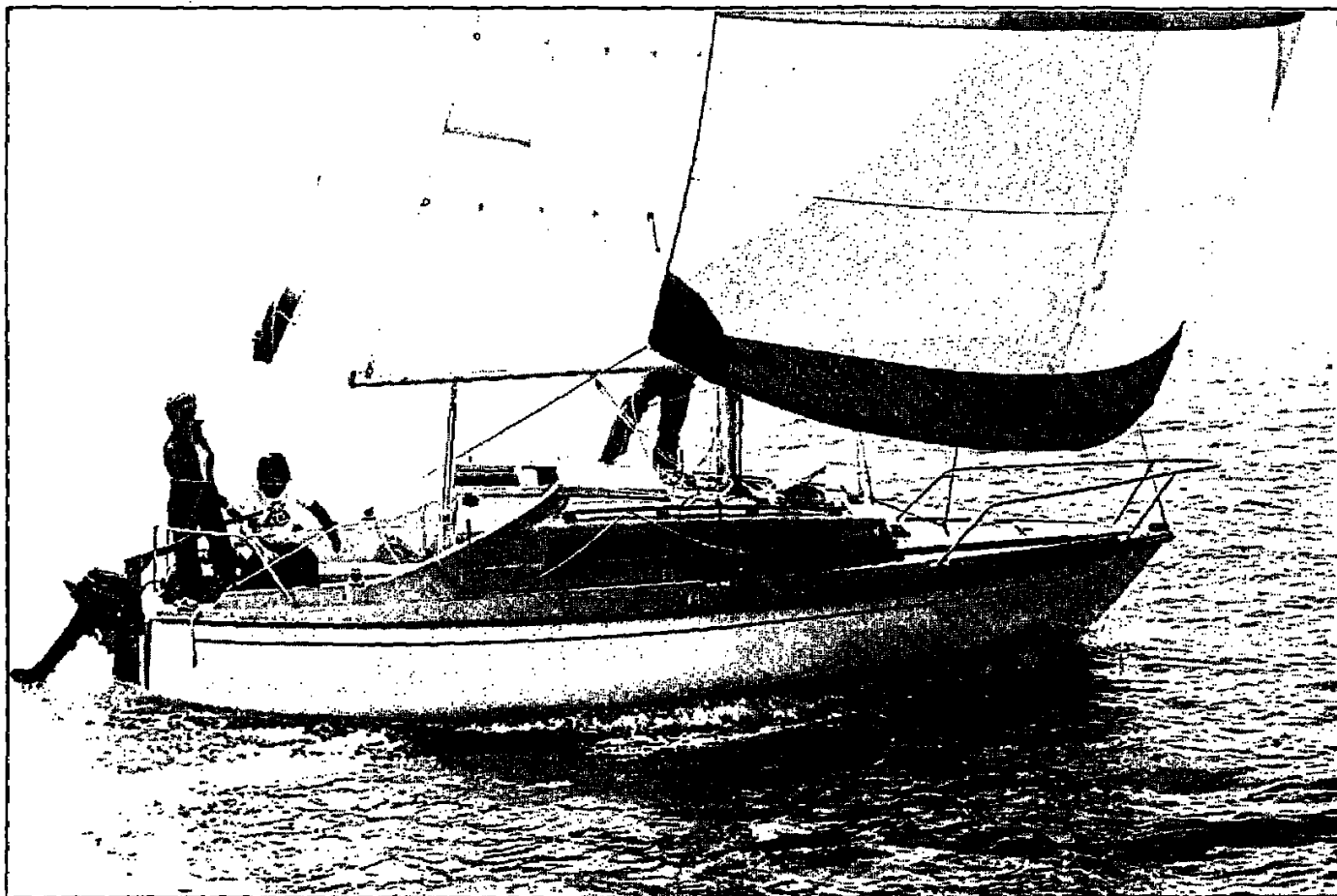


ENQUÊTE



Outre son prix, le Daimio a aussi séduit par son agréable silhouette.

Nos lecteurs jugent leur bateau **DAIMIO**

Le succès commercial d'un bateau ne passe pas forcément par la course. Le Daimio est là pour le prouver, si besoin est. Ses propriétaires l'affectionnent et lui passent volontiers des petits travers qu'éclipsent rapidement ses qualités nautiques et surtout son prix défiant toute concurrence.

Lancé en 1973 par C.N.S.O. (Construction Nautique du Sud-Ouest), ce petit croiseur de sept mètres dû à François Sergent n'a pas manqué d'inquiéter, au début, par un prix très en dessous de la moyenne (24.000 F départ chantier). Pour tous, la question était de savoir à quel niveau le chantier avait réalisé de telles économies. En clair : la sécurité n'était-elle pas compromise sur un voilier aussi peu cher ? Deux ans plus tard, alors que cinq cents Daimio croisaient déjà le long de nos côtes, nous écrivions dans nos colonnes à la suite d'un essai en mer : « Dans le Daimio, il est évident que le constructeur pratique la chasse au superflu, on ne

voit pas comment il pourrait en être autrement pour obtenir de semblables tarifs. Cependant, s'il ne faut pas regarder de trop près la finition des scellements de cloison et de certains ajustages, la solidité du bateau ne paraît pas critiquable au niveau de la construction et des pièces essentielles. » Apparemment, nombre de plaisanciers ont été rassurés par un tel verdict puisque dans les sept années qui nous séparent de cette époque, 785 nouveaux Daimio ont trouvé acquéreurs.

Rien d'étonnant, par conséquent, à ce que cent pour cent des propriétaires qui ont répondu à notre questionnaire déclarent avoir été d'abord séduits par le prix très

alléchant de ce voilier. En revanche, on constate avec intérêt que 28 % de ces mêmes acquéreurs ont aussi choisi le Daimio pour sa qualité de construction. Venus généralement de dériveurs ou d'habitables plus petits, ils naviguent essentiellement de jour et près de quarante pour cent des réponses font état de moins de trente jours de navigation par an correspondant à une moyenne de 500 milles parcourus avec un équipage maximum de quatre personnes. Par ailleurs, le caractère transportable de ce voilier ne semble pas avoir été pour tous un facteur décisif : 50 % des propriétaires laissent leur Daimio à l'eau douze mois par an et 30 %

seulement l'y laissent moins de six mois. Ajoutons enfin pour parfaire ce rapide portrait du propriétaire de Daimio que 50 % des lecteurs qui nous ont répondu ont acheté leur bateau neuf et que la moitié aussi l'ont payé comptant, les autres ayant eu recours au crédit.

Évolutif et rapide au portant

A en juger par les notes qui, conformément à la tradition, ont été octroyées par nos lecteurs aux différents aspects du bateau, le Daimio se distingue d'abord par ses capacités au portant, 7,22 de moyenne dans cette matière. C'est honnête, sans plus. Mais à cela rien de péjoratif puisque le constructeur voulait justement faire un bateau « honnête sous tous rapports », la notion de performance se situant essentiellement au niveau du prix.

Les propriétaires ont ensuite apprécié à égalité l'évolutivité sous voiles et au moteur. Moyenne 7,11. En revanche, on enregistre une baisse sensible des notes avec la remontée au vent : 6,16 sur 10. Une note moyenne à laquelle on pouvait s'attendre compte tenu de ce que nous écrivions dans notre essai publié en juin 1975 : « Entre les performances au près sous génois et la tenue du mât, l'architecte a opté en faveur de barres de flèche assez longues. Il faut donc éviter de pointer trop haut mais nous sommes d'accord avec le constructeur pour situer ailleurs l'ambition des acheteurs de Daimio. » Et nous ajoutons : « Leur principale préoccupation est généralement l'habitabilité qui décide de leur choix... »

Qui dit habitabilité pense confort et sur ce point, les propriétaires qui nous ont répondu sont assez durs. Ils n'ont accordé qu'une moyenne de 6,50 sur 10 au « confort des emménagements au port » et 5,72 au « Confort des emménagements en mer ».

Néanmoins, il suffit d'un coup d'œil aux écarts types pour constater que les opinions divergent sensiblement. En effet, pour les deux matières, on ne compte pas moins de 44,4 % des notes égales ou supérieures à 7. Il semble donc que pas mal de plaisanciers attendaient plus d'un voilier de cette taille mais, comme nous allons le voir, la plupart reconnaissent que, compte tenu du prix, le C.N.S.O. a vraiment fait le maximum. La moyenne la plus faible, 5,16 sur 10, revient à la « circulation sur le pont ». Nous-mêmes déplorions cette lacune en juin 1975 : « Les passavants sont

LES NOTES OBTENUES

MATIÈRES	MOYENNES	ÉCARTS TYPES
Raideur à la toile	6,00	1,22
Stabilité de route	5,77	1,30
Confort des emménagements au port	6,50	1,16
Confort des emménagements en mer	5,72	1,11
Confort du cockpit	6,83	1,09
Qualité des voiles de série	7,11	0,98
Accastillage	5,77	1,35
Remontée au vent	6,16	0,98
Vitesse aux allures portantes	7,22	0,77
Stabilité au vent arrière	5,94	1,17
Circulation sur le pont	5,16	1,18
Évolutivité sous voiles	7,11	0,81
Évolutivité au moteur	7,11	0,91
Facilité d'échouage	5,40	2,52

• Les qualités essentielles du voilier ont été notées sur 10 par nos lecteurs.
 • Plus l'écart type est faible, plus la moyenne est représentative de l'ensemble des notes.

réduits à la largeur d'un pied ; les haubans tombant au milieu du passage. On s'aperçoit toutefois à l'usage qu'il est facile de marcher sur le rouf, d'autant plus que l'efficacité du dessin antidérapant s'avère très satisfaisante. »

Cela étant, les notes sont toutes honnêtes et de ce redoutable examen, le Daimio se tire avec une mention « assez bien » très honorable puisque son ambition n'était pas de surclasser ses concurrents par des performances ou un confort exceptionnels.

Les critiques

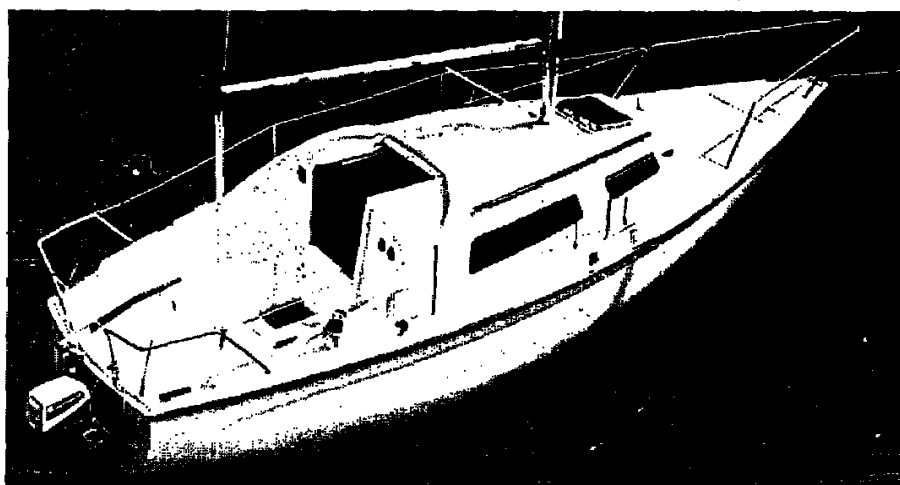
La seule vue de certains écarts types peut mettre la puce à l'oreille mais la lecture des critiques rapportées dans nos questionnaires ne laissent plus planer le moindre doute : les propriétaires de Daimio sont très partagés quant aux qualités ou éventuels défauts de leur

bateau. En gros, beaucoup estiment qu'ils en ont pour leur argent et se débrouillent volontiers par leurs propres moyens lorsqu'apparaît une éventuelle carence au niveau de l'accastillage ou de la finition.

La réponse de M. Claude André, de Clamart, résume bien l'opinion générale du « clan des satisfaits » : « Je trouve que le Daimio, compte tenu de ses dimensions et de son prix est un bateau excellent dont on n'a pas assez parlé. Il a une bonne habitabilité, et se révèle très stable à l'arrêt ou en route. Finition assez bonne, quoi qu'on en dise... Mes reproches : bateau un peu lent remontant mal au vent (mais peut-être suis-je coupable en le chargeant trop). »

D'autres en revanche font part d'un mécontentement tous azimuts, regrettant souvent l'absence de tout ce que le constructeur a jus-

Les passavants sont peu praticables, mais on prend l'habitude d'enjamber le rouf.

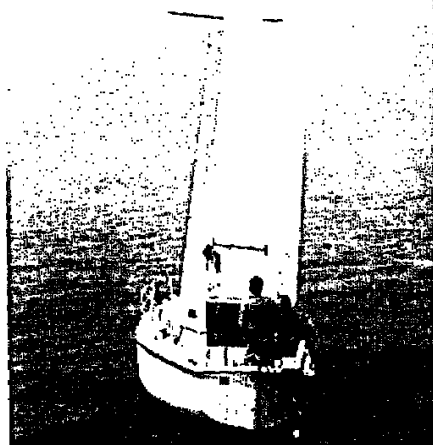
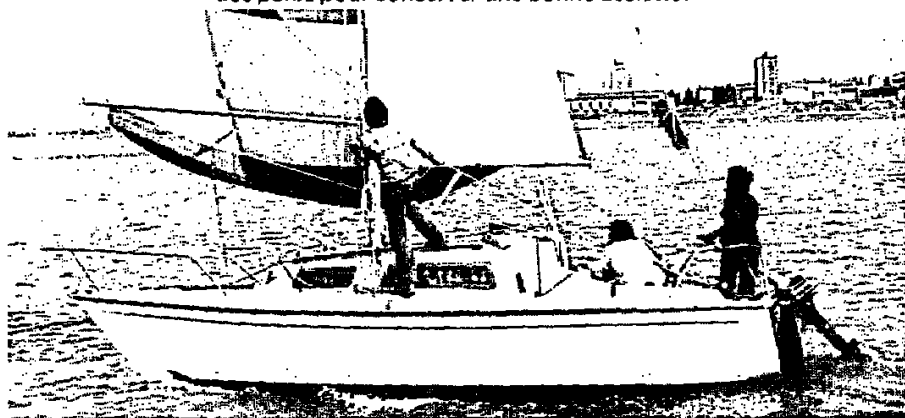


tement estimé « superflu » (accastillage sommaire, absence d'aérateurs sur le rouf, mains courantes à la sortie du cockpit, manque de rangements pour les ustensiles de cuisine, table de carré trop petite, pas de table à carte, etc.).

Difficile, face à tant de divergences d'opinion d'aboutir à une idée générale. Néanmoins, il ressort des critiques formulées que comme tous les bateaux, le Daimio a ses défauts propres. Le premier concerne l'architecture même du bateau. Beaucoup de propriétaires qui nous ont répondu estiment en effet que le tableau arrière vertical traîne beaucoup d'eau, surtout bien sûr, lorsque tous les occupants sont dans le cockpit. Mais que M. Sergent se rassure, cela paraît avoir beaucoup moins traumatisé les utilisateurs que le robuste taquet de la plage avant qui, comme nous le déplorions déjà en 1975 « constitue un piège à écoutes efficace pour les virements de bords ». De plus, on note parmi les critiques les plus fréquemment répétées : les fameux passavants dont l'étroitesse incite à escalader le rouf. Nous avons déjà évoqué ce point et, apparemment, il faut se faire une raison, c'est le talon d'Achille du compromis « habitabilité-petite taille ». La construction est rarement mise en cause. Quelques réponses font bien état d'une souplesse excessive du pont au niveau de la plage avant et de l'apparition de quelques craquelures dans le gel-coat mais il semble que cela n'aille guère plus loin.

Bien sûr, comme toujours, certains (ils sont rares) ont joué de malchance en tombant sur un mauvais numéro. Mais il ne paraît pas utile de rapporter leurs critiques empreintes d'une amertume toute légitime dans la mesure où elles représentent des exceptions et puis, quel chantier n'a jamais « raté » un bateau ? Pour les malheureuses victimes, il reste le

Comme sur tous les bateaux de petite taille, il faut « soigner » la répartition des poids pour conserver une bonne assiette.



Un mât bien planté au détriment des performances au près qui demeurent néanmoins acceptables.

recours à la garantie et l'appui de bonnes relations avec le client que tout chantier digne de ce nom devrait cultiver en priorité...

Les relations avec le chantier

Disons-le d'entrée, elles sont plutôt bonnes. Bien peu d'acheteurs de Daimio, parmi ceux qui nous ont répondu, ont eu à se plaindre d'un problème de livraison. Mieux encore : 82 % d'entre eux se déclarent satisfaits du service après-vente. Cependant, à la question « Êtes-vous satisfait du service après-vente ? », une réponse nous a laissé perplexes : « J'ignorais à vrai dire qu'il existait un service après-vente. Votre enquête me l'apprend... » C'est dire à quel point la notion d'après-vente est en retard dans l'industrie nautique... Nous aurons l'occasion d'en parler prochainement. Mais revenons au Daimio. Durement critiqué par quelques-uns et affectionné par bien d'autres il semble qu'il ait lar-

gement atteint sa cible si l'on veut bien admettre que celle-ci est composée d'amateurs de croisière côtière sans prétention à la course. Aussi n'est-il pas étonnant de constater qu'à la question « ce bateau vous convient-il ? », 70 % des propriétaires ont répondu : oui, et 55,5 % de ces mêmes propriétaires affirment qu'ils resteront fidèles à C.N.S.O., la plupart des autres regrettant de ne pas trouver chez le constructeur la peinture juste supérieure.

Le mot du constructeur

Invité à se prononcer sur les critiques de nos lecteurs, le PDG de C.N.S.O. s'est d'abord indigné à l'idée que l'on puisse trouver trop souple le pont du Daimio. « Jamais personne ne nous a fait une telle remarque, déclare-t-il, du reste nous nous efforçons de construire des bateaux trop solides c'est-à-dire comportant une ou deux couches de fibres de verre en plus de ce qui est imposé par la Marine Marchande. »

Pour ce qui concerne la traînée du tableau arrière, le chantier souligne que le volume important du Daimio incite à le charger parfois outre mesure et par ailleurs, la position très en arrière du cockpit peut effectivement conduire à immerger la base du tableau arrière. Un problème que l'on supprime généralement sur les petits voiliers en apportant plus d'attention à la place de chaque équiper.

Par ailleurs, une bonne nouvelle pour les amateurs de Daimio : le fameux taquet qui depuis près de dix ans attrape au vol toutes les écoutes sera prochainement remplacé par deux taquets classiques sur la plage avant.

Dans leur réponse à notre enquête, beaucoup de lecteurs ont déclaré qu'ils resteraient fidèles au chantier du Daimio s'il fabriquait la peinture au-dessus.

Étonnement de la direction où l'on déclare non sans amertume que le Super Daimio (8,40 m) et le Kyudo (8,20 m) n'ont pas connu, commercialement, des jours heureux.

Est-ce la preuve que le Daimio a frappé juste au centre d'une cible très étroite ?

Quoi qu'il en soit, si son succès a aujourd'hui quelque peu décliné en France, il poursuit une brillante carrière à l'étranger où notamment l'Allemagne et la Hollande absorbent plus de la moitié de la production.

Emmanuel de TOMA ■