

ESSAI SILVER SHARK 610 BRX

Aluminium de série

Le chantier finlandais s'est fait une spécialité des carènes en aluminium. Le Shark 610 BRx est un bow-riider très bien équipé en standard et doté d'un excellent comportement marin.

TEXTE ET PHOTOS : FRANÇOIS PARIS.

VITESSE MAXI (à 6 100 tr/min)	
35,9	nœuds
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
22	nc
41 400 € AVEC 100 CH SUZUKI	



ESSAI SILVER SHARK 610 BRX

Le Silver Raptor (voir l'essai dans *Moteur Boat* n° 358) n'était peut-être pas le plus représentatif des unités de la gamme. Ce grand bateau de 8,05 mètres présentait en effet une carène et des superstructures en polyester, là où une grande partie de la production du chantier finlandais est en général en aluminium. Le Silver Shark 610 BRx appartient à la gamme X-Range qui compte deux modèles et côtoie la série Y-Range, plus étendue et dotée de ponts en polyester.

Avec ce Shark, nous sommes dans le dur... En l'occurrence, celui de l'aluminium. Certes, les pêcheurs préfèrent ce matériau, à la fois solide, résistant, léger et déformable en cas de choc, sans compter qu'il peut être réparé plus facilement que le polyester.

Mais ce Shark n'en demeure pas moins destiné aussi aux navigations familiales. Les équipements de confort ne manquent pas à bord, à commencer par une sellerie d'excellente facture. Le bateau peut recevoir un bain de soleil à l'avant, au moyen d'un rehausseur qui vient combler l'espace entre les deux banquettes.

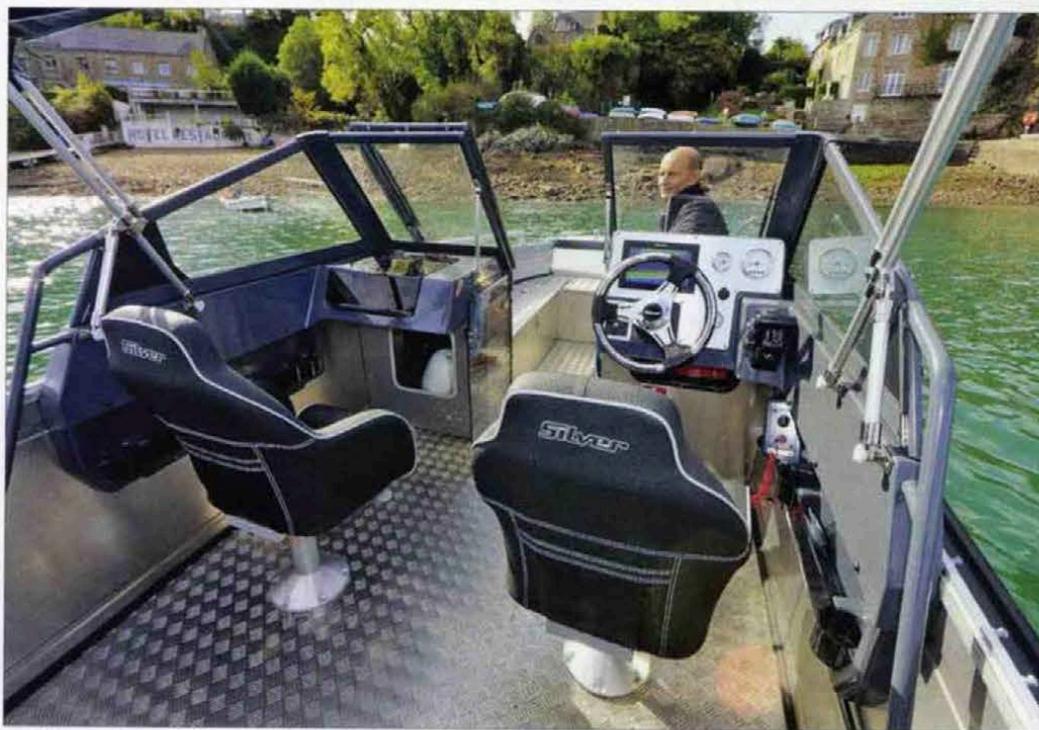
Un vrai bateau scandinave

Un siège peut même s'implanter dans le support, afin de contenter les pêcheurs qui traquent le poisson depuis l'avant. Dans la pointe, surélevée, la baille à mouillage prend place aux côtés de gros taquets surdimensionnés. Des mains courantes latérales sont fixées de part et d'autre des assises, qui renferment des coffres dont les capots sont montés sur vérins. Un portillon clôt l'espace bow-riders et isole parfaitement le cockpit et le poste de pilotage. Ce dernier est abrité derrière un haut pare-brise bien enveloppant qui se prolonge sur un tiers de la longueur du bateau, vers l'arrière. Le pilote et le copilote sont séparés par un couloir central, typique des plans de pont de type bow-riders. À l'arrière, une banquette est prévue pour recevoir trois personnes. Là encore, des mains courantes sont bien présentes et parfaitement placées. Un arceau de série ravira les pratiquants de wakeboard et autres sports nautiques. Il servira également d'appui pour les embarquements depuis l'arrière.

La surface située entre le tableau et les plages de bain est loin d'être ridicule. Au contraire, pour un bateau de 6 mètres, elle est même plutôt généreuse.



Le plan de pont adopte tous les codes du bow-riders, avec un petit salon à l'avant et une dual-console.



Le pilote et son copilote à bâbord sont bien protégés derrière un haut pare-brise au montant central ouvrant.

Bateau scandinave oblige, le coffre à bâbord est prévu pour recevoir un second mouillage – dans les pays nordiques, les plaisanciers mouillent beaucoup en s'amarrant à la fois par l'avant et par l'arrière, en raison des petites criques propres à ce type d'ancrage.

Le coffre à tribord était vide sur notre modèle d'essai, mais il est possible, en option, d'y installer un vivier et une pompe qui servira également à rincer le pont. Enfin, l'arrière est occupé par deux petites plages de bain qui s'arrêtent quelques centimètres avant la tête motrice du hors-bord.

Le moteur qui équipait notre modèle d'essai était un Suzuki de 100 chevaux, une puissance tout à fait suffisante pour propulser cette unité de 710 kg. Elle atteint 35,9 nœuds en vitesse de pointe, une vélocité tout à fait suffisante, et c'est à se demander si le 115 chevaux autorisé en puissance maximale est

pertinent... Le Shark 610 BRx se montre stable en toutes circonstances, même au déjaugage, où il prend sa vitesse sans lever le nez. Dans un petit clapot, et avec 50 litres d'essence et deux personnes à bord, il déjauge en 3,2 secondes et passe du zéro à 20 nœuds en 5,5 secondes.

EN CONCLUSION

Avec son prix de vente situé à peine au-dessus de 40 000 € avec 100 chevaux, ce bow-riders se montre très accessible, tout en étant polyvalent. Pêche, balades en famille, sports nautiques, le tout avec une carène en aluminium qui permet de ne pas naviguer comme tout le monde !



La partie avant est transformable en carré ou en bain de soleil, à l'aide d'une rallonge, et dissimule des coffres, idéals pour accueillir défenses et amarres.



Le coffre central arrière fait également office de soute technique.



En Finlande, pays d'origine de ce Silver, les coffres arrière servent de second mouillage.



Le mât de ski, proposé de série, est conforme au programme polyvalent de ce bow-rider. Les dossiers arrière, comme les assises, sont amovibles pour faciliter le passage vers les plages de bain.

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	6,10 m
Longueur de coque	6,10 m
Largeur	2,17 m
Poids	710 kg
Tirant d'eau	0,30 m
Tirant d'air	1,75 m
Puiss. conseillée	80 ch
Puissance maxi	115 ch
Capacité en eau	-
Capacité en carburant	130 l
Homologation	cat. C/7 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Silver (Fin.)
Importateur	Husson Marine (35)
Garantie	3 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Coque et pont aluminium, direction hydraulique, siège pilote avec assise relevable, réservoir carburant, feux de navigation, extincteur, pompe de cale automatique, échelle de bain, pare-brise « verre trempé », sellerie arrière Black Carbone, sondeur GPS Raymarine 9 pouces encastré et tactile, lecteur de carte navigation, rail réglable support de sonde, plateformes de bain arrière, mât de ski, prise allume-cigare 12 V, mains courantes latérales...

► OPTIONS

Capote complète (1 800 €), sellerie avant (384 €), plateforme élévatrice (924 €), coussins de plateforme (305 €), table teck (446 €), vivier et pompe de lavage (1 114 €).

► PRIX

27 840 € coque nue
41 400 € avec 100 ch Suzuki

LES PERFORMANCES

avec Suzuki DF115

Type de Hélice : 3 pales alu, 19"

Régime en tr/min	Vitesse en nœuds	Conso en l/h	Rend. en tr/min
Ralenti	2	-	-
1 000	3,8	-	-
2 000	6,9	-	-
3 000	10,8	-	-
4 000	22	-	-
5 000	27,5	-	-
6 100	35,9	-	-

BUDGET

► FRANCISATION

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

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	521 €
FRANCHISE	500 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Qualité de fabrication
- ▲ Robustesse de l'aluminium
- ▲ Rapport qualité/prix

- ▼ Pas d'eau douce à bord
- ▼ Sellerie fixée par pressions