

Magistral!

Originnaire de Grèce, ce semi-rigide nous a fait forte impression, notamment grâce à une carène au comportement exceptionnel. En dépit d'un look qui trahit des velléités sportives, il est tout à fait capable d'accueillir famille et amis pour une balade conviviale.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



VITESSE MAXI (à 5 500 tr/mn)	
54 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (3 000 tr/mn)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
32	nc
176 000 €	
AVEC 2 X 300 CH MERCURY	

Quatre steps, trois virures, un gros redan et une solide cavalerie de 600 chevaux montée sur le tableau arrière... Le ton est donné. Avec son look ravageur, ultra-profilé, ce BSK Marine 34 Skipper laisse penser qu'il joue uniquement dans la cour des unités sportives réservées aux excités de la manette des gaz. Que

nenni! À bord du 34 Skipper, tout est fait pour offrir un maximum de confort au pilote et à ses passagers.

Performant et familial à la fois

Il évite ainsi le travers de ces carènes techniques dont l'appétence pour la vitesse se fait au détriment du confort à bord et de la

stabilité, voire de la polyvalence, cette dernière étant pourtant considérée comme une des constantes de la famille des semi-rigides. D'ailleurs, le 34 Skipper appartient-il encore à cette catégorie? On peut se le demander au regard des flotteurs au diamètre relativement étroit, qui ne touchent pas l'eau à l'arrêt. Ce n'est pas le cas en virage, où ils servent d'appui dans

les trois quarts arrière du bateau. Quoi qu'il en soit, rarement un tel plaisir de pilotage aura été atteint à bord d'un semi-rigide. Certes, sa longueur de presque 10 mètres en fait déjà une unité capable de se moquer de mauvaises conditions météo, mais cela ne fait pas tout. C'est d'abord l'accroche en virage qui demeure sans faille. À près de 5 000 tr/mn, le bateau vire serré

sans gîte excessive, mais surtout sans chasser de l'arrière, ni engager de l'avant. Ensuite, c'est la vélocité qui surprend. À peine a-t-on poussé la poignée des gaz que l'on se retrouve à 40 nœuds sans l'avoir vu venir, avec en prime la sensation de naviguer à 20 nœuds. Il n'y a aucune vibration à bord, rien ne bouge, et surtout pas le T-top, solidement fixé au pont qui offre



En virage, les flotteurs ne touchent pas l'eau, exception faite de la toute dernière partie, à l'arrière. Mais la carène s'appuie sur son gros redan, apportant une gîte modérée dans les courbes serrées.

nombre de points de maintien au reste de l'équipage. L'ensemble donne un sentiment de sécurité. La carène taille sa route sans broncher dans la longue houle qui se levait au large de Saint-Raphaël le jour de notre essai. Les 50 nœuds sont atteints sans difficulté, toujours avec ce même sentiment de sérénité à bord. En fait, c'est le vent sur le visage qui rappelle que les 50 nœuds sont dépassés. Car le pare-brise (qui tient davantage du saute-vent) aurait mérité d'être un peu plus haut, justement pour profiter des grandes vitesses sans avoir les yeux qui pleurent!

Le pilote et ses passagers sont parfaitement calés dans des sièges baquets dont les assises se relèvent en position verticale et forment un dossier enveloppant.

Un gros potentiel pour la carène

On le voit, tout est mis en œuvre pour que le pilote profite au mieux du potentiel de la carène, à commencer par la manette des gaz, fixée sur un montant central. Les commandes tombent naturellement sous la main, l'espace entre le volant et pilote est suffisant et la visibilité sur les deux écrans Simrad est excellente. Deux repose-pieds permettent de prendre appui selon la position qu'auront choisie le pilote et le copilote, ce dernier disposant d'une main courante face à lui.

La console profilée s'intègre parfaitement à la ligne épurée du bateau et loge des WC marins, ainsi qu'une vasque en verre posée sur un élégant meuble en bois.

Pour être totalement polyvalent, on se prend à rêver d'une cabine d'appoint pour ceux qui souhaiteraient pratiquer le raid ou le camping côtier. La partie avant est occupée par une soute qui pourra englober quelques sacs et vivres. Le capot monté sur vérins est doté d'une fixation pour y plaquer l'échelle de bain. Malin!

Un chemin central sur le bain de soleil permet de rejoindre la pointe sans avoir à marcher sur la sellerie, mais il est possible de combler cet espace par un coussin si l'envie s'en fait sentir. Un coffre intermédiaire prend place entre le bain de soleil et la baille à mouillage; c'est là qu'est intégré le guindeau électrique. En réalité, la baille (dont le capot aurait mérité d'être contre-moulé) n'a d'autre usage que d'offrir un accès aux appareils de mouillage et à l'ancre traversante. On ne dénombre qu'un seul taquet



Si chaque bateau est personnalisable, celui de notre essai était équipé de quatre sièges baquets à l'assise relevable. Ou comment faire quatre leaning-posts individuels!



Le tableau de bord est assez vaste pour accueillir deux grands écrans multifonctions.



Le pilote profite de deux positions de pilotage. Dans la première, il est bien calé en appui fessier...



... Tandis que dans la seconde, il est complètement enveloppé par le siège baquet.



La porte s'ouvre par l'avant pour accéder à un petit espace dédié aux WC marins.



L'ancre traversante et le guindeau sont accessibles depuis une baille située à l'avant.



L'échelle de bain se range contre le capot du coffre avant, libérant de l'espace pour le reste du matériel du bord.



Un petit passage central en teck permet de rejoindre le cockpit ou l'avant sans marcher sur la sellerie. Cette dernière est d'excellente facture, comme tout l'accastillage du bord.

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE	
Longueur hors tout	9,95 m
Long. à la flottaison	7,90 m
Largeur	2,90 m
Largeur intérieure	1,95 m
Poids	1 680 kg
Tirant d'eau	0,50 m
Puiss. conseillée	2 x 250 ch
Puissance maxi	2 x 400 ch
Capacité en eau	100 l
Capacité en carbu	2 x 240 l
Homologation	cat. B/10 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	BSK Marine
Distributeur	STT Yachting

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Coque 4 steps, console centrale pour WC marins, réservoir à carburant, réservoir à eau, sièges pilote et copilote, feux de navigation, 3 batteries, prise 12 V, etc.

► OPTIONS

Construction époxy (35 000 €), tableau de bord carbone (1 500 €), sièges carbone (1 200 €), lumières de cockpit (1 850 €), pont en teck (8 800 €), taud de console (1 800 €), T-top (4 500 €), mât de ski (1 050 €), réfrigérateur (2 000 €), 2 sièges supplémentaires (1 500 €), WC électriques dans la console (5 000 €), propulseur d'étrave (4 500 €), antifouling (1 400 €), etc.

► PRIX

176 000 € avec 2 x 300 ch Mercury
244 000 € avec 2 x 450 ch Verado

LES PERFORMANCES

avec 2 x 300 ch Mercury V8
Type de l'hélice : 3 pales inox

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en l/h	en mille/l
Ralenti	3	-	-
1 000	6	-	-
2 000	16	-	-
2 500	20	-	-
3 000	32	-	-
3 500	36	-	-
4 000	40	-	-
4 500	44	-	-
5 000	50	-	-
5 500	54	-	-

BUDGET

► FRANCISATION

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

► ASSURANCE

PRIME ANNUELLE	1 472 €
FRANCHISE	1 056 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Performances
- ▲ Comportement de la carène
- ▲ Espace à bord
- ▼ Peu de rangements au regard de la longueur
- ▼ Pare-brise non protecteur



L'accroche en virage est tout simplement exceptionnelle, même à haute vitesse.



Esthétique, le carré arrière adopte également une forme classique en U. Un petit passage est conçu dans le dossier arrière pour accéder aux plages de bain.



Le carré peut accueillir une table en teck en son milieu. Au moins six personnes tiennent autour.



La table s'abaisse pour former un vaste bain de soleil, également protégé par de hautes hiloires.



Toutes les assises se soulèvent et laissent apparaître des rangements.

(rétractable) à l'avant. La partie arrière du bateau est réservée au carré en U entouré de confortables hiloires et à sa table centrale qui s'abaisse ou se relève au gré des envies. En position basse, elle forme une surface supplémentaire pour le bain de soleil.

L'accès à la plage arrière s'effectue via un décrochage dans le dossier de la banquette, puis par une petite margelle. Le franc-bord est haut et sécurisant, digne de celui d'une coque dure, un détail qui séduira ceux qui reprochent aux semi-rigides de manquer de hauteur laté-

rale, surtout lors de navigations avec de jeunes enfants. Si les rangements sont présents sous les banquettes arrière, ils sont un peu chiches pour un bateau de presque 10 mètres.

Un haut niveau de personnalisation

De même, l'espace sous le T-top aurait pu être optimisé pour y ranger des brassières, les papiers du bateau, etc. Des poignées sont fixées à l'intérieur des flotteurs et permettent de se déplacer en toute

sécurité. On en trouve également au dos des assises centrales. Enfin, le bateau de notre essai était configuré selon les souhaits du concessionnaire STT Yachting, mais le

chantier grec BSK Marine offre un haut niveau de personnalisation. Il est par exemple possible d'opter pour un bloc-cuisine à l'arrière, un bimini à la place du T-top, etc.

EN CONCLUSION

Souvent, les carènes un peu techniques sont délicates à piloter, réservées à un usage assez spécifique.

Ce n'est pas du tout le cas de ce gros semi-rigide, très simple à prendre en main. Il pourra être considéré comme un bateau

familial à bord duquel le pilote pourra aussi s'amuser si l'envie s'en fait sentir. Car si l'espace et le confort à bord sont bien présents, le plaisir de pilotage – rarement atteint à bord d'un semi-rigide – est un des points forts de cette très belle unité.