

FIM 470 REGINA

Des trésors d'inventivité!

Nouveau venu sur le marché du maxi day-boat, le 470 Regina a une botte secrète : un étonnant plan de pont à configurations multiples doublé d'un intérieur follement original. C'est le coup de foudre assuré!

Texte Lorenzo Combe avec Michel Luizet - Photos Jérôme Kélagopian



Le nouveau Regina 470 est un véritable day-boat caméléon offrant plusieurs possibilités de plan de pont grâce à ses aménagements modulables.

LONGUEUR 15,70 m LARGEUR 4,40 m

MOTORISATION 2 x 600 ch VITESSE MAXI 34,5 nd

POIDS LÈGE 15,5 t CONSTRUCTEUR FIM (Italie)

PRIX DE BASE 950 400 € TTC avec 2 x 480 ch Volvo D6 IPS 650



Le constructeur a soigné le design de ce tableau de bord à double niveau, équipé de deux écrans personnalisés regroupant les informations du bord.

FIM est une jeune marque, née en 2019, mais fondée par une équipe totalisant près de vingt ans d'expérience dans le refit et la sous-traitance motonautique pour le compte des grands chantiers italiens. Il a fait le choix de s'installer dans une région, le nord de la Lombardie, qui est le berceau historique du bateau à moteur transalpin, d'où sont originaires Riva, Cranchi, Sessa, Cantieri di Sarnico, Rio ou Comitti. Nous comprenons mieux ainsi la signification des initiales de la marque: Fabricca Italiana Motoscafi. Ce nom est une manière de renouer avec le passé prestigieux de la région. À sa tête se trouvent Corrado Piccinelli et Manuela Barcella, ainsi que Vannis Marchi, l'actionnaire principal de la marque et plaisancier passionné, accessoirement cofondateur de la maison de couture Liu Jo. En 2019 donc, FIM lance son premier bateau à moteur, le Regina 340, dont *Nep-tune* a réalisé l'essai complet dans le magazine de juin 2023 (n°319).



Un plan de pont intelligent, facilement transformable au gré des usages

L'aménagement intérieur ultra lumineux et original avec ses salles de bain en transparence

La zone de bain autour du bain de soleil séparable. Un must!



Les 2 x 600 ch IPS ne sont pas de trop pour lancer cette coque à l'embonpoint certain. Beaucoup de différences de niveaux sur le pont comme dans le cockpit

- Design ★★★★★
- Plan de pont ★★★★★
- Performances ★★★★★
- Finition ★★★★★
- Aménagements ★★★★★
- ★ à revoir ★ moyen
- ★★★★ bien
- ★★★★★ très bien
- ★★★★★ exceptionnel



Le parebrise enveloppant et protecteur crée une ambiance particulière dans le salon de cockpit. Notez l'imposant bloc-cuisine ultra équipé et la porte latérale tribord pour un accès rapide au passavant.

Élégance et inventivité

Ce fut un excellent départ avec une trentaine d'unités rapidement vendues. En septembre 2022, c'est au tour du 470 Regina d'effectuer ses débuts au salon de Cannes. Enfin, un 420 Regina sera lancé en septembre prochain. D'autres gammes, coupé et fly, aux dimensions plus ambitieuses, sont déjà programmées à moyen terme. Ce développement express a nécessité de lourds investissements, matérialisés par l'érection d'un nouveau site de production à Cividate al Piano, au sud de Bergame. Bateau amiral de la gamme actuelle, le Regina 470 est un day-boat aux lignes élégantes, qui se révèle particulièrement inventif.



La banquette au dos du bain de soleil vient habilement compléter le carré pourvu d'une table dont le plateau peut doubler de surface.

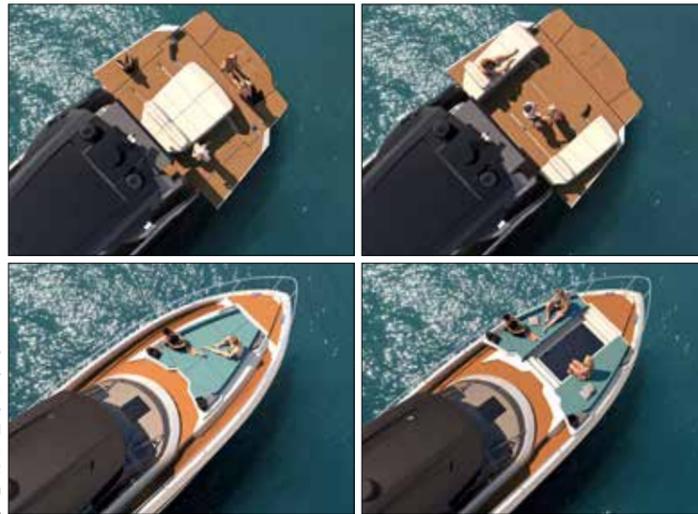


Le 470 est l'archétype du day-boat moderne, disposant à la fois d'une grande zone de vie extérieure et de deux cabines tout confort.



► Embarquons par l'avant pour mieux le découvrir. FIM a imaginé un bain de soleil géant qui se sépare en deux grâce à un système coulissant inédit. Le passage central ainsi dégagé dévoile une plaque en verre teinté Securit, qui sert de puits de lumière naturelle à la double cabine dessous. Sachez surtout qu'un kit est au catalogue (avec toile caoutchoutée et système de puisage) pour adapter cette partie centrale en bac à eau de mer de 50 cm de profondeur. Il s'agit évidemment d'une option qui n'avait pas été retenue sur notre bateau d'essai, mis à disposition par Modern Boat à Mandelieu.

On notera le nombre important de marches dans le cockpit et le long des passavants: la contrepartie pour intégrer une cabine arrière King size.



Quatre images pour mieux juger de la surprenante modularité du cockpit et de la plage avant dans la version full option.

Multiplicité des configurations

Seule la marque De Antonio proposait jusqu'à présent une option «piscine» équivalente. Le tiers avant ne se contente plus d'être un simple solarium. C'est un nouvel espace de détente, un second cockpit en quelque sorte, que l'on va trouver à bord de bateaux plus grands, rarement comme ici sur un day-boat de 15 m de long. Le cockpit principal affiche également une grande polyvalence grâce à la possibilité de configurer le bain de soleil de différentes ►

Le bateau de l'essai était équipé d'un bain de soleil avant standard, avec dossiers relevables. La minipiscine dissimulée sous le bain de soleil séparable en deux sofas latéraux est une option assez couteuse.



Une voile d'ombrage couvre le cockpit. Le même dispositif existe pour la plage avant.



La mid-cabin logée sous le cockpit ne manque pas de style avec son lit en biais et son sofa en courbe côté bâbord.



La cabine avant avec l'option plafond en verre. L'effet transparent est séduisant.

► manières. Un mécanisme électroassisté permet de scinder la surface du matelas en deux, générant un passage central confortable, qui facilite la circulation dans le cockpit à l'heure de la baignade.



Dans la version standard (bateau de l'essai), le panneau zénithal est remplacé par un plafond classique. La salle de bain est à bâbord.

Deux immenses cabines

Le 470 adopte le principe, bien connu aujourd'hui, des pavois de cockpit basculants pour augmenter la surface de vie à bord. Le dispositif est complété par une plateforme arrière submersible. Celle-ci dispose d'une échelle de bain qui fait également office de passerelle pour débarquer sur le quai. D'autres surprises nous attendent dans l'habitacle. Le volume intérieur et la hauteur sous barrots sont tout simplement bluffants. Pourtant, vu de l'extérieur, le bateau ne semble pas si spacieux. Des deux cabines qui composent ►

La mid-cabin dispose d'une salle de bain vitrée qui donne de l'ampleur et crée un univers inédit à bord d'un bateau de cette taille.



Au pied de la descente, on trouve une cuisine d'appoint avec four et mini lave-vaisselle.



Le Regina 470 est motorisé en IPS. Avec 2 x 600 ch, la vitesse de pointe flirte avec les 35 nd.



Un bateau, deux cockpits. À l'avant, le bain de soleil se scinde en deux pour dégager la minipiscine. À la poupe, les terrasses augmentent la surface de cockpit de près d'un tiers.

► l'espace, il est difficile de décider à laquelle des deux octroyer la mention «propriétaire». Logée dans la pointe, la cabine avant bénéficie d'un panneau de pont vitré (en option) et de grands hublots latéraux qui la rendent particulièrement lumineuse. La mid-cabin hérite en revanche d'un agencement original. Le lit double est en effet orienté en diagonale et côtoie directement une grande salle de bain avec cabine de douche ou-

verte. Avec un peu plus de surface, on pourrait presque s'imaginer dans la chambre d'un boutique hôtel dernier cri! Le client qui navigue en famille peut aussi opter pour un canevas intérieur de type tricabine. Cela implique de réduire la cabine avant pour créer une cabine sur tribord avec lits superposés. Dans les deux cas, une cuisine d'appoint au pied de la descente vient compléter la kitchenette principale implantée à

l'extérieur sur le flanc bâbord du cockpit. Côté navigation, le Regina 470 se dote d'une salle des machines équipée d'une paire de Volvo D8 elle-même couplée à des pods IPS 800. C'est au cours d'une journée paisible et une mer plate comme la main que nous avons testé les performances du bateau.

Un bateau ludique à barrer

La vitesse de pointe atteinte à 100% des tours de régime disponibles est de 34,5 nd, tandis que la vitesse de croisière s'établit à 28 nd avec une consommation en carburant de 6,7 litres par mille (190 L/h). On retrouve ainsi des données quasi identiques à celles relevées chez la concurrence, qu'il s'agisse du Cranchi 45, du Sola-►

En couverture **FIM 470 Regina**

► ris 48 ou même du Pardo 50. En se calant à 25 nd (2400 tr/min), la conso tombe à 6,2 litres par mille (149 L/h). Le Regina 470 est un bateau vivant, presque ludique à barrer malgré un déplacement en charge conséquent qui tutoie les 17 tonnes.

Version hors-bord hyper musclée

Dans les courbes serrées, l'angle de gîte flirte avec les 28°. Le bateau s'appuie bien sur ses redans et dessine des trajectoires précises. Il se révèle être aussi extrêmement sensible aux réglages des flaps à lame, même si nous n'avons pas pu tester le bateau dans des conditions de mer exigeantes. Enfin, le poste de conduite est d'excellente facture avec ses trois fauteuils ergonomiques et son poste de pilotage. Manettes et instrumentation sont bien positionnées. À quoi s'ajoute une bonne visibilité et la possibilité d'accéder rapidement au passavant tribord grâce à une porte laté-



Le Regina 470 dans sa configuration mouillage. Plateforme latérale ouverte, bain de soleil séparé et plateforme immergeable.

rale taillée dans le montant et le vitrage qui enveloppe le poste de pilotage. Pour ceux qui sont en recherche de performances extrêmes, le chantier propose une version hors-bord musclée (jusqu'à 4x450 ch), mais son inté-

rêt semble peu pertinent compte tenu de l'agencement de poupe. Il est enfin possible d'opter pour la version standard en IPS 650 et 2x480 ch. Malgré tout, le package IPS en 2x600 ch semble bien être le meilleur compromis. ■

FIM 470 REGINA

VITESSE MAX

34,5
nd

CONSO à 24 nd

150
L/h

RENDEMENT

6,2
L/mille

LE TEST NEPTUNE

Volvo D8-600 IPS800 - 2x600 ch @ 3000 tr/min - 6 cylindres - 10,8 L - Poids 840 kg
Conditions de l'essai: 4 personnes à bord, 80% carburant, 100% eau, mer plate, vent nul.

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (L/h)	Rendement (L/mille)	Autonomie* (milles)
2000	17,5	105	6,1	210
2200	21,5	135	6,2	200
2400	24	150	6,2	200
2600	27,5	180	6,6	190
2800	31	210	6,9	180
3050	34,5	247	7,2	170

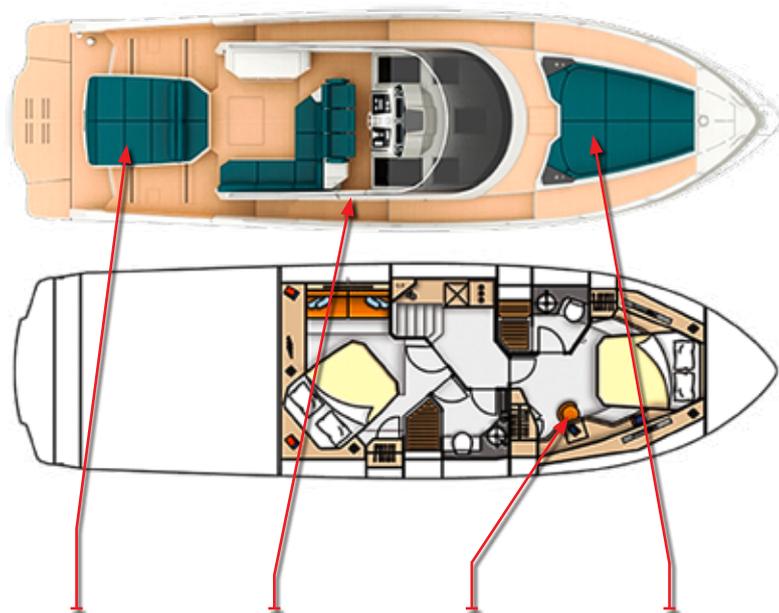
* Avec 20% de réserve.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque / hors-tout	11,75 m / 15,10 m
Largeur	4,40 m
Tirant d'eau	1,40 m
Poids lège / poids en charge	15,5 t / 17-17,5 t
Transmission	hors-bord ou pods IPS
Puissance maximale	2 x 600 ch
Carburant	1 440 L
Eau	300 L
Cabines	2 ou 3
Couchettes	4 ou 6
Catégorie CE	B/14 pers.

CONTACT

Chantier	FIM / fimotoscafi.it (Italie)
Distributeur France	Modern Boat (Mandelieu, 06)



La zone arrière du cockpit est à géométrie variable grâce à son bain de soleil divisible et les pavois basculants.

Une porte latérale mécanique permet aux pilote et copilote de gagner rapidement le passavant tribord.

Le coin bureau-coiffeuse et la penderie disparaissent lorsque le client opte pour une troisième cabine à lits superposés.

L'option « piscine » est logée sous le bain de soleil divisible en deux, électriquement. Le fond en verre rend la cabine plus lumineuse.

PRIX DU BATEAU DE L'ESSAI

1350 000 € TTC avec 2x600 ch Volvo D8 IPS 800

Dont options incluses : pilote auto 8 580 €, 2° écran GPS 12" 5 508 €, pont teck intégral 38 940 €, générateur 9 kW 22 638 €, propulseur étrave 9 900 €, T-top composite 31 680 €, terrasses latérales à ouverture électrique 36 960 €, plateforme arrière immergeable 32 340 €, passerelle hydraulique escamotable 27 720 €, porte latérale tribord 7 392 €, table en teck 1 800 €, bain de soleil arrière coulissant 12 012 €, climatisation 36 960 €, cuisine extérieure 6 000 €, cave à vins extérieure 2 400 €, réfrigérateur extérieur 3 240 €, sellerie bain de soleil avant 2 750 €, toile d'ombrage arrière et mâts carbone 7 260 €, tauds d'hivernage complets 3 300 €