

Stir Ven

Du nouveau avec de l'ancien

Ne pas se fier aux apparences, le Stir Ven trompe son monde. Derrière une élégante silhouette de vieux gréement se cache un vrai day-boat moderne, léger, performant et facile à manœuvrer. En bref ça a l'air bien, mais c'est encore beaucoup mieux que ça !

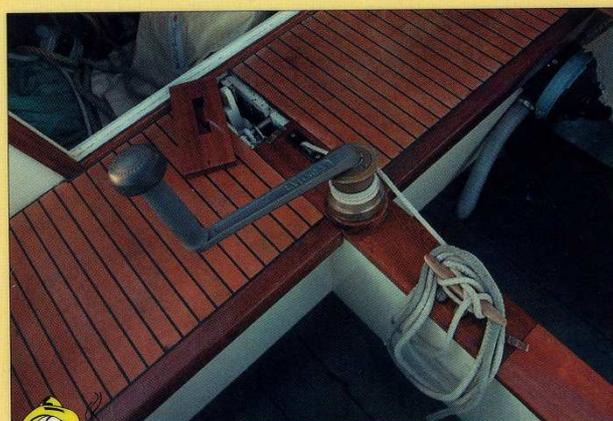


Vraiment étonnant ce Stir Ven : son look ne le laisse pas forcément supposer, mais cet engin à la fois très toilé et très léger marche comme un avion !



EN CHIFFRES...

Longueur coque : 6,70 m.
 Longueur flottaison : 5,80 m.
 Largeur : 2,20 m.
 Tirants d'eau : 0,24/1,14 m.
 Lest : 180 kg. Déplacement : 600 kg.
 Surface de toile au près : 26 m².
 Géniois : 7 m². Grand-voile : 19 m².
 Matériau : contreplaqué-époxy.
 Architecte : François Vivier.
 Constructeur : Grand Largue.
 Prix : version de base 30 550 €, 41 935 € avec bout-dehors, spi asymétrique, pont en teck, couchettes, remorque, tente, moteur hors-bord.



La lourde dérive (180 kg) se remonte sans peine à l'aide d'un palan, avec un winch ad hoc.

A côté de ses deux compères l'Athos et le K-Libre, le Stir Ven dénote franchement : son gréement houari (aurique avec une corne très apiquée) et son tableau arrière classique le classent d'emblée dans une autre catégorie. En plus, il est plus long de 70 cm, sans compter le petit bout-dehors qui permet d'amurer le spi asymétrique. Construit en contreplaqué-époxy à larges clins, il affiche avec sa peinture de coque verte, ses espars en pin d'Oregon et son pont en teck (une option) quasiment flush-deck une silhouette vraiment attachante. Mais le plus étonnant, c'est que cette jolie coque marche comme un avion ! En fait, le mode de construction limite le devis de poids à 600 kg. C'est presque difficile à croire depuis le ponton, mais cela devient plus palpable en navigation et plus encore au moment de la mise à l'eau et de la sortie de l'eau. Or un coup d'œil sur les chiffres

révèle que le Stir Ven est encore plus toilé que le K-Libre. Si son plan anti-dérive est quant à lui plus raisonnable (une dérive profilée plongeant à 1,14 m), il n'en est guère moins efficace. Autre sujet d'étonnement : le Stir Ven a beau être le moins large de nos trois bateaux, et le moins lesté (tout le lest est cependant contenu dans la dérive), il possède une stabilité initiale et une raideur à la toile assez comparables. L'architecte François Vivier a fait des merveilles...

Un cockpit profond

Et ce n'est pas tout : en l'absence de voile de flèche, les manœuvres n'ont rien de très sorcier. L'accastillage est d'ailleurs très simple, se limitant aux écoutes de grand-voile et de foc. Venu de Dinan pour la journée (saluons au passage cette motivation sans faille), le constructeur était venu sans son spi asymé-



On manque un peu d'accastillage en pied de mât, en particulier pour étarquer les drisses.

trique. Celui-ci est proposé en option, mais à vrai dire ce bateau marche déjà tellement bien que les amateurs de balade tranquille pourront tout à fait s'en passer. Vif et amusant à barrer, doté d'un cockpit un peu plus étroit que ceux de l'Athos et du K-Libre, mais aussi plus profond, donc plus sécurisant (surtout pour emmener de jeunes enfants), le Stir Ven a encore d'autres cordes à son arc : tout est prévu pour marcher à la godille ou à l'aviron, ce qui devrait inciter

les puristes à faire l'économie du hors-bord 5 ch 4 temps proposé en option. Seule ombre au tableau : le cockpit n'est pas autovideur, il faut faire appel à la pompe de cale... A l'intérieur, les deux couchettes optionnelles étaient absentes sur notre bateau, de même que la grande tente façon drakkar qui vient recouvrir tout le cockpit, et sous laquelle on peut se tenir debout. Voilà un day-boat plein de personnalité et de qualités, à la fois élégant et amusant sous voiles.