

SALPA Soleil 33

Le pneu version luxe

Le deuxième plus grand pneu du chantier napolitain nous a agréablement surpris par son confort de pilotage et son niveau de finition élevé.

TEXTE : ÉDOUARD DESGREZ.
PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI ET BORIS RÉJOU.



La carène de cet imposant semi-rigide est un véritable régal à piloter



VITESSE MAXI (à 6 000 tr/min)	
43,5 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœuds)	CONSO (essence en l/h)
25,6	69
217 412 €	
AVEC 2 X 250 CH MERCURY VERADO	

ESSAI PNEUMATIQUE

On se demande parfois ce qu'il reste aux coques rigides lorsqu'on navigue à bord d'un pneu aussi aménagé que celui-ci. En entrant dans la cabine, vous avez un joli plancher en bois, un vaste couchage double (1,90 m) avec une sellerie cossue, et un cabinet de toilette où il est possible de prendre une douche. Le 33 Soleil est conçu à la manière d'un sundeck, avec un avant ponté permettant la présence d'une cabine double mais aussi d'un solarium de proue pouvant accueillir au moins cinq personnes.

Des moteurs très peu bruyants

Quitte à jouer la carte du luxe, le chantier a motorisé notre Salpa avec le haut de gamme de chez Mercury. À savoir une paire de V8 250 ch en version Verado AMS, ayant un niveau de vibrations et sonore très réduit. Une puissance qui « fait le job » mais on reste un peu sur sa faim lorsque le GPS indique 43 nœuds à plein régime. C'est pareil pour le temps de déjaugage de 6 secondes qui n'est pas foudroyant. Il semblerait que 2 x 300 ch, voire 2 x 350 ch, serait une meilleure option. Ce détail mis à part, le Soleil 33 mérite 5 étoiles sur 5 pour la position de pilotage : un modèle dont les autres marques de semi-rigides feraient bien de s'inspirer. Les sièges de type « cale-reins » ou bolster maintiennent le pilote et le copilote bien en place en cas de vague latérale imprévue ; une solution idéale pour les



La grande banquette en U du cockpit se transforme en un bain de soleil de 1,65 x 1,90 mètre.



Le poste de barre assure une excellente position de conduite avec les manettes installées sur un pupitre, le beau volant bien placé et le repose-pieds.



Pour un semi-rigide, le Salpa dispose d'un cockpit profond et bien protégé en raison du contre-moule de pont important qui remonte haut sur les flotteurs.



Dans le cockpit, la table, dissimulée dans le plancher, se soulève électriquement et peut accueillir au moins six personnes.



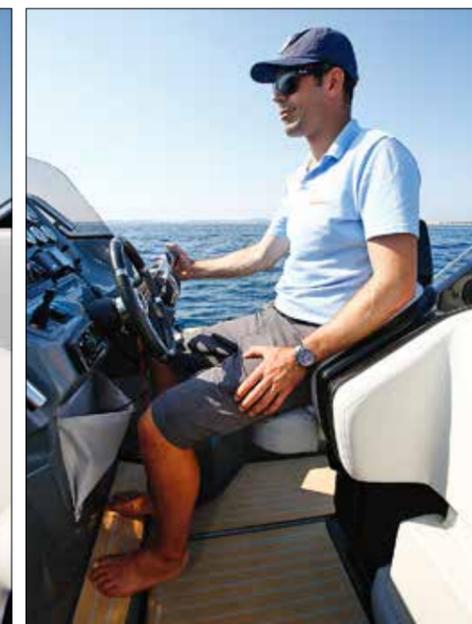
L'arrière des assises du poste de barre intègre un bloc-cuisine doté en standard d'un évier. Les feux à gaz et le frigo sont en option.



Sous les coussins de cockpit, les coffres bénéficient de fermetures étanches mais l'ouverture est un peu étroite.



Pilote et copilote profitent de sièges de type bolster, bien enveloppants et à l'assise rabattable pour que le pilotage, qu'il soit assis ou debout, reste toujours confortable.



LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

COQUE	
Longueur hors tout	10,25 m
Longueur de coque	9,25 m
Largeur	3,40 m
Poids	2 750 kg
Puiss. conseillée	2 x 300 ch
Puissance maxi	2 x 400 ch
Capacité en eau	120 l
Capacité en carbu	500 l
Homologation	cat. B/16 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Salpa
Distributeur	Soleil Bleu Yachting

ÉQUIPEMENT STANDARD

Guindeau électrique avec davier basculant, cabine avec deux couchages, salle de bains complète avec lavabo, douche, WC électriques et cuve à eaux noires, plages arrière rallongées avec revêtement teck synthétique et échelle de bain télescopique avec main courante inox, extension de bain de soleil avant, douchette sur plage de bain, meuble de cuisine avec évier, sellerie complète cockpit et bain de soleil avant, direction hydraulique...

OPTIONS

Propulseur (5 834 €), hard top (9 000 €), couleurs de gel-coat (coque, pont, cockpit, roll-bar) (6 489 €), couleurs de flotteurs différentes (1 946 €)

PRIX

217 412 € avec 2 x 250 ch Mercury

LES PERFORMANCES

avec 2 x 250 ch Verado V8 AMS
Type de l'hélice : 14 x 19" Enertia

Régime en tr/min	Vitesse en nœuds	Conso en l/h	Rend. en milles/l
Ralenti	2,5	5,8	0,43
2 500	11,2	31,2	0,36
3 000	15,3	43,2	0,35
3 500	21	56	0,37
4 000	25,6	69	0,37
4 500	27,5	82,6	0,33
5 000	35,5	128,8	0,27
5 500	40,2	164	0,24
6 000	43,5	169	0,24

BUDGET

FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	178 €
DROITS SUR LE MOTEUR	1 848 €
TOTAL	2 026 €

ASSURANCE

PRIME ANNUELLE	2 232 €
FRANCHISE	1 680 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Confort de pilotage
- ▲ Niveau de finition
- ▲ Qualités de la carène
- ▼ Difficile d'ouvrir les coffres latéraux de cockpit à cause de la sellerie
- ▼ Manque de puissance au regard du potentiel de la carène
- ▼ Capot du bloc-cuisine difficile à ouvrir



Le pont avant est recouvert d'un bain de soleil de 1,95 sur 1,85 mètre.



Le davier électrique ainsi que le davier basculant et l'ancre font partie de l'inventaire standard.



Les plateformes de bain arrière qui encadrent les deux hors-bords sont recouvertes, en série, de teck synthétique.



Compte tenu du potentiel de la carène et de ses qualités marines, les deux Verado de 250 chevaux se sont révélés presque trop « sages ».

grandes traversées à vitesse soutenue par mer formée. Par ailleurs, l'assise escamotable se relève pour des navigations plus détendues en mode balade, le pilote étant alors assis. Dans une même logique, le cockpit bien encaissé rassurera les passagers à grande vitesse.

Un beau niveau de finition

Le pilotage est un vrai plaisir, la carène est à l'aise dans le clapot et vire de façon très saine même à plus de 40 nœuds. La direction Verado et les commandes DTS sont précises et ne nécessitent quasiment aucun effort. Dans le cockpit on retrouve la fameuse table électrique servant aussi de bain de soleil et disparaissant dans le plancher par simple pression sur un bouton : un caprice cher à Salpa, qui fait toujours son petit effet ! Le pont recouvert de Flexiteek vient renforcer l'image luxueuse qui se dégage de ce 33 pieds, tout comme l'accastillage de belle facture.

EN CONCLUSION

Voici donc un 10 mètres qui devrait contenter les amateurs de semi-rigides haut de gamme pour les sorties en groupe d'amis à la journée, voire pour les weekends aux îles en famille. Il faudra en revanche opter pour une puissance un peu supérieure à celle que nous avons pour ces essais.



La cabine, de 1,80 mètre de hauteur sous barrots, accueille un beau couchage de 1,90 mètre de long sur 1,60 mètre de large.



La décoration dans la cabine est sobre et de bon goût et le niveau de finition élevé, comme sur l'ensemble du bateau.



En plus du couchage, la cabine abrite un compartiment toilette séparé.