

Pour la polyvalence (pêche, plongée, randonnée)

C'est le semi-rigide par excellence. Celui qui émane du concept originel, qui veut que cette embarcation sache tout faire, ou presque, en conservant son caractère rustique, facile à vivre et pas trop cher. Dans cette famille aussi le choix est très large. Du modèle très spartiate, prôné par les chasseurs sous-marins ou les pêcheurs, au semi-rigide doté d'un confort suffisant pour séduire une famille, en passant par l'unité aménageable à la carte. C'est d'ailleurs, cette dernière tendance qui a le vent en poupe. Il est vrai que l'amateur de pneumatique passe pour avoir des idées bien arrêtées sur son futur bateau. C'est donc logiquement que les constructeurs lui offrent une certaine liberté de choix.



Le Tarpon AD-50 se plie à de nombreux loisirs grâce à son agencement de cockpit sur mesure.

ESSAI

TARPON AD-55

L'éloge de la légèreté

Archétype du semi-rigide simple, fonctionnel et économique, le Tarpon va à l'essentiel. Aménageable à la carte, il permet à son propriétaire de coller au plus près de son loisir dominant et fait de sa légèreté un atout remarquable, tant en termes de manutention que de performances. Un parfait "bateau de crise".

Texte et photos Philippe Leblond





- **Prix : 7 912 €**
(coque nue)
- **Longueur 5,47 m**
- **Places 13**
- **Vitesse maxi 33,2 nds**
avec Yamaha 80 ch 4T

FICHE TECHNIQUE

Longueur	5,47 m
Largeur	2,31 m
Largeur intérieure	1,44 m
Diamètre maxi des flotteurs	54 cm
Nombre de compartiments	4+1
Puissance maxi	120 (88,3 kW)
Puissance conseillée	80 ch
Poids sans moteur	285 kg
Rapport poids/puissance	5,69 kg/ch (moteur de l'essai)
Nombre de personnes	13
Charge utile	1 550 kg
Matériau des flotteurs	PVC
Capacité carburant	100 l
Catégorie de conception (CE)	C
Constructeur	Neumaticas de Vigo (Espagne)
Importateur	SG Nautic (29 - Port l'Abbe)
Tarif assurance (Cabinet Commercure)	prime 200 € - franchise 160 €

Par les temps qui courent, naviguer devient un luxe de plus en plus exclusif. Tant mieux pour l'AD-55 qui possède le profil idéal pour continuer de se faire plaisir en mer, sans pour autant mettre en danger le budget familial. La philosophie de ce Tarpon se révèle au premier coup d'œil. Encore placé sur sa remorque, il montre des œuvres vives à la fois fines et incisives : étrave mince, V prononcé jusqu'au tableau arrière malgré un patin de quille, longues virures doublées d'un bouchain inversé pour la stabilité... Du classique mais du sérieux pour naviguer en mer ouverte. Mais surtout, du léger ! Non pas que la construction ou la finition soient à mettre en cause, le polyester montrant un gel-coat bien lisse et les flotteurs en PVC un assemblage propre. Simplement, comme la plupart de ces semi-rigides à caractère "utilitaire", l'AD-55 ne fait pas de "gras". Pas de plate-forme ou d'échelle de bain, pas de douchette avec son réservoir d'eau, pas de solarium avec socle de rangement, pas de longues banquettes à sellerie épaisse... Le catalogue du constructeur se contente de proposer des éléments simples et pas trop coûteux : consoles jockey, consoles droites, petits sièges-coffres, réservoir fixe en polypropylène (100 ou 150 l), cabriolet... sans oublier quelques accessoires inox : bitte d'amarrage, roll-bar, rack à bouteilles... Bref, pas de quoi alourdir plus que de raison ce coursier avant tout destiné à la chasse aux spots de pêche et de plongée.

Avec moins de 300 kg coque nue et sans moteur, il est vrai que – et nous l'avons constaté lors de notre essai – nul n'est besoin de recourir à une puissance élevée. Le 80 ch dont nous disposions était amplement suffisant pour mettre en valeur les qualités dynamiques de cette carène. Avec 33,2

nds à 6 100 tr/mn (on aurait sans doute pu obtenir deux ou trois nœuds de mieux avec une hélice plus longue), l'AD-55 ne traîne pas en route. Après un déjaugage record (1,8 secondes !), grâce à un cabrage limité (le poste de pilotage est assez avancé) le quatre cylindre nippon n'a eu aucun mal à propulser le Tarpon au-delà des 30 nds. Mais, en termes de performances, le plus intéressant vient des rendements particulièrement alléchants puisque les deux meilleurs d'entre eux interviennent à 3 500 tr/mn et à 4 000 tr/mn, avec respectivement 16,5 et 20,9 nds. Deux allures de croisière les plus significatives pour naviguer dans le clapot avec un bateau léger. Par mer plate, on pourra même pousser 500 tr/mn plus haut, avec un rapport distance parcourue/consommation (milles/litre) encore très favorable et une vitesse de croisière rapide de 23,1 nds. Il en ressort une autonomie assez

Des rendements très économiques

exceptionnelle de 150 milles à 20,9 nds. Pas besoin d'opter pour le réservoir de 150 litres... Outre ces chiffres flatteurs, le Tarpon se signale également par un pilotage vivant et sûr, avec cette puissance. Il n'est pas certain qu'avec un 115 ch et seul à bord, ce soit évident, compte tenu de la légèreté de l'embarcation. Répétons-le, à moins de naviguer vraiment chargé à bloc, un 80 ch suffit à se faire plaisir. Sur la mer calme de notre essai (hélas, pas de vague pour véritablement juger plus avant le confort marin de l'AD-55) le Tarpon s'est montré stable et docile à tous les régimes, y compris en virage où, bien que passant presque à plat, il reste facile à maîtriser lorsqu'on attaque franchement. Attention tout de même lorsqu'on pilote debout et sans siège de ne pas perdre le contrôle, car l'AD-55 possède un bon grip, et son hélice ne ventile que lorsqu'on a la main vraiment lourde !





De retour au port, on apprécie le gabarit compact et la manoeuvrabilité de ce semi-rigide qui déambule silencieusement au ralenti, sans vibrations ni fumée, le F80 de Yamaha s'avérant propre et discret. Au moment d'amarrer à l'un des pontons de Loctudy, faute de taquets à l'arrière, on se voit obligé d'utiliser les saisines ou les poignées. Devant, c'est mieux, avec la bitte d'amarrage inox si ce n'est que, placée au fond du cockpit, elle provoquera inévitablement le ragage de l'amarre sur le flotteur. Il est vrai que la dotation de l'AD-55 est des plus spartiates : une console haute pour piloter debout, un coffre avant intégré au plancher en bois stratifié, pour le mouillage, et c'est à peu près tout. La console comporte deux rangements : un non étanche en bas (la console sans fond est vissée sur le plancher) qui abrite le réservoir fixe et un coffre sec, au-dessus, précieux pour ranger le matériel qui craint l'humidité.

Pas de taquets à la poupe...

Le pare-brise haut, ceint d'une solide main courante inox, protège bien le pilote et les instruments qui se répartissent sans encombre sur le tableau de bord capable d'accueillir sondeur ou autre GPS (sur étriers). Le volant et la commande de gaz sont placés à bonne hauteur. La batterie qui prend place au pied du tableau arrière entre deux puissantes équerres de renfort est assez exposée aux éléments, même si deux gros vide-vite à manchons de PVC assurent un écoulement rapide de l'eau. Il convient donc de s'assurer que le couvercle est bien sanglé. L'avant de la console forme un petit siège biplace dépourvu de coussin. Quant aux tubes, ils sont recouverts de bandes d'usure pour asseoir les passagers, ou mettre à l'eau les plongeurs. Ces derniers seront contents de la présence d'une petite saisine, placée à bon escient sur la face intérieure des flotteurs pour aider à se hisser à bord. Comme souvent avec le tissu PVC, les boudins sont équipés de valves de surpression. Pour le mouillage, on peut s'aider d'un guide en PVC qui protège le nez du bateau.

CONCLUSION

Facile à transporter et à mettre à l'eau, vivant à piloter, performant et économe en allure de croisière, peu exigeant en entretien, le Tarpon AD-55 tire profit de sa simplicité et de sa légèreté. N'ayant pas pu dévoiler son confort marin en l'absence de vagues, il s'est montré facile et sûr à barrer avec un Yamaha F80, dont la puissance lui convient très bien. En résumé, voici un ensemble abordable à l'achat et peu onéreux à l'usage, offrant une réelle polyvalence.



1



2



3



4

1. Le réservoir en Polypropylène est fixé sur le plancher sous la console. L'accès est commode, mais il condamne un coffre...
2. La console haute, pourvue d'un pare-brise, garantit une bonne protection contre les éléments naturels.
3. La carène présente une étrave pincée et de fines virures, signes d'une bonne hydrodynamique.
4. En l'absence de taquets, les poignées et les saisines peuvent aussi servir à l'amarrage, mais ce n'est pas la solution idéale.

5. Le guide de mouillage en PVC est profond et étroit, en un mot, efficace.
6. L'ouverture du puits de mouillage est ample, mais il est peu profond. Notez la présence d'une robuste bitte d'amarrage en inox.
7. Les flotteurs sont dotés d'une bande antiragage saillante, apte à défléchir la vague d'étrave.
8. La console propose un rangement sec (porte avec joint d'étanchéité) au-dessus du petit siège biplace.



5



6



7



8

TARPON AD-55

YAMAHA F80B



Cycle..... 4-temps
 Architecture..... 4 cylindres en ligne
 Type d'embase..... arbre long
 Alimentation..... injection électronique
 Cylindrée..... 1 596 cm³
 Régime maxi..... 5 000 - 6 000 tr/min
 Puissance..... 80 ch (55,8 kW)
 Poids..... 170 kg
 Rapport poids/puissance..... 2,13 kg/ch
 Puissance administrative..... 9,099 CV
 Hélice de l'essai..... 13"1/4 x 17"
 alu 3 pales
 Prix..... 11 620 €



NOS APPRECIATIONS

Qualité de réalisation..... ★★★★★
 Comportement..... ★★★★★
 Performances..... ★★★★★
 Equipement..... ★★★★★
 Adéquation programme..... ★★★★★
 Rapport qualité/prix..... ★★★★★

ON AIME BIEN

- Les performances élevées
- Les rendements économiques et l'autonomie
- La maniabilité
- Le cockpit profond

ON AIME MOINS

- Les câbles moteur apparents
- La surface du pont avant
- L'absence de taquets à l'arrière

PRINCIPALES OPTIONS

- Réservoir fixe 100 l : 1 184 €
- Bitte d'amarrage : 1 256 €
- Cabriolet : 616 €

NOS MESURES STATIQUES EN CM

- ① Coffre console haut : 41 x 67 x 54
- ② Passavant : 28 (x 2)
- ③ Assise siège devant console : 35 x 68



L = longueur (mesurée dans le sens de la longueur du bateau) x l = largeur (mesurée dans le sens de la largeur du bateau) x P = profondeur

NOS MESURES DYNAMIQUES

Tarpon AD-55 avec Yamaha 80 ch 4T

Régime tr/min	Vitesse* nds	Conso. Litre/h	Rendement milles/litre
3 000	11,3	8,3	1,36
3 500	16,5	10,1	1,63
4 000	20,9	12,5	1,67
4 500	23,1	15,9	1,45
5 000	27,2	20,4	1,33
5 500	31,7	24,5	1,29
6 100	33,2	30,1	1,10

Consommation en usage courant (estimation) : 8 l/h
 Autonomie en usage courant (estimation) : 11h15 mn
 Consommation au meilleur rendement : 12,5 l/h à 4 000 tr/min
 Autonomie au meilleur rendement : 150 milles à 20,9 nds
 Temps de déjaugage : 1,8 secondes
 Vitesse minimale d'hydroplanage : 7,1 nds à 2 700 tr/min
 Conditions de l'essai : Lccludy, vent forcé 2, clapot 40 cm, deux personnes à bord, carburant 4/5.

*Mesures de vitesse relevées avec un GPS Lowrance iFinder H20.

FACE A LA CONCURRENCE...

Modèle	AD-55	Explorer DB 550	HD-550	DR-570 Diving
Constructeur	Tarpon (Espagne)	Bombard (France)	Narwhal (Espagne)	Velant (Portugal)
Importation / distribution	SG Nautic (29 - Pont l'Abbe)	Réseau de concessionnaires	Réseau de revendeurs	Réseau de concessionnaires
Longueur	5,47 m	5,50 m	5,50 m	5,60 m
Nb de personnes	13	14	13	15
Matériau flotteur	PVC	PVC	PVC	PVC
Prix (sans moteur)	7 912 €	8 757 €	8 480 €	19 800 € avec Mercury Mariner 90 ch

★★★★★ à revoir ★★★★★ peut mieux faire ★★★★★ bien ★★★★★ très bien ★★★★★ excellent