

Une sacrée allure

Dans la série des day-bodys Seawalker, le benjamin peut se vanter d'être particulièrement réussi sur le plan esthétique. Il est proposé en hors-bord ou en sterndrive...

TEXTE : EDOUARD DESREZ. PHOTOS : IÉRÔME KEV-GOPIAN ET VIRGINIE PELAGALLI.



FIAT
35 SEAWALKER

11,56 m
3,82 m

VITESSE MAXI (à 5 700 tr/min)

37

nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(4 500 tr/min)

VITESSE

(en nœud)

25,5

CONSOM

(essence en l/h)

122

316 800 €

VERSION ESSAÏE
AVEC 2 X 300 CH MERCURY

NANO 6456 DTEMP



Voici, le remplaçant du 33 Seawalker sorti il y a presque dix ans (2013) ! C'étaient les débuts du chantier napolitain sur le créneau du day-boat moderne : un choix payant puisqu'il y a aujourd'hui trois Seawalker dans la gamme : le 35, le 39 et le 43. Qui dit Seawalker dit motorisation hors-bord ou in-bord au choix, sauf pour le gros 43. Notre 35 pieds était équipé de deux V8 Mercury Verado, mais ceux qui préfèrent une transmission Duoprop peuvent s'orienter vers deux diesels Volvo D4, en 270, en 300 ou en 320 chevaux. Fiat va peut-être réconcilier les fans du sterndrive et les aficionados du hors-bord. En effet, le 35 possède une plage de bain qui exerce complètement les deux Mercury : les moteurs ne gênent donc plus l'accès au bain.

Une plateforme qui sert de passerelle

Cerise sur le gâteau, cette plateforme peut s'élever et se transformer en escalier, remplaçant ainsi la traditionnelle passerelle d'embarquement – du jamais vu, ou en tout cas rarement, sur une vedette de plaisance. Pour compléter le tout, la partie arrière des pavois s'abaisse électriquement, découplant la superficie de la plage de bain. Comme les autres Seawalker, ce modèle est l'œuvre du designer maison Massimo Sirononi. Mais le 35 est sans doute le plus séduisant de la gamme, avec une haute étrave droite prolongée par une ligne qui finit très bas sur l'eau au niveau de la poupe. La paire de V8 emmène notre Fiat à 37 nœuds en pointe. Nous avons obtenu le meilleur rendement à la vitesse de croisière économique de 25,5 nœuds, ce qui permettra de « tailler la route » et d'envisager de longues traversées vers les îles sans crainte au niveau de l'autonomie. Nous avons remarqué une légère ventilation à l'accélération : il faudra voir si d'autres hélices peuvent la corriger. Par ailleurs, un pas d'hélice plus court permettra sans doute d'aller chercher les 6 000 tr/min maximum que devraient pouvoir atteindre ces moteurs en temps normal. À confirmer... Le passage dans la vague est bon, mais la direction était un peu dure sur le modèle de l'essai. L'étrave étant très droite, les passagers sont parfois mouillés en passant dans le gros clapot. L'angle de gîte est bien marqué dans les courbes, ce qui n'est pas très surprenant au



Le cockpit, très ouvert sur l'arrière, reçoit un grand bain de soleil central ainsi qu'une meuble de cuisine bien équipée installée derrière les deux sièges d'acier postés de chaque côté.



Deux marches mènent au pont avant surélévé afin d'offrir de la place dans la cabine située en dessous.



Abrité sous le hard-top, le poste de pilotage dispose de sièges à l'extrémité de l'assise relevable.

LES CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	11,56 m
Longueur de coque	9,99 m
Largeur	3,82 m
Poids	5 500 kg
Tirant d'eau	0,67 m
Puiss. conseillée	2 x 300 ch
Puissance maxi	2 x 350 ch
Capacité en eau	250 l
Capacité en carburant	780 l
Homologation	cat. B/10 pers.
Transmission	HB ou Duoprop
Constructeur	Fiat Mare (Italie)
Distributeur	réseau

MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	2
Marque	Mercury
Modèle	300 AMS DS Verado
Type	4T Injection
Puissance réelle	224 kW
Puiss. admin.	26,2 CV
Régime maxi	6 000 tr/min
Cylindres	V8
Alésage/course	92 x 86 mm
Poids	272 kg
Garantie	3 + 2 ans

OPTIONS

Montage moteurs (6 360 €), climatisation 9000 BTU (10 800 €), plage de bain (8 280 €), plateforme arrière électrohydraulique (30 480 €), pavois ouvrants (33 000 €), propulseur d'étrave (6 240 €), générateur 3,5 kW (10 200 €), convertisseur 1 500 W (3 600 €), joystick de manœuvre (15 900 €), pilote auto (5 760 €), Vessel View 903 (5 100 €), écrans tactiles 16" (5 400 €), compteur de chaîne (1 080 €), flaps auto Zipwake (5 100 €), sono Premium (5 400 €), balcon avant (3 480 €), antifouling (1 920 €), peinture de coque (24 840 €), lumières sous-marines (4 440 €), passerelle en carbone (5 760 €), plaque induction 2 feux (2 280 €), réfrigérateur extérieur 55 l (2 280 €), réfrigérateur supplémentaire 55 l (2 280 €), coin repas avec table télescopique (17 760 €), carré arrière avec 2 tables et bain de soleil avant (20 400 €), table sur vérin électrique (4 800 €), sellerie extérieure (26 700 €), pont en teck massif (22 800 €), ancre Ultramarine (2 760 €), éclairage de

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI



courtoisie (3 840 €), 2 portillons arrière (1 680 €), bimini (5 220 €), Top gris (24 840 €), taud de soleil arrière électrique (10 800 €), taud de soleil avant avec mâtis en carbone (4 560 €), cabine arrière (8 880 €), parquet intérieur (3 840 €), télévision LCD (3 180 €)...

PNIX

316 800 € avec 2 x 300 ch Mercury Verado
237 600 € sans moteur

LES PERFORMANCES

avec 2 x 300 ch V8 Verado
Hélice : 4 pales 19 pouces

Régime	Vitesse	Cons.	Rand.
--------	---------	-------	-------

640	2	5	0,40
2 600	9	39	0,23
3 000	11	57	0,19
3 500	16	78	0,18
4 000	18,5	104	0,18
4 500	25,5	122	0,21
5 000	31	158	0,20
5 700	37	182	0,20

BUDGET

FRANCISSATION	178 €
DROITS SUR LA COQUE	1 048 €
DROITS SUR LE MOTEUR	1 226 €
TOTAL	

ASSURANCE avec PPNL

PRIME ANNUELLE	1 921 €
FRANCHISE	1 742 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Très belle ligne
- ▲ Cabines confortables
- ▲ Bon comportement marin
- ▼ Top d'options
- ▼ Siège trop proche du volant
- ▼ Mouille parfois par mer de face

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



C'est à 25,5 nœuds au régime de 4500 tr/min que le Fiart affiche le meilleur rendement.

Une ambiance intérieure raffinée

À part la vaste zone de fermière arrière complétée par une très belle cuisine sous le T-top, il existe un salon avant, accessible en montant puis en redescendant les marches du pont walkaround. Ces marches sont génantes, mais elles permettent d'obtenir une belle hauteur de 1,93 mètre dans l'habitacle. Le salon avant avec sa grande table télescopique se transforme en vaste solarium (2,20 x 2,20 m). L'espace est bien encaissé et protecteur. Côté intérieur, l'ambiance est sobre, claire et raffinée. La cabine avant offre un couchage de 2 mètres sur 1,55 mètre vraiment confortable. La mid-cabine, plus basse sous plafond, intègre deux belles couchettes (2 x 0,85 m). Assez luxueux, le cabinet de toilette propose une vraie cabine de douche séparée.

EN CONCLUSION

Difficile de ne pas craquer pour cette vedette méditerranéenne au style époustouflant, alliant technologie (plage de bain hydraulique et pavés ouvrants), confort de l'habitacle et sérieux de la fabrication.



Dans la cabine, la finition est léchée avec une hauteur sous barrots de 1,93 mètre. L'avant est occupé par un véritable lit double ; le côté à bâbord comprend des rangements, tandis que sur tribord se trouve le cabinet de toilette.



Située derrière la descente, sous le plancher du poste de pilotage, la mid-cabine reçoit deux belles couchettes. La décoration est sobre, claire et de bon goût.



Le cabinet de toilette dispose d'une cabine de douche séparée.

NAVIGUEZ AUTREMENT



NOUVELLE CARTOGRAPHIE GARMIN NAVIONICS VISION+™



TECHNOLOGIE AUTOGUIDAGE+



OMBRAGE DU RELIEF



MISES À JOUR QUOTIDIENNES