

À l'aise sur route

Après l'étonnant Tringaboat T650, sorti il y a un peu plus de deux ans, c'est au tour de son grand frère, le T700, de faire ses premiers tours de roues et d'hélice. Ce nouveau venu se caractérise entre autres par une partie arrière redessinée et dotée d'un surcroît de flottabilité, qui lui permet d'accueillir une bimotorisation.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.



TRINGABOAT T700	
7,11 m	2,48 m
VITESSE MAXI (à 5 800 tr/mn)	
31,8 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/mn)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
26,4	nc
199 990 €	
PRIX DE BASE AVEC 2 X 90 CH-SUZUKI	

et sur l'eau



ESSAI TRINGABOAT T700

Les bateaux amphibies – même s'ils restent moins nombreux que les bateaux « classiques » – font désormais partie du paysage de la plaisance. La France possède d'ailleurs un sérieux savoir-faire dans ce domaine, car sur les quatre marques existantes, trois proviennent de l'Hexagone. Cocorico ! C'est le cas du constructeur breton Tringaboat qui, depuis les Côtes-d'Armor, a réussi le tour de force de concevoir un modèle amphibie capable d'aller sur l'eau tout en étant homologué pour rouler sur route, au même titre qu'une voiture !

C'est le seul dans ce secteur, et il possède donc des clignotants, des phares, des ceintures de sécurité, des rétroviseurs, etc., afin d'être conforme à la réglementation routière.

Le grand frère du T650

Le Tringaboat T700 reprend les mêmes caractéristiques marines et terrestres que le T650, mais avec une cinquantaine de centimètres supplémentaires. Depuis longtemps trottait dans l'esprit de Guirec Daniel – le fondateur et patron du chantier – l'idée d'élargir la gamme. C'est désormais chose faite avec l'arrivée de ce modèle, dont le numéro un est une commande pour un hôtelier sud-américain, propriétaire d'un gîte avec des îlots privés.

On comprend donc tout l'intérêt d'un bateau amphibie avec de pareilles spécificités géographiques. « Ce T700, initialement attendu pour 2024, a vu le jour un peu plus tôt que prévu, précise Christophe Le Bitoux, directeur commercial de Tringaboat. Comme les travaux de l'architecte, du bureau d'études et de la R&D étaient déjà terminés, nous avons pu répondre rapidement à la demande de cet hôtelier, notamment grâce à notre nouvel outil de production Tringa Alu [voir encadré page suivante]. »

Par rapport au T650, le T700 se caractérise par une version arrière capable d'accueillir une bimotorisation, ici deux Suzuki de 90 chevaux chacun, suffisamment espacés pour permettre de monter ou de descendre du cockpit très confortablement, mais aussi pour offrir – cerise sur le gâteau – un surcroît de manœuvrabilité en mer. En redessinant cette partie arrière, le chantier apporte aussi davantage de flottabilité au bateau, ce

Par rapport au T650, le nouveau T700 a gagné quelques centimètres qui se traduisent par plus d'espace dans le cockpit.



Les assises dans la partie arrière du cockpit sont au nombre de quatre : deux près du tableau et deux au poste de pilotage.



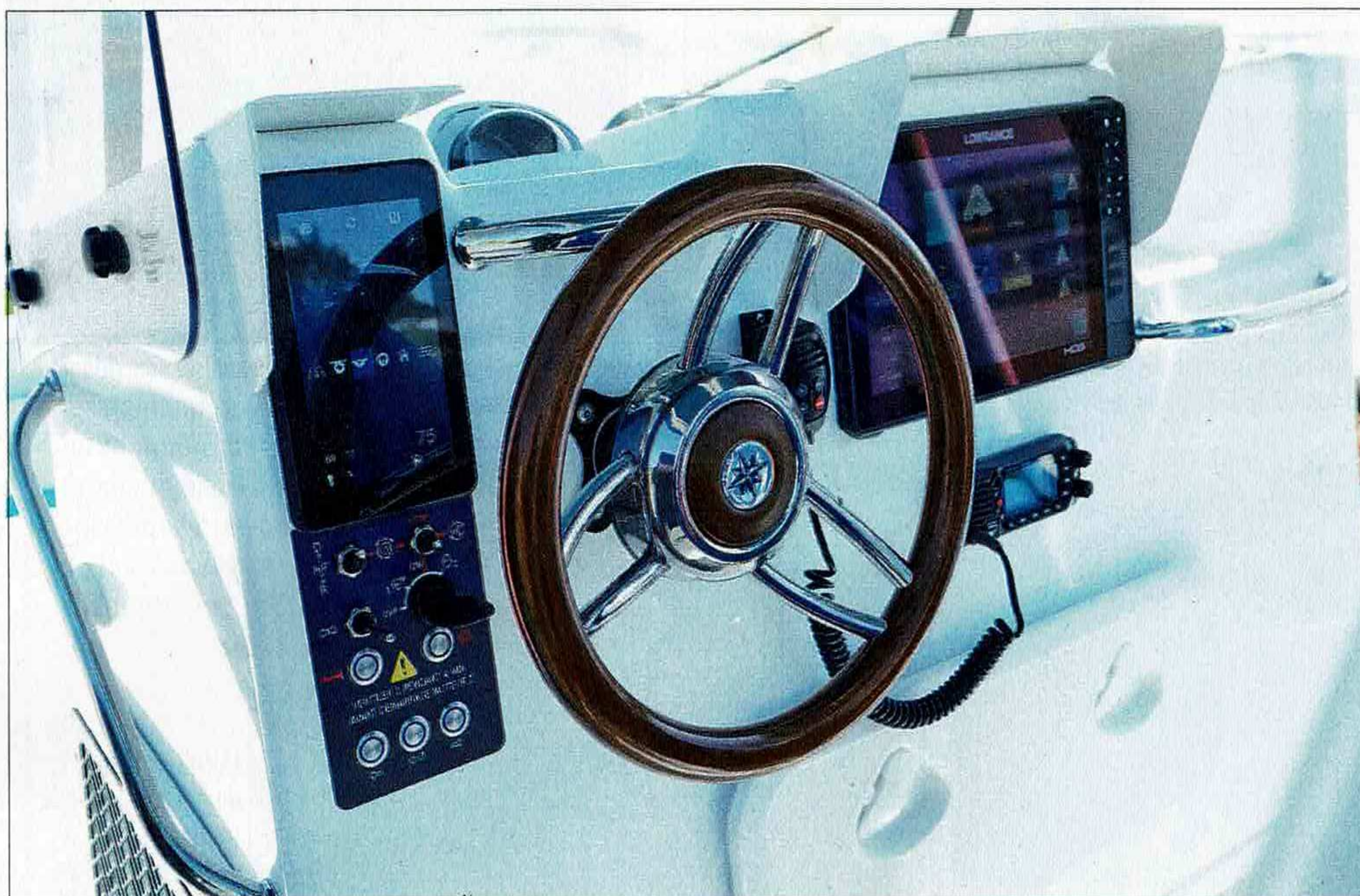
Entre la baille à mouillage et la trappe du train avant se trouve un coffre qui peut recevoir des sacs ou de l'équipement.



Cette partie profite de hauts francs-bords, protégés eux-mêmes par des balcons peints.



Une assise à deux places est située devant la console. Elle dispose de deux accoudoirs en bois verni.



Le iCockpit, tour de contrôle du bateau qui gère à la fois les équipements routiers et marins du bateau, se caractérise par un tableau de bord positionné à gauche du volant.



Grâce au passage central nécessaire à la bimotorisation, l'embarquement et le débarquement sont facilités.



Les centimètres supplémentaires du T700 ne sont pas qu'un simple braquet, mais bien un prolongement de la coque.

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	7,11 m
Longueur de coque	6,99 m
Largeur	2,48 m
Largeur intérieure	2,07 m
Poids	1 684 kg
Tirant d'eau	0,43 m
Tirant d'air	2,48 m
Puiss. conseillée	2 x 90 ch
Puissance maxi	2 x 90 ch
Puiss. moteur routier	25 ch
Capacité en eau	32 l
Capacité en carbu	100 l
Homologation	cat. C/6 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Tringaboat (22)
Distributeur	réseau
Garantie	10 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

2 moteurs de 90 ch, revêtement bordé, système amphibie, direction assistée modes marin et terrestre, régulateur de puissance sur route, amortisseurs hydrauliques réglables, pneumatiques basse pression, caméra de coffre avant, etc.

► OPTIONS

Bimini, mât de ski, taud, etc.

► PRIX

À partir de 199 900 € avec
2 x 90 ch Suzuki
202 000 € avec 2 x 90 ch Suzuki
(version Armoric)
216 000 € avec 2 x 90 ch Suzuki
(version Premium)
227 000 € avec 2 x 90 ch Suzuki
(version Exclusive)

LES PERFORMANCES

avec 2 x 90 chevaux Suzuki
Type de l'hélice : 3 pales inox

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	1,6	-	-
1 000	3,7	-	-
2 000	6,4	-	-
3 000	12,9	-	-
3 500	22,1	-	-
4 000	26,4	-	-
5 000	29,6	-	-
5 800	31,8	-	-

BUDGET

► FRANCISATION

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

► ASSURANCE avec

PRIME ANNUELLE	nc
FRANCHISE	nc

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Concept amphibie poussé à son maximum, avec une homologation routière
- ▲ Qualité de la fabrication et des finitions
- ▲ Passage de la carène
- ▼ Direction un peu dure
- ▼ Moteur terrestre bruyant

ESSAI TRINGABOAT T70



Le T700 se caractérise par une bimotorisation, ici avec sa puissance maximale de 2 x 90 chevaux.

qui se ressent en navigation. Il faut préciser que les centimètres en plus du T700 ne se résument pas à un simple braquet, mais constituent une véritable prolongation en forme de la coque.

Essayé au large de Perros-Guirec, ce T700 navigue de façon remarquable, sans cabrage excessif au déjaugage. Il vire court sans ventiler, passe la houle sans difficulté et avec une sensation de robustesse propre aux carènes en aluminium, et il retombe dans les creux de vagues sans taper, sans bruit ni vibrations parasites.

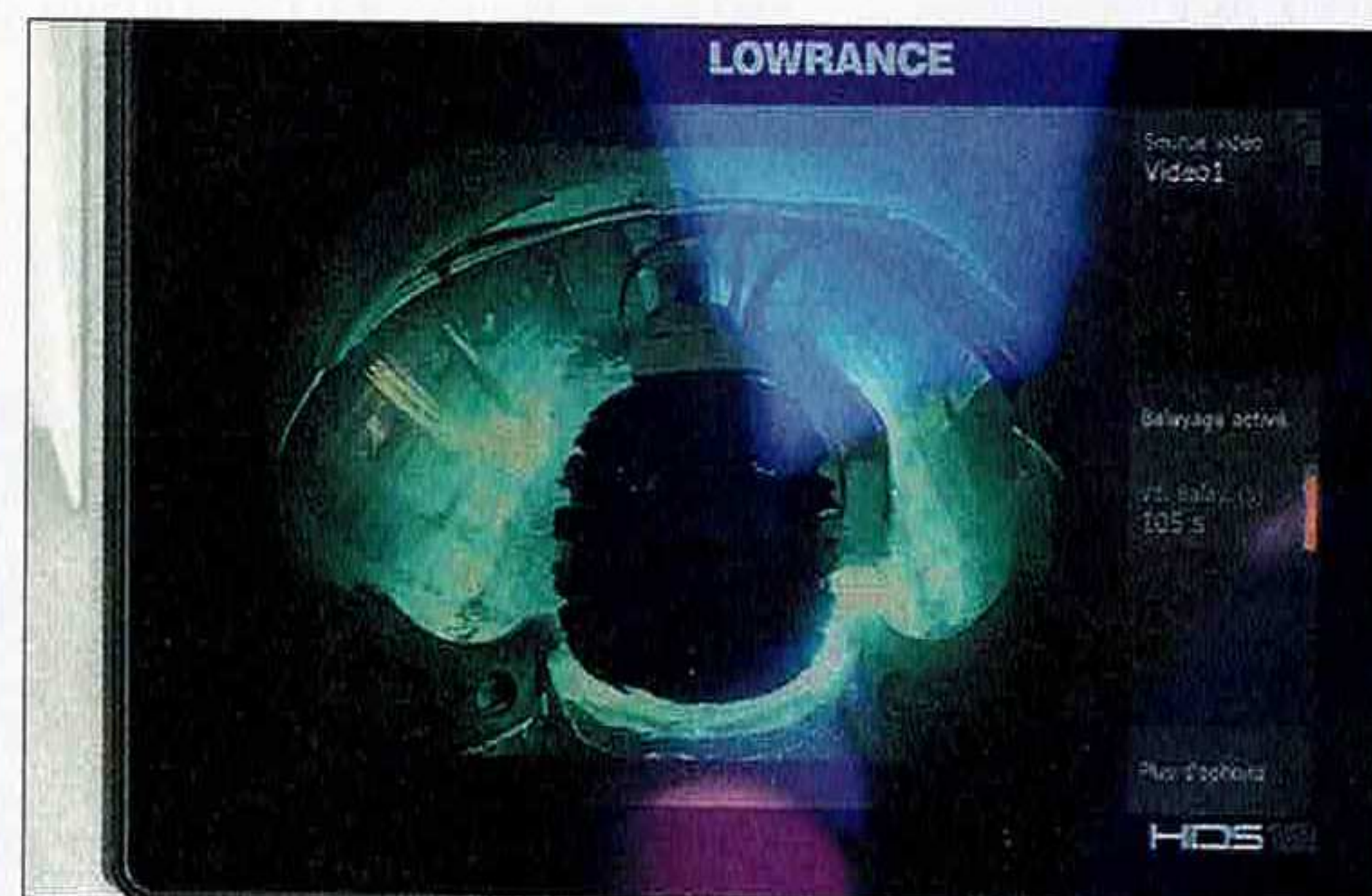
Une carène robuste en aluminium

L'aluminium de la carène est de type Sealium, qui possède la caractéristique de ne pas être perforable. Concrètement, en cas de choc contre un rocher, il ne se perce pas, mais se déforme. Le moteur thermique à usage terrestre est bien positionné dans les fonds, apportant du poids de façon cohérente pour abaisser au minimum le centre de gravité. De toute façon, les poids dans les hauteurs sont assez faibles, et le T-top n'a pas d'impact sur la gîte ou le comportement. Le seul bémol de cette prise en main pourrait venir de la direction hydraulique, un peu dure, mais neuve et qui nécessiterait un réglage.

Au niveau des performances, le surcroît de puissance (180 ch au total) contrecarre sans difficulté les 200 kg supplémentaires du modèle



La trappe sous laquelle prend place le train d'atterrissage avant (à g.) est dotée d'une caméra (à dr.) pour visualiser son vidage ou son remplissage, ou bien la remontée de la roue. L'écran est situé au niveau du tableau de bord.



La commande des gaz des hors-bord est située entre les deux sièges du pilote et du copilote.



L'accélération du bateau en mode routier se gère depuis une pédale sur le repose-pied. Pour freiner, il suffit de la relâcher.

par rapport au poids du T650. Ce T700 dépasse 30 nœuds en vitesse maximale (31,8 nœuds à 5800 tr/mn) et affiche une vitesse de croisière aux alentours de 20 nœuds. Il déjauge une fois les 3700 tr/mn passés.

Ces performances pourraient être supérieures par mer calme mais, le jour de notre essai, une houle résiduelle persistait après un coup de vent survenu un jour plus tôt. Le chantier a relevé par mer calme

36,5 nœuds avec un trim légèrement au-dessus du neutre, et deux personnes à bord.

Du côté des aménagements, le plan de pont reste identique à celui du T650, avec une banquette à l'avant de la console qui fait face à une seconde située dans la pointe. Cette assise surmonte un coffre volumineux, parfait pour englober les sacs ou le matériel de sécurité. Au-delà se trouve la balle à mouillage.

Une trappe à plat pont dissimule le mécanisme de rentrée du train d'atterrissage avant. L'état de remontée ou de descente de ce dernier est visible depuis un écran situé sur le tableau de bord, grâce à une caméra intégrée dans le logement de la roue avant. Elle permet au pilote de savoir où en est la vidange de cet espace, afin de l'alléger avant d'accélérer.

La console est positionnée au centre et légèrement surélevée, ce



En plus de sa fonction parking où les roues sont presque rentrées, un mode antipatinage permet de rouler sur les cales même les plus pentues.



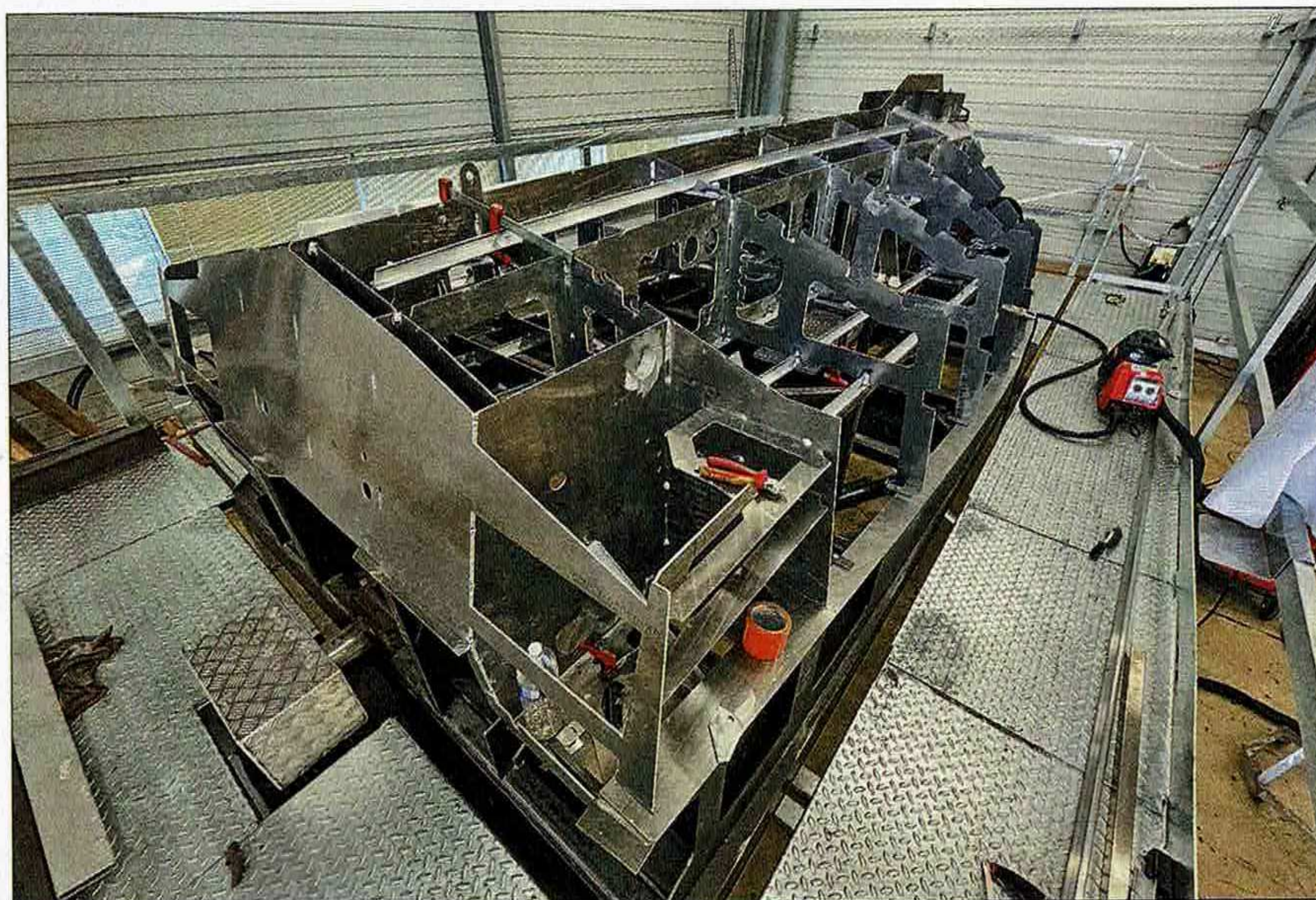
Passer du mode terrestre au mode marin (et inversement) est des plus simples, avec des commandes qui tombent naturellement sous la main.



Le bateau est pourvu de pneumatiques à basse pression pour rouler sur les surfaces très meubles, comme le sable sec.

UN ATELIER SPÉCIFIQUE **TRINGA ALU**

Lancé à Lannion début 2023, l'atelier Tringa Alu se situe à quelques mètres de l'usine de montage des Tringa, dans les Côtes-d'Armor. Cette création en interne permet de maintenir le savoir-faire au sein du chantier, mais aussi d'être plus réactif pour pouvoir répondre rapidement à toutes les demandes, qu'elles soient techniques ou commerciales. Le client souhaite ajouter un meuble, un coffre ou un équipement spécifique ? Le constructeur est en mesure de le créer. Au total, ce sont cinq chaudronniers et soudeurs qui viennent grossir les rangs de l'entreprise comptant à ce jour une quinzaine de personnes. Parmi les équipements de ce nouvel atelier se trouve un ber automatique qui, grâce à sa capacité de rotation sur 360°, permet de souder toujours debout. Un gain de confort pour les techniciens, mais aussi pour la qualité du travail.



L'atelier Tringa Alu permet d'augmenter la cadence de production et de maintenir le savoir-faire à Lannion.



Grâce à ce nouvel atelier, le chantier peut répondre à toutes les demandes pour faire du sur-mesure.



L'aluminium utilisé est de type Sealium qui, en cas de choc, n'est pas perforable, mais se déforme.



Dans cet atelier, les Tringa sont montés sur un ber qui pivote si besoin à 360°.

ESSAI TRINGABOAT T700

Le Tringaboat T700 se montre aussi à l'aise en mer que sur la terre ferme.



qui offre une excellente visibilité au pilote. Enfin, l'espace supplémentaire est manifeste dans le cockpit. Le tableau de bord comprend les nombreuses fonctionnalités issues du programme iCockpit, sorte de « tour de contrôle » du bateau qui les commande, à la fois en modes terrestre et maritime.

Elles comptent entre autres la possibilité de remettre de façon automatique l'espace maximal entre les deux moteurs pour faciliter la descente ou la remontée à bord ; l'anti-patinage des roues ; le système de basse pression des pneus (jusqu'à 800 g) afin de passer sur tous les types de substrat, y compris les plus meubles comme le sable sec ; ou bien encore la fonctionnalité (appelée Shallow), qui consiste à commander les trois roues du train d'atterrissage de façon indépendante, à la manière d'un correcteur d'assiette.

De nouvelles fonctionnalités

Par exemple, dans le but de reposer le bateau de façon horizontale sur une cale inclinée, le système Shallow va mémoriser l'angle de la cale en désynchronisant les trois roues pour permettre aux passagers d'être à l'horizontale et de bénéficier de plus de confort.

Ces options pourraient s'apparenter à de simples gadgets, mais c'est loin d'être le cas, car les Tringa s'adressent à des plaisanciers aux profils très différents et avec des besoins qui sont eux aussi divers (maison en bord de plage ou sur une île, complexe hôtelier, pêcheur...). Le chantier a



L'allongement de la coque apporte un surcroît de flottabilité. Il est possible de virer serré sans ventilation.



Le T700 à gauche fait face au T650 à droite. Entre ces deux modèles, l'air de famille est indéniable ; le concept de bateau amphibie est poussé très loin, avec une homologation unique sur route.

d'ailleurs décliné le bateau en trois versions (Armorique, Premium et Exclusive) auxquelles s'ajoute la possibilité de faire du sur-mesure grâce à l'option Tringa Personal Design pour répondre à toutes les demandes qu'un futur propriétaire pourrait souhaiter (réfrigérateur, bar à vin, plancha...).

EN CONCLUSION

Très abouti, tant au niveau de la carène que des systèmes de commandes de la partie amphibie, ce T700 coiffe la gamme d'une façon cohérente, avec des fonctionnalités tout à fait adaptées à son mode d'action sur les deux terrains. Quant à la bimotorisation, elle lui convient à merveille. À ce jour, vingt-cinq modèles de T650 ont été vendus et il y a fort à parier que son grand frère le T700 connaisse le même succès.