CATAMARAN DE GRANDE CROISIÈRE · À VENDRE

ZOË

Simpson 1201 · construit en 1989 par des professionnels au chantier Henze, Allemagne

Un catamaran en bois et époxy qui est le foyer de notre famille de six personnes depuis près de neuf ans, et qui nous a portés sur 20 000 milles nautiques, de la Grèce à la Polynésie française.

12,8 m	20 000	3 + 1	2026	119 000 €
LONGUEUR	MILLES NAUTIQUES	CABINES	DERNIER REFIT	PRIX DEMANDÉ



LE BATEAU

Neuf ans de chez-nous

Zoë est un Simpson 1201, construit en 1989 par le chantier renommé Henze, en Allemagne, un chantier qui construit encore aujourd'hui. Elle est réalisée en bois et époxy, avec des coques en lattes de cèdre et un pont en contreplaqué : légère, solide et merveilleusement silencieuse en route. À l'extérieur, elle est entièrement stratifiée. Cela la rend plus solide, et l'élasticité du verre stratifié à l'époxy absorbe le travail naturel du bois.

Depuis près de neuf ans, elle est le foyer de notre famille de six personnes. C'est un bateau fiable, solide et rapide, facile à mener même en solitaire et rassurant sur une longue traversée. Ses coques élancées glissent sur l'eau et rendent les milles faciles.

Nous la maintenons en permanence dans le meilleur état possible, l'entretenant et l'améliorant avec un soin professionnel, sans relâche.

C'est le bateau qui a appris l'océan à nos enfants.

EN UN COUP D'ŒIL

MODÈLE Simpson 1201	ANNÉE 1989 · Henze
LONGUEUR HORS-TOUT 12,8 m	LARGEUR 6,4 m
TIRANT D'EAU 1,0 m	TIRANT D'AIR 16 m
CONSTRUCTION Bois / époxy	EMPLACEMENT Tahiti

LE VOYAGE

De la mer Égée au Pacifique Sud

Vingt mille milles nautiques sous la quille, et au bout, le plus beau territoire de croisière que nous ayons jamais connu.



Nous avons mené Zoë de la Grèce à travers l'Atlantique, par les Caraïbes, les Bahamas, le Honduras et le Guatemala jusqu'aux San Blas, puis à travers le Pacifique jusqu'en Polynésie française.

La Polynésie française est, pour nous, le plus beau plan d'eau du monde, et des amis qui ont navigué partout disent la même chose. Nous l'aimons plus que l'Europe, plus que les Petites Antilles, plus que les San Blas, plus encore que les Bahamas. C'est là que le voyage est arrivé.

Zoë est, comme on ne cesse de nous le dire, une vraie beauté - lignes élancées, blanc pur, avec des encadrements de hublots en inox découpés au laser. Rien de tout cela n'est dû au hasard. Le blanc pur est un choix délibéré, qui abaisse nettement sa température de surface sous le soleil des tropiques.

Les encadrements de hublots en inox ne sont pas seulement élégants ; ils protègent le joint, et il nous a fallu plusieurs essais pour régler exactement l'étanchéité des hublots. Nous avons cherché à tout rendre joli, mais sur Zoë la forme suit toujours la fonction.

Nous aimerions profondément la garder. Elle est fiable, solide et rapide, et ne nous a jamais laissés tomber. Mais nos quatre enfants grandissent vite, et Zoë, avec ses jolies coques fines, est tout simplement devenue trop petite pour nous. Et par hasard nous avons trouvé à Tahiti un catamaran plus grand, mais tout aussi ancien et donc aussi solidement construit.

Nous avons vécu à bord de Zoë jusqu'au début du mois de septembre, à six, et tout ce qui figure sur cette page servait quotidiennement jusqu'à notre départ. Nous ne connaissons rien de majeur qui attende le prochain propriétaire.

Zoë est prête à traverser les océans. Vous pourriez monter à bord demain et partir pour la Nouvelle-Zélande, ou où bon vous semble.

AUTONOME

Conçue pour l'autonomie

Des panneaux solaires disposés pour produire à toutes les allures, associés à un dessalinisateur fiable, permettent à Zoë de rester au large aussi longtemps qu'on le souhaite. Le chauffage Webasto au propane la garde confortable bien au sud des tropiques.

2000 W

Solaire sur tableau arrière, bimini et pont

800 Ah

Lithium LiFePO4, deux parcs pour la redondance

70 L/h

Dessalinisateur alimenté par le solaire

3000 W

Convertisseur Victron MultiPlus / chargeur 120 A

LE REFIT

Reconstruite pour traverser les océans

Nous avons passé des années dans des chantiers du monde entier pour amener Zoë à un véritable niveau de grande croisière.



C'est dans le sud de l'Espagne, pendant le Covid, que nous avons passé le plus de temps au chantier. Nous y avons mis à nu tout le pont et le cockpit, puis posé environ 200 m² de tissu de verre neuf. Les listons en aluminium étaient corrodés, nous les avons donc remplacés sur tout le pourtour, un autre gros chantier. Nous avons également construit un hardtop et une nouvelle plateforme au tableau arrière, et installé le dessalinisateur, les batteries lithium et les premiers 800 W de panneaux solaires. Les trampolines datent eux aussi de ce chantier, en filet noir pour laisser voir l'eau.

À Saint-Martin, nous avons fait sortir Zoë de l'eau pour ragréer les coques et refaire l'antifouling, et nous avons construit une paire de jupes arrière (sugarscoops) pour monter à bord et se baigner facilement. Et, grâce à une ligne de flottaison allongée, Zoë en est devenue encore plus rapide.

Au Guatemala, nous avons entièrement reconstruit les deux safrans après avoir découvert une corrosion par piqûres sur les mèches en inox. Pour les nouvelles mèches, nous avons choisi le meilleur inox duplex que nous ayons pu faire venir des États-Unis : de l'Aquamet 22, pour qu'elles durent, espérons-le, pour toujours. Nous avons reconstruit le pied de mât en teck massif et remâté le long d'une barge sur le Río Dulce. Nous avons refait les commandes moteur. Nous avons révisé tout le système de direction hydraulique.

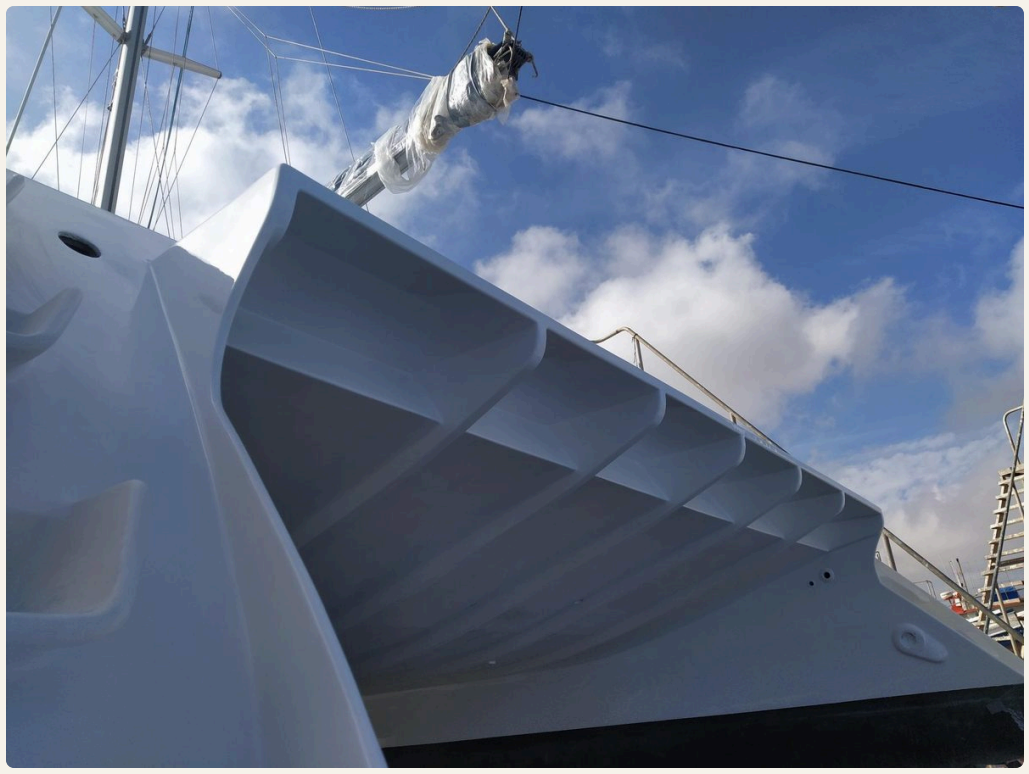
Sur la traversée du Río Dulce vers les San Blas, nous avons heurté un tronc d'arbre à la dérive. Les dégâts sur l'étrave tribord étaient minimes, bon signe de sa construction solide. À la Linton Bay Marina, au Panama, nous avons rapidement fait sortir Zoë de l'eau, puis réparé et ragréé l'étrave. Pendant qu'elle était à terre, nous avons installé un refroidisseur de carène pour le congélateur.

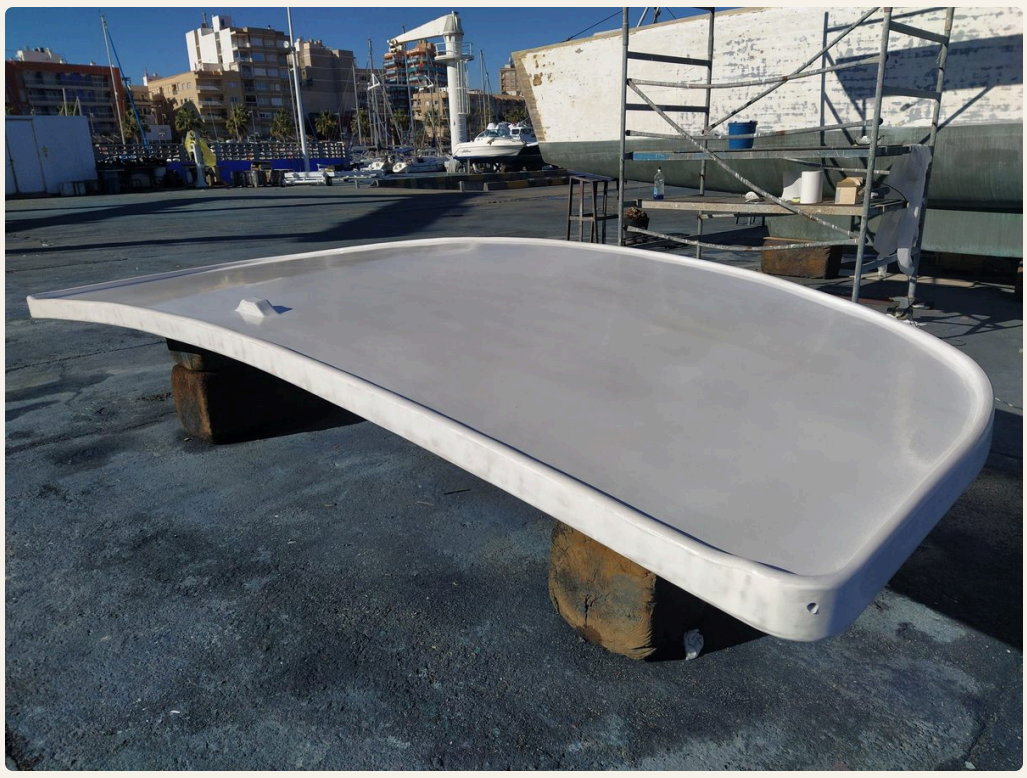
Nous réalisons tous ces travaux nous-mêmes, avec professionnalisme et minutie. Cela prend plus de temps, mais le résultat en vaut la peine, et rien ici n'est cosmétique. Tout a été fait pour prendre la mer, et une grande partie a été éprouvée aussitôt lors de la traversée du Pacifique.

En 2026, Zoë est sortie de l'eau une dernière fois, au chantier de Raiatea, où nous l'avons laissée à terre pendant que nous rendions visite à nos amis et à notre famille. Nous sommes revenus fin août pour appliquer l'antifouling neuf. Rien n'était à réparer, seulement de nouveaux joints extérieurs de saildrive, puis nous l'avons ramenée à Tahiti au près, dans une mer croisée : près de 3 m de houle du sud et une mer du vent courte d'est. Dans ces conditions, elle a tenu 7 nœuds à 35 degrés d'un vent apparent de 20 nœuds. Elle passe à son prochain propriétaire fraîchement peinte sous la ligne de flottaison.

SUD DE L'ESPAGNE · 2020-2022 · PONT, LISTONS, HARDTOP ET PLATEFORME







SAINT-MARTIN · 2024 · SORTIE DE L'EAU, RAGRÉAGE ET SUGARSCOOPS





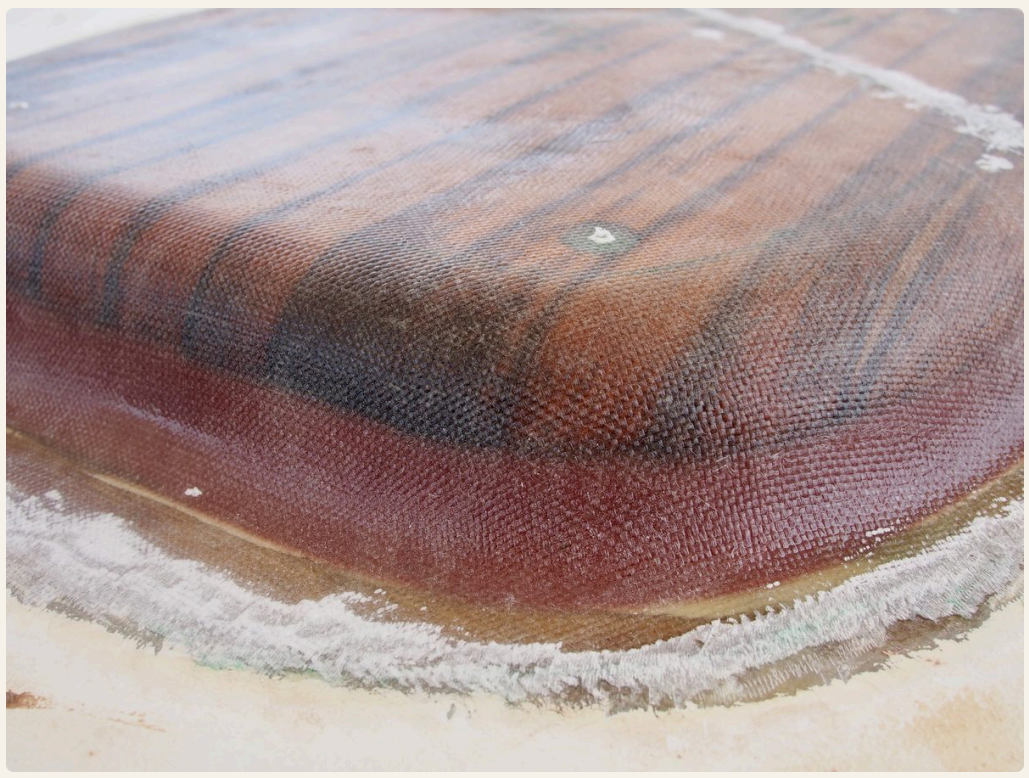






RIO DULCE, GUATEMALA · 2024 · MÂT, SAFRANS ET SYSTÈMES


















RPM
X100
KUS
RPM
X100
KUS





L'orange est notre propre primaire époxy, pigmenté en rouge pour que la moindre rayure dans l'antifouling se voie tout de suite.







SAN BLAS, PANAMA · 2025 · MACHINE À LAVER INSTALLÉE







GAMBIER, POLYNÉSIE FRANÇAISE · 2026 · TRAVAUX DE GRÉEMENT, ÉGALEMENT RÉALISÉS PAR NOUS



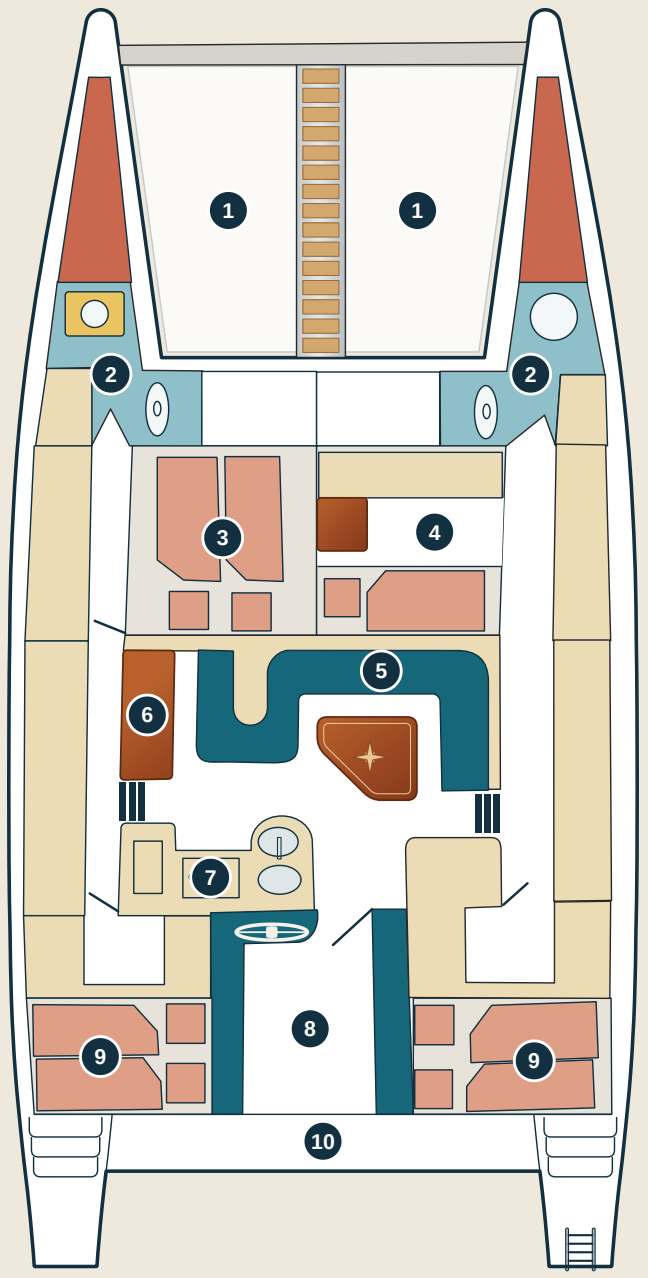


RAIATEA, POLYNÉSIE FRANÇAISE · 2026 · JOINTS EXTÉRIEURS DE SAILDRIVE ET ANTIFOULING NEUF



PLAN D'AMÉNAGEMENT

Trois cabines doubles et une couchette simple



Vue de dessus, étraves en haut et bâbord à gauche. Hors-tout 12,8 m de long et 6,4 m de large. Le plan reprend un ancien dessin en papier découpé, les dimensions sont donc approximatives.

1. Trampolines, avec au centre une passerelle amovible en aluminium à planches de bois transversales
2. Cabinets de toilette, un dans chaque coque, le lave-linge à bâbord
3. Cabine propriétaire
4. Atelier, avec la couchette simple et le congélateur
5. Carré
6. Table à cartes
7. Cuisine, avec le réfrigérateur côté coque
8. Cockpit avec sa table rabattable, et poste de barre
9. Cabines arrière, une dans chaque coque
10. Plateforme et jupes arrière, avec l'échelle de bain à tribord

PHOTOS RÉCENTES

Zoë aujourd'hui

Toutes les photos de cette section ont été prises en octobre 2026 et montrent Zoë honnêtement, telle qu'elle est aujourd'hui. Nous avons repeint la cuisine et le carré et verni une grande partie des boiseries. Terminer la rénovation revient au prochain propriétaire. La sellerie intérieure est fatiguée et à remplacer ; celle du cockpit est en bon état.

CARRÉ



Le carré et la cuisine, fraîchement repeints





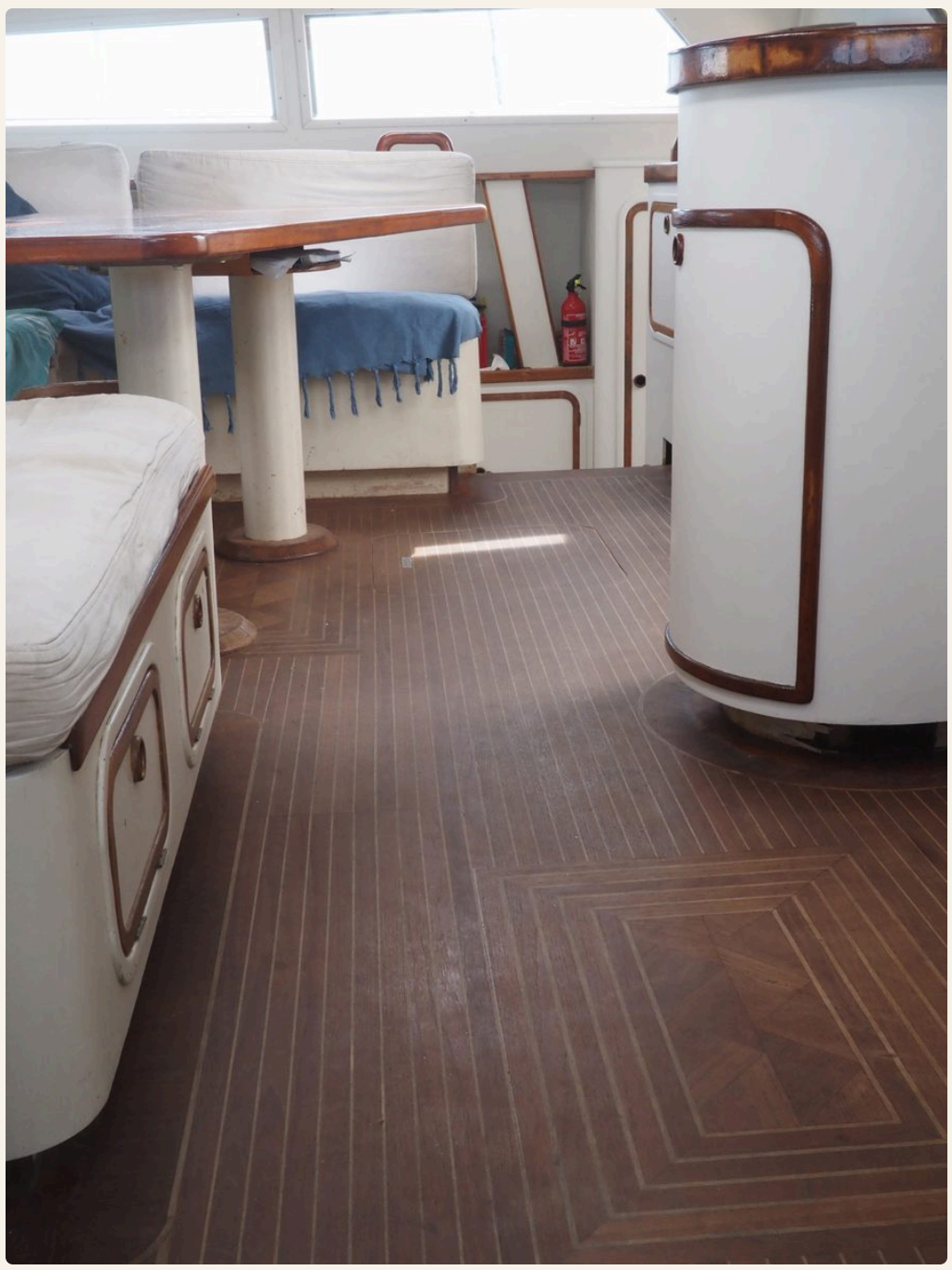






PLANCHER DU CARRÉ







CUISINE



La cuisine, fraîchement repeinte











TABLE À CARTES







COQUE BÂBORD





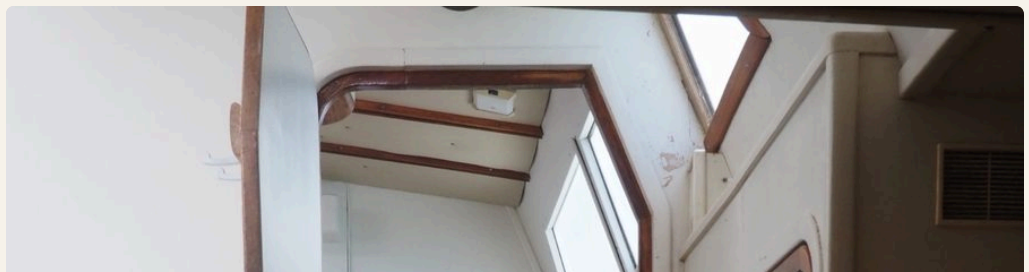


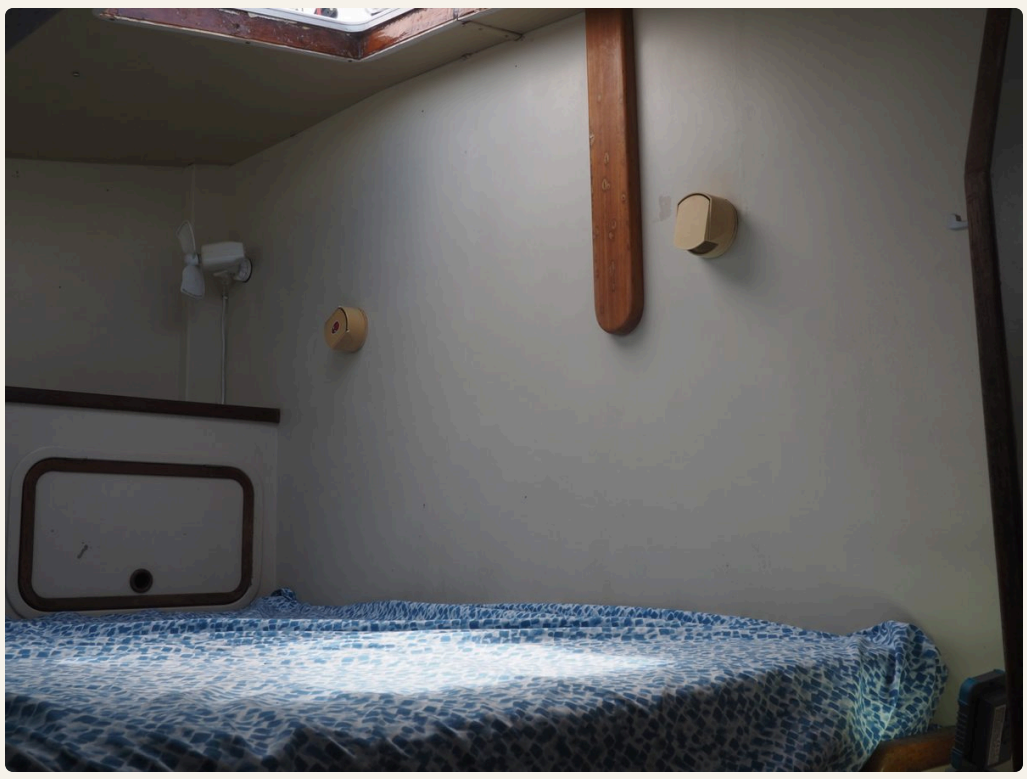


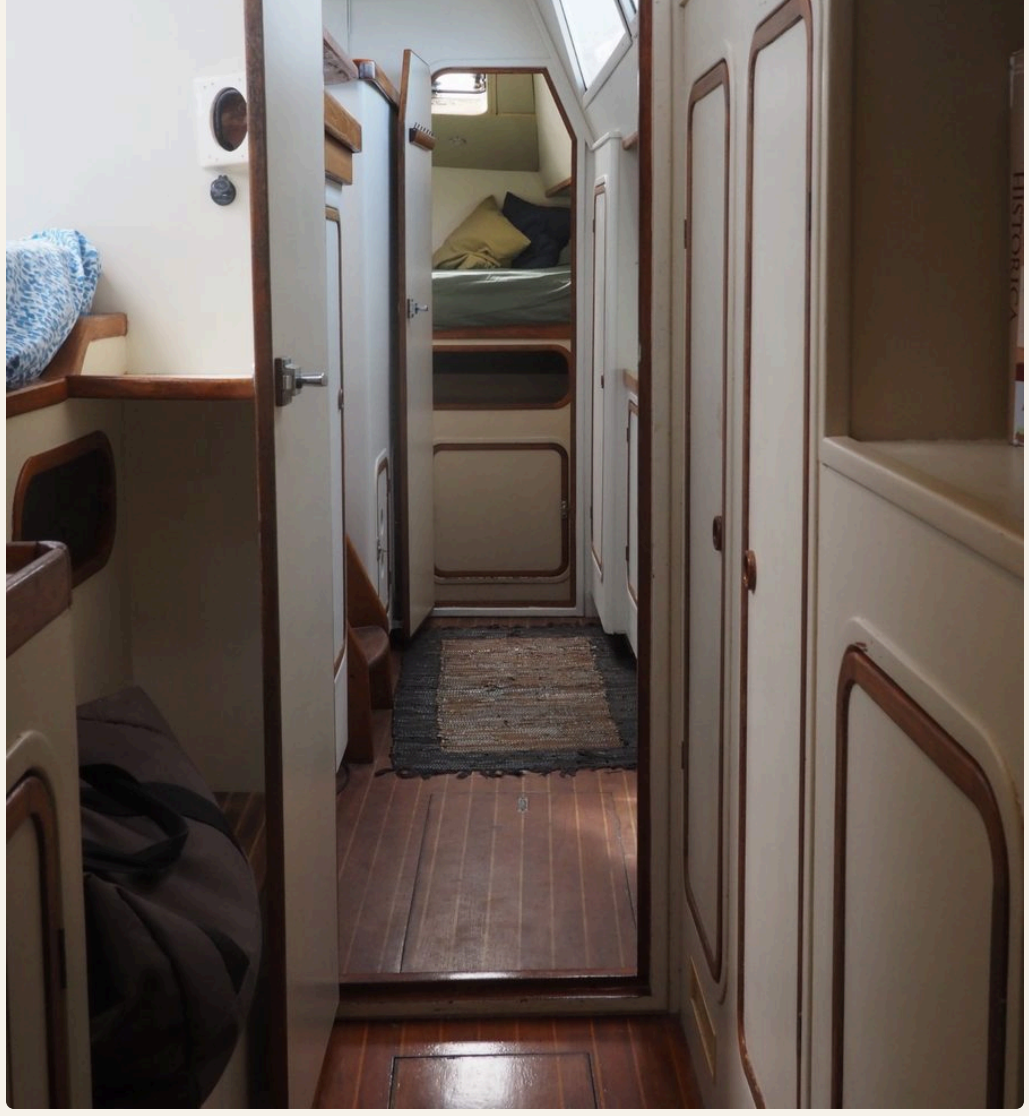


CABINE PROPRIÉTAIRE









COQUE TRIBORD









L'un des nombreux encadrements que nous avons vernis





Les cabines restent à repeindre

ATELIER, AVEC LA COUCHETTE SIMPLE







Le congélateur, un Isotherm CR 63 F Inox

COCKPIT







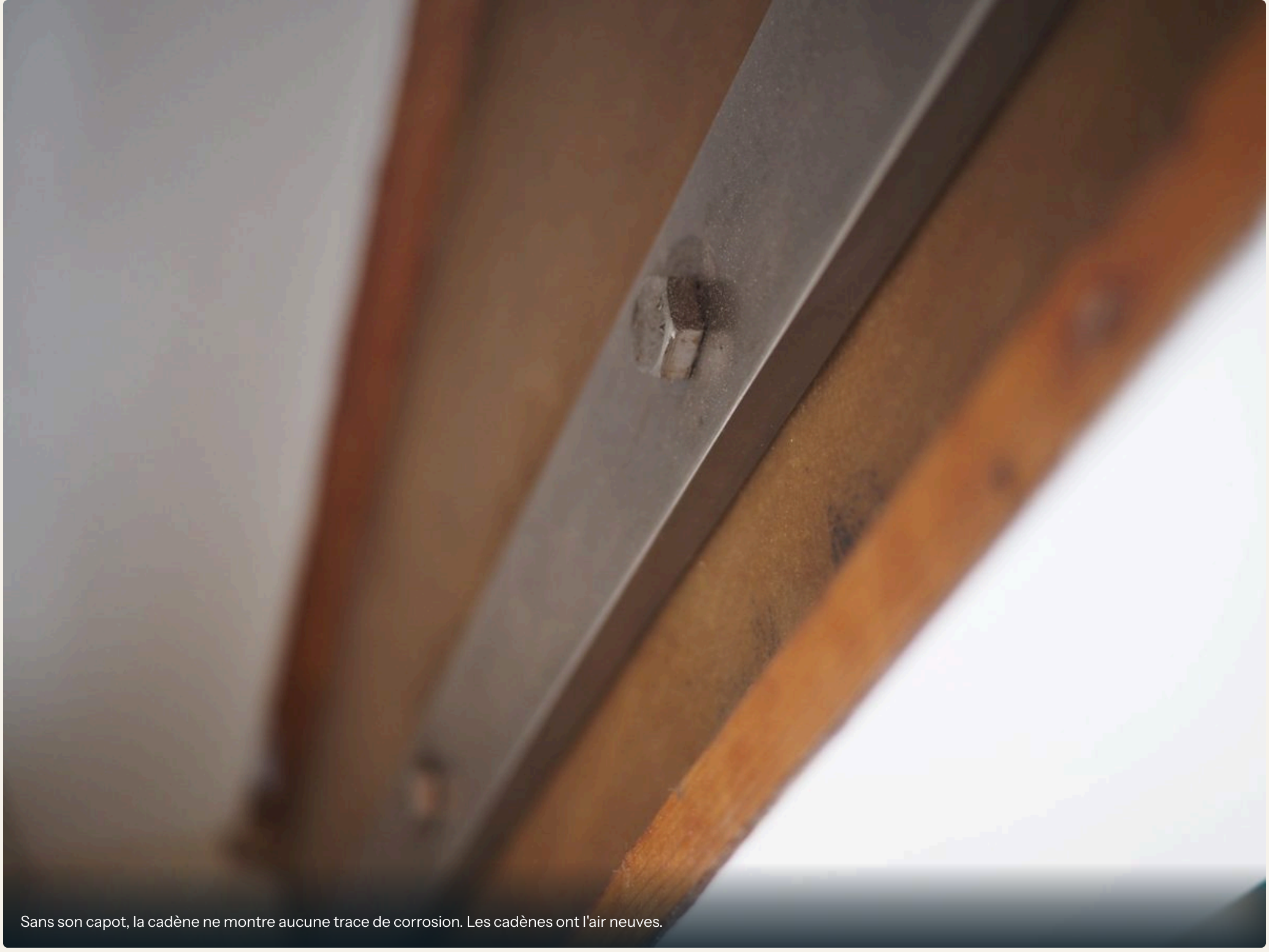
PONT, GRÉEMENT ET CADÈNES











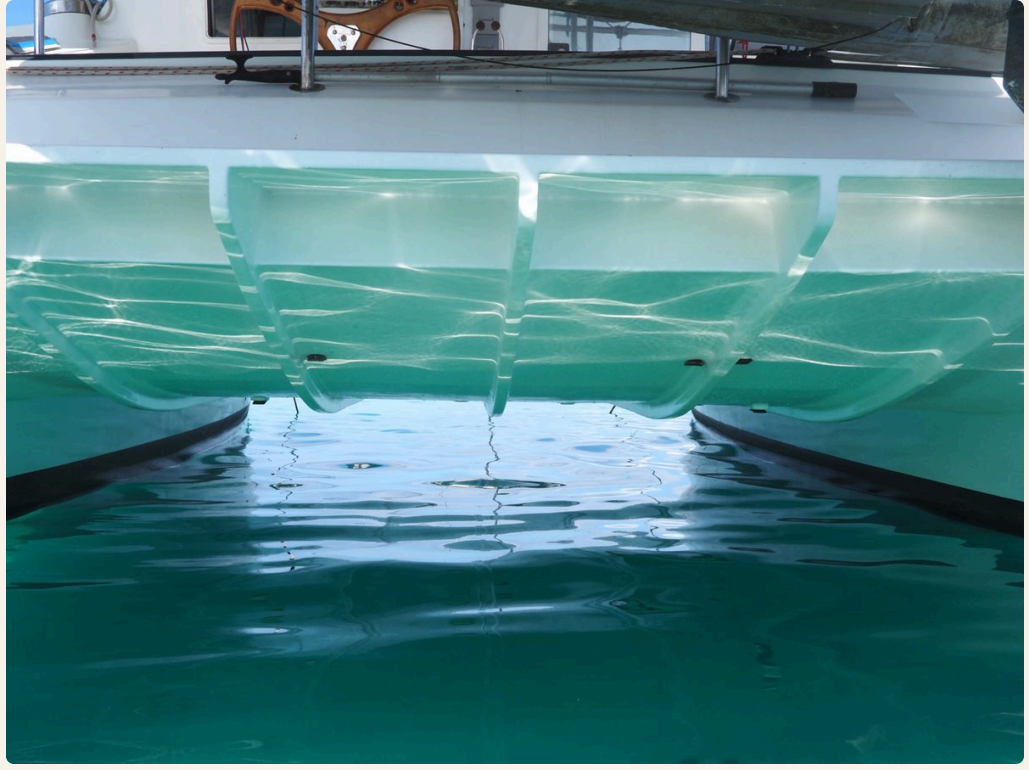
Sans son capot, la cadène ne montre aucune trace de corrosion. Les cadènes ont l'air neuves.

COQUES ET NACELLE · 30 OCTOBRE 2026

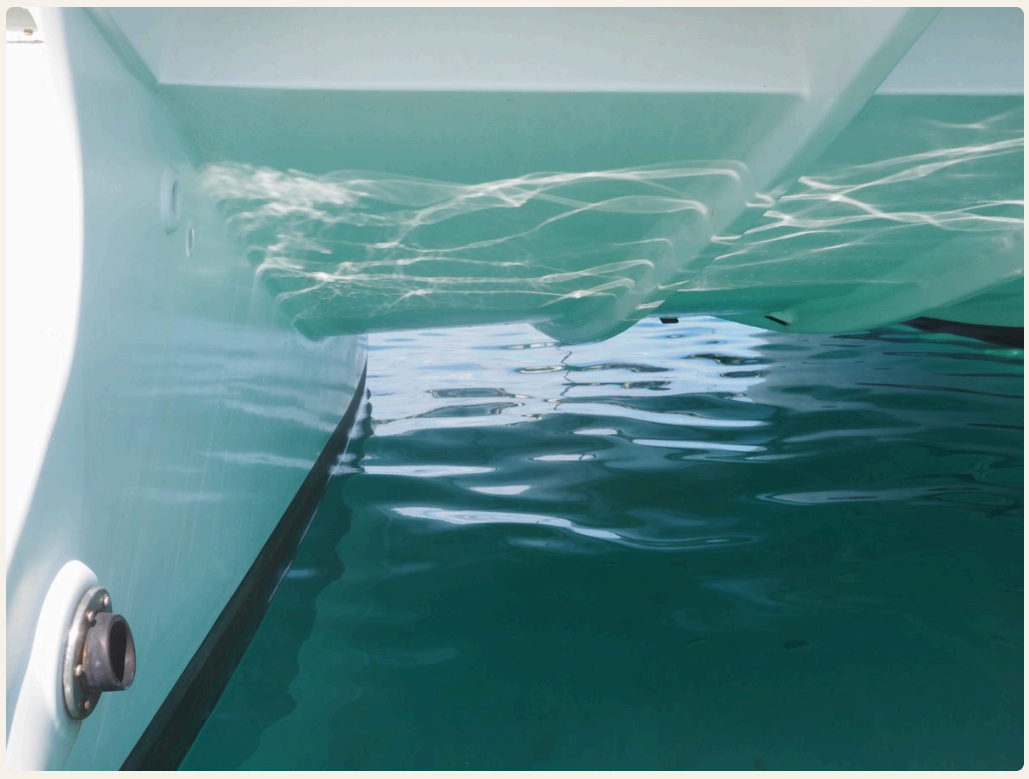




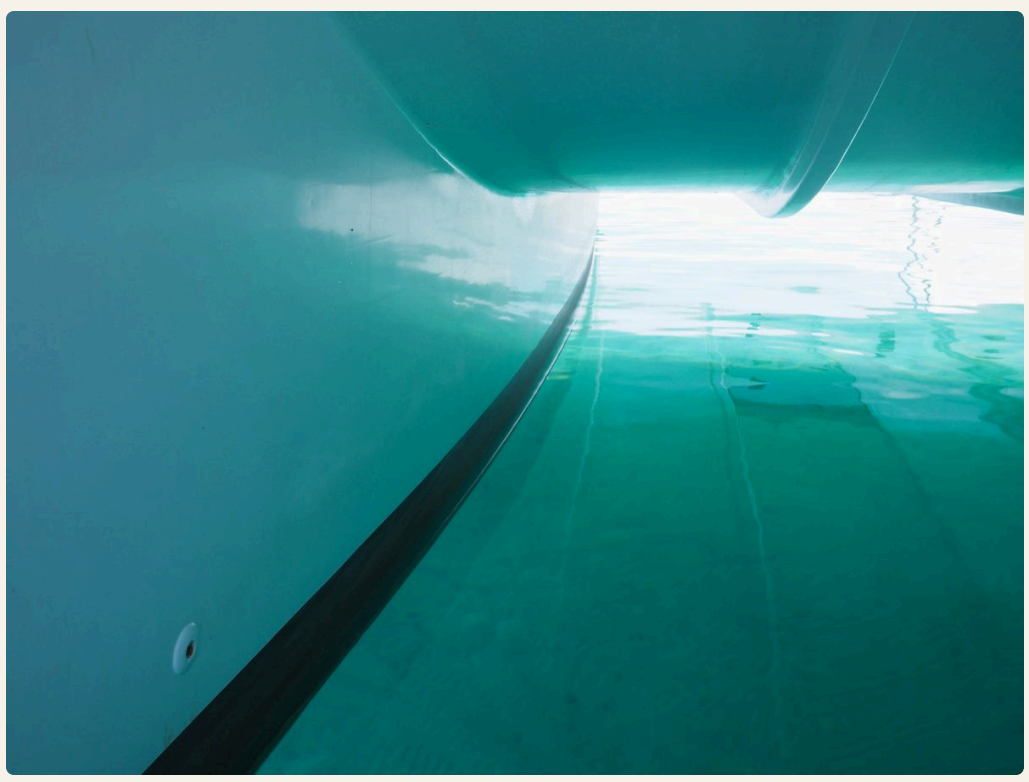

Zoe

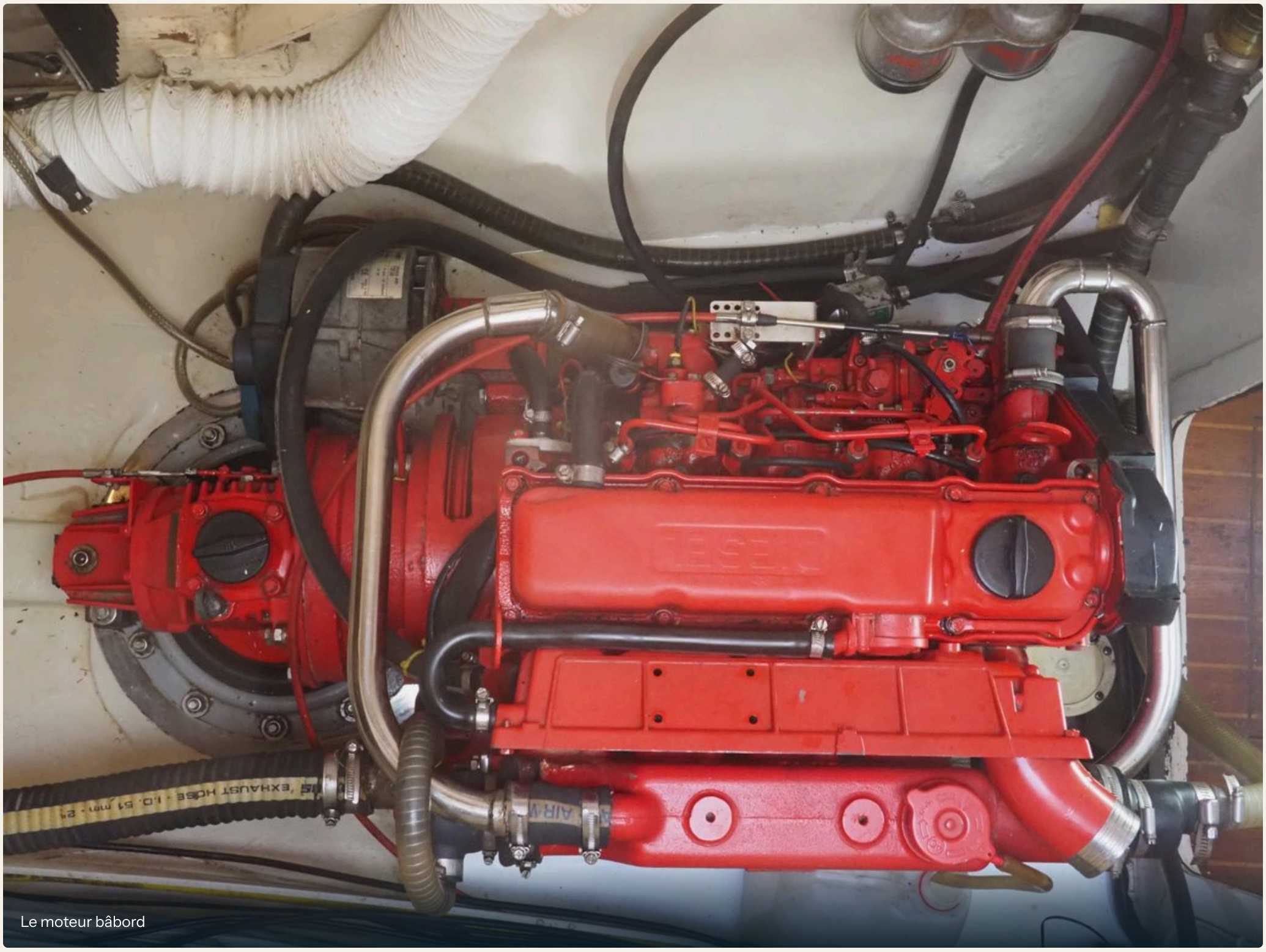






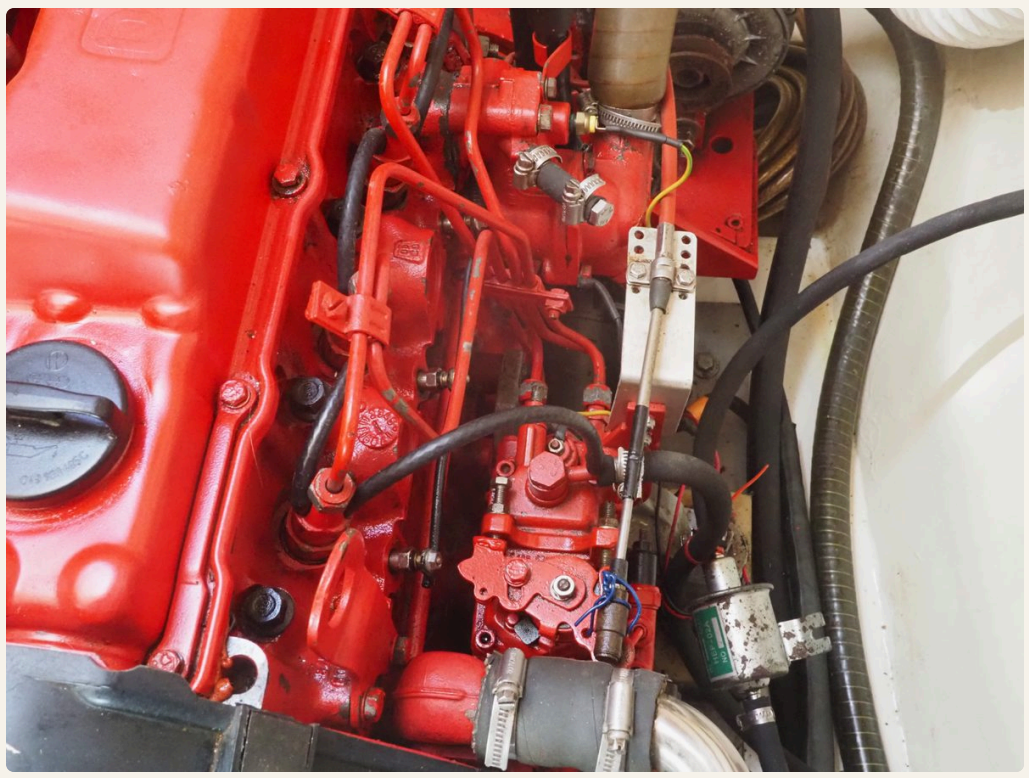






Le moteur bâbord



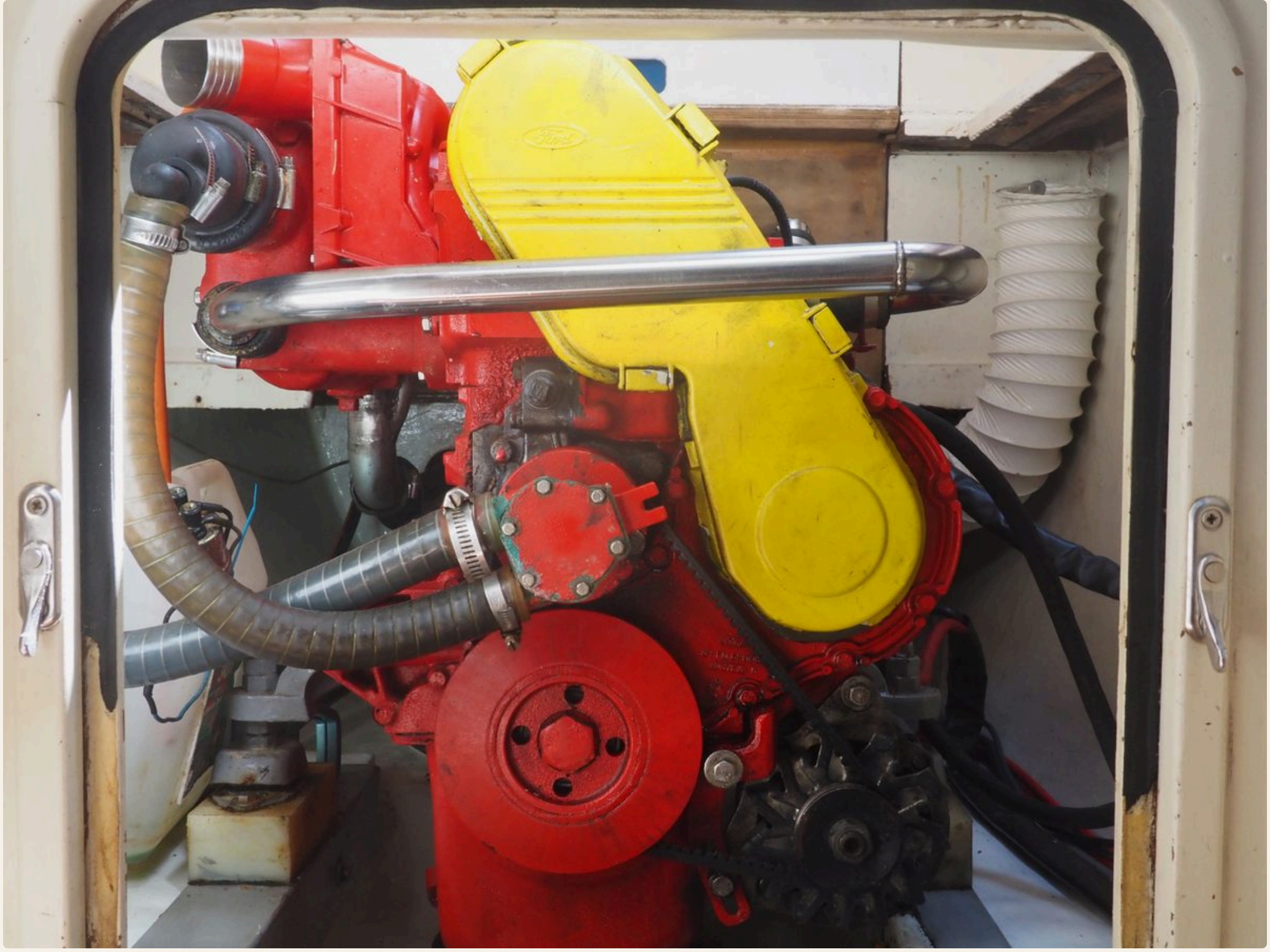








Le moteur tribord



LE DÉTAIL

Caractéristiques complètes

Tout ce qui est à bord, en détail. Les dates indiquent le dernier renouvellement ou ajout d'équipement.

01 Dimensions

Longueur hors-tout	12,8 m
Largeur	6,4 m
Tirant d'eau	1,0 m
Tirant d'air	16 m
Poids à vide	7,2 t

02 Aménagement

Cabines doubles	3
Couchettes	Propriétaire 150 cm, deux arrière 140 cm
Couchette simple	1 × 80 cm, dans l'atelier
WC marin	1 électrique

03 Voiles

Grand-voile	47 m² Hydranet lourd
Génois	35 m² Hydranet lourd
Gennaker	78 m² sur enrouleur de bout-dehors
Spinnaker	120 m²
Spinnaker	110 m²

Grand-voile et génois tous deux en Hydranet lourd, en très bon état. La bande anti-UV légère du gennaker est à remplacer ; le matériau pour la réparation est déjà à bord.

Les deux spinnakers sont d'occasion et rapiécés, et sur les deux la toile craque encore bien. Nous avons une chaussette à bord.

04 Gréement

Haubans principaux	remplacés en 2026
Gréement dormant	depuis 2016
Pied de mât	reconstruit en teck, 2024
Winchs	Andersen inox, 2 × 56, 1 × 46, 3 × 40

05 Moteurs

Moteurs	2 × 54 ch Ford LT, 1,6 L diesel, marinisé par Bowman
Transmissions	Saildrives Volvo 120S
Membranes de saildrive	remplacées en Tunisie, 2019
Hélices	Brunton Autoprop, à pas automatique
Commandes	refaites en 2024
Batteries de démarrage	les deux remplacées à Saint-Martin, 2024

Moteurs d'origine, révisés et repeints en 2019 et 2022, bien entretenus tout du long. Surdimensionnés pour un bateau de cette taille, avec de la réserve de puissance, et les Brunton Autoprop ajustent leur pas automatiquement pour un rendement optimal sous voiles et un couple maximal quand il le faut. Elle est livrée avec un important lot de pièces de rechange, jusqu'à un saildrive complet de secours.

La vidange des saildrives Volvo 120S se fait dans l'eau, un entretien est donc possible au mouillage. Les membranes de saildrive ont été remplacées en Tunisie en 2019, et les joints extérieurs de nouveau à Raiatea en 2026.

06 Barre

Système	Hynautic hydraulique
Vérin et console	Hynautic, vérin sur le safran bâbord
Liaison des safrans	barre inox, goupille de dégagement
Barre de secours	deux têtes de safran sur le pont
Révision	système complet, 2024

Le vérin agit sur le safran bâbord et une barre en inox à l'intérieur du bateau le relie à celui de tribord. Il suffit de retirer une goupille pour libérer la liaison : si le safran tribord se bloque, elle continue à barrer sur bâbord seul. Les deux têtes de safran traversent le pont et reçoivent la barre de secours.

Le vérin Hynautic et la console de barre ont été entièrement révisés au Guatemala.

Une pompe hydraulique de secours pour le pilote automatique est conservée à bord.

07 Électronique

Instruments	Garmin, afficheur TD 50 dans le cockpit
Traceur de cartes	Garmin
Pilote automatique	Garmin Reactor 40 hydraulique, GHC 50 à la barre
Radar	Garmin
AIS	Simrad
VHF	Icom
Starlink	antenne fixe, 12 V

Pilote automatique, capteur de vent, loch et sondeur, instruments principaux et VHF ont été remplacés en 2025 avant notre traversée du Pacifique. Tous les instruments sont optimisés pour l'interopérabilité et pleinement fonctionnels.

L'antenne Starlink fixe fonctionne en 12 V, convertie depuis le secteur pour consommer moins sur les batteries.

08 Électricité & énergie

Solaire	2000 W au total
Panneaux	tous rigides, dernier posé en 2026
Batteries	800 Ah LiFePO4
Convertisseur / chargeur	Victron 3000 W / 120 A
Groupe électrogène	Hyundai 2000 W portable
Tension secteur	230 V
Tableau électrique	Philippi

Cellules Winston câblées en deux parcs pour la redondance. Solaire réparti sur le tableau arrière, le bimini et le pont pour produire à toutes les allures. Batteries et système Victron tous de 2022 ; le tableau électrique Philippi est proprement câblé.

09 Cuisine & équipements

Réfrigérateur	250 L refroidi par eau
Congélateur	Isotherm CR 63 F Inox, 63 L, refroidi par carène
Machine à laver	5 kg (2025)
Cuisson	plaque à induction portable
Chauffage	Webasto au propane

Réchaud à gaz Force 10 deux feux avec four à bord en secours.

Le chauffage Webasto fonctionne lui aussi au propane, ce qui rend Zoë confortable bien au-delà des tropiques : un hiver européen, la Nouvelle-Zélande et plus au sud.

10 Dessalinisateur

Appareil	Seawater Pro (2022)
Alimentation	12 V sur le solaire
Débit	70 L par heure

La pompe a été remplacée en 2025 avant la grande traversée ; l'ancienne pompe est conservée à bord en rechange.

11 Réservoirs & rangement

Diesel	2 × 180 L
Eau	300 L
Eaux noires	~60 L

Le réservoir tribord a été transformé en rangement (notre « cale à bière ») et peut redevenir un réservoir à tout moment. Avec le dessalinisateur, il n'y a guère besoin d'emporter de l'eau, et le bimini est gréé pour recueillir la pluie efficacement.

En tout, Zoë compte 114 coffres, fonds de cale et équipets - un volume de rangement étonnamment généreux.

12 Construction

Coques	lattes de cèdre 3 cm / époxy
Pont	contreplaqué, restratifié, ~200 m²
Trampolines	Filet noir, refaits en Espagne
Isolation	Styrodur dans tous les plafonds
Quilles	longues, sacrificielles
Safrans	protégés par des skegs
Passe-coques	composite TruDesign

Les coques en cèdre de 3 cm offrent une vraie sécurité en cas de choc, et les quilles longues donnent une grande stabilité sous voiles. Les quilles sont sacrificielles et les safrans protégés par des skegs, de sorte qu'un échouage est encaissé par des pièces conçues pour l'absorber.

Le pont et le cockpit ont été restratifiés dans le sud de l'Espagne, puis ragréés et peints. L'extérieur est stratifié partout.

Hardtop sur mesure, nouvelle plateforme arrière et sugarscoops, listons en aluminium refaits sur tout le pourtour.

Tous les plafonds sont isolés avec des panneaux Styrodur entre les lattes de bois, joints rubanés, et le câblage passe derrière des panneaux amovibles sur des bornes à levier. Cela garde les cabines plus fraîches sous les tropiques et limite la condensation dans les latitudes froides.

Les passe-coques sont en composite TruDesign : rien ne peut corroder sous la ligne de flottaison.

13 Annexe

Annexe	semi-rigide alu 2,9 m
Hors-bord	Yamaha 15 ch deux-temps

Le semi-rigide est fatigué et à remplacer. Le Yamaha est volontairement ancien - nous avons choisi le plus vieux deux-temps possible pour sa fiabilité - mais en bonne santé, et assez puissant pour nous faire déjauger tous les six avec les courses.

14 Mouillage

Ancre principale	Bügel 38 kg
Chaîne	90 m × 10 mm
Ancre secondaire	type Dela, inox
Guindeau	Lofrans Cayman 1000 W

L'ancre Bügel de 38 kg est un peu surdimensionnée pour Zoë, mais ce poids supplémentaire rend le mouillage particulièrement sûr. L'ancre à plaque en inox tient bien dans les herbiers. Les 90 m de chaîne de 10 mm sont à remplacer prochainement ; le guindeau a été révisé en 2022.

15 Sécurité

Radeau de survie	Zodiac, 6 personnes, conteneur rigide
Bouées de sauvetage	2
Gilets de sauvetage	Plusieurs, tous anciens

Nous n'avons aucune trace de la dernière révision du radeau de survie, et les gilets de sauvetage sont tous anciens. Les deux devraient être contrôlés avant la prochaine traversée.

GALERIE

Zoë en mer

Cliquez sur une photo pour l'agrandir.





















Zoë au mouillage à Tahiti, prête pour son nouveau propriétaire

PRIX DEMANDÉ

~~150 000 €~~

119 000 €

Pour un bateau aussi bon, ce prix est franchement dérisoire. Zoë est un bateau plus solide, plus rapide et bien mieux construit qu'un catamaran de série de même taille. Et bien plus durable - un Lagoon de 2020 ne sillonnera sans doute pas les océans du monde pendant 37 ans.

Mais le temps nous manque, car nous voulons retourner aux Tuamotu. Laisser Zoë sur une bouée à Tahiti est hors de question pour nous, nous l'aimons bien trop pour cela. Nous la proposons donc au prix auquel nous l'avons achetée il y a près de neuf ans. En tenant compte de l'inflation et des quelque 100 000 € d'améliorations que nous y avons investis, sa valeur avoisine 250 000 €.

CONTACT

Venez voir Zoë

Elle se trouve à Tahiti, en Polynésie française, et peut être visitée sur rendez-vous. Pour son historique complet, davantage de photos ou simplement discuter, nous serions ravis d'avoir de vos nouvelles.

Pour nous contacter : zoe-catamaran.punkrats.com

PRIX DEMANDÉ	EMPLACEMENT	MODÈLE	VISITE
119 000 €	Tahiti	Simpson 1201, 1989 Henze	sur rendez-vous