



780 OPEN

Bien que la longueur des semi-rigides augmente au fil des ans, la plupart des constructeurs restent attachés à la notion de transportable, et tentent de respecter la largeur fatidique du gabarit routier (2,55 m, éventuellement avec boudins dégonflés), tout au moins pour les unités inférieures à 8 mètres. Or, beaucoup de propriétaires stockent aujourd'hui leur bateau sur des ports à sec, ce qui évacue le problème du transport. Du coup, on voit apparaître des coques plus larges, à l'instar du Master 780 de cet essai, très imposant avec ses 3,30 m de large et son cockpit affichant plus de 2 m entre les boudins. Cette largeur hors norme a une explication "généalogique" : le Master 780 hérite de la coque du 870, raccourcie de 90 cm, avec en compensation un bracket (chaise moteur) permettant de reculer le moteur au maximum. Il se décline en deux versions, à moteur hors-bord (notre essai) ou in-board, avec une vaste soute arrière prévue à cet effet. Celle-ci est assez grande pour aménager une cabine de camping, formule appréciée en Italie où la croisière-raid est en vogue, et son capot fournit un vaste solarium. Bien que cette soute réduise la surface du cockpit, ce dernier est fort bien traité. Par exemple, la grande banquette arrière, placée juste derrière la console de pilotage, sert aussi d'assise au pilote, sa partie centrale s'élevant grâce à un vérin électrique. La console, placée à peu près au centre de gravité, avec le réservoir monté sous le plancher, assure une bonne répartition des poids.



On donnera également un bon point pour le socle "rentrant" de cette console, qui évite de se cogner les genoux en pilotage dans la mer formée. Voilà un point qui signale, parmi d'autres, l'expérience du chantier. On regrette juste que la console, assez volumineuse, ne soit pas utilisée pour loger un WC-cabinet de toilette. La partie avant est occupée par de grands coffres disposés en U, convertibles en solarium par un élément central additionnel. Bonne idée, cet élément sert également de table de pique-nique (de bonne taille), facile à mettre en place sur un pied amovible. Autre détail pratique, la baille à mouillage est grande et directement accessible sans que l'on ait à enlever le coussin du bain de soleil. Bref, l'ensemble est fonctionnel, avec des passavants de 45 cm de large qui facilitent la circulation d'un bout à l'autre. La réalisation fait honneur au savoir-faire du chantier, tant du côté du flotteur que du côté de la coque en polyester. Le premier est réalisé en CR/CSM Orca 1670 décitex, couleur gris Artik, avec des assemblages nets, un gros liston extérieur gris perle, et un large renfort sur le dessus, où se fixent les mains-courantes en sangle. Côté polyester, le blanc règne, avec un gel-coat brillant ne révélant aucun défaut de surface. Les selleries, traitées dans le ton sable à la mode (à croire que les marques se sont passé le mot !), sont elles aussi de belle facture. Cette qualité homogène, sans tape-à l'œil, transparait aussi dans l'équipement, auquel il ne manque pratiquement rien. La carène est en V profond avec un méplat arrière et deux virures de fond.

