

essai MOTEUR

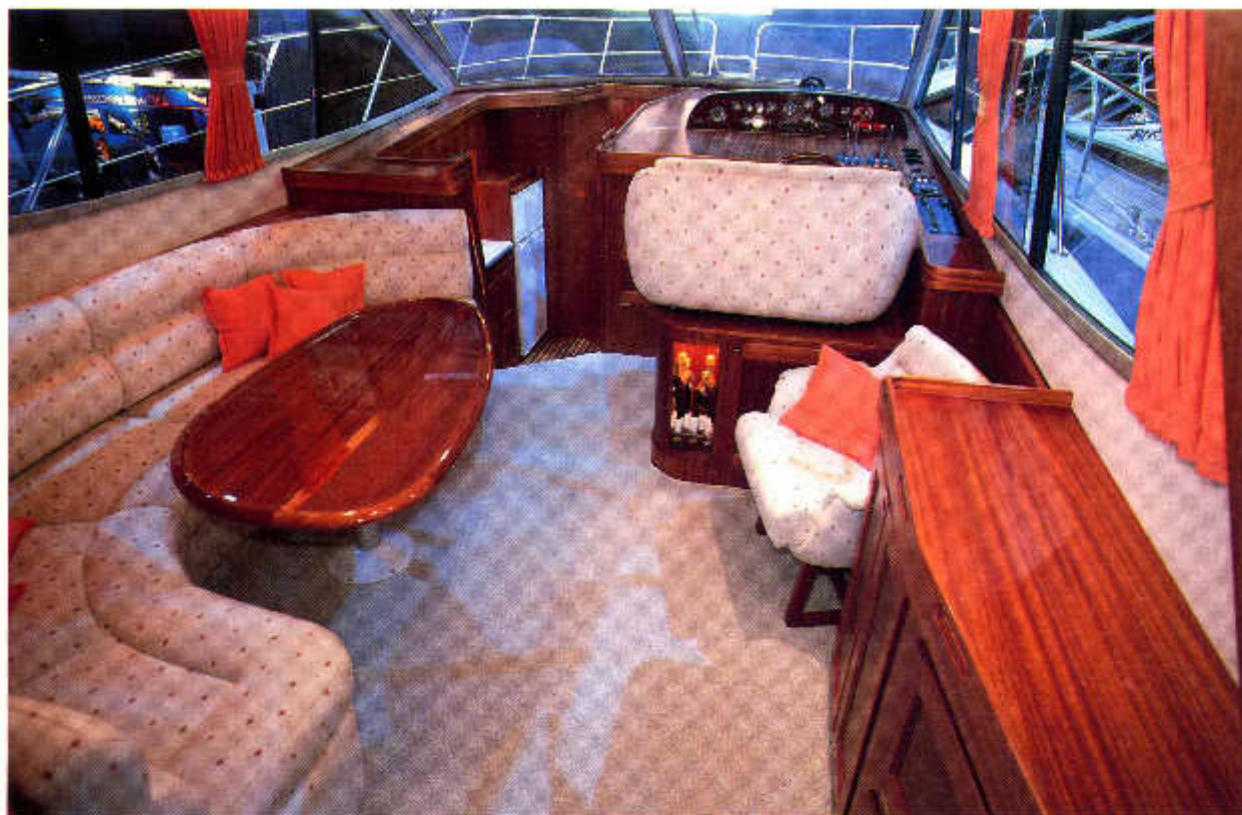
STOREBRO RC 430 Biscay



Discrétion et tradition, détails soignés et rangements variés dans une coque solide en V profond, caractérisent ce motor-cruiser, que nous avons testé en mer du Nord.

Le premier bateau à moteur avec lequel j'ai emmené ma famille en vacances était un Royal Cruiser, superbe coque à clins en acajou verni. J'étais allé en Corse avec, à l'arrivée, un bon coup de mistral. Je n'oublierais jamais l'entrée dans le golfe de Valinco : les pointes à 25 nœuds avec un bateau capable d'en faire 16 au maximum. Dans le creux des déferlantes, je priais Dieu et tous ses saints qu'un moteur n'ait pas de hoquet, c'eût été la roulade assurée. A Propriano, je jurai de me mettre à la voile ! Depuis, j'en ai vu d'autres et le chantier Storebro a fêté, l'été dernier, son 50^e anniversaire.





Avec un vaisselier, un bar, un casier à bouteilles, un emplacement pour un réfrigérateur et des coffres sous les banquettes, les rangements sont correctement calculés.

A tribord, en contrebas, la cuisine est aérée avec un hublot ouvrant, une fenêtre coulissante au-dessus et une hotte aspirante. Le frigo de 90 l peut être assorti d'un congélateur de 35 l en option, la plaque halogène quatre feux est complétée d'un micro-ondes avec grill, le double évier inox profond.

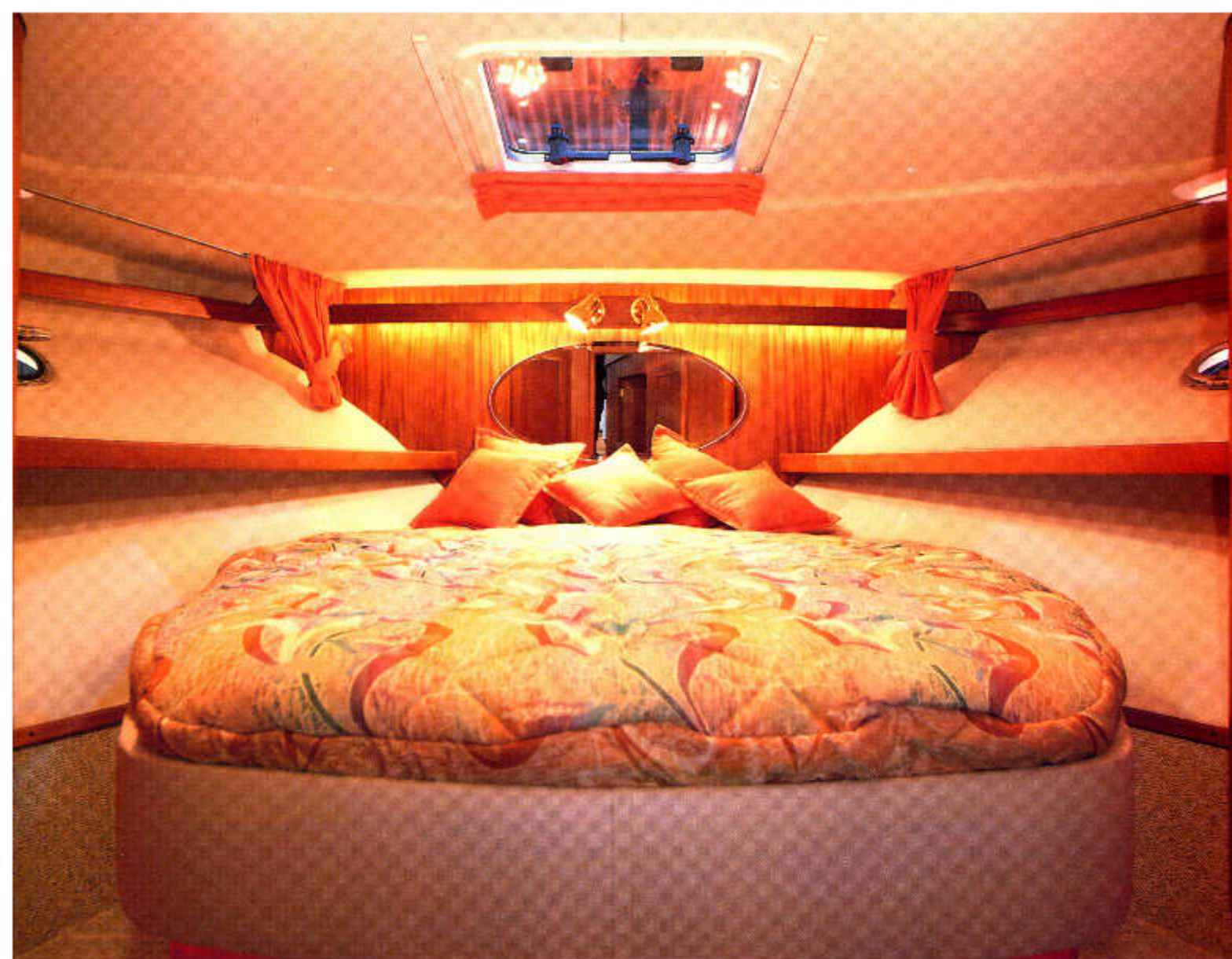
Les Royal Cruiser ont bien évolué et si les ébénistes nordiques ont gardé la main, c'est pour le travail des meubles. La coque est en polyester et tissus de verre stratifiés manuellement. La production, de l'ordre de quatre vingt bateaux par an, relève de l'artisanat de luxe. Les résines sont choisies parmi les meilleures pour éviter les risques d'osmose. Les fonds comportent, outre le gel coat et la couche de mat, six couches de roving imprégnées une à une en alternant les types de texture pour un maximum de résistance. Le poids est de 5,250 kg au m². Le V du fond, les arrondis et les angles comportent trois couches supplémentaires de roving croisées et le poids atteint là 7,650 kg au m². Les flancs reçoivent six à sept couches croisées enveloppant 20 mm de Klegecell et formant un sandwich de 3 à 3,750 kg au m² suivant la position par rapport à la ligne de flottaison. Enfin, une structure complexe de varangues consolidées par six couches de mat superposées par imprégnation unitaire répartit les efforts sur l'ensemble de la coque. Les structures verticales sont moulées en six ou sept couches suivant leur position avec une épaisseur moyenne de 8 à 10 mm. Les ponts, cockpit, passavants, sol du flybridge, sont en sandwich enveloppant 20, 25 ou 30 mm de Klegecell suivant l'emplacement. Construction particulièrement robuste et durable.



La ligne du 130 Biscay est classique mais aussi très tendue, ce qui lui donne une apparence plus longue que sa taille réelle. Le style "ouïe-Atlantique", caractérisé par une toniture progressive du franc-bord, a été encore accentué par le flybridge allongé vers la poupe, mettant le cockpit à l'ombre et à l'abri. La delphinrière est également typiquement floridienne. Le dessin des baies et l'inclinaison du pare-brise, bombé pour une bonne résistance, accentuent la dynamique des lignes. L'angle d'attaque très aigu de 54° reste encore à 16° au premier maître couple et à 25° à la poupe, ce qui est assez proche du style de Ray Hunt et de ses célèbres Bertram.

Notre essai s'est déroulé en Hollande par 25 nœuds de vent et des rafales entre 30 et





Le lit de la cabine propriétaire mesure près de 1,60 m de large. Deux hublots ouvrants et un capot de pont assurent l'aération.

Ci-contre : la cabine à lits jumeaux est dotée elle aussi de tout le confort.

35 nœuds. Nous avons de belles vagues et des creux de l'ordre de 1,50 m. Le 130 Biscay passe en force à 20 nœuds dans ce clapot court et très bûché sans faire souffrir la coque ni les passagers, avec une parfaite déflexion. En poussant jusqu'à près de 30 nœuds, le confort est, par moment, un peu moindre mais la sécurité tangible. Ceci dit, le couple se fait un peu sentir et la coque s'incline légèrement à tribord. Les rafales viennent de gauche et un léger réglage des flaps électro-hydrauliques corrige immédiatement cette tendance.

Voici les performances du bateau chargé à 13 tonnes environ : le déjaugeage s'effectue en 9 secondes à 1750 tr/min et 11,5 nœuds. À 2000 tr/min, la vitesse se situe à 16,6 nœuds et la consommation à 91 l/h, soit une autonomie de 292 milles. Grâce au système d'injection directe à gestion électronique des Caterpillar 3126 de 426 ch, la consommation varie peu entre 2500 et 2800 tours. Elle est de l'ordre de 165 l/h et l'autonomie va de 290 à 280 milles (quelles que soient les variations de régime dans cette zone. Compter

10 % de sécurité). Vitesses enregistrées au GPS : 2000 tr/min : 16,6 nœuds ; 2400 tr/min : 24 nœuds ; 2600 tr/min : 27,7 nœuds ; 2700 tr/min : 30 nœuds ; 2800 tr/min : 30,5 nœuds.

Le ralenti est correct et stable et les manœuvres au port sont facilitées par un propulseur d'étrave Volvo fourni en standard.

Solidité et sécurité, sans tape à l'œil

Accompagné du dirigeant de Storebro, pendant l'essai, celui-ci avait l'air tout heureux d'avoir monté pour la première fois des Cat. Il propose, bien entendu, des Volvo 72 PEDC à injection directe et gestion électronique dont les performances sont équivalentes. Le compartiment moteur est soigné et tous les montages effectués pour une sécurité maxima. Une très grande trappe permet la

dépose des moteurs en cas de nécessité. Le cockpit autovideur comporte deux trappes pour de profonds bacs type pêche au gros, deux autres donnant accès à l'espace du générateur ONAN de 6,5 kW, offrant aussi rangement (annexe, etc.) et deux placards latéraux fermant à clé. À bâbord, un pontillon donne sur la plate-forme de bain.

Plus méditerranéen que nordique, le fly-bridge accueille six à sept passagers : deux ou trois peuvent profiter du bain de soleil. Le poste de pilotage regroupe la totalité des commandes et de l'électronique ainsi que les principaux cadrans moteurs. Les deux sièges n'ont pas un peu légers pour un usage intensif en Méditerranée. La visibilité est excellente tant vers la poupe que vers la proue. Cette dernière est d'ailleurs bien dégagée car l'ancre est bloquée dans l'écrubier sous la delphinère et le mouillage est dans un colbe qui reçoit également les défenses.

L'impression de solidité et de sécurité est générale. Le carré en est l'essence même. Au plus fort d'un coup de vent, en retombant



dans les creux, il paraît évident que rien ne se désolidariserait et que tout serait comme à l'appareillage. Aucun tape à l'œil, mais un acajou massif ou contreplaqué dans les règles marines qui défiera les années et les brutalités de la vie à bord. Le canapé cinq places procure une assise confortable. Avec le fauteuil d'appoint fixé à bâbord et amovible, six convives trouvent place autour d'une robuste table ovale. Les baies coulissantes apportent à profusion lumière et aération.

Le cockpit est équipé en standard d'une ingénieuse et solide capote en toile plastifiée avec des fenêtres en Plexiglas souple avec fermetures à glissière. Vite mise en

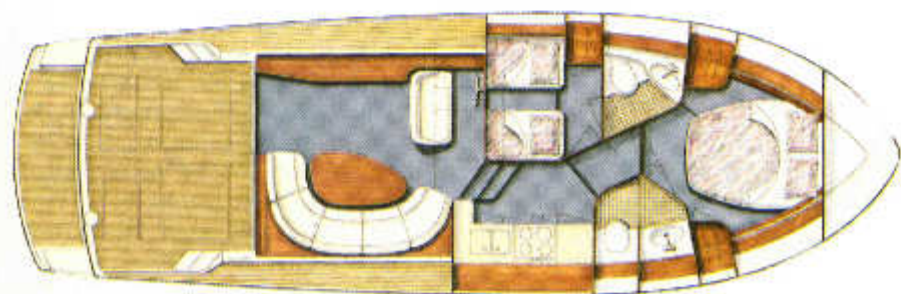
place, cette capote, qui se replie dans le fly-bridge, permet de transformer le cockpit en une pièce supplémentaire en prolongation du carré. À bâbord, le poste de pilotage biplace est agréable malgré la dureté du siège. Bonne visibilité avant et arrière, commandes classiques bien disposées et barre hydraulique précise. L'équipement électronique standard avec indicateur de barre, sondeur, sunlog, pilote automatique et VHF est satisfaisant.

À l'avant, la cabine propriétaire respire le classicisme : un grand lit central, l'une des deux penderies sert également lingère, un grand placard et quatre petits pour un rangement ordonné. La salle d'eau privée inclut

un W-C. fermé avec extracteur plus un hublot ouvrant. À bâbord, la cabine à lits jumeaux bénéficie des mêmes qualités que l'autre.

Certains trouveront un peu froid le décor des emménagements. J'en apprécie la suédoise sobriété et trouve que la teinte chaude – mais point trop foncée – de l'acajou, la douceur des moquettes et la qualité des revêtements et des tissus forment un ensemble harmonieux dont le style défiera l'usure du temps. C'est du reste l'une des qualités intrinsèques de ce bon bateau. 

Henri de Constantin, photos D.R. et Bugsy Godlek



STOREBRO RC 430 BISCAY

Architecte	W.F. Wilke
Longueur hors-tout	13,11 m
Largeur maxi	4,11 m
Tirant d'eau	1,20 m
Déplacement lège	11,5 t
Fuel	2 x 800 l
Eau	300
Motorisation	2 Volvo 63 P de 365 ch 2 Volvo 72 PEDG de 425 ch ou 2 Caterpi lar 3126 de 425 ch
Prix HT	2 x 365 ch : 2 400 000 FF 2 x 425 ch : 2 575 000 FF
Constructeur	AB Storebro Royal Cruiser, Suède
Importateur	C.M.S., Port Camille-Rayon, 06220 Galle-Juan, tél. : 04 93 53 58 20, fax : 04 93 65 96 21