

SALPA SUNSIX
avec 140 ch Suzuki

VITESSE MAXI (à 6 300 tr/mn)

39,4 nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(4 000 tr/mn)

VITESSE (en nœuds)	CONSO (essence en l/h)
21,5	nc

38 000 €
AVEC 140 CH SUZUKI

SALPA SOLEIL 20
avec 140 ch Suzuki

VITESSE MAXI (à 6 300 tr/mn)

42,1 nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(4 000 tr/mn)

VITESSE (en nœuds)	CONSO (essence en l/h)
23,2	nc

44 000 €
AVEC 140 CH SUZUKI



Coque open ou semi-rigide ?

Des longueurs de coque quasiment identiques, un style qui trahit un air de famille, notamment au niveau de l'étrave, sans oublier une carène à step pour ces deux modèles... Voilà ce qui caractérise, entre autres, ces deux Salpa, sortis très récemment des chaînes de production du chantier italien, la principale différence étant que l'un est une coque open, l'autre un semi-rigide...

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : BORIS RÉJOU.



Les chantiers proposant à la fois des semi-rigides et des coques dures ne sont pas si communs, du moins en France. Le dernier exemple en date remonte à l'époque où Kelt fabriquait des Sea Hawk sur la base de ses White Shark. En Italie, c'est un peu plus fréquent. Certains chantiers préfèrent créer deux marques distinctes (comme BWA et BMA) pour séparer leur production, tandis que d'autres, à l'instar de Ranieri ou de Selva, proposent ces deux types de carènes au sein d'un même catalogue. C'est également le cas de Salpa, à qui l'on consacre ce duel opposant deux bateaux de 6 mètres, le cœur du marché en l'occurrence. Du côté des forces en présence, on retrouve d'un côté un semi-rigide (le Soleil 20, sorti il y a un peu plus d'un an et demi) et de l'autre, une coque dure (le Sunsix, nouveauté 2021 présentée à Gênes en octobre dernier).

Des carènes bien distinctes

Chez ce constructeur napolitain, le semi-rigide et la coque open possèdent des carènes qui leur sont propres. Si le chantier existe depuis 1984, la gamme des semi-rigides (appelée Soleil) a vu le jour

il y a seulement quatre ans. Salpa a réalisé un joli tour de force en un temps record, puisque, à ce jour, sept modèles de Soleil sont présents au catalogue, du 20 au 42 pieds. Le Soleil 20 est donc le plus petit, en attendant la sortie pour le printemps 2021 d'un Soleil 18. L'outillage du chantier y joue pour beaucoup, et plus particulièrement la présence d'une fraiseuse numérique de 30 mètres de long qui permet de gagner du temps lors de la conception des moules et, *de facto*, pour concevoir des carènes différentes pour les semi-rigides et les coques dures. Développer une gamme de semi-rigides est une stratégie qui s'est révélée payante, puisque leur part représente désormais 70 % de la production du chantier. Du côté des coques dures, le chantier a longtemps profité du succès commercial des Laver (des cabin-cruisers), notamment le Laver 23X, un des best-sellers de la gamme, ou le Laver 38X. Mais pour renouveler le genre des coques dures et s'ouvrir au marché des open, la réponse du chantier se nomme Salpa Sunsix. Un bateau facile à prendre en main, doté de deux bains de soleil et d'une console centrale, qui peut recevoir jusqu'à 140 chevaux en puissance maxi et qui pourrait faire figure de modèle original pour d'autres open à venir. ■

ŒUVRES VIVES ET LIGNE GÉNÉRALE Le franc-bord comme différence principale

Bien qu'elles appartiennent à des genres différents, les silhouettes des deux modèles présentent certaines similitudes, à commencer par une étrave droite dans la partie inférieure au niveau du brion, marque de fabrique du chantier, y compris pour leurs plus gros modèles. Cela donne à ces deux Salpa un profil racé et rehaussé par un step, qu'il s'agisse du Soleil 20 ou du Sunsix. Pour autant, le programme demeure familial, avec des équipements dédiés au confort (carré, bains de soleil, etc.) et des motorisations maximum de 140 chevaux, toutes deux présentes lors de nos essais.

Ces puissances rendent les bateaux polyvalents pour la balade, les sports nautiques, etc. Les consoles adoptent la même forme, même si celle du Sunsix est

Le franc-bord du Sunsix est plus haut

est cerné par des balcons en inox qui rajoutent une sécurité supplémentaire. Mais le semi-rigide n'est pas en reste, avec un carré arrière lui aussi protégé par des hiloires rembourrées et un haut dossier de banquette arrière. De plus, les flotteurs adoptent un fort diamètre de 58 centimètres et totalisent un franc-bord haut de 51 centimètres. Le chantier a fait le choix pour les deux modèles d'un leaning-post monoplace, non seulement bien conçu et confortable pour le pilote, mais qui ne casse pas la ligne générale du bateau.



SALPA SUNSIX

Le step est une marque de fabrique du chantier Salpa, à l'instar de ce nouveau Sun Six. Situé au milieu de la carène, il génère un coussin d'air au niveau de la partie arrière, après le déjaugage.



SALPA SOLEIL 20

À la fois facile à prendre en main, sans mauvaise surprise et d'un comportement sain, le Soleil 20 dépasse les 42 nœuds avec le nouveau Suzuki 140 chevaux BG.



SALPA SUNSIX

Le coup de crayon du Sun Six est très réussi, avec une silhouette sportive et surtout ce brion quasi vertical en dessous de l'étrave.



SALPA SOLEIL 20

Le profil du Soleil 20 est racé, avec une partie avant qui remonte assez fortement, protégeant efficacement les aménagements intérieurs.

FICHES TECHNIQUES

	SALPA SUNSIX	SALPA SOLEIL 20
► COQUE		
Longueur hors tout	6,15 m	6,40 m
Longueur de coque	5,99 m	5,95 m
Largeur	2,25 m	2,54 m
Poids (lège)	700 kg	650 kg
Diamètre flotteurs	-	0,58 m
Mot. maxi	140 ch	140 ch
Capacité en eau	30 l	30 l
Capacité en carbu	90 l	90 l
Homologation	C/7 pers.	C/10 pers.
Transmission	hors-bord	hors-bord
Constructeur	Salpa	Salpa
Distributeur	réseau	réseau
Garantie	2 ans	2 ans

► MOTORISATIONS DES ESSAIS		
Nbre de moteurs	1	1
Marque	Suzuki	Suzuki
Modèle	DF140 BG	DF140 BG
Puiss. admin.	11,72 CV	11,72 CV
Régime maxi (tr/mn)	6 000	6 000
Cylindres	4 en L	4 en L
Cylindrée	2 045 cm ³	2 045 cm ³
Poids	188 kg	188 kg

► ÉQUIPEMENT STANDARD		
Plages arrière avec échelle	•	•
Balcons inox	•	-
Feux de navigation	•	-
Tableau électrique	•	•
Pompe de cale automatique	•	•
Console de pilotage	•	-
Siège pilote	•	•
Meuble cuisine	•	•
Pare-brise	•	•
Mains courantes inox	•	•
Bain de soleil avant	-	•
Gonfleur à pied	-	•
Sellerie skaï bicolore	•	•
Ventilation réservoir carburant	•	•
Cadènes de levage	•	•
Compas	-	•

► OPTIONS		
• SALPA SUNSIX		
Installation batterie 80 A (fournie) avec coupe-circuit, coffre et câblage, compas, corne de brume électrique, installation eau sous pression dans évier et douche arrière avec réservoir 30 litres, installation réservoir à carburant 90 litres avec nable de remplissage, bimini sur arches inox, table de cockpit avec table inox, supplément direction hydraulique, complément bains de soleil avant et arrière, guindeau électrique, ancre galva 5 kg, chaîne 25 mètres, davier basculant inox et commandes au tableau de bord.		
Électronique : combiné GPS - sondeur Garmin 6' avec sonde, pack stéréo Fusion + kit Bluetooth + 2 HP extérieurs étanches.		
• SALPA SOLEIL 20		
Installation douche arrière avec réservoir 30 litres, feux de navigation, guindeau électrique, ancre, chaîne galva 30 mètres, davier basculant inox, commandes au tableau de bord, kit bain de soleil arrière transformable, bimini sur arches inox, roll-bar inox rabattable avec taud de soleil, installation réservoir carburant 90 litres avec nable de remplissage, supplément direction hydraulique, table de cockpit avec pied inox, teck synthétique, mât de ski, taud, personnalisation flotteurs.		
Électronique : combiné GPS - sondeur Garmin 6' avec sonde, pack stéréo Fusion + kit Bluetooth + 2 HP extérieurs étanches, VHF.		

► PRIX		
Sans moteur	19 140 €	25 276 €
Avec 140 ch Suzuki	38 000 €	44 000 €



SALPA SUNSIX

Une fois les deux rallonges ajoutées, le bain de soleil occupe toute la partie avant. Entre celui de l'avant et celui situé à l'arrière, la surface dédiée au farniente atteint les 5,70 m².



SALPA SOLEIL 20

Une rallonge (fournie de série pour ce Soleil 20) permet de combler l'espace laissé libre, sur la photo, entre la console et le bain de soleil.



SALPA SUNSIX



SALPA SOLEIL 20

Les consoles des deux modèles sont esthétiquement assez proches, jusque dans la forme générale. Mais celle du Sun Six est plus large, avec un pare-brise également plus haut et donc plus protecteur. L'espace entre le volant et la poignée des gaz aurait mérité d'être un peu plus large.



SALPA SUNSIX



SALPA SOLEIL 20

Sans les rallonges des bains de soleil, les parties avant des deux Salpa sont très différentes, avec un petit carré pour le Sunsix qui intègre une banquette dos à la console. Le Soleil 20 ne propose qu'un bain de soleil, qui peut être étendu avec une seule rallonge.

LE PLAN DE PONT

La console, juge de paix

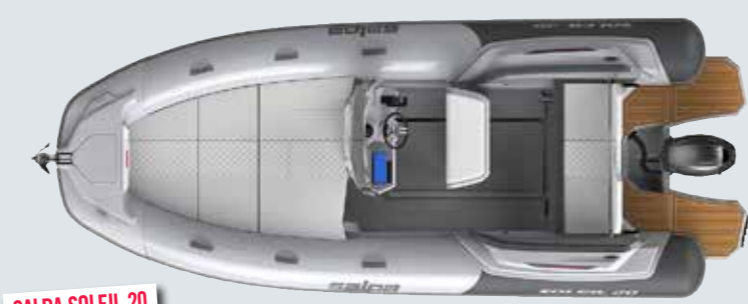
Les deux Salpa adoptent un plan de pont de type open, avec une banquette arrière qui fait face à un leaning-post monoplace. Ce dernier dissimule sous l'assise un évier avec robinet et permet, en position haute, de piloter debout, calé en appui fessier. Une tablette à l'arrière du leaning-post transformera l'ensemble en un carré pour le pique-nique, et ce, pour les deux modèles. Celle du Sunsix est toutefois plus large, notamment au niveau de sa base, tout comme le leaning-post, de quelques centimètres. Le leaning-post du Soleil 20 est plus évasé, pour ne pas gêner les déplacements vers l'avant, mais l'assise reste identique au niveau de la surface. D'une manière générale, le Sunsix l'emporte sur le Soleil 20 en matière de volume et d'espace intérieur, ce qui est logique au regard de l'absence de flotteurs. La banquette arrière du Sunsix est plus large d'une quarantaine de

centimètres; idem pour les bains de soleil avant et arrière où les différents sont à peu près similaires. Celui situé à l'avant du Sunsix est encaissé, et donne un bon sentiment de protection, renforcé par la présence d'un balcon ouvert à l'avant. Le bain de soleil arrière reprend le même concept à bord des deux bateaux, à savoir un dossier basculant vers l'arrière qui double la surface dédiée au farniente. Elle peut même tripler grâce au système astucieux de l'assise qui s'avance et laisse la place à une rallonge. Un concept identique aux deux Salpa. La console déportée à tribord sur le Soleil 20 offre un passavant à bâbord de 47 centimètres. Ceux du Sunsix sont symétriques et larges de 50 centimètres chacun. Enfin, au chapitre des différences, les bains de soleil avant peuvent être agrandis à l'aide de rallonges: une seule pour le Soleil 20 tandis qu'il en faut deux pour le Sunsix.



SALPA SUNSIX

Le plan de pont du Sunsix est typique d'un open, et s'articule autour d'une console centrale. La circulation est optimale, protégée par de hauts francs-bords.



SALPA SOLEIL 20

Les flotteurs empiétant sur l'espace intérieur, le chantier a fait le choix d'une console déportée pour conserver suffisamment d'espace pour aller de l'avant à l'arrière.



SALPA SUN SIX

Si le leaning-post du Sunsix est central, celui du Soleil 20 est déporté à tribord, laissant un passavant de 47 centimètres à bâbord. En revanche, les assises sont de même dimensions sur les deux bateaux.



SALPA SOLEIL 20

NOS MESURES

	SALPA SUNSIX	SALPA SOLEIL 20
COCKPIT		
Longueur	0,78 m	0,67 m
Largeur	1,82 m	1,30 m
Franc-bord	0,77 m	0,51 m
Banquette	1,80 x 0,53 m	1,38 x 0,53 m
Bain de soleil	1,80 x 1,43 m	1,38 x 1,43 m
Passavants	0,50 m	0,47 m
Plage de bain	0,77 x 0,65 m	1,10 x 0,38 m
AVANT		
Bain de soleil	1,72 x 1,82 m	1,90 x 1,40 m
Siège devant console	0,43 x 0,32 m	-

PERFORMANCES, ÉQUIPEMENTS ET PRIX

Presque jeu égal avec 140 chevaux

Nos deux Salpa étaient motorisés avec le nouveau Suzuki 140 chevaux BG. Question poids, le Sunsix – dépourvu de flotteurs – est légèrement plus lourd, mais de peu (50 kg). Il est donc logique que le Soleil 20 s'en sorte un peu mieux en termes de performances, mais là encore, les différences sont ténues. Le Soleil 20 atteint 40 nœuds avec une hélice de 21" x 14" en aluminium, contre 39,4 nœuds pour le Sunsix avec la même hélice. Motorisé chez Marine Pro Service à Voglans, sur les rives du lac du Bourget, le Soleil 20 a été testé deux fois. Le premier jour avec cette hélice en aluminium, et le lendemain avec une hélice aux mêmes caractéristiques (21 x 14"), mais en inox cette fois-ci. Cette modification a permis de gagner une poignée de nœuds, et de passer de 40 nœuds à 42,1 nœuds. En extrapolant, il est possible qu'il en aille de même avec le Sunsix, si celui-ci optait pour une hélice en inox. Au plan du comportement, les deux bateaux affichent des différences plus marquées.

Le semi-rigide plus léger

Le Sunsix gîte davantage en virage et a tendance à chasser de l'arrière, sans toutefois que cela surprenne le pilote, car la glisse est progressive et demeure contrôlable. En virage, même très serré, le Soleil 20 possède une accroche exceptionnelle, même à plein régime. Les flotteurs du Soleil 20 apportent une assise en virage que le Sunsix ne possède pas. Les deux Salpa sont dotés d'un step qui, en ligne droite, leur permet de gagner quelques nœuds grâce au coussin d'air qu'il procure. Le Soleil 20 est moins sensible au trim que le Sunsix. Aux commandes de ce dernier, il est inutile de dépasser la position « neutre » (au risque de marsouiner), tandis que pour le Soleil 20, il est franchement conseillé de dépasser ce « neutre » pour soulager la carène et que le step fasse son office.

Côté équipements, la dotation standard des deux bateaux est assez complète. Il faut chercher du côté des options les différents packs « électronique », mais également des équipements

tels que le guindeau, le teck (synthétique ou non) ou le roll-bar inox pour le Soleil 20 tandis que le Sunsix peut recevoir en option un bimini ou bien encore un taud de console. Enfin, les prix de vente des deux

Salpa sont assez proches, avec un Sunsix affiché à 38 000 € avec le 140 chevaux Suzuki BG contre 44 000 € pour le Soleil 20, toujours avec le 140 chevaux Suzuki BG. Ces prix s'entendent avec l'équipement standard, sans option.



SALPA SUNSIX
La baille à mouillage du Sunsix mériterait quelques centimètres supplémentaires pour être vraiment accessible aux grosses ancrs. Celle du Soleil peut recevoir un guindeau.



SALPA SOLEIL 20
Aidé par un poids moindre et une hélice en inox, le Soleil 20 gagne quelques nœuds par rapport au Sun Six.



SALPA SUNSIX
La carène du Sunsix est équilibrée et peu sensible à la répartition des poids en ligne droite. En virage, la gîte est plus marquée que celle du Soleil 20.



SALPA SUNSIX

Les plages arrière du Soleil 20 sont de plain-pied, facilitant l'accès à la mer, tandis qu'une marche est présente sur chacune des plateformes du Sunsix.



SALPA SOLEIL 20

PERFORMANCES, BUDGET ET APPRÉCIATIONS

SALPA SUNSIX			
Motorisation : 140 ch Suzuki BG			
Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœuds	en l/h	en milles/l
Ralenti	2,1	-	-
1 000	3,2	-	-
2 000	5,9	-	-
3 000	9,7	-	-
3 500	18,3	-	-
4 000	21,5	-	-
4 500	26,4	-	-
5 000	29,6	-	-
6 000	34	-	-
6 300	39,4	-	-

BUDGET	
FRANCISATION	
DROITS SUR LA COQUE	0 €
DROITS SUR LE MOTEUR	0 €
TOTAL	0 €
ASSURANCE	
LA PRIME ANNUELLE	481 €
FRANCHISE	500 €

- ### NOS APPRÉCIATIONS
- ▲ Circulation à bord
 - ▲ Surface des baignoires
 - ▲ Rapport qualité-prix
 - ▼ Espace entre le volant et les gaz
 - ▼ Accès depuis l'arrière dans le cockpit
 - ▼ Accès étroit à la baille à mouillage

SALPA SOLEIL 20			
Motorisation : 140 ch Suzuki BG			
Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœuds	en l/h	en milles/l
Ralenti	2,1	-	-
1 000	2,8	-	-
2 000	5,9	-	-
3 000	10,2	-	-
3 500	17,2	-	-
4 000	23,2	-	-
4 500	25,9	-	-
5 000	29,6	-	-
6 000	36,1	-	-
6 300	42,1	-	-

BUDGET	
FRANCISATION	
DROITS SUR LA COQUE	0 €
DROITS SUR LE MOTEUR	0 €
TOTAL	0 €
ASSURANCE	
PRIME ANNUELLE	504 €
FRANCHISE	500 €

- ### NOS APPRÉCIATIONS
- ▲ Comportement de la carène et accroche en virage
 - ▲ Qualité des finitions
 - ▲ Carré arrière confortable
 - ▼ Intérieur console inexploité
 - ▼ Coussin gêne l'ouverture de la soute arrière
 - ▼ Accès depuis l'arrière dans le cockpit

DU CÔTÉ DES RANGEMENTS

Jeu égal entre l'open et le pneu

Là encore, les différences sont ténues entre ces deux Salpa. Le Sunsix met à profit ses deux francs-bords rigides où s'insèrent deux vide-poches idéals pour y ranger les bouts ou tout autre matériel dont on a besoin rapidement. Ils sont en revanche trop étroits pour y loger les défenses. À l'inverse, le Soleil 20 dispose d'un coffre supplémentaire – et étanche – tout à l'avant, entre la baille et la soute, et sera parfait pour y placer un sac ou des affaires craignant l'humidité. Pour le reste, le match est nul entre les deux unités. Le Soleil 20 et le Sunsix reprennent la même configuration avec un vaste coffre à l'avant et une soute technique

Des volumes presque similaires

à l'arrière. Le seul bémol provient de la console, dont le volume n'est pas mis à profit. Un accès depuis l'avant pourrait être intéressant pour profiter de l'espace qu'elle offre, en lieu et place de l'unique petite trappe située à l'arrière, sous le volant. De même, si la baille à mouillage du Soleil est prévue pour recevoir un guindeau optionnel, celle du Sunsix est un peu étroite et réduira la possibilité d'y ranger des grandes ancrs. Enfin, sur les deux modèles, l'accès au cockpit depuis les plages arrière est un peu gêné par le dossier de la banquette qu'il faut enjamber. Une découpe ou un dossier amovible faciliterait les déplacements.



Chacun des coffres du bord possède un vérin bien pratique pour maintenir le capot en position haute. Les volumes des rangements à l'avant sont assez proches d'un bateau à l'autre.



SALPA SUNSIX

Le vérin des coffres arrière est doté d'un frein qui permet de bloquer le capot, une fois celui-ci relevé. Ce dernier pourrait s'ouvrir plus largement encore si la sellerie n'était pas à poste.



SALPA SOLEIL 20

Le Soleil 20 possède un coffre étanche entre la baille à mouillage et la soute centrale. Un équipement dont est dépourvu le Sun Six.



SALPA SOLEIL 20

Sur le Soleil 20, le coupe-batterie est situé à l'intérieur de la soute arrière tandis qu'il est dissimulé derrière une trappe à l'extérieur sur le Sun Six.

POUR LE CONFORT

Des bains de soleil partout

Qu'il s'agisse du Sunsix ou du Soleil 20, ces deux Salpa ne sont pas avares en équipements dédiés au confort, à commencer par les bains de soleil. Ils sont au nombre de deux par bateaux ; l'un à l'avant et l'autre à l'arrière. En matière de surface de solarium, c'est logiquement le Sunsix qui l'emporte, puisqu'il met à profit sa largeur et sa longueur pour une utilisation optimale de la sellerie. Sa partie avant, presque carrée au niveau du pont, lui permet même de gagner de nombreux centimètres carrés. Le Soleil 20 reprend le même concept, mais il reste handicapé par ses flotteurs qui empiètent sur la surface totale. Le système de transformation de la banquette arrière, commun aux deux unités, est astucieux et simple à mettre en œuvre.



SALPA SUNSIX

D'une manière générale, le confort des selleries est optimal, qu'il s'agisse des bains de soleil ou des leaning-posts.



SALPA SOLEIL 20



Bord à bord, les deux Salpa, pourtant très proches du point de vue de la longueur, affichent leurs différences, notamment en matière de plan de pont.



SALPA SUNSIX



SALPA SOLEIL 20

Une fois le dossier de la banquette basculé, l'assise s'avance, laissant un espace libre pour y poser la rallonge, formant ainsi un vaste bain de soleil en trois parties.



SALPA SUNSIX

La tablette située contre le leaning-post se relève (à dr.) et fait alors office de table pour le pique-nique. Sous l'assise, un évier prend place, avec son robinet attendant.



SALPA SUNSIX



SALPA SOLEIL 20

Le leaning-post adopte deux positions (à g.) en fonction des envies du pilote, qui pourra se tenir assis aux commandes, ou debout, grâce à un système de rehausseur. On retrouve également le concept de l'évier dissimulé sous l'assise (à dr.).



SALPA SOLEIL 20