

# SALPA 38 X

## Mission accomplie

La marque italienne a fait son retour au salon de Cannes avec une vedette hard-top ouverte classique et bien équilibrée. La petite croisière familiale pour un couple et deux enfants est son credo. Objectif rempli !

Texte Michel Luizet - Photos Jérôme Kélagopian et l'auteur



**324 560 €**

Prix TTC avec 2 x 300 ch Volvo D4

Vitesse maxi (en nœuds)	36
Conso. à 25 nœuds (en l/h)	70
Longueur (en mètres)	11,95 m
Couchettes	4

Le Salpa 38 X présente tous les attributs de la vedette hard-top contemporaine visant le marché méditerranéen.



Salpa a fait le choix d'un cockpit largement ouvert sur l'extérieur malgré la présence du hard-top. Celui-ci est doté d'un toit ouvrant en dur plutôt généreux avec un débattement de 150 cm.



Bateau tout en infusion.  
Plan de cockpit bien agencé.  
Beaucoup de possibilités d'aménagements.  
Agréable et précis à piloter.



Méridienne de cockpit trop courte.  
Étroitesse de la salle de bain arrière (en option).  
Salon intérieur réduit et profond.

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

Salpa fait partie de ces chantiers du sud de l'Italie qui ont pu se maintenir à flot malgré la virulence de la crise économique de la fin des années 2000. Le fait d'être une entreprise familiale solide (les Pane père et fils sont à la tête du chantier depuis sa fondation en 1982) et d'avoir su continuer à investir dans cette période trouble n'y est certainement pas pour rien. Aujourd'hui, Salpa dispose d'un outil de production flambant neuf et aux normes les plus exigeantes, qui lui permet de produire des bateaux de 20 à 50 pieds 100 % en infusion, comme peut le faire Azimut. 14 millions d'euros ont été investis dans cette usine entièrement climatisée. Lancé l'été dernier, le 38 X se présente comme le remplaçant

du 38.5 qui fut le fer de lance du chantier des années 2006/2010. Sur le marché de la vedette open à hard-top, le Salpa entre en compétition frontale avec le Cranchi M38 HT et dans une moindre mesure avec la Bénéteau GT 40 et la Jeanneau Leader 40 qui affichent des longueurs de coque sensiblement supérieures.

### S'adapter aux souhaits des clients

Tout dépend en effet du critère sous lequel on se place. Avec un maître bau de 3,85 m, le Salpa est particulièrement large rapporté à sa longueur de coque légèrement inférieure à 10 mètres taillée pour l'administration italienne. Côté design, Salpa suit les tendances stylistiques actuelles avec assiduité : hard-top profilé qui fait la part

Le poste de pilotage est de facture classique. L'instrumentation Raymarine (A97 et VHF), le propulseur d'étrave, ainsi que les correcteurs de flaps Mente Marine sont compris dans le pack Pacific Cruise. Notez le rideau métallique qui ferme l'habitacle. Une solution un peu datée mais à l'efficacité éprouvée.



### Au fait...

Salpa 50.5 : retour sur l'année 2008



Toujours au catalogue, le Salpa 50.5 est, depuis l'année 2008, le bateau amiral de la gamme du constructeur napolitain.

Sept ans après son lancement au salon de Cannes 2008, le Salpa 50.5 est toujours au catalogue du constructeur. L'essai de cette vedette trois cabines de 16,25 m de long en IPS, était paru dans le n° 154 de février 2009. C'était le premier bateau italien de plus de 50 pieds fabriqué entièrement en infusion. Une grande première qui n'a malgré tout pas boosté sa carrière commencée au tout début de la crise économique.



Salpa propose pour son cockpit une table escamotable sous le plancher qui se déploie électriquement. Une solution utilisée chez Fiart ou Rio Yachts.



Une console avec évier, plaque vitrocéramique et frigo 62 l est intégrée au flanc bâbord. La version avec méridienne rallongée oblique à la réduire.





► belle aux vitrages panoramiques, large toit ouvrant électrique sur rails (débattement de 1,50 mètre), coque bicolore avec hublot géant. Dans le cockpit, l'immense salon arrière convertible en bain de soleil est orienté sur le flanc tribord tandis que l'accès au passavant est dégagé côté bâbord. Salpa propose plusieurs options de poids. Le chantier est réputé pour sa faculté d'adaptation. Citons la table de cockpit électrique qui s'escamote sous le plancher (pied fixe démontable pour la table standard), le pont en Flexiteck ou en teck massif (12 à 14 mm) avec le choix de la couleur des joints, la plateforme hydraulique, la passerelle de

**La cabine avant dispose d'un bon éclairage par Leds. Le chantier a maximisé les rangements : on compte deux penderies, des placards sur les côtés et une soute sous le matelas qui se soulève.**



**Au pied de la descente, un petit carré en L fait face à une cuisine glissée entre les parois de la cabine avant et de la salle de bain.**

**Avec sa douche séparée, le Salpa bénéficie d'une salle de bain plutôt spacieuse. La hauteur sous barrots est partout supérieure à deux mètres.**



**SES CONCURRENTS**



**Jeanneau Leader 40**  
Le modèle lancé en 2009 est imbattable au niveau prix. Difficile de faire mieux. Long. 12,33 m - Larg. 3,80 m - 258 000 € avec 2 x 300 ch.



**Bénéteau GT40**  
Le leader incontesté du segment avec un prix d'attaque très agressif. Long. 12,55 m - Larg. 3,87 m - 311 160 € avec 2 x 300 ch.



**Cranchi M38**  
C'est presque le bateau miroir du Salpa : même prix et même approche stylistique. Long. 11,61 m - Larg. 3,88 m - 323 400 € avec 2 x 300 ch.

La vitesse maxi flirte avec les 36/37 nœuds avec 2 x 300 ch Volvo D4.







Motorisé avec une transmission Z-drive Volvo, le Salpa se montre particulièrement vif à la barre.



La mid cabin dispose de sa propre salle de bain. La hauteur sous barrots atteint les 1,15 m à l'aplomb des deux lits qu'il est possible de réunir en un seul.



La version essayée était équipée d'une plate-forme intégrée à la coque. Une plage arrière hydraulique est possible sur demande.

► type letter-box ou fixe pour servir aussi de porte-annexe. Face au poste de pilotage, la méridienne façon chaise longue est un peu courte en raison du volume occupé par la mini salle de bain (en option) dédiée à la mid-cabin. La version standard permet néanmoins d'augmenter sa longueur et d'installer dans son prolongement une console avec plaque chauffante et évier.

### Tout est customisable à bord

L'intérieur abrite deux cabines avec une ou deux salles de bain, possibilité plutôt inédite sur ce segment de bateau. L'espace commun s'organise autour d'un salon en L et d'une cuisine de taille réduite. L'ensemble est sans ostentation, parfois un peu daté, à l'image des encadrements de porte qui intègrent une petite marche aux bords arrondis au niveau des paliers. La finition ainsi que le choix des matériaux est néanmoins de bon niveau et facile d'entretien. Le plancher est un plaqué de chêne véritable tandis que les

#### CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	11,95 m
Largeur	3,85 m
Tirant d'eau	0,90 m
Poids lège	7,250 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	2 x 350 l
Eau	250 l
Cabines	2
Couchettes	4 + 2 (sofa)
Catégorie CE	B/10 pers.

#### LE TEST NEPTUNE

Volvo D4 - 2 x 300 ch @ 3500 tr/mn  
4 cylindres - 3.7 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mile)	Autonomie* (milles)
2 000	12	45	3,7	230
2 500	21,5	58	2,7	230
2 800	25	70	2,8	235
3 000	28,5	80	2,8	235
3 200	31,5	90	2,8	235
3 400	33,5	102	3	220
3 550	36	110	3	220

\* Avec 20% de réserve  
Conditions de l'essai : 3 personnes à bord, mer plate, vent nul. 80 % carburant et 50 % eau.

#### PRIX DE BASE TTC

300 000 € avec 2 x 260 ch Volvo D3  
324 560 € avec 2 x 300 ch Volvo D4  
Options Pack Pacific Cruise 13 850 € (cousin bain de soleil, frigo cockpit, fenêtre ouvrante hard-top, flaps et système auto, éclairage LED, GPS carto Raymarine A97, VHF, antifouling, préparation à Naples...); plate-forme hydraulique 17 940 €; teck cockpit 4 740 €; passerelle hydraulique 9 500 €; seconde salle de bain 7 200 €.

#### CONTACT

Chantier Nautica Salpa (Vitulazio, Campagna, Italie)  
Importateur Soleil Bleu Yachting (La Ciotat, 13)

marches de la descente sont recouvertes d'une moquette. Les rangements sont en nombre en particulier dans la cabine avant, qui dispose d'une belle soute sous le matelas que l'on peut soulever. La salle de bain bénéficie d'une douche séparée avec une hauteur sous barrots confortable. L'accès à la mid-cabin s'effectue par une porte située à bâbord de l'escalier. On tient debout dans un étroit couloir qui débouche sur une cabine traversante où la hauteur sous barrots n'excède pas les 1,30 m. Il est possible en option de réunir les deux lits pour n'en faire plus qu'un. Au fond, la fameuse salle d'eau et toilettes, de taille réduite, certes, mais qui contribue à une certaine intimité si l'on envisage de naviguer à deux couples. Comme aime à le répéter le patriarce du chantier, Antonio Pane, 65 ans, tout est customisable à bord, de la couleur de coque à la sellerie, aux intérieurs et aux teintes de bois

La suppression de la salle de bain arrière (en option) permet d'agrandir la mid-cabin.

(chêne blanchi pour le modèle essayé). Sur l'eau, pas de surprise, le Salpa 38 X remplit sa mission avec sérieux en étant doté de deux blocs Volvo D4 de 300 ch chacun. Il file les 36 nœuds à plein régime, 25 nœuds en croisière avec une conso qui n'excède pas les 70 l/h.

### Un riche catalogue d'options

La version avec les D4-260 ch fait chuter le tarif de 25 000 €. Avec un prix de base de 300 000 € TTC déjà bien pourvu en équipement, le 38 X défend crânement sa chance face à ses concurrents français (Jeanneau et Bénéteau) et italiens (Cranchi). Son pack Pacific Cruise à 13 850 € ainsi que son riche catalogue d'options peuvent faire la différence. Notons enfin qu'un nouvel importateur d'expérience, Soleil Bleu Yachting à La Ciotat (13) est un gage de sérieux susceptible de rassurer les acheteurs. ■