

MOTEUR BOAT



HORS-BORD
Coup de jeune
pour la gamme
V6 de Honda!

N° 349 – Janvier 2019

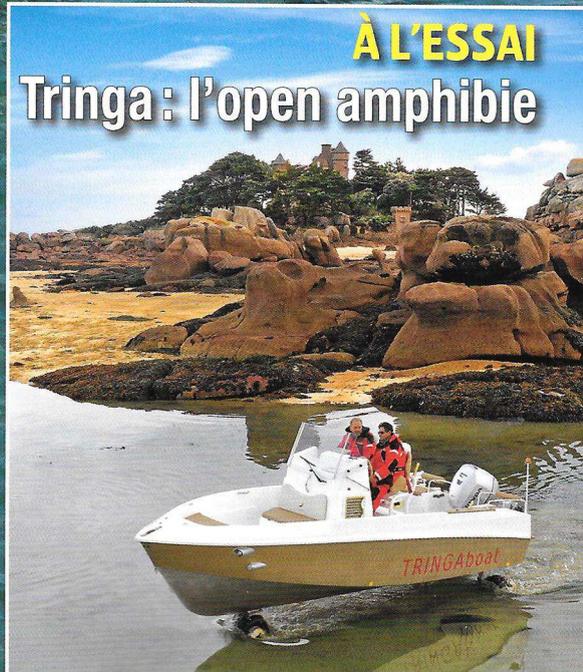
www.moteurboat.com



BATEAUX DE L'ANNÉE
Qui sont les vainqueurs
de l'édition 2018 ?

REPORTAGE
Pneus Highfield :
les anges gardiens
de la course au large

NAUTIC 2018
Le « best of »
du salon parisien



À L'ESSAI
Tringa : l'open amphibie

L 19831 - 349 - F: 6,60 € - RD

6,60 € - MENSUEL - N° 349 - JANVIER 2019
BEL/LUX: 7,20 € - DOM S: 7,70 € - ESP/PORT. CONT./IT/GRÈCE: 7,60 €
SUISSE: 11,80 CHF - POL S: 1130 CFP - CAL S: 1 040 CFP - CAL A: 1 750 CFP
MAROC: 80 MAD - TUNISIE: 14,60 TND - ÎLE MAURITICE: 7,60 €



NAUTIC 2018

Les incontournables du salon parisien



p. 42

ESSAI

Tringa:
l'open amphibie
aussi à l'aise
sur terre
que sur mer

p. 24



TEST ÉQUIPEMENT

p. 94

Les nouveaux produits
Starbrite à l'essai...

sommaire

MOTEUR BOAT MAGAZINE

N° 349 - Janvier 2019

SILLAGE

Les infos du mois	p. 10
La revue de presse	p. 16
Le courrier	p. 20
Le coin du mécano	p. 22

À L'ESSAI

Tringa	p. 24
Naviwatt ZenPro 580	p. 30
Nouveautés jets Yamaha	p. 32

LE COMPARATIF DU MOIS

Le Quicksilver Activ 675 Cruiser face au Parker 690 DC ..	p. 34
---	-------

NAUTIC 2018

Les immaquables du salon parisien	p. 42
---	-------

MOTEUR

Honda donne un coup de jeune à sa gamme V6	p. 60
--	-------

REPORTAGE

Highfield, les anges gardiens de la course au large	p. 66
---	-------



ÉLECTIONS DES MOTEUR BOAT

Découvrez les finalistes des élections 2018.....	p. 74
--	-------

TESTS ÉQUIPEMENT

Les nouveautés Starbrite	p. 94
Comus Loomie : la peinture lumineuse	p. 96
Preval : la peinture comme au pistolet	p. 98

NAVIGATION

L'archipel de Stockholm	p. 100
-------------------------------	--------

OCCASION

Neuf contre occasion.....	p. 108
---------------------------	--------

Retrouvez le prochain numéro de
Moteur Boat Magazine
en kiosque dès le 20 janvier 2019

DÉCOUVREZ NOS OFFRES D'ABONNEMENT P. 9 et 65



VITESSE MAXI (à 6 050 tr/mn)

31 nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(4 000 tr/mn)

VITESSE
(en nœud)

19

CONSO
(essence en l/h)

20,3

96 398 €

AVEC 150 CH HONDA

De la terre à la mer

Les bateaux amphibies ne sont pas nouveaux, mais celui-ci présente la particularité d'être le seul homologué pour rouler sur route. Une première qui valait bien un essai, sur le bitume comme sur l'eau.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS, PHOTOS : PIERRICK CONTIN.



Maman, les petits bateaux qui vont sur l'eau ont-ils des jambes ? La réponse à la célèbre comptine devra désormais être revue et corrigée ! Car oui, les bateaux possèdent bien des jambes – et même des roues ! – et ce Tringa est en la meilleure illustration. Ce dernier est sorti de l'imagination de Guirec Daniel en 2011, lorsque cet ingénieur passé par les Arts et Métiers était à la recherche d'un bateau pour son usage personnel. Ce Costarmoricain d'origine s'étonnait de ne pouvoir trouver de place de port dans le village qui

l'a vu grandir, à quelques encablures de Perros-Guirec. « Ori me proposait soit des places visiteurs qu'il fallait quitter à la belle saison, soit des places appartenant au concessionnaire et qu'il aurait fallu rendre à brève échéance. Quant à mettre mon bateau sur remorque, il n'en était pas question, car cela comporte des mises à l'eau fastidieuses avec des cales bien occupées l'été. C'était une aberration pour moi, précise-t-il. Habitant à proximité du rivage, je me suis mis en quête d'un bateau capable de rouler sur la route tout en étant doté de bonnes qualités marines. Il fallait m'y résoudre : ce

bateau n'existait pas ! J'ai donc décidé de le fabriquer moi-même. » Voilà comment est né le Tringa. Mais d'où vient ce nom ? Les ornithologues sauront répondre, il s'agit du nom latin du chevalier gambette, un oiseau de la famille des limicoles, très familier des rivages de Bretagne. L'ornithologie étant également une des passions de Guirec Daniel, cette appellation allait de soi, « car le bateau avec ses jambes repliables imite ces oiseaux marins parfaitement à l'aise au bord de l'eau ».

Ce concept est pour le moins original et assez unique, car les unités capables de rouler en toute légalité sur route étaient inexistantes. Les Iguana (dotés de chenilles) et autres Sealegs (avec ses trois roues non carénées) peuvent rejoindre l'eau, mais en partant d'un domicile proche de la mer ou de la cale de mise à l'eau. Quant au Wetton 56, lui aussi capable de rejoindre de façon autonome la mer depuis une cale de mise à l'eau, il peut rouler sur la route, mais à la manière d'une remorque, c'est-à-dire en étant tracté.

Quitter son jardin et se mettre à l'eau !

Avec ce Tringa, il est concrètement possible de quitter son domicile, d'aller par exemple à la station d'essence faire le plein ou chez son concessionnaire, et de rejoindre enfin sa plage favorite. Le tout sans avoir à se mouiller les pieds ! Précisons que le Tringa peut rouler 10 kilomètres maximum entre son point de départ (appelé point de remisage) et la plage ou la cale. Il est bien sûr capable de rouler davantage, mais le législateur impose une distance de 10 kilomètres. Le Tringa dispose donc de tous les attributs obligatoires pour devenir routier, feux, clignotants, rétroviseurs, pare-brise, etc., sans oublier les ceintures de sécurité. Côté vitesse maximum, il atteint 16 km/h, ce qui représente une distance parcourue d'un kilomètre en quatre minutes. Le législateur autorisait sur route une vitesse minimum de 10 km/h et une vitesse de pointe de 25 km/h. « Nous avons coupé la poire en deux, en choisissant 16 km/h », précise Guirec Daniel. De prime abord, cette vitesse pourrait sembler faible, mais il ne faut pas perdre de vue qu'avec ce bateau les propriétaires n'auront aucune contrainte de port, d'annexe ou de mouillage. In fine, ils gagneront du temps.



La carène, totalement dépourvue de virures, passe très bien la mer de face.

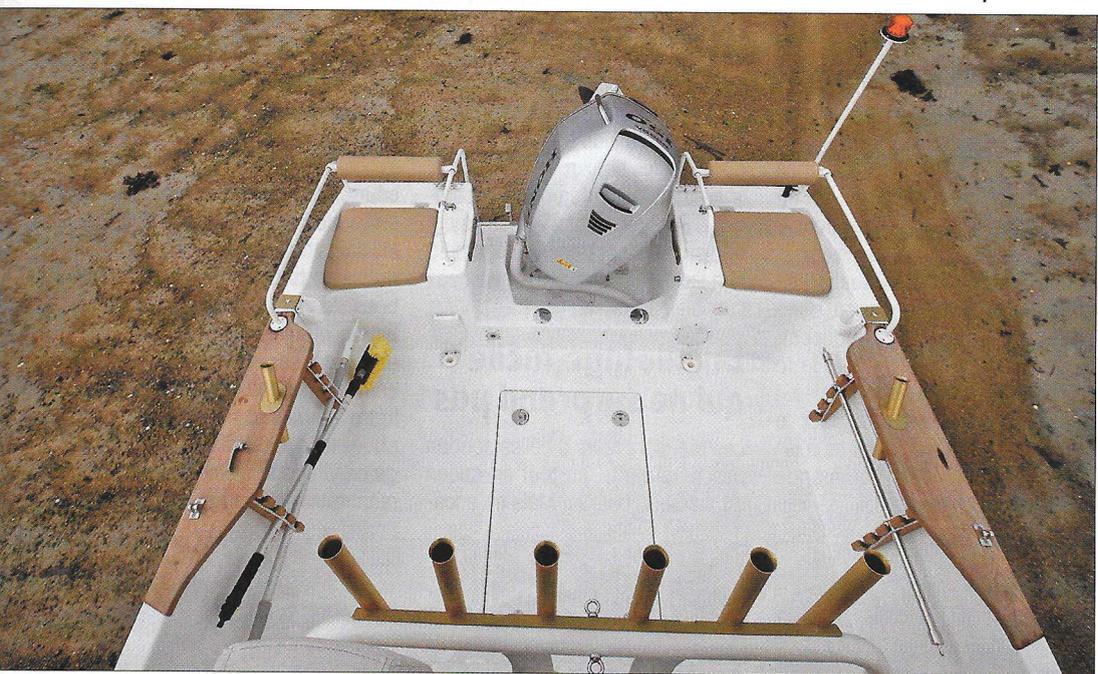


La partie avant, typique d'un open, peut être recouverte de rallonges pour se transformer en bain de soleil.

Le pilote, qu'il soit sur route ou en mer, prend place à gauche. La poignée des gaz du hors-bord n'est pas située sur le tableau de bord, mais tombe naturellement sous la main, à droite.



Plusieurs équipements optionnels sont disponibles, comme ici un rack à cannes inclus dans le pack Pêche.



Le cockpit est vaste et dégagé. Les deux sièges à l'arrière dissimulent les roues une fois en position relevées.



Les deux sièges baquets sont montés sur amortisseurs. Les ceintures sont amovibles et se rangent lors de la navigation.



Les rallonges du bain de soleil avant possèdent leur propre rangement, situé à l'intérieur des francs-bords.

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	6,36 m
Longueur de coque	6,25 m
Largeur	2,48 m
Poids	1 526 kg
Puiss. conseillée	150 ch
Puissance maxi	175 ch
Puiss. mot. routier	27 ch
Capacité en eau	35 l
Capacité en carbu	102 l
Homologation	cat. C/6 pers.
Homologation (route)	4 pers.
Transmission	hors-bord
Transmission (route)	3 roues motrices

Constructeur	Tringa Boat
Distributeur	Tringa Boat
Garantie	2 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Coque aluminium, feux de navigation et feux de route, clignotants, ceintures de sécurité, rétroviseurs, frein de parking, antipatinage, etc.

► OPTIONS

Pack navigation (GPS, VHF, compas, extincteur...) : 1 551 €
 Pack Confort : 1 084 €
 Pack Promenade : 5 192 €
 Pack Pêche : 3 988 €
 Pack Camping : 2 023 €

► PRIX

96 398 € avec 150 ch Honda

LES PERFORMANCES*

avec 150 ch Honda

Type de l'hélice : 3 pales 15 x 17

Régime en tr/min	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	1,7	1,5	1,13
1 000	3,5	3	1,16
1 500	4,1	3,5	1,17
2 000	5,7	5,5	1,03
2 500	7,5	7,5	1
3 000	9	11,4	0,78
3 750	12	18,6	0,64
4 000	19	20,3	0,93
4 500	22	25	0,88
5 250	26	40	0,65
5 850	30	50	0,60
6 050	31	52	0,59

BUDGET

► FRANCSISATION

DROITS SUR LA COQUE	0 €
DROITS SUR LE MOTEUR	0 €
TOTAL	0 €

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	nc
FRANCHISE	nc

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Concept original et pertinent
- ▲ Homologué sur route
- ▲ Qualités marines
- ▼ Moteur routier bruyant
- ▼ Direction dure en mer
- ▼ Nécessite d'aller à l'avant pour vérifier le trafic routier aux stops

* Données constructeur

Pour l'heure, rendez-vous est pris au domicile de l'inventeur, dont la maison est située à quelques kilomètres de la plage de Trestraou, en plein cœur de la côte de Granit rose. Un galop d'essai sur route précède notre mise à l'eau, ce qui nous permet de tester le comportement du bateau sur le bitume. Ceintures de sécurité bouclées, nous mettons le moteur routier en marche. Il s'agit d'un quatre temps de 27 chevaux qui se loge sous la console, donc dans les fonds. La conduite du Tringa n'a rien de déroutant. Il faut seulement prendre en compte que l'unique pédale fait à la fois office d'accélérateur et de frein. Pour ralentir ou s'arrêter, il suffit de la relâcher en douceur, sous peine d'un arrêt un peu trop brutal. Il n'y a qu'aux stops qu'un équipier sera le bienvenu, car ce dernier pourra se placer à l'étrave et prévenir le pilote si la voie est libre.

Des suspensions pour amortir

De la console, la visibilité n'est en effet pas suffisante pour estimer si d'autres automobiles arrivent d'un côté ou de l'autre, à moins de s'avancer sur la route, au-delà de la bande du stop ou du cédez-le-passage, ce qui peut s'avérer gênant. Les voitures, étonnées de croiser un tel engin sur la route, ralentissent à notre passage. Suffisante au regard du trajet à effectuer, la vitesse maximale est atteinte rapidement. Les suspensions amortissent bien les défauts de la route, y compris sur le chemin qui mène à la plage de Trestraou. La mer s'est retirée au loin, au niveau du château de Costaérès. En prévision du passage du mode routier en mode maritime, nous retirons la plaque protectrice



de l'hélice, puis mettons le cap vers le bas de l'eau. Nous dévalons la plage en slalomant à travers de gros blocs de granit rose aux formes arrondies, caractéristiques de cette région. À mesure que l'on se rapproche de l'eau, le moteur – un Honda de 150 chevaux, sa puissance conseillée – est abaissé partiellement. Le passage dans l'eau s'effectue tout en douceur. Quelques secondes avant que le Tringa ne flotte, le hors-bord est démarré et finit par propulser le bateau. Les roues peuvent se relever via un boîtier de commande situé à gauche du volant.

Celle située à l'avant disparaît dans l'étrave, puis une trappe vient isoler l'ensemble et l'eau, environ 200 litres, se vide en quatre minutes. Pour les deux roues à l'arrière, le système est différent, sans carénage. Elles remontent verticalement et disparaissent dans un logement non isolé, mais qui ne perturbe pas l'écoulement d'eau.

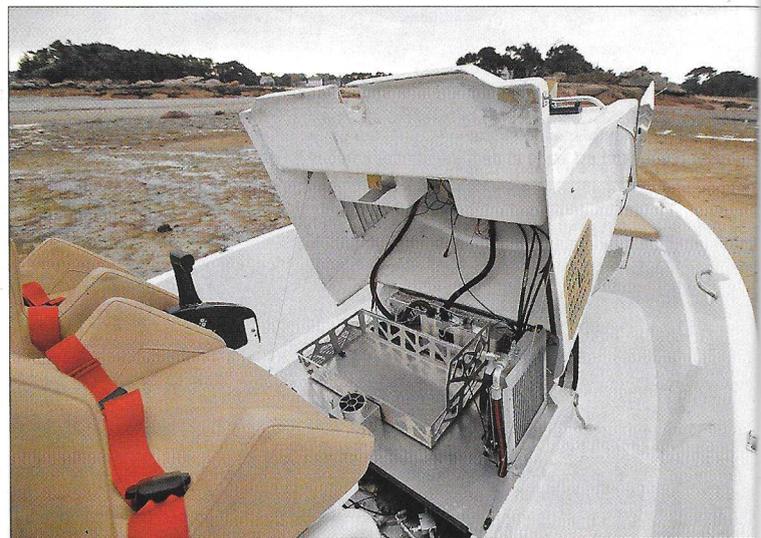
Un pilotage facile qui ne surprend pas

Les premiers tours d'hélice sont un peu déroutants, surtout en raison du poids du bateau. Mais en accé-

lérant ce détail se fait vite oublier, et le Tringa se pilote finalement comme n'importe quel open de cette taille. La carène, dépourvue de virures, passe bien dans la houle courte et résiduelle d'une tempête survenue la veille. Par mer de face, les sauts de vague s'enchaînent en douceur, tout comme les retombées. Idem par mer arrière où le bateau n'enfourne jamais. Le pilote et les passagers restent au sec, entre autres grâce au V marqué de l'étrave, mais aussi au gros redan qui évacue loin les vagues. Il n'y a qu'en virage très serré que l'hélice montre une tendance à ventiler, en



Le chantier a conçu un mode de stationnement situé à 5 cm du sol. Il permet de monter à bord plus facilement. Notez la présence d'une poignée sur le capot moteur.



Le moteur routier (un quatre temps de 27 ch) prend place dans les fonds du Tringa, sous la console, et permet de répartir les poids au plus juste, sans déséquilibre.



Image peu commune d'un bateau sur la route, aux côtés de voitures ! Le Tringa est en effet le seul bateau amphibie homologué pour rouler sur route.

raison d'un montage trop haut ou d'un modèle inadapté (il s'agissait d'une hélice trois pales de 15 x 17 pouces), mais le chantier travaille à supprimer ce problème. Tringa Boat cherche aussi à rendre plus souple la direction, qui sert à la fois sur route et en mer. Le plan d'eau formé nous empêchait d'atteindre la vitesse maximale (nous nous sommes approchés des 25 nœuds), mais le constructeur annonce atteindre 32,5 nœuds sur mer plate à 6 000 tr/mn, ce qui semble tout à fait cohérent vu le poids du bateau et sa puissance; un 175 chevaux est également disponible au catalogue. Le Tringa déjàuge à plat, et passe du zéro à 20 nœuds en 8 secondes.

EN CONCLUSION

Toute la difficulté d'un bateau amphibie est d'être à la fois bon marcheur sur route et bon navigateur sur l'eau. Ce Tringa y parvient aisément, tout en intégrant de nombreuses astuces. Le prix de vente de 96 398 € avec 150 chevaux Honda est à mettre en rapport avec la technologie embarquée. Mais il faut surtout intégrer les économies substantielles réalisées grâce à l'absence de place de port (que ce soit en location ou à l'achat), de remorque, de carénage, d'anti-fouling, etc.

TRINGA BOAT

Un bateau 100% « made in France »



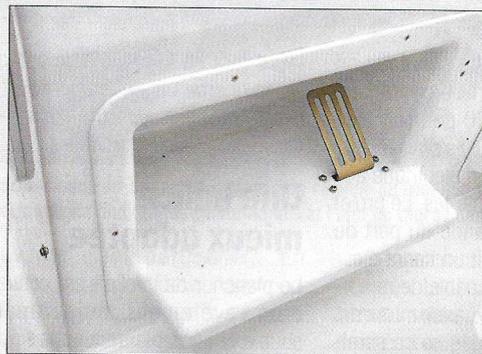
Une caméra placée à l'étrave permet de visualiser en direct la présence éventuelle d'une personne ou d'un obstacle.

L'atelier d'assemblage du chantier Tringa Boat est situé à Lannion, au cœur du Trégor. La coque en aluminium est sous-traitée près de Nantes, mais les composites sont fabriqués à Lannion. Le chantier a pris le parti de construire une coque en aluminium pour le gain de poids et la résistance, et des superstructures en polyester infusé pour, entre autres, augmenter le confort. « Nous avons pris le meilleur des deux mondes », explique Guirec Daniel. Au-delà du confort, le cockpit en infusion permet aussi de gagner du poids, car avec son moteur routier ce bateau est plus lourd qu'un autre open « traditionnel », à taille égale. Le réservoir – commun aux deux moteurs, routier et hors-bord – offre une contenance

de 102 litres. Le bateau fourmille d'astuces, à l'image de la position intermédiaire qui permet d'embarquer plus facilement; le Tringa est alors à 5 centimètres du sol et demeure stable sur des trois points d'appui, sans gîte aucune. Cette position permettra également à ceux qui le souhaitent de stationner leur Tringa dans un garage de faible hauteur. Les pneus sont conçus pour être tout-terrain (gravillons, sable, vase, etc.) et reçoivent une pression de 2,4 bars à l'avant et 2,2 bars à l'arrière. Pour les longs voyages par route, il est possible de s'équiper d'une remorque spécifique mise au point par le chantier, adaptée aux trois roues du Tringa. Après le prototype que nous avons essayé, deux autres modèles sont en train de sortir des chaînes de production. Ils serviront de bateaux de démonstration à destination des clients qui pourront procéder à un essai sur route et en mer. Différentes configurations sont disponibles grâce à des équipements interchangeables, comme des porte-cannes, des viviers ou des planches à découper pour la version pêche, ou bien des racks à bouteilles et une échelle de remontée pour la version plongée. Un taud complet et un bimini sont également prévus pour les adeptes du camping côtier.



La ceinture de sécurité – obligatoire en mode routier – ne l'est évidemment plus lorsque le bateau navigue sur l'eau !



Parmi les modifications apportées sur les modèles qui suivront figurent l'ajout d'un repose-pied, à gauche de la pédale qui commande le moteur routier, et un tableau de bord plus lisible et plus didactique.

