

EXCLU

MINOR OFFSHORE 36

La croisière par tous les temps

ENCORE UN PEU DANS L'OMBRE DE TARGA SUR NOTRE TERRITOIRE, MINOR CONTINUE POURTANT À TRACER SON CHEMIN AVEC DES UNITÉS DE PLUS EN PLUS ABOUTIES. AVANT QU'IL N'ARRIVE EN FRANCE, NOUS AVONS EU L'OCCASION D'ESSAYER LE TOUT NOUVEAU MODÈLE DE LA MARQUE, UN 36 PIEDS QUI DEVRAIT FAIRE DATE !

Texte et photos > Dominique SALANRE

> 376 500 €
> 11,80 M
> 2X400 CH MAI



Situé à Kokkola, sur la côte Ouest de la Finlande, le chantier Sarins Boats existe depuis 1967. Aboutissement d'une longue tradition maritime locale, il produit des bateaux au caractère très particulier et surtout totalement adapté à l'environnement hostile dans lequel ils doivent évoluer. Large timonerie, franc bord haut perché et tenue en mer hors-norme caractérisent assez bien les embarcations du constructeur. La gamme compte une dizaine de modèles répartis en deux séries dont cet Offshore 36 qui est désormais le plus grand de la famille.

Une allure inimitable

Au niveau esthétique, force est de constater que le chantier Sarins ne bouscule pas en permanence son style. S'inscrivant dans la parfaite continuité des autres modèles de la gamme, l'Offshore 36 avance une étrave haute et défendue surmontée d'un petit balcon. Le franc bord élevé s'adoucit en allant vers l'arrière tandis que la timonerie profite de la taille de l'ensemble pour s'allonger. Assez impressionnante, celle-ci profite en sus d'un roof sur l'avant qui témoigne de l'habitabilité du bateau. L'arrière rappelle lui aussi un dessin familier avec une vaste plateforme et un portillon qui s'ouvre directement sur le cockpit. En outre, on bénéficie sur le 36 d'une belle casquette arrière qui, en plus d'offrir un abri, donne un peu de dynamisme à la ligne.

Enfin, un mini arceau planté sur le toit permet de fixer l'antenne radar ou les feux de navigation. Plutôt massif, ce style évoque la robustesse et la puissance mais sans sacrifier une certaine élégance. Une dernière impression due, en partie, à la qualité de la réalisation et des finitions.

Un intérieur vaste et cosy

Imposant de l'extérieur, le nouveau Minor l'est tout autant quand on pénètre à bord. Passé le portillon en inox, on apprécie d'entrée la taille du cockpit même si, proportionnellement à la longueur du bateau, il paraît un peu réduit. Quoi qu'il en soit, on y trouve une banquette en L côté tribord, une autre plus simple sur bâbord et une dernière adossée à la timonerie. Ces assises cachent des coffres et sur la dernière peut également recevoir un stockage réfrigéré. Dernier point, un solide support permet de ranger les défenses avec élégance. De là, on peut facilement se rendre sur l'avant grâce à des passavants de plus de 40 centimètres de large. Qui plus est, le franc-bord est généreux et les balcons permettent de se tenir sans problème.

La partie avant se compose d'un roof lui aussi doté de mains courantes. On pourra également y ajouter un bain de soleil ou profiter du petit banc pour admirer la mer ou pêcher. C'est de là aussi qu'on accède à la baille à mouillage et à une fausse delphinière qui, grâce à l'ouverture du balcon, permet de monter à bord facilement.



Impressionnante, la coque du Minor grimpe très haut et ce n'est pas qu'un effet de style. Puissante mais aussi agile, elle est une véritable garantie quand les conditions météo se dégradent.



L'accès à la timonerie se fait par l'une des deux portes latérales ou par celle située à l'arrière. Une fois à l'intérieur, la première impression se confirme. Le volume est conséquent et l'importante surface vitrée, au niveau des vitres comme du toit, concourt à ce sentiment d'espace. Cette timonerie est en grande partie occupée par un carré pouvant accueillir environ 7 personnes autour d'une table elle aussi de bonne taille. Sur bâbord c'est presque que l'on trouve. D'un beau gabarit, il regroupe quelques rangements, mais aussi une cuisine complète avec évier à deux bacs, plaque de cuisson, four micro-onde ou encore réfrigérateur, de quoi envisager de réellement mijoter quelques petits plats. En sus, une fois le capot fermé, on dispose d'un grand plan de travail.

Juste devant, un siège double accueille pilote et co-pilote tandis qu'un autre sur bâbord permettra également de regarder la route. Très ergonomique, le tableau de bord regroupe tout ce dont le capitaine a besoin avec notamment un bel emplacement pour le matériel électronique. Le volant est lui-même fixé sur une partie mobile qui permet d'adapter au mieux sa position de conduite sans pour autant perdre de vue les commandes ou les cadrans. Juste au dessus de la tête, une partie reçoit de son côté les différents cadrans et répéteurs.

Quelques marches donnent accès à un petit palier qui peut faire office de vestiaire, un vrai luxe sur un bateau. On accède ensuite à la cabine propriétaire dotée d'un lit double, de nombreux rangements et penderies et surtout d'une hauteur sous barrot de 2,10 mètres,

presque comme à la maison. Juste à côté, un grand cabinet de toilette offre un lavabo, un WC et une douchette.

Enfin, dernière surprise de cet aménagement, sur l'arrière, un passage qui s'agrandit en soulevant une partie de la banquette donne accès à une seconde cabine. Logiquement moins généreuse en hauteur, elle intègre tout de même un petit cabinet de toilette avec lavabo et WC et surtout deux lits séparés de bonne taille.

Hormis l'ingéniosité de cet habitacle, ce qui nous a frappé, c'est encore une fois la qualité des matériaux utilisés, qu'il s'agisse du bois massif ou des selleries, tous les deux d'excellente facture. Les finitions sont également à la hauteur ce qui, au final, fait du Minor un bateau confortable et même cosy.

Enfin, l'équipement est lui aussi généreux puisque propulseur d'étrave, flaps, système audio, essuie-glace, toit ouvrant, four micro-onde ou encore défenses sont de la partie dès la finition standard.

De la puissance et du silence

Très bien construit, doté d'une finition de premier ordre, le Minor réserve pourtant son meilleur aspect à ceux qui naviguent. Loin d'être un effet de style, sa coque haute et son étrave défendue sont bel et bien là pour affronter la mer. Bâti autour d'une carène au V conséquent, l'Offshore 36 dispose, comme les autres modèles de la gamme, d'un centre de gravité très bas. Si l'on ajoute un poids à vide de huit tonnes, on obtient une tenue en mer parmi ce



Le cockpit est suffisamment grand pour accueillir plusieurs banquettes. On apprécie également le franc-bord généreux et la possibilité d'installer un bain de soleil sur l'avant.



A l'intérieur, l'ambiance est cosy et la croisière fait partie du programme, notamment avec cette magnifique cabine propriétaire ou cette véritable cuisine.



qui se fait de mieux dans le genre. Littéralement planté sur sa ligne de quille comme amarré à un pieux, le Minor enrôle virages, courbes et autres cabrioles sans broncher et même avec une précision remarquable. Se calant sur son bouchain dès que l'on met la barre à droite ou à gauche, il distille un sentiment de sécurité et de puissance.

Pour animer l'embarcation, le constructeur propose des motorisations allant de 400 à 800 ch. Pour l'occasion, nous avons dans la cale un twin de Volvo D6 développant chacun 370 ch. Une mécanique qui ne manque pas de couple et qui emmène le Minor à 40 nœuds. Plutôt pas mal pour un navire de ce type. Autre bonne surprise, le chantier a particulièrement travaillé sur l'isolation sonore. Dans les faits, une fois les portes fermées, on n'entend quasiment pas le moteur ni même le bruit des embruns sur la coque. Un silence rare sur un bateau et presque déroutant par moment, mais qui permet de tenir une discussion sans élever la voix, un vrai luxe. Reste que ce moteur se marie parfaitement avec le bateau. On évitera la mono-motorisation D6, bien trop faible et il ne paraît pas non plus nécessaire de dépenser 17 002 euros de plus pour s'offrir la puissance maximale qui n'apportera pas grand chose de plus au canot.

L'avis de la rédaction

Difficile de trouver beaucoup de reproches à ce bateau. Pour l'occasion, le chantier finlandais semble avoir prit le meilleur de chaque modèle pour faire le bateau ultime. S'ajoute à cela une véritable dimension croisière, de quoi développer considérablement le programme du navire. Pour profiter de ce bijou il faudra tout de même déboursier entre 377 000 et 467 000 euros, mais le Minor fait partie des produits haut de gamme que l'on transmet à ses enfants, presque comme un bien immobilier...



+

- > Fabrication
- > Confort intérieur
- > Tenue en mer

-

- > Prix
- > Taille du cockpit arrière
- > On cherche...

LES CONCURRENTS

	Targa 35+ L 11,85 m, l 3,50 m, prix env. : nc
	Nord Star Patrol 37 L 11,80 m, l 3,80 m, prix env. : 485 800 (2)

(1) sans moteur / (2) avec moteur

FICHE TECHNIQUE

Longueur	11,80 m
Largeur	3,60 m
Franc bord	1,05 m
Poids avec moteur	8 000 kg
Matériau de la carène	Fibre de verre
Nbre de personnes	12
Couchages	6
Réservoir carburant	860 litres
Réservoir d'eau	330 litres
Puissance conseillée	2 x 370 ch
Puissance maxi.	2 x 400 ch
Catégorie d'homologation	B

CONSTRUCTEUR	Sarins Boats (Finlande)
IMPORTATEUR	Dantes Yachts (56)

PRIX CONSEILLÉ

376 500 € avec D6 Volvo Penta de 400 ch
422 400 € avec 2 x 300 ch Volvo Penta D4
435 600 € avec 2 x 330 ch Volvo Penta D6
449 500 € avec 2 x 370 ch Volvo Penta D6
466 900 € avec 2 x 400 ch Volvo Penta D6

PRINCIPALES OPTIONS

Pont en teck
Climatisation
Chauffage
Bain de soleil avant
Générateur 3 Kw

NOS MESURES

Essai réalisé à Turku (Finlande), mer plate, vent faible, 2 x 370 ch diesel Volvo Penta D6, hélice DP, 5 personnes à bord

VITESSE (EN NŒUDS)

Ralenti (600)	2,4
1 000 tr/mn	3,9
1 500 tr/mn	9,1
2 000 tr/mn	16,9
2 500 tr/mn	24,3
3 000 tr/mn	31,7
3 500 tr/mn	39,7
3 600 tr/mn	40,1

TEMPS DE DÉJAUGEAGE

Déjaugage	8,9 s
0 à 20 nœuds	11,3 s

TAXES ET ASSURANCES

Droits sur la coque	274 €
Droits sur le moteur	1 716 €
Montant moyen prime assurance	2 150 €
Montant moyen franchise assurance	2 000 €

APPRECIATIONS

Esthétique	★★★
Comportement	★★★★★
Aménagement	★★★★★
Équipement	★★★★★
Prix	★★

