

LA PLAISANCE À PRIX D'AMI

Si ce n'est pas le moins cher des semi-rigides de sa longueur, c'est l'un des "mieux disant" point de vue prix. Ce qui ne l'empêche pas d'offrir le comportement, les performances et l'habitabilité d'un vrai bateau de plaisance. Sa polyvalence, avec le placement libre des accessoires sur le pont, est aussi un argument.

Texte et photos Philippe Leblond



PRIX : 8 490 € (SANS MOTEUR)

- Longueur : 5,80 m
- Places : 10
- Vitesse maxi : 35,7 nds avec Mercury 100 ch 4T



EN MER

Verdict très positif pour le Defender 580, concernant son comportement dynamique. Pas de faille, ou presque, hormis un peu de lacet avec mer de l'arrière... Pour le reste, il assure bien dans toutes les évolutions. Il supporte d'ailleurs sans broncher les 100 chevaux du Mercury, correspondant à la puissance maxi autorisée. Au vu de son niveau de performance, il pourrait parfaitement se contenter de 20 ou 30 chevaux de moins, tout en restant évolutif. Car, l'un de ses principaux atouts est sa légèreté. Un avantage aussi pour ce qui est des consommations...

FICHE TECHNIQUE

Longueur	5,80 m
Largeur	2,52 m
Diam. maxi des flotteurs	57 cm
Nbre de compartiments	6
Puissance maxi	100 ch (73,6 kW)
Puissance conseillée par Pneumatique Magazine	70-80 ch
Poids sans moteur	n.c.
Nombre de personnes	10
Charge utile	n.c.
Matériau des flotteurs	PVC Mehler Haku 1 670 dtx
Capacité carburant	25 l (60 l en option)
Catégorie CE	C
Constructeur	3D Tender (29 - Brest)
Distribution	Réseau de revendeurs
Tarif assurance (Cabinet Commereuc)	prime 204 € franchise 160 €

Le 580 XPro vient chapeauter une série Defender qui compte déjà trois modèles : 445, 490 et 535 (essai dans Pneu Mag n°76). C'est ainsi le second par la taille, des semi-rigides construits en Chine par la société brestoise, 3D Tender, qui ne cesse d'étoffer sa gamme de pneumatiques. Ce nouveau Defender, tout de noir vêtu, possède l'aspect intimidant des pneumatiques à usage militaire. L'impression de robustesse domine, due aussi au fort diamètre

des tubes avec double bande de ragage, double rangée de saisines et nombreuses poignées ergonomiques. Entrons un peu plus dans le détail et commençons par les petites choses qui "fâchent"...

Pêle-mêle, on déplore la piètre apparence du gel-coat (ce qui ne veut pas dire que le polyester n'est pas de qualité), terne et farineux, certains manques aussi dans la finition, comme lorsqu'on ouvre le coffre de console qui abrite

la nourrice... Il y a aussi le cockpit qui n'est pas autovideur à l'arrêt, les câbles du moteur et de la direction hydraulique qui passent sur le plancher, la mousse de la sellerie, un peu molle, l'absence de valves de surpression, généralement conseillées pour les flotteurs en PVC, la delphinière dont le davier n'est pas assez "dépassant" pour éviter le ragage de la ligne de mouillage sur le nez du bateau, les sai-

Une carène douée pour la mer formée

sines un peu abrasives, le couvercle de coffre à mouillage sans passe-bout... Et c'est à peu près tout. Car, pour le reste, on trouve de nombreux points positifs au Defender.

Il y a d'abord, son look, viril mais séduisant. Il y a aussi son cockpit, spacieux et qui offre une profondeur sécurisante, ce qui ne laissera pas insensible les parents de jeunes enfants. Apprécié aussi, malgré le caractère sportif du Defender, la possibilité d'asseoir deux gamins

sur le petit siège biplace devant la console - dommage que le leaning-post ne soi pas un peu plus large pour recevoir les deux parents... Bien également, la facilité de circulation à bord (le cockpit, il est vrai, ne s'encombre pas d'équipements). La main courante de console permet aussi à deux passagers assis sur les flotteurs de se tenir en navigation. Bien vu aussi, les deux rangées de saisines, comme sur les

semi-rigides professionnels... Mais, l'un des points forts du Defender est sans conteste la bonne ergonomie de son poste de pilotage, la console formant un retrait au niveau des genoux, tandis que les commandes tombent impeccablement sous la main. Enfin, le pare-brise élevé offre une bonne protection au pilote. Nous allions oublier le coffre de console avec ample ouverture permettant d'accéder à la nourrice (on peut en placer deux côte à côte) ou au réservoir optionnel de 60 litres, en Polypropylène. Il reste aussi un peu





3D PONTON

La finition de son ouvrage polyester n'est pas son point fort. Le gel-coat est terne et manque d'uniformité... Par contre, l'assemblage des flotteurs ne souffre d'aucune critique, et leur diamètre généreux donne un aspect robuste au Defender, tout en lui conférant une flottabilité importante (homologation : 10 passagers). Si le poste de pilotage offre une bonne ergonomie, en revanche, le tableau de bord est assez étriqué. Mais, voyons le bon côté des choses : c'est parce que la console est étroite, que les passavants sont aussi confortables... Les coffres sont rares, mais celui de l'avant ferme avec un cadenas. La console peut abriter deux nourrices de carburant, ou un réservoir fixe optionnel.

de place pour le rangement dans le leaning-post qui abrite la batterie. Mais ces bons points ne seraient rien sans les qualités dynamiques du Defender 580. Agréable à barrer, il reste facile à maîtriser malgré un rapport poids/puissance qu'on devine aiguisé. Il pourrait d'ailleurs très bien se contenter de 70 ou 80 chevaux... Mais, ne boudons pas notre plaisir, et saluons sa vélocité, et surtout son brio avec des accélérations vraiment toniques. Sans avoir pu obtenir de chiffres de consommation, on peut sans se tromper avancer des rendements économiques à mi-régime, et particulièrement à 3 500 tr/min, où à 20 nds, on appréciera un ensemble confortable et assez silencieux. Dans un clapot de 50 cm,

le 3D Tender passe en souplesse, et lorsqu'on augmente le rythme, sa tenue de cap et son assiette ne se dégradent pas, que se soit par mer de face ou de travers. Tout juste peut-on relever un léger mouvement de lacet avec mer de l'arrière... Nous avons même réussi à provoquer quelques petits sauts en insistant, et le Defender a fait apprécier son sens de l'équilibre, soulageant bien lors des réceptions plus marquées, et défléchissant efficacement sa vague d'étrave. Cette aisance, il la conserve en virage avec des trajectoires précises, une accroche régulière et des reprises vigoureuses en sortie, sans l'ombre d'une ventilation de l'hélice ■

PERFORMANCES ON AIME BIEN

- **Vitesse maxi:**
35,7 nds à 6 100 tr/min
- **Vitesse de croisière rapide:**
26,1 nds à 4 500 tr/min
- **Vitesse de croisière économique:**
19,8 nds à 3 500 tr/min
- **Temps de déjaugage:**
2,4 secondes
- **Accélération de 0 à 20 nds:** 4,6 secondes
- **Vitesse minimale d'hydroplanage:**
9,5 nds à 2 580 tr/min
- **Consommation en usage courant (estimation) :**
9,5 l/h
- **Autonomie en usage courant (estimation) :**
2 h 20 min (5 h 30 min avec le réservoir fixe)
- **Hélice:** 17" inox 3 pales

ON AIME BIEN

- Le comportement marin homogène
- La liberté de mouvements sur le pont
- Le placement libre des accessoires
- Le tarif attractif

ON AIME MOINS

- Le gel-coat terne et inégal
- La finition de certains éléments
- Les câbles qui passent sur le plancher
- L'absence de valves de surpression