



## BANC D'ESSAI

extrait de Neptunc-Nautisme

# Royal Cruiser 31'

Constructeur : STOREBRO (Suède) - Modèle : ROYAL CRUISER 31 - Importateur : SIDMER.



Le chantier suédois Storebro s'est fait connaître en France avec les Royal Cruiser, I et IV notamment, ce dernier modèle ayant fait découvrir et apprécier la formule cabine arrière, qui bien qu'un peu fermée pour la Méditerranée a l'énorme avantage d'améliorer considérablement l'intimité à bord. La gamme comporte également deux voiliers de 40', et deux motor-yachts de 43 et 47'. Primitivement construits en bois, ces bateaux disposent maintenant à partir de 40' et en dessous d'une structure mixte, polyester pour la coque et bois pour les superstructures. Premier modèle entièrement polyester, le Royal Cruiser 31 conserve l'acajou en abondance pour la réalisation des aménagements, ce qui confère au bateau une touche traditionnelle de très bon aloi. Avec ses deux cabines séparées, son salon de pont et sa belle salle d'eau le Royal Cruiser autorisera la croisière confortable pour cinq à six passagers.

Nous l'avons essayé avec un équipement mécanique puissant, deux Diesel Perkins turbochargés de 175 cv, lui conférant d'excellentes performances, de l'ordre de 22 nœuds en croisière rapide et de presque 27 nœuds à fond. Le

bateau est construit sérieusement et sa finition particulièrement soignée. On regrette seulement de ne pas disposer d'une banquette pour profiter agréablement du cockpit en marche comme à l'arrêt.

# LE BATEAU

## Fiche technique :

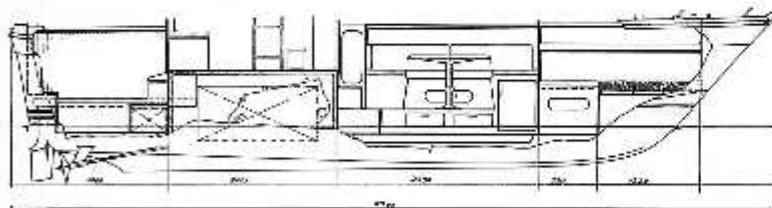
Longueur : 9,30 m  
 Largeur : 3,20 m  
 Tirant d'eau : 0,85 m  
 Franc-bord avant : 1,30 m  
 Franc-bord arrière : 1,10 m  
 Capacité des réservoirs :  
 carburant : 1 000 l  
 eau : 200 l  
 Nombre de couchettes : 4/6  
 Nombre de places : 10  
 Déplacement : 5 000 kg  
 Prix :  
 avec deux moteurs diesel  
 175 cv Perkins :  
 406 600 F ttc  
 avec deux moteurs essence  
 185 cv Chrysler 301 200 F ttc  
 avec deux moteurs Diesel 106 cv :  
 Volvo 330 000 F ttc  
 Équipement en option :  
 salon de pont 30 000 F ttc,  
 flybridge 20 400 F ttc.  
 Catégorie d'homologation : 3e  
 Rapport longueur/largeur : 2,90  
 Rapport poids/puissance : 14,28 kg/cv

## Carène :

Storebro conserve une conception de coque classique, avec une carène semi-V à bouchain vif présentant des sections avant pincées et des sections arrière relativement plates. La présence d'une petite quille assez longue et peu profonde améliore la stabilité directionnelle et statique du bateau. Le bouchain reste marqué jusqu'à l'étrave. Cette dernière est élancée et assez tulpée. Le bordé au franc-bord relativement important est souligné par un décrochement raidisseur, qui, par ailleurs, en atténue la hauteur.

## Esthétique :

L'esthétique du Royal Cruiser



31' reste résolument classique. Les superstructures du salon de pont en bois verni, formant une ligne plus foncée, affinent la silhouette de ce bateau.

## Construction :

**Matériau :** Excepté les superstructures du salon de pont en bois verni, le 31' Royal-Cruiser est réalisé entièrement en polyester. Le stratifié est composé d'une alternance de tissus de verre, mat et roving imprégnés de résine à la main.

**Renforts :** La coque est renforcée par un châssis très structuré de lisses et de varangues et par une serre-bauquière en bois plastifié. Le cloisonnage transversal contribue également à la rigidité de la coque. Les parties horizontales du pont et du roof sont réalisées en sandwich balsa bois debout.

**Nombre de pièces principales :** deux, coque et pont/roof, auxquels s'ajoutent les superstructures en bois du salon de pont et le hard-top en polyester.

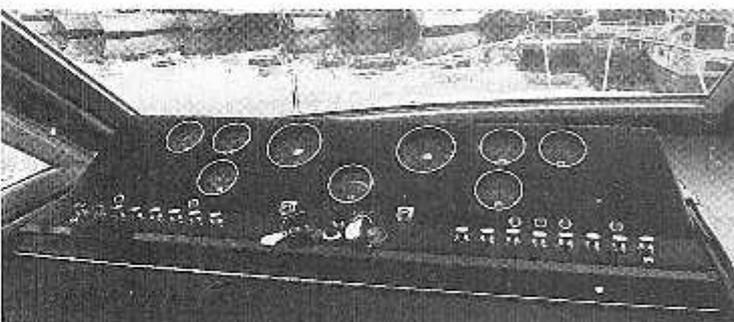
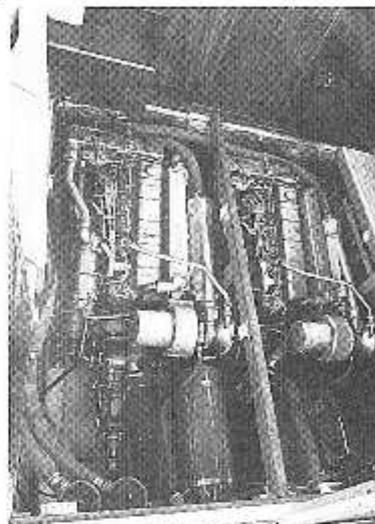
**Assemblage :** par emboîtement, vissage et stratification.

*Resté longtemps fidèle à la construction mixte, bois/polyester, le chantier Storebro, n'a pu se départir pour ce nouveau modèle, d'utiliser quelques éléments bois pour les superstructures de la cabine, ce qui confère à ce bateau un aspect traditionnel fort réussi. Approuvée par le bureau Veritas norvégien, la construction est sérieusement réalisée avec abondance de matériau.*

# L'EQUIPEMENT MECANIQUE ET ELECTRIQUE

## Fiche technique :

1  
 Marque : Perkins  
 Type : T6 354 M  
 Nombre : 2  
 Puissance : 175 cv  
 Régime maximum : 2 600 tr/min  
 Carburant : fuel  
 Cycle : 4 temps  
 Cylindrée : 5 800 cc  
 Nombre de cylindres : 6 en ligne  
 Alésage : 98,4 mm  
 Course : 127 mm  
 Alimentation : injection directe turbo-chargée  
 Refroidissement : échangeur de température  
 Démarrage : électrique  
 Recharge : alternateur 24 V 34 A  
 Montage : quatre pieds sur silent-blocs  
 Transmission : ligne d'arbre en inox  
 Inverseur : hydraulique Borg Warner  
 Hélices : 4 pales Bronze 20" x 23"  
 Poids : 727 kg



## Équipement électrique :

Batteries : 2 batteries 24 V 160 A et une batterie 60 A dans des bacs en polyester dans la cale sous le cockpit.

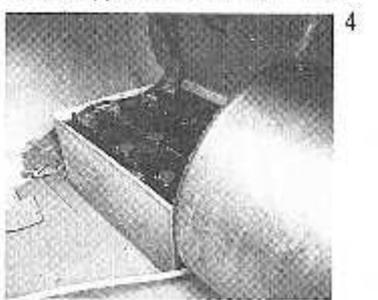
**Protection :** coupe-circuit généraux, fusibles disjoncteurs repérés, masse, mise en parallèle.

1. Accessible par six panneaux dans le plancher du salon de pont posés sur un barrotage amovible, la cale moteur, entièrement tapissée d'isolant, est éclairée par quatre appliques. Elle loge facilement les deux six cylindres Perkins, avec latéralement les deux réservoirs de fuel en polyester. Le montage est clair et tous les organes sont facilement accessibles. Les arrivées de carburant sont branchées sur un petit réservoir décanteur alimentant les moteurs. Deux pompes électriques et une pompe à main permettent d'assécher toutes les cales du 31'. L'aération est largement assurée par des manches à air forcé.

2. Les prises d'eau de refroidissement sont protégées par des vannes et des filtres transparents. On remarque les seringues de graissage des

presse-étoupe et les bagues ▲  
 d'étambot flottantes sur durite. 3  
 Deux coupe-circuit à clef commandent les alimentations moteurs. Les réservoirs sont fixés sur des bâtis en bois par des brides métalliques; ils sont équipés de grosses durites de remplissage, de mises à air libre, de mises à la masse et de jauges électriques.

3. Le tableau de bord est très complet avec compte-tours, voltmètre, manomètre d'huile moteur, thermomètres d'eau, voyant de charge et jauge électrique; toutes les tirettes de commande d'accessoires reçoivent des voyants de contrôle. Une trappe donne accès aux



4

# EMMENAGEMENTS

Extérieurs :		Cockpit		
Longueur		1,62 m		
Largeur		2,20 m		
Profondeur		0,88 m		
Nombre de places assises		—		
Ban de soleil sur toit de roof		1,70 x 1,80 m		
Intérieurs :		Salon de pont	Carré	Cabine avant
Longueur		1,98 m	2,42 m	1,67 m
Largeur		2,23 m	2,53 m	2,05 m
Hauteur sous barrots		1,90 m	1,80 m	1,77 m
Nombre de couchettes		1 double	1 double	2
Dimensions				
des couchettes		1,99 x 1,00 m	2,07 x 1,08 m	1,94 x 0,60 m
Nombre de penderie		—	1	1
hublots ouvrants		2	2	—
hublots fixes		4	2	2

1. L'accès à bord est facilité par une coupée dans la rambarde inox, et par un large marche-pied moulé. La profondeur du cockpit est augmentée par un pavois. Le salon de pont, de plain-pied, est fermé par une belle porte coulissante en alliage léger. On remarque, sur l'arrière, l'échelle de bain inox et les sorties d'échappement moteur se faisant dans l'eau.

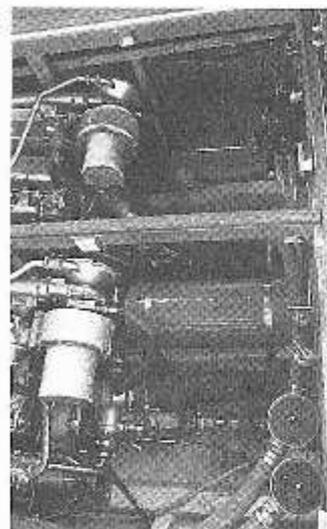
2. Cockpit autovideur par des dalots de dimension suffisante. Le plancher est recouvert de nautolex. Un large panneau donne accès à une très grande cale. On dispose, pour l'amarrage, de deux solides taquets en alliage léger.

3. Les passavants étroits sont protégés par une rambarde et par une filière sur chandellier inox. Les foux de position gênent le passage et l'on déplore l'absence de main-courante. Pontage anti-dérapant et rebord cale-pieds.

4. Pontage avant protégé par un balcon comportant des porte-

défenses de chaque côté. On dispose pour le mouillage de deux solides taquets, de deux chaumards un peu petits et d'un davier à roulotte. La baille de mouillage décalée sur la droite ne facilitera pas le montage d'un guindeau. On remarque vers le bas le capot donnant accès à la cabine avant.

5. et 6. Le salon de pont avec, sur la droite, le canapé transformable en couchette double. La table pliante peut être placée dans le cockpit. Bonne aération par les hublots latéraux coulissants, et par un large panneau ouvrant dans le hard-top, permettant au pilote de profiter du soleil.

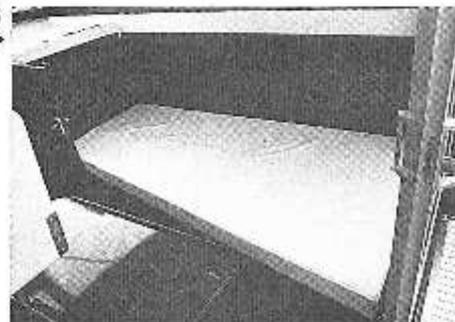
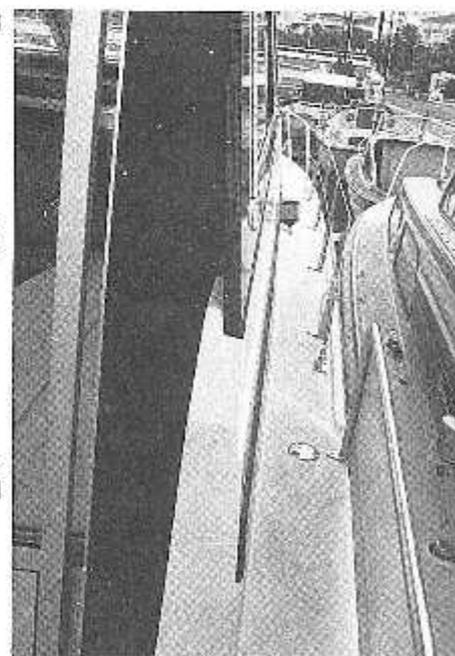
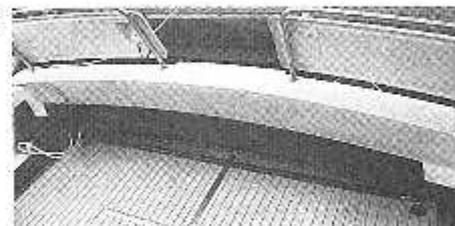
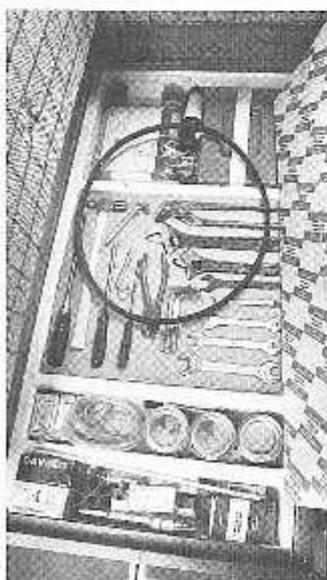


branchements et aux fusibles repérés. Des contacteurs à clef commandent les démarreurs. Les étouffeurs sont actionnés par des tirettes.

4. Les batteries et le réservoir d'eau sont enfermés dans la cale arrière sous le plancher du cockpit.

5. On découvre sous une banquette du carré une trousse à outils complète et des pièces de rechange fournies avec le bateau.

*L'équipement mécanique et électrique est complet et très soigné dans son montage. Il est rare de trouver en série tous les moyens de dépannage.*



5

1

2

3

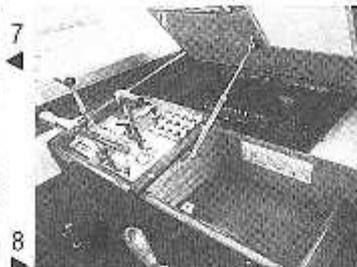
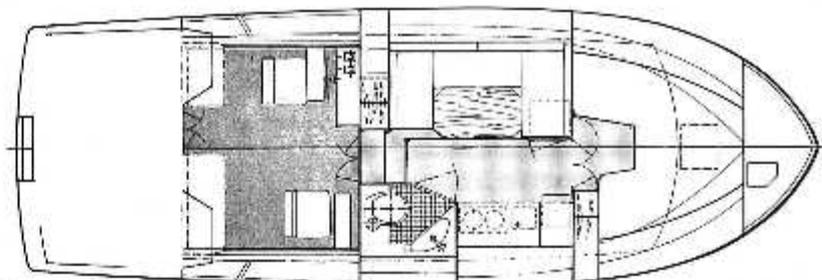
4

5

6

# EMMENAGEMENTS

(Suite)



7. Large et confortable siège pilote, solide cale-pied permettant de barrer debout, tous deux repliables. Table à cartes sous les yeux du barreur, avec lecteur. Les cadrans et les interrupteurs sont trop éloignés du barreur.

8. La table à cartes se soulève et laisse apparaître le tableau électrique avec contacteur-disjoncteur repérés et coupe-circuit. On remarque sous le panneau, le cadre dans lequel sont indiqués tous les branchements avec le numéro des fils électriques et leur couleur. Le barreur dispose également d'un vide-poche.

9. Le coffre devant le barreur est partiellement occupé par le réservoir des lave-glaces électriques.

10. Le confortable carré avec sa banquette en U et sa table réglable en hauteur. Volumineuse penderie à gauche de la descente.

11. La dinette se transforme en un grand lit double.

12. Le coin cuisine est complètement dissimulé sous des panneaux abattants en acajou. Il

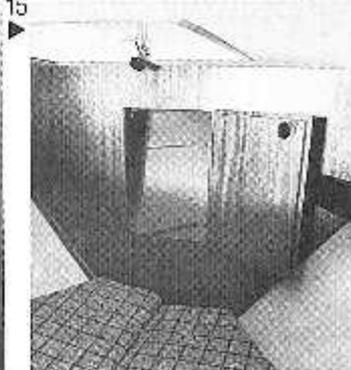
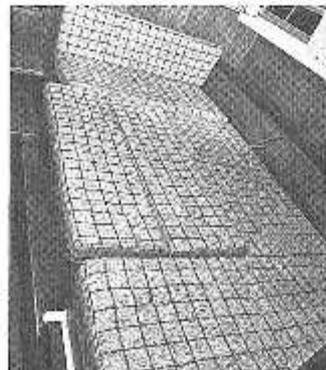
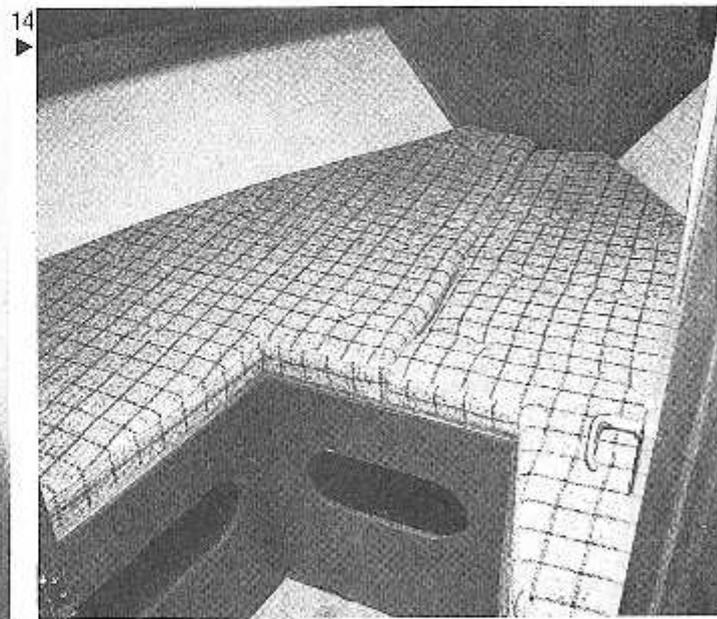
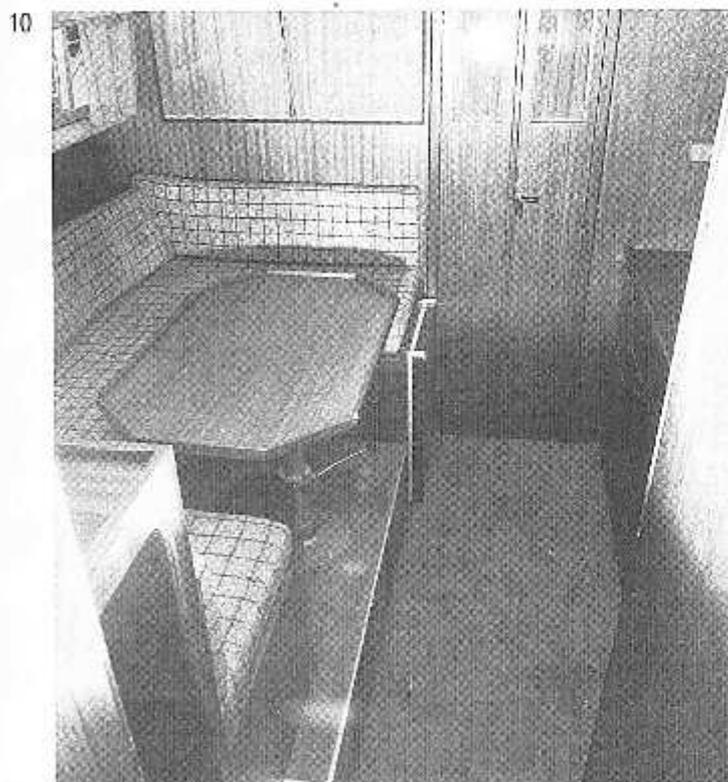
comporte de volumineux espaces de rangement. Évier inox avec eau chaude et froide. Réfrigérateur 85 litres.

13. La salle d'eau: lavabo en plastique moulé, eau chaude et froide, douche, bac de rétention des eaux usées avec pompe d'évacuation indépendante.

14. La cabine avant avec ses deux belles couchettes. Des coffres sont aménagés dessous.

15. Volume de rangement sur l'avant.

*Les aménagements réalisés entièrement en bois, contreplaqué ou acajou massif verni mat pour l'intérieur, brillant pour le salon de pont, apportent à ce bateau une ambiance traditionnelle chaude et cosue. Un éclairage indirect commandé par un interrupteur principal et deux appliques doubles complètent de nuit l'impression de quiétude confortable. Une moquette beige recouvre les planchers. Les bordés et le plafond sont capitonnés de skaï. La finition est soignée et de bon goût.*



12

11

13

15

# PERFORMANCES ET COMPORTEMENT MARIN

Tableau des mesures d'Assiette, de Vitesse, de Consommation et de Rendement

Régime moteur en tr/mn	Assiette en degrés	Vitesse en		Consommation en l/h		Rendement en km/l
		km/h	nœuds	par moteur	totale	
1.000	2	13,22	7,13	4,5	9	1,46
1.500	4	16	8,63	9,5	19	0,84
1.800	7					
2.000	5	36	19,43	19,5	39	0,92
2.200	4	39	21,05	24,6	49,2	0,79
2.500	4	50	26,99	32	64	0,78

Tableau des mesures de niveau sonore

Régime moteur en tr/mn	Bruit en décibels « A »			
	Cockpit	Salon	Carré	Cabine avant
1.000	77	75	74	73
1.500	66	81	83	80
2.000	91	85	87	82
2.200	91	85	87	82
2.500	94	90	91	89

**Conditions générales de l'essai:** Lieu de l'essai: base de Théoule, 1.323 m

**État du bateau:** neuf, coque propre  
**État des moteurs:** neufs, rodés  
**Charge:** trois personnes à bord, matériels d'essai et de sécurité complets, réservoirs de carburant aux 3/4 pleins, réservoir d'eau plein.

**Conditions météorologiques:** Vent Est-Sud-Est force 1 à 2, mer belle, température de l'air: 32°, température de l'eau: 27°, hygrométrie: 65 %.

**Régime:** Le 175 cv Perkins est donné par le constructeur pour un régime maximum de 2.600 tr/mn. Notre bateau d'essai manquant de rodage, moteurs pas libérés, n'a atteint que 2.500 tr/mn ce qui permet d'espérer des performances plus brillantes encore.

**Assiette:** La carène en semi-V, assez plate sur l'arrière, et la puissance des Perkins donnent un déjaugage rapide et franc étonnant sur un diesel. Le cabré est normal avec un maximum de 7° et un retour à plat assez rapide. Le 31' reste à 4°, ce qui n'est nullement gênant quant à la visibilité.

**Vitesse:** Avec pratiquement 27 N à fond, ce cruiser est rapide, surtout si l'on considère le manque de rodage. En croisière rapide et économique le 31' Royal Cruiser permettra de naviguer entre 20 et 22 nœuds ce qui est excellent. Moteurs parfaitement libérés, il n'est pas exagéré de penser que ce bateau atteindra 28 nœuds.

**Consommation:** Les 175 cv Perkins se révèlent peu gourmands avec une consommation maximum totale de 64 litres/heure. En croisière économique et rapide à régime continu, le 31' dispose d'une autonomie très importante de 25 et 20 heures.

**Rendement:** Proche de 1 km/l, le rendement est excellent et

permet de dégager un rayon d'action très intéressant. En croisière économique à plus de 19 nœuds, le 31' pourra parcourir 496 milles et 426 milles à plus de 21 nœuds.

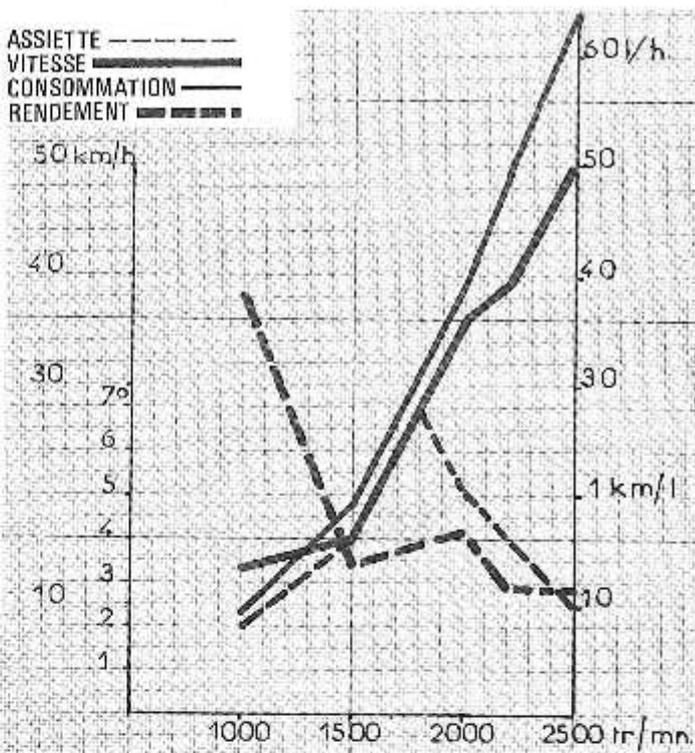
**Bruit:** Le niveau sonore, sur ce bateau à moteurs turbo-chargés et échappements aériens est très raisonnable et démontre le souci du chantier d'obtenir une bonne insonorisation.

## COMPORTEMENT MARIN

**Stabilité à l'arrêt:** le Royal Cruiser est peu sensible aux déplacements des charges à bord. La petite quille améliore cette stabilité.

**Maniabilité au ralenti:** les manœuvres ne présentent aucune difficulté, le bateau se montrant très maniable tant à la barre qu'aux inverseurs. Nous avons pu sortir et rentrer dans notre place située dans un couloir étroit, encombré par un bateau amarré en double file. Les commandes Morse bi-levier sont souples et précises. En raison de l'efficacité des hélices quadri-pales il n'est pratiquement pas nécessaire de donner des gaz et il suffit de jouer sur les inverseurs. Enfin le fardage raisonnable du 31' ne devrait pas beaucoup compliquer les manœuvres en cas de vent traversier.

**Position de conduite:** le siège barreur, large et confortable, est réglable horizontalement. Un solide repose-pieds escamotable permettra de barrer debout. La table à cartes, juste devant le pilote, est appréciable pour naviguer, mais, ce dernier est un peu éloigné pour la lecture des cadrans. Le panneau ouvrant dans le hard-top donne une bonne aération et permet éventuellement au barreur de profiter du soleil.



**Nervosité:** la forte puissance des moteurs dans cette version d'équipement mécanique donne un rapport poids/puissance très favorable. La grande nervosité de ce bateau rappelle davantage un day-cruiser qu'une vedette de croisière.

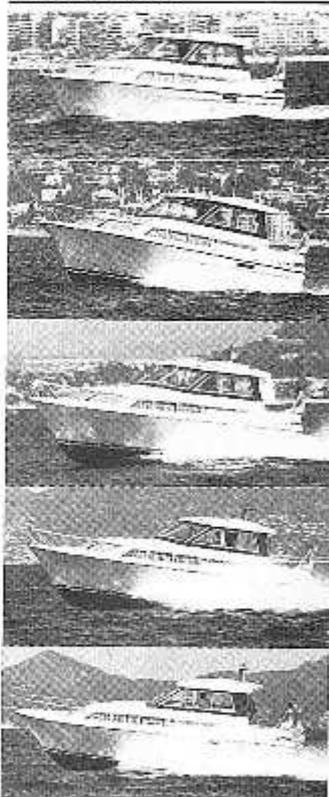
**Stabilité directionnelle:** la présence de la petite quille améliore très certainement la stabilité de route. On note néanmoins une certaine tendance à giter à grande vitesse, en fonction du vent ou de la charge à bord.

**Maniabilité rapide:** le Royal-Cruiser vire dans un rayon court sur tribord et encore plus court sur bâbord. Il autorise des évolutions serrées et se montre amusant à piloter.

**Comportement marin:** avec ses sections avant fortement pincées, le 31' bénéficie d'un passage souple dans la houle. Bien entendu, comme nous sommes en présence d'un bateau rapide, il pourra devenir un peu moins souple à grande vitesse. Mer latérale, le Royal-Cruiser se révèle peu rouleux et rappelle en douceur. Mer arrière il conserve bien son cap, soulage bien en remontant à la lame sans aucune tendance à enfourner.

**Déflexion:** satisfaisante, excepté par mer de trois-quarts avant où nous avons légèrement mouillé.

## DÉJAUGEAGE



Georges PAYER

(Photos J.-F. de Gierd - Topcan Super DM)

## LE POUR ET LE CONTRE

- Construction.
- Aménagements confortables et soignés.
- Performances.
- Absence de siège dans le cockpit.
- Instrumentation difficilement lisible pour le barreur.
- Passavants étroits dépourvus de main-courante.

Le chantier naval STOREBRO produit le ROYAL CRUISER 31' en 3 versions, construites sur la même coque :

Le 31' BISCAY avec deck salon, c'est-à-dire timonerie fermée, constituant une troisième cabine (c'est le modèle essayé sur ce banc d'essai).

Le 31' ADRIATIC avec cockpit maximum. Dans ce cas, dans la version standard, le bateau est fourni avec deux capotes fermant totalement le cockpit. En extra, éventuellement, un hard top couvrant la timonerie.

Le 31' BALTIC avec cabine arrière à deux couchettes. Le cockpit central/timonerie est en standard, couvert par une capote souple, ou en extra, par un hard top.

Dans les 3 versions, le 31' peut être livré en option avec Fly bridge.

Demandez-nous le catalogue couleur.

Importateur :  
SIDMER  
Port Canto  
06400 CANNES  
Tél. : (93) 99.37.00

Succursale :  
SIDMER  
Port Deauville  
14800 DEAUVILLE  
Tél. : (31) 88.52.71

---