



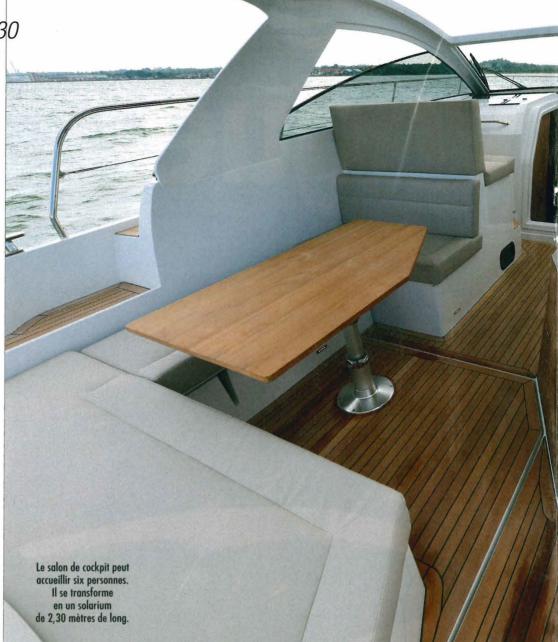
**ESSAI** SEALINE S330

adis fleuron de la plaisance anglaise, la marque Sealine est rachetée en été 2013 par la société allemande Hanse, après un passage au sein du groupe Brunswick. Aujourd'hui, elle semble entre de bonnes mains au sein du solide groupe germanique, lequel avait déjà dans son giron Fjord Boats mais aussi les voiliers Moody, Dehler et bien sûr Hanse.

Située à Greifswald non loin de la frontière polonaise (au nord), l'usine produit les nouvelles Sealine F380 et S330. Cette dernière est l'œuvre du designer Bill Dixon et du bureau d'études Hanse. « C'était un vrai défi d'intégrer deux cabines dans cette coque de 10 mètres », raconte Andrea Zambonini, directeur marketing des bateaux à moteur. Il est vrai que l'on ne soupçonne pas autant d'habitabilité. Le cockpit est pensé pour accueillir neuf personnes, et l'arceau du sport-top est avancé vers le milieu du pont alors que chez les concurrents il est plutôt vers l'arrière.

# Une luminosité exceptionnelle

Deux capotes distinctes sont là pour protéger l'équipage du soleil, l'une coulissant vers le pare-brise, l'autre glissant vers l'arrière. Les formes des hublots sont très étudiées, celui arrière apporte une vue quasiment au ras de l'eau depuis la midcabine, tandis que le panneau vitré central éclaire principalement le salon. Le grand panneau de rouf apporte également une belle luminosité dans la cabine avant. Partout la sensation de hauteur est présente, et le chantier n'a pas non plus mégoté sur les dimensions des couchages, lesquels mesurent plus de 2 mètres, avec des matelas très confortables, ce qui n'est pas commun. Dans le cabinet de toilette, douche et WC ne sont pas séparés, un aménagement un peu décevant mais compréhensible dans une logique d'optimisation du volume. C'est la coque numéro 1 que nous avons testée, encore à l'état de prototype, et qui était présentée dans le hall 4 du Salon de Paris. Quelques ajustements auront lieu sur les futurs modèles afin d'améliorer des détails, comme la fermeture de la capote avant. Dans la cuisine, la vasque en inox ronde sera remplacée par une plus grande avec deux compartiments, et le réchaud à gaz





Le tableau de bord sur trois plans est lisible et fonctionnel. La position avancée du joystick oblige à se lever pour les manœuvres.

à double feu sera éloigné du point d'eau pour des raisons évidentes d'ergonomie et de bon sens. Dans



# CANSA OATON



La cale moteur accueille deux Volvo D3 ou un unique bloc D6 de 330 chevaux.

L'accastillage est à la fois massif et de très belle facture. L'accès aux apparaux de mouillage est satisfaisant.

## LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

### LES CARACTÉRISTIQUES

### **►** COQUE

Longueur hors tout 10,31 m Longueur de coque 9,99 m 3,50 m Largeur Poids 6 700 kg Tirant d'eau maxi 0,89 m Puiss, conseillée 330 ch Puissance maxi 2 x 220 ch Capacité en eau 220 1 Capacité en carbu 570 I Homologation cat. B / 8 pers.

Transmission
Distrib.:
Z-drive Duoprop
Nauticea Yachting,
Vendée Plaisance

### MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs 2 Marque Volvo Penta Modèle D3-220 turbo diesel Type 162 kW (220 ch) Puissance réelle Puiss. admin. 9,63 CV (x 2) Régime maxi 4 000 tr/mn Cylindres 5 en ligne Cylindrée 2 400 cm<sup>3</sup> Alésage/course 81 x 93,2 mm 1.78 (embase DPS) Rap. de réduction Poids avec emb. 363 kg Garantie 2 + 3 ans

### **EQUIPEMENT STANDARD**

Raymarine multifonction i70, plan de travail cuisine couleur quartz, tissu finition Baltimore, sellerie extérieure, matelas de qualité standard dans les cabines, boiseries en noyer de Wellington, plancher salon et cuisine en acacia australien, plancher toilettes en bois, capotes couleur grise...

### PRINCIPALES OPTIONS

Pack navigation (10 020 €): Raymarine E95 Hybrid Touch traceur de carte au poste pilotage avec antenne GPS, VHF Raymarine 260 avec combiné additionnel déporté, pilote automatique Raymarine au poste de pilotage, antenne VHF et commutateur.

Pack croisière (11 940 €): kit mouillage, ancre Delta 18 kg avec 30 m de chaîne, guindeau électrique, flaps, propulseur d'étrave, barre tilt réglable,

mouinage, ancre Deira 18 kg avec 30 m de chaîne, guindeau électrique, flaps, propulseur d'étrave, barre tilt réglable, télécommande, spots électriques, toiles de fermeture de cockpit, housse de poste de pilotage, 4 pare-battage, 4 amarres.

Pack confort (11880 €): cockpit, plage de bain et marches de passavant en teck, douche de pont, table de cockpit en teck sur pied télescopique, toilettes électriques, pack dels dans le cockpit, réfrigérateur de cockpit, coussins de bain de soleil couleur, literie de qualité supérieure dans les cabines, taud de protection pare-brise, moustiquaires, obturateurs pour hublots de coque, obturateurs pour capots. Pack hi-fi (2748 €).

### ► PRIX

173 940 € avec 330 ch Volvo D6 197 940 € avec 2 x 220 ch Volvo D3

### CONDITIONS DE L'ESSAI

**Bateau**: 5 à bord, 570 l de carburant **Météo**: léger clapot, vent < 10 nœuds

### TEST D'ACCÉLÉRATION

Déjaugeage: 13 s 75

### LES PERFORMANCES

avec 2 x 220 ch Volvo D3 Type de l'embase : Duoprop DPS

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en I/h	en mille/l
1 000	5	4,54	1,10
1 550	7,6	12,9	0,59
1 850	8,4	20	0,42
2 150	9,2	30	0,31
2 500	12	38,6	0,31
2 750	13,5	43,9	0,31
3 050	17	51	0,33
3 350	22	54	0,41
3 650	27	76,5	0,35
3 950	31	91	0,34

### BUDGET

### FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE 178 €
DROITS SUR LE MOTEUR 490 €
TOTAL 668 €

### ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME MENSUELLE 106 € FRANCHISE 1 188 €

### NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Ligne réussie
- Habitabilité
- 🛦 Luminosité dans l'habitacle
- Bruyant en croisière
- ▼ WC et douche non séparés
- ▼ Plancher qui grince dans le salon

Comportement \*\*\* Volume de rangement \*\*\* **Finition** \*\*\* Rapport qualité/prix \*\*\* Performances \*\*\* Esthétique ++++ Pilotage assis Pilotage debout \*\*\* Déplacement à bord \*\*\* Équipement standard \*\* Note globale \*\*\*



Sans l'option porte, la cabine avant formera un seul et même volume avec le salon. **ESSAI** SEALINE S330

travail, un rangement spécial pour les couverts et la vaisselle sera aménagé... Dans le salon, le généreux sofa capitonné en L impressionne par son luxe, d'autant qu'une option cuir est proposée au client. Côté éclairage, l'habitacle mélange les ampoules halogènes et les dels, avec un panneau tactile dans le salon qui permet de régler précisément l'intensité lumineuse. En standard, les boiseries intérieures sont en nover, mais le merisier ou le chêne sont également possibles, en finition mate ou vernie. Le noyer, à la fois clair et agréable à vivre, semble la meilleure solution. Le plancher a cependant une fâcheuse tendance à grincer lorsqu'on marche dessus. Les habitués de la marque Hanse verront la similitude entre la décoration intérieure des célèbres voiliers et celle de la nouvelle génération Sealine.

La S330 est proposée en mono ou bimotorisation, diesel exclusivement. « Le diesel nous semblait la solution la plus logique et il facilitera aussi la revente par rapport à une motorisation essence », argumente Andrea. Le client peut choisir entre un bloc Volvo D6 en 330 ou en 400 chevaux, ou bien une paire de D3 en 170 ou en 220 chevaux. C'était ces derniers qui motorisaient le bateau lors de nos essais. Comme le laissent présager les formes tendues et agressives de la carène, ce 33 pieds est d'un tempérament sportif et il passe très correctement dans le clapot. Transmission Z-drive oblige, la gîte est très marquée en virage, mais elle reste progressive et maîtrisée.

# Nous avons accroché 33 nœuds

La maniabilité est également impressionnante. Le déjaugeage en un peu moins de 14 secondes est dans la norme de ce type de vedette (cinq personnes à bord et réservoir plein). La barre des 30 nœuds est franchie à plein régime, c'est le minimum pour une unité se voulant sportive avec un programme axé sur la croisière. Une seconde sortie avec deux personnes et seulement 150 litres de carburant nous a permis d'accrocher 33,2 nœuds. Il faut investir néanmoins dans un compteur Volvo supplémentaire pour avoir les données de consommation... La position de pilotage assis mérite une note honorable de 3 sur 5. Malgré la gîte, le pilote conserve une visibilité satisfaisante sur les côtés. En croisière, nous avons réglé le trim à 3 (sur 5) pour obtenir la meilleure assiette. Les flaps





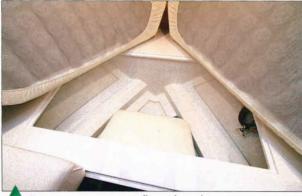


Impressionnant, le canapé en cuir capitonné! Le tableau électrique se trouve dans les marches de la descente.

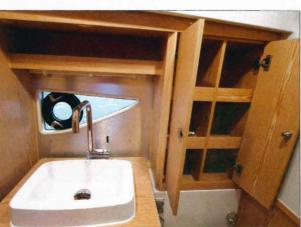
Au centre de la cuisine se trouve un grand réfrigérateur en inox de type tiroir coulissant.



# Les détails qui font la différence



Un vaste rangement est installé sous le couchage avant.





Le marchepied rabattable permet aux personnes plus petites de garder une bonne visibilité sur l'avant en conduite debout.

> La cuisine va être améliorée avec une double vasque en inox au lieu d'une simple. Quant au réchaud à gaz, il sera éloigné du point d'eau pour des raisons d'ergonomie.

Le lavabo va être remplacé par un modèle plus grand et plus pratique.





améliorent sensiblement l'attitude comme la stabilité du bateau. En cas d'arrêt brusque, l'eau remonte dans le cockpit mais s'évacue rapidement. Le niveau sonore étant un peu trop élevé, l'isolation phonique de la cale moteur devra être améliorée sur les modèles à venir. Un point non négligeable de la bimotorisation est qu'elle ouvre la porte à l'option joystick; celle-ci, bien que très coûteuse, nous a convaincus en termes d'efficacité durant les manœuvres. Côté équipage, l'espace disponible dans le cockpit sera apprécié grâce à une banquette de 2,30 mètres qui offre largement assez de place pour le farniente. La cuisine extérieure ne sera plus couverte de bois sur les futurs modèles, mais de polyester classique, moins problématique à entretenir. Enfin, une main courante serait bienvenue pour sécuriser l'accès aux passavants en direction du rouf.

### EN CONCLUSION

Le designer Bill Dixon et Hanse Boat méritent certainement un coup de chapeau pour cette vedette innovante et stylisée, et dont l'avenir semble très prometteur malgré quelques petits défauts de jeunesse!



Le grand hublot de la mid-cabine est à une trentaine de centimètres au-dessus de l'eau seulement.





### LA CONCURRENCE



• Bavaria Sport 360 HT

**Prix**: 173 880 € avec 2 x 260 ch ess. **Long**.: 10,80 m - **Larg**.: 3,59 m - **Mot**. **maxi**: 2 x 320 ch - **Constr**.: Bavaria Motor Boats (Allemagne)



### • Jeanneau Leader 36

Prix: 192 120 € avec 2 x 300 ch diesel Long.: 11,51 m — Larg.: 3,62 m Mot. maxi: 2 x 300 ch — Constr.: Jeanneau (85)



### Sea Ray 350 Sundancer

Prix: 322 501 € avec 2 x 300 ch ess. Long.: 11,43 m - Larg.: 3,45 m Mot. maxi: 2 x 380 ch - Constr.: Sea Ray Yachts