

neptune

YACHTING MOTEUR

Fairline Targa 43 Open

Le chantier anglais
revient dans
le match!



Essais

Astondoa 377

Rodman 31 HB

Privilège Euphorie 5

SPÉCIAL Scandinavie

- Targa, Nord Star, Sargo,
l'exception finlandaise
- Autour de Göteborg :
le bonheur suédois est sur l'eau !



Greenline 48 Un bon compromis



Fabio Buzzi 277 km/h sur l'eau !



Lames Humphree Le test vérité

L 19784 - 269 - F: 7,60 € - RD



Editions
Larivière

SARGO 31 EXPLORER

Ouvert sur l'extérieur

Répondant à la demande croissante des plaisanciers pour les timoniers équipés d'une ouverture arrière, Sargo lance une version revisitée de son emblématique 31 Explorer.



Longtemps, les timoniers finlandais se sont distingués notamment par l'absence de porte arrière, avec, pour seul accès, des portes latérales de part et d'autre de la timonerie.

Conscients que cette particularité pouvait rebuter une partie de la clientèle, notamment sur le marché international, les chantiers se sont petit à petit mis à proposer une ouverture faisant la liaison entre le cockpit et l'intérieur. Ce

Cette nouvelle mouture du Sargo 31, désormais pourvu d'une porte arrière, offre un confort hors pair en navigation.

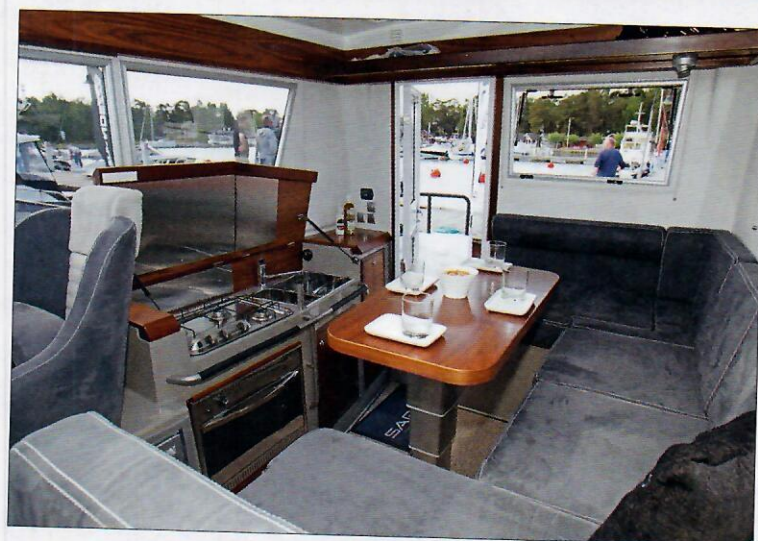
n'est donc pas une surprise si la marque Sargo vient de lancer une nouvelle version de son très populaire 31 pieds, au catalogue du chantier depuis 2007. Avec un tel type d'ouverture et en conservant les deux accès latéraux, la circulation à bord devient nettement plus facile, sans oublier tout ce que cela implique en matière de confort en croisière. Une banquette occupant toute la largeur sur la version initiale, l'agencement a dû être revu. Pour parvenir à ses fins, le chantier de Kokkola a décliné à bord de ce modèle les aménagements déjà aperçus sur le 33, lancé il y a deux ans. La cuisine a donc été installée sur tribord, afin de laisser la place au

carré de l'autre côté de la timonerie. Pour le reste, on retrouve les nombreuses bonnes idées qui font souvent d'un Sargo un bateau paraissant plus grand qu'il ne l'est en réalité. Un passage «secret» situé sous un siège donne ainsi accès à une véritable cabine double, située littéralement sous le carré. Et contrairement à ce que l'on pourrait croire, la luminosité y est tout à fait correcte.

Ouvertures panoramiques

Une seconde cabine se situe dans la pointe avant du bateau, où l'on trouve également une salle d'eau à la taille limitée mais suffisamment ►





L'agencement intérieur a dû être revu. La cuisine prend désormais place sur tribord afin de laisser un passage vers l'arrière.

La porte et le panneau arrière offrent un net gain de luminosité, et facilitent grandement la circulation à bord.



Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la cabine située sous le cockpit bénéficie d'une belle lumière naturelle.

► fonctionnelle pour envisager de passer quelques jours à bord. Soulignons que la table du salon peut être descendue électriquement afin de mettre en place deux couchages supplémentaires. La timonerie, qui dispose d'une belle hauteur sous barrots, bénéficie d'une clarté exceptionnelle grâce aux ouvertures panoramiques et aux panneaux translucides du toit ouvrant. Mention spéciale au passage pour celui situé à l'arrière, qui offre une belle aération en plus de la porte.

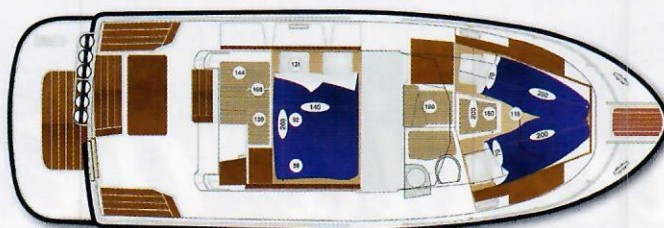
Des espaces pour les rangements

L'extérieur du bateau conserve ses aménagements jouant avant tout sur les aspects pratiques, avec son cockpit doté d'une table et de nombreuses banquettes abritant des rangements. On retrouve également tout autour de la vedette ces garde-corps tubulaires qui assurent une excellente protection, ainsi que les rangements prévus pour six pare-battages au niveau du tableau arrière. Retour dans la timonerie pour prendre place dans le confortable fauteuil dédié au pilote. Bien calé, le barreur peut prendre toute la mesure de cette coque de moins de neuf mètres de longueur hors tout. Souple dans le ►

Événement | Finnboat Floating Show



Le pilotage de cette coque de moins de neuf mètres de long hors tout est un vrai régal. La visibilité ne souffre d'aucun point mort.



► clapot, réactive, offrant une accroche impossible à prendre en défaut, même en tournant la barre à fond à plus de 30 nœuds, cette nouvelle mouture du Sargo 31 fait une nouvelle fois la démonstra-

Sargo est une nouvelle fois parvenu à trouver un bon équilibre entre espaces intérieurs et extérieurs. L'exploitation des volumes au niveau inférieur est exemplaire.



Les possibilités d'aération supplémentaire offertes par le panneau arrière sont appréciables.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque/hors tout	8,80/9,96 m
Largeur	3,30 m
Tirant d'eau	1,05 m
Poids lège	5 100 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	700 l
Eau	120 l
Cabines	2
Couchettes	4 + 2 (carré)
Catégorie CE	B/12 pers.
Vitesse maxi	33,9 nds
Prix	298 727 € TTC avec 330 ch
Constructeur	Sarins Batar Oy Ab (Finlande)
Importateur	Chantier Naval du Redo (Arzon, 56)

LE TEST NEPTUNE

Volvo Penta D6 - 370 ch @ 3550 tr/mn 6 cylindres en ligne - 5,5 l - diesel				
Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie (milles)
2 500	18	39,6	2,2	318
2 800	24,2	46	1,9	368
3 100	28,6	54,3	1,9	368
3 550	33,9	78	2,3	304

tion de la maîtrise du chantier en matière de comportement en navigation. Si ce modèle est également proposé en bi motorisation, c'est avec un unique bloc Volvo D6 que nous avons eu l'opportunité de le tester. Une cavalerie qui lui sied on ne peut mieux, avec une vitesse de pointe plus qu'ho-

norable de 33,9 nœuds. En croisière, le bateau offre un rendement optimal aux alentours de 26 nœuds, allure à laquelle son pilotage est un véritable régal. Porte et toit ouvrant fermés, l'insonorisation permet en outre de converser sans avoir à élever la voix. Idéal pour naviguer hiver comme été. ■