

# ESSAI

# SARGO 31

## Robustesse et élégance

QUELQUES MOIS APRÈS SON CHANGEMENT DE NOM, LE CHANTIER FINLANDAIS DÉVOILE SON NOUVEAU 31 PIEDS, UN BATEAU QUI ALLIE EFFICACITÉ EN MER ET CONFORT À BOULEVARD AVEC AU PASSAGE QUELQUES BONNES IDÉES.

Texte et photos > Dominique Salandre





## Ce qu'il faut retenir

- > Le nouveau modèle du constructeur finlandais
- > Un programme pêche-croisière
- > Une fabrication exceptionnelle

9,70 m – 600 ch maxi – 246 783 €



*Son allure intemporelle le rend véritablement unique. Toutefois, la couleur blanche atténue le côté utilitaire et donne du cachet à ce bateau fait pour aligner les milles.*





- > Tenue en mer exceptionnelle
- > Confort intérieur
- > Fabrication robuste



- > Douche intérieure en option
- > Pas de solarium
- > On cherche...

que l'avant dégagé offre une petite assise sur l'avant du roof et assez de place pour circuler. La partie arrière est quant à elle occupée par un cockpit aux dimensions modestes comme sur la plupart des bateaux scandinaves. On y trouve tout de même une banquette coffre sur chaque bord et une autre adossée à la timonerie dans laquelle peut venir se loger un réfrigérateur. Un petit portillon donne accès à la plateforme arrière qui, pour sa part, est assez vaste. Dernière caractéristique du bateau, on se situe très haut sur l'eau, la partie basse cachant la cale moteur et une partie de l'habitacle.

## L'alliance de la robustesse et de l'élégance

Connus jadis sous la dénomination Minor, les bateaux du chantier finlandais Saris Boats s'appellent désormais Sargo. Un changement souhaité pour apporter plus de modernité, mais aussi pour donner à la marque une sonorité plus internationale. Situé à Kokkola, sur la côte ouest de la Finlande, le chantier Saris Boats existe depuis 1967. Aboutissement d'une longue tradition maritime locale, il produit des bateaux au caractère très particulier et surtout totalement adapté à l'environnement hostile dans lequel ils doivent évoluer. Large timonerie, franc bord haut perché et tenue en mer hors-norme caractérisent les embarcations du constructeur. À cela, il faut désormais ajouter un confort à bord digne d'une première classe. La gamme compte une petite dizaine de modèles répartis en deux séries, les classiques, seulement identifiés par un numéro et la série Explorer dotée d'un look et d'un équipement différent.

Le Sargo 31 est donc le premier véritable nouveau bateau sorti sous le nom Sargo. Si l'appellation a changé, force est de constater que le chantier Saris n'a pas pour autant bousculé les codes du domaine, car ici on conserve avec délice un certain conservatisme tout en ajoutant quelques petites touches de modernité. Quoi qu'il en soit, avec son allure trapue, mais sa robe blanche ses proportions équilibrées et ses encadrements de fenêtre noirs, le Sargo 31 ne manque pas d'élégance. Comme sur tous les modèles, l'accès à la timonerie se fait par une porte coulissante de chaque côté tandis

Dégageant une véritable impression de solidité et de robustesse, le Sargo prend un tout autre visage une fois la porte de la timonerie franchie. Tradition scandinave oblige, le bois règne ici en maître et il est allié à des tissus de qualité qui donnent un aspect cossu à cet intérieur. S'ajoutent à cela de vastes surfaces vitrées, y compris au niveau du toit et un niveau de finition tout simplement remarquable. Si le canot finlandais reprend une disposition globale connue avec une banquette en U à l'arrière, il apporte quelques nouvelles idées. Si jadis on peinait à se faufiler entre les sièges pilote et copilote pour accéder à l'arrière, cette fois, le chantier a collé les deux assises pour donner un accès direct depuis l'entrée de la timonerie, c'est tout simple, mais il fallait y penser. La place dégagée permet aussi d'implanter une petite cuisine en L sur bâbord qui, avec son évier et sa plaque de cuisson, se montre très pratique. Le réfrigérateur est quant à lui niché sous le siège copilote. Une optimisation de l'espace réussie avec également quelques rangements intéressants, dont un, sur l'arrière, destiné à recevoir « la bouteille du capitaine », c'est plutôt sympa. Le poste de conduite, beaucoup plus moderne que sur les autres modèles, est réglable et surtout très complet puisqu'on y trouve notamment l'emplacement pour deux écrans et le joystick.

La partie nuit est quant à elle répartie entre deux espaces distincts. Sur l'avant, on trouve un confortable lit en triangle de 2 x 1,85 m avec de surcroît une hauteur sous barrot de 1,78 m. C'est aussi sous ce lit qu'est implantée une partie des batteries (4), le chantier apportant beaucoup de soin à la répartition des masses.





## FICHE TECHNIQUE

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| Longueur hors tout       | 9,70 m         |
| Largeur                  | 3,20 m         |
| Franc bord               | 0,94 m         |
| Poids sans moteur        | 5 000 kg       |
| Matériau de la carène    | Fibre de verre |
| Nbre de personnes        | 12             |
| Couchages                | 4              |
| Réservoir carburant      | 485 litres     |
| Réservoir eau            | 120 litres     |
| Puissance maxi.          | 330 ch         |
| Puissance conseillée     | 400 ch         |
| Catégorie d'homologation | B              |

**CONSTRUCTEUR** Sarins Boats (Finlande)  
**IMPORTATEUR** Chantier Naval du Redo (56)

### PRIX CONSEILLÉS

246 783 € avec 330 ch D6 Volvo Penta  
 254 883 € avec 370 ch D6 Volvo Penta  
 302 895 € avec 2 x 300 ch D4 Volvo Penta  
 252 255 € avec 370 ch Yanmar

### PRINCIPALES OPTIONS

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Guindeau électrique | 4 668 € |
| Table de cockpit    | 1 380 € |
| Plancher teck       | 8 340 € |
| Air Conditionné     | 6 900 € |

### NOS MESURES

Essai réalisé à Kokkola (Finlande), mer plate, vent faible, 2 x 300 ch diesel Volvo Penta D4, hélice DP, 5 personnes à bord

### VITESSE (EN NŒUDS)

|                     |      |
|---------------------|------|
| Ralenti (700 tr/mn) | 4,9  |
| 1 000 tr/mn         | 6,9  |
| 1 500 tr/mn         | 9,0  |
| 2 000 tr/mn         | 14,8 |
| 2 500 tr/mn         | 25,5 |
| 3 000 tr/mn         | 34   |
| 3 500 tr/mn         | 41,5 |

### TEMPS DE DÉJAUGEAGE 8 S

(0 à 20 nœuds) 14,9 s

### TAXES

|                      |       |
|----------------------|-------|
| Droits sur la coque  | 223 € |
| Droits sur le moteur | 630 € |

### ASSURANCES (SOURCE APRIL MARINE)

|                                   |         |
|-----------------------------------|---------|
| Montant moyen prime assurance     | 1 487 € |
| Montant moyen franchise assurance | 1 060 € |

### APPRÉCIATIONS

|              |       |
|--------------|-------|
| Esthétique   | ★★★★  |
| Comportement | ★★★★★ |
| Aménagement  | ★★★★★ |
| Equipement   | ★★★★★ |
| Prix         | ★★    |

L'accès à la cabine arrière est difficile à trouver pour un néophyte puisque l'escalier se situe sous la banquette bâbord. De là, on accède à un très bel espace doté d'un lit de 1,98 x 1,38 m, d'une hauteur sous barreau de 1,40 m, de rangements et même de quelques hublots pour l'éclairage, c'est agréable. Dès lors, on peut imaginer naviguer à quatre en toute intimité même s'il faudra toutefois partager la salle d'eau, mais nous ne sommes là que sur un 31 pieds.

## Des qualités marines impressionnantes

Construit avec soin et en ayant recours à des matériaux de qualité, le Sargo 31 affiche tout de même 5 100 kg à vide. Un poids conséquent qui nécessite bien entendu un peu de puissance. Le chantier propose ainsi plusieurs montes de 330 à 600 ch, en essence ou diesel. Pour notre essai, c'était un twin de D4 Volvo développant chacun 300 ch qui avaient été choisis. Une puissance conséquente, mais qui se marie plutôt bien avec le navire comme en atteste les relevés de vitesse. Seulement 8 secondes pour déjauger et 41,5 nœuds en pointe, des résultats convaincants pour un tel bateau. Reste qu'au-delà des performances, c'est bien entendu par ses qualités marines que ce Sargo 31 interpelle. Profitant d'un centre de gravité très bas, d'une répartition des masses exemplaire et d'une carène impressionnante, le Sargo avale les milles avec une facilité déconcertante, découpant la vague sans bouger, survolant le clapot sans ralentir ou se couchant selon le bon vouloir du

pilote sans jamais faire preuve de fébrilité ou d'instabilité. Au final, on se sent non seulement en sécurité, mais bien abrité dans le décor feu-tré de la cabine, on s' imagine facilement partir pour un long voyage sans aucune crainte face aux éléments. Si l'allure de croisière, autour de 25 nœuds et plus qu'agréable, le Sargo sait aussi se montrer plus ludique si on le chatouille un peu, mais quoi que vous fassiez, il sera difficile de le prendre en défaut.

## L'avis de la rédaction

Véritable machine à avaler les milles, le Sargo 31 est peut-être ce qui se fait de mieux dans la catégorie après les canots SNSM. Qui plus est, il offre un confort intérieur très chaleureux, pas mal d'espace et jouit d'une construction tout à fait exemplaire. Dès lors, même si la facture paraît élevée, elle demeure tout à fait justifiée et nous, on adore !

## LES CONCURRENTS



**Targa 32**  
 L : 10,78 m - l : 3,37 m  
 prix env. : 302 083 € (2)



**Nord Star Patrol 30**  
 L : 10,10 m - l : 3,15 m  
 prix env. : 226 300 € (2)



**Paragon 31**  
 L : 10,08 m - l : 3,30 m  
 prix env. : 324 728 € (2)

(2) avec moteur