

SEALINE F530

Une différence de taille

Sealine fait un retour remarqué sur le marché de la vedette à fly de plus de 50 pieds avec un modèle aussi esthétique qu'audacieux. En cherchant à se démarquer de la concurrence, le chantier allemand a peut-être trouvé le bon filon...

Texte Marc Fleury - Photos DR et l'auteur

Avec ses immenses ouvertures latérales de 1,70 m de hauteur et son grand salon ultra modulable, la timonerie de la F530 ne manque pas d'arguments.

719 940 €

Prix TTC avec 2 x 435 ch IPS 600

Vitesse maxi (en nœuds)	26
Conso. à 21 nœuds (en l/h)	120
Longueur (en mètres)	15,94
Couettes	6 + 1 (carré)

Pas de doute, la politique maison n'a pas changé. Si certains pouvaient craindre de voir Sealine perdre son âme en passant sous pavillon allemand depuis son rachat en juillet 2013 par le groupe Hanse, la F530 devrait définitivement les rassurer. Avec cette vedette à fly de près de seize mètres hors-tout, la marque prouve en effet sa capacité à continuer de proposer des modèles audacieux, tant en matière de design que d'aménagements intérieurs. Histoire de ne pas totalement tourner le dos à l'héritage britannique de la firme, le chantier a fait appel au designer anglais Bill Dixon, bien connu dans le monde du yacht, afin de donner naissance à son nouveau navire amiral.

Une impression de transparence

Après les F380 (*Neptune* n°220), S330 et C330 (*Neptune* n°241), la mise à l'eau de la F530 confirme la volonté de Sealine de proposer une gamme complète sur un segment compris entre 30 et 60 pieds. En découvrant le bateau, amarré dans la marina d'Alcudia, au nord de Majorque, on note d'emblée que la silhouette offre quelque chose de nouveau. Plus élancée, plus sportive, plus moderne que les derniers grands modèles proposés par la marque, cette unité se caractérise aussi par les immenses ouvertures latérales de sa timonerie. Clairement, Andrea Zambonini, le chef de produit italien de Sealine, et son équipe ont redoublé d'ingéniosité afin de parvenir à offrir des aménagements intérieurs différents par rapport à la concurrence. Il faut dire qu'en matière de bonnes idées, la barre avait été mise très haut l'an dernier par Galeon avec son 550 Fly à pavois rabattable... Dans le cas présent, pas question d'agrandir le cockpit au mouillage, il s'agit plutôt d'offrir une impression de transparence et de lumière quasi inédite dans la timonerie. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que le pari a été tenu... Les ouvertures latérales occupent en effet littéralement toute la surface, du plancher au plafond ! Résultat, les passagers ont le sentiment de disposer de deux gigantesques baies vitrées de chaque côté. Sur cette première version, les concepteurs



Les designers se sont creusé les méninges pour offrir des solutions innovantes et cela se sent.

Mention spéciale pour la timonerie ultra lumineuse et ses ouvertures latérales au ras du plancher.

La possibilité offerte par le chantier de choisir entre trois types de pods IPS Volvo.

Le grand salon, modulable et très confortable.

Les finitions de belle facture.



Peu de véritables défauts sur un modèle de ce standing. D'aucuns évoqueront peut-être les dimensions réduites du cockpit...

Un défaut qui n'en est pas véritablement un, mais les options des portes latérales dans la timonerie viennent casser l'aspect entièrement transparent des montants latéraux.

Design
★★★★
Plan de pont
★★★★
Performances
★★★★
Finition
★★★★
Aménagements
★★★★
★ à revoir ★ moyen
★★★★ bien
★★★★ très bien
★★★★ exceptionnel



Rarement vedette à fly de plus de 50 pieds aura présenté un aspect aussi élancé... Notez les dimensions des parties vitrées latérales.



La possibilité de pouvoir disposer d'une porte coulissante latérale sur tribord est très appréciable.

Andrea Zambonini, chef de produit chez Sealine, nous dévoile le nouveau fer de lance du chantier. Le poste de pilotage offre un aspect très contemporain.



du bateau ont choisi de ne pas installer de porte latérale coulissante. Si cette option permet de disposer d'une ouverture d'un côté ou de l'autre, elle présentera en revanche l'inconvénient de «casser» cet aspect totalement translucide. Le salon aussi est remarquable, tant en raison de sa configuration que de son confort. Équipé de deux banquettes en vis-à-vis d'une profondeur inégale sur ce segment de marché, il est pourvu d'une table pouvant être réglée en hauteur, permettant de disposer d'un espace repas intérieur. Mais la table peut également pivoter et offrir ainsi, une fois dépliée, un lieu confortable pour les repas.

Un poste de pilotage complet

Dans ce cas de figure, les concepteurs du bateau ont prévu un emplacement supplémentaire. En faisant basculer la banquette du poste de pilotage vers l'arrière, on met en place une assise supplémentaire face au salon. Simple mais il fallait y penser... L'aspect



La plage avant du bateau accueille un grand salon de pont. Électriquement mue, la table permet de mettre en place un solarium.

particulièrement soigné du poste de pilotage est aussi à souligner. Le volant prend place sur un élégant support, apposé sur un meuble en noyer. Notez que du chêne et du merisier sont également proposés en option. Côté instrumentation, deux grands écrans Raymarine

rassemblent l'essentiel des informations. Bon point également pour la cuisine, qui occupe véritablement le cœur du bateau. Installée sur toute la largeur de la timonerie, elle prend la forme d'un C sur bâbord, l'un de ses côtés faisant office de bar entièrement



► ouvert sur le cockpit lorsque les panneaux translucides disparaissent virtuellement. Son grand réfrigérateur, ses nombreux rangements et ses deux plans de travail en font un espace agréable pour cuisiner. La séparation entre la cuisine, qui fait office de passage entre le cockpit et le salon, est également très réussie. Celui-ci est matérialisé à la fois par une différence de niveau et par un meuble dans lequel est encastré un téléviseur amovible. Orientable, il peut être tourné vers l'arrière ou l'avant du bateau. Autre originalité, le bar à alcools est lui aussi incrusté dans le meuble, façon «pop-up», aux côtés du téléviseur.

Éclairée par de larges hublots de bordés, la cabine du propriétaire, située au centre, occupe toute la largeur. Les occupants des lieux peuvent placer les coussins à leur guise sur les replats situés de chaque côté.

Comme dans le reste du bateau, le noyer habille élégamment la salle de bains de la mastercabin. Une seconde salle d'eau dessert les cabines invitées.



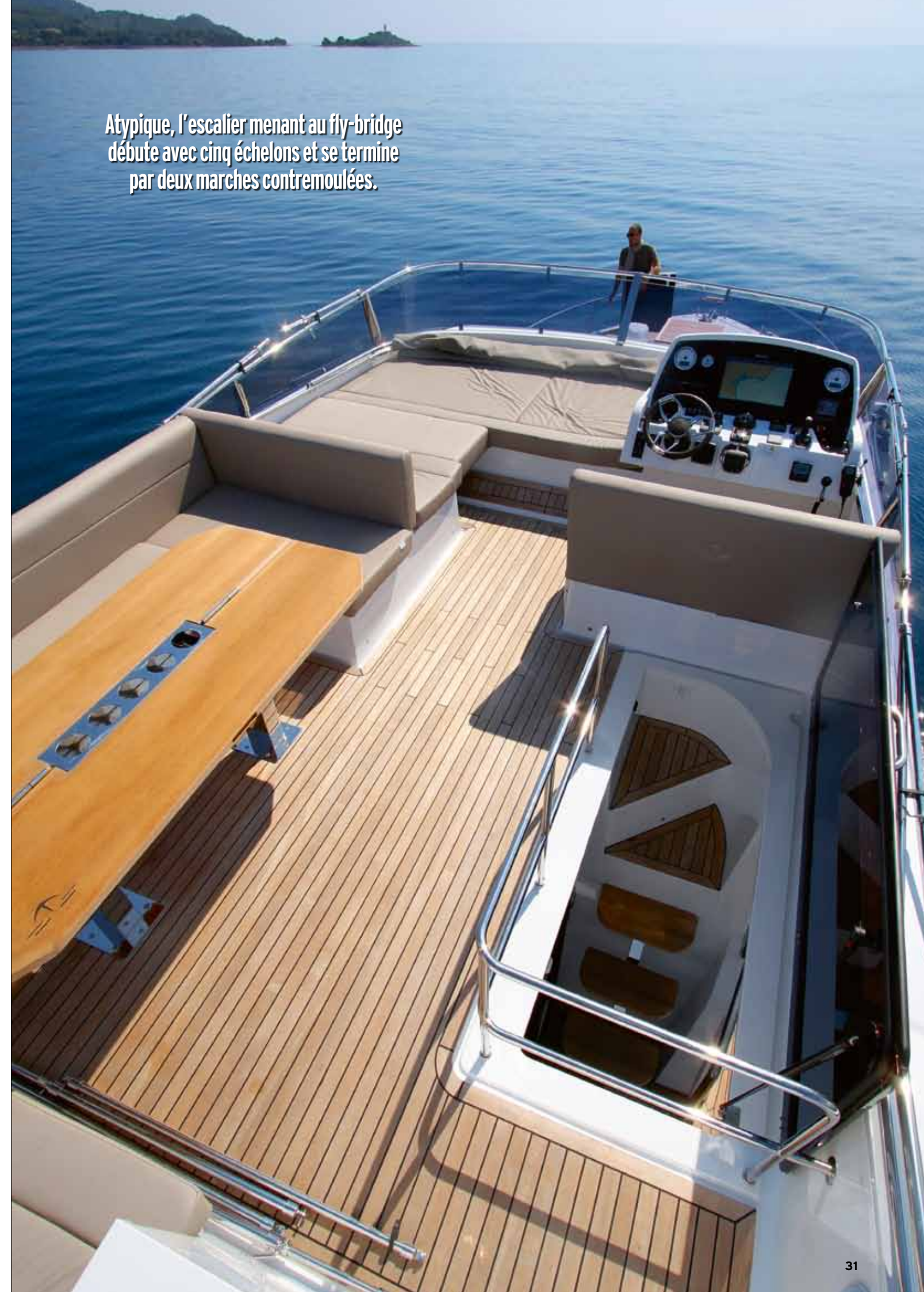
Des aménagements fonctionnels

Le tour du propriétaire ne serait pas complet sans emprunter la descente. Le pont inférieur accueille une mastercabin tout en largeur généreusement éclairée par de grandes ouvertures de bordé. De part et d'autre, des parties planes permettent de mettre en place des coussins amovibles afin de disposer d'une méridienne du côté de son choix. La salle de bains privée dispose d'une grande douche séparée. Élegante, la cabine de pointe partage de son côté ►

Occupant la pointe avant du bateau, la seconde cabine présente un aspect cosu. Boiseries et teintes claires se marient élégamment.



Atypique, l'escalier menant au fly-bridge débute avec cinq échelons et se termine par deux marches contremoulées.



Spécialement conçue, selon le chantier, pour affronter des mers formées, la carène de la F530 offre un comportement exemplaire, fait de douceur et de puissance.

► la deuxième salle de bains avec une cabine latérale équipée de lits jumeaux. Surprenante à l'intérieur, cette grande vedette ne manque pas d'arguments non plus à l'extérieur... Le prototype qu'il nous a été donné d'essayer était pourvu d'une plage de bain immergeable, suffisamment spacieuse pour accueillir une annexe. Celle-ci disposait de marches encastrées, facilitant l'accès à la plateforme lorsque celle-ci se trouve sous l'eau. Notez que le chantier laisse la possibilité aux propriétaires d'opter pour une cabine de marin. Celle-ci prend place sous le tableau arrière, avec un accès depuis la plateforme. Trois marches plus haut, le cockpit fait dans la simplicité, avec sa table dotée de deux volets rabattables permettant de disposer d'une belle surface pour prendre ses repas ou d'une

main courante. Les deux passavants en coursive, très sécurisants avec leurs pavois élevés, mènent à une plage avant dotée d'un salon de pont, où six personnes peuvent s'attabler. Cette même table, mue électriquement, permet de mettre en place un agréable bain de soleil. Classique, le fly-bridge dispose lui aussi d'un solarium, aux côtés du retour de commande.

Un comportement marin appréciable

Une fois n'est pas coutume, c'est justement depuis le fly-bridge que nous sommes allés prendre le pouls de cette vedette en navigation. Grande première du côté de la salle des machines, Sealine laisse le choix entre des paires d'IPS 600, 700 et 800. Différentes puissances qui permettront selon le ►



Table repliable, empiètement limité de la descente du fly, meuble extérieur au contact de la cuisine... Le cockpit se veut avant tout très pratique.



L'accès à la plate-forme hydraulique est facilité par les cinq échelons intégrés.

Le fly-bridge est peut-être la partie la plus classique de cette grande vedette. Le retour de commande y est très complet.



Facile d'accès, la cale moteur est aussi très volumineuse. Essayé avec une paire d'IPS 600, le bateau est également proposé avec des IPS 700 et 800.

► chantier, de pallier les variantes de poids du bateau en fonction de ses options. Reste à savoir quelles seront les conséquences en matière d'encombrement dans la cale avec le plus gros modèle. Avec deux IPS 600, le bateau a dépassé les 26 nœuds à plein régime lors de notre essai, après avoir passé trois semaines dans l'eau. Les plaisanciers pressés noteront que le chantier annonce des vitesses de 29 et 31 nœuds avec des IPS 700 et 800. En croisière, l'allure la plus adaptée s'établit autour de 21-22 nœuds, aux alentours de 3000 tr/mn, vitesse à laquelle la consommation est à 120 l/h. Barre en main, le bateau offre une excellente maniabilité, sans mauvaise surprise. Compte tenu des conditions de navigation – mer plate, vent nul – difficile de porter un jugement sur la carène, même si ►

TOUTE L'EUROPE S'Y MET...

Un marché très convoité

Classiques ou franchement osées, les vedettes à fly de plus de 50 pieds rivalisent d'ingéniosité pour offrir le must en matière de confort et d'espace.



FAIRLINE SQUADRON 53 Cette nouvelle venue vient se glisser au cœur de la gamme flybridge du constructeur britannique. Un design élancé et des finitions de très belle facture font de ce modèle un concurrent de choix.

● Long. 16,92 m ● Larg. 4,52 m ● Poids lège 21 t ● Prix 1161 858 € avec 2 x 675 ch ● Constructeur Fairline (Grande-Bretagne) ● Infos www.fairline.com



AZIMUT 50 Une grande vedette à fly à l'italienne, avec tout ce que cela implique en matière d'élégance, tant en navigation qu'au niveau des aménagements intérieurs...

● Long. 15,88 m ● Larg. 4,66 m ● Poids en charge 24,9 t ● Prix 972 000 € avec 2 x 670 ch ● Constr. Azimut Yachts (Italie) ● Infos azimutyachts.com



BÉNÉTEAU MC5 La première des «petites» Monte Carlo Yachts est dotée d'une étrave très tulipée et d'un style de décoration assez novateur.

● Long. 15,10 m ● Larg. 4,32 m ● Poids lège 14,2 t ● Prix 642 840 € avec 2 x 435 ch ● Constructeur Bénéteau (85) ● Infos www.montecarlo-yachts.it



GALEON 550 FLY Équipée de pavois dépliables permettant d'augmenter la surface habitable au mouillage, cette vedette compte parmi les plus originales du marché.

● Long. 17,70 m ● Larg. 4,70 m ● Poids lège 24,3 t ● Prix 957 600 € avec 2 670 ch ● Constr. Galeon (Pologne) ● Infos www.frenchboatmarket.com



PRESTIGE 500 FLY Lancée en 2011, une vedette emblématique des nouvelles ambitions de Prestige. Silhouette dynamique et accès privatif à la cabine propriétaire caractérisent le bateau.

● Long. 16,31 m ● Larg. 4,50 m ● Poids lège 14,1 t ● Prix 652 080 € avec 2 x 435 ch ● Constructeur Prestige (85) ● Infos www.prestige-yachts.fr



Propulsée par sa cavalerie la plus légère (2 x 435 ch), la F530 parvient à dépasser les 26 nœuds. Des vitesses de pointe de 29 et 31 nœuds sont annoncées par le chantier avec des motorisations supérieures.



Accessible depuis la plateforme arrière, la cabine de marin est optionnelle. Les propriétaires peuvent lui préférer un lazaret.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	15,94 m
Largeur	4,63 m
Tirant d'eau	1,01 m
Poids	16,5 t
Transmission	Pods IPS Volvo
Puissance maximale	2 x 435 ch
Carburant	1600 l
Eau	766 l
Cabines	3 + 1 (marin)
Couettes	6 + 1 (marin)
Catégorie CE	B/12

LE TEST NEPTUNE

Volvo IPS 600 - 2 x 435 ch @ 3500 tr/m
6 cylindres en L - 5,5 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 000	5,4	6	1,1	1163
1 500	7,9	19	2,4	533
2 000	10	45	4,5	285
2 500	18	80	4,4	291
3 000	21	120	5,7	225
3 500	26,4	168	6,4	200

* Avec 20% de réserve

Conditions de l'essai : 4 personnes à bord, mer plate, vent force 1. 75 % carburant et 0 % eau.

PRIX

599 950 € HT avec 2 x 435 ch IPS 600

719 940 € TTC avec 2 x 435 ch IPS 600

Options TTC Passerelle télescop. 27 540 €, porte latérale timonerie 5 880 €, plateforme hydraulique 26 680 €, système anti roulis 59 880 €, désalinisateur 200 l/h, air conditionné 29 880 €, antenne 4G/Wi-Fi 1260 €, table avant convertible en bain de soleil 4 560 €, fly-bridge en teck 8 280 €, LED sous marines sous la plate-forme de bain 3 000 €, cave à vins dans carré 2 220 €...

CONTACT

Chantier
Contact

Hanse Yachts (Allemagne)
www.sealine.com



Occupant la partie arrière de la timonerie, la cuisine est au cœur du bateau. Le système de vitre relevable et de panneaux disparaissant virtuellement permet d'offrir une continuité avec le cockpit.



Le bar à alcools et un téléviseur orientable sont encastrés dans le meuble séparant la cuisine du salon.

► Sealine affirme qu'un travail spécifique a été effectué par Bill Dixon pour naviguer sur des mers formées. Notez aussi que le modèle de notre essai était équipé du logiciel Zipwake, permettant de régler les flaps en mode automatique. Test effectué, le retour de Sealine sur le segment des grandes vedettes à fly s'avère donc très réussi, la F530 parvenant à offrir une image franchement novatrice sur un segment où l'originalité n'est pas toujours de mise... ■