

MOTEUR BOAT

N° 347 H – Novembre 2018 www.moteurboat.com



TEST ÉQUIPEMENT

Bouée Clic :
récupérer
sa pendille
devient
un jeu d'enfant

HIVERNAGE

Stop aux idées reçues !

COMPARATIF DU MOIS

L'Antarès 9 face
au Merry Fisher 895

CANNES 2018

Le salon de tous
les extrêmes !

À L'ESSAI

Nordkapp 705 Enduro et 705 Avant
Bayliner VR6 Cuddy

Quicksilver

Activ 675 Cruiser

Le day-cruiser revient en force...



BATEAU DE L'ANNÉE

Découvrez les finalistes
des élections
des Moteur Boat 2018

EXCLUSIF !

**100 milles
avec les nouveaux
Yamaha XTO
de 425 chevaux !**



6,60 €
MENSUEL – N° 347 H – NOVEMBRE 2018
BEL/LUX : 7,20 € – DOM S : 7,70 € – ESP/PORT. CONT./IT/GRÈCE : 7,60 €
SUISSE : 11,80 CHF – POL S : 1130 CFP – CAL S : 1 040 CFP – CAL A : 1 750 CFP
MAROC : 80 MAD – TUNISIE : 14,60 TND – ILE MAURICE : 7,60 €



L 19831 - 347 H - F : 6,60 € - RD



Le day-cruiser 2.0

Le concept du day-cruiser prend un coup de jeune avec ce nouveau modèle de la gamme Quicksilver Activ. Fonctionnalités et bon niveau de finition sont plus que jamais de la partie sur cette unité!

TEXTE : STEPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



VITESSE MAXI (à 5 400 tr/mn)	
41,2 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (3 500 tr/mn)	
VITESSE (en nœud)	CONSOMMATION (essence en l/h)
22,7	25,5
46 990 €	
AVEC 225 CH MERCURY V6	

Il s'appelle 675 et, pourtant, il n'a rien à voir avec les 675 Sundeck et Open existants dans la gamme Quicksilver Activ depuis 2011. Le nouvel Activ 675 Cruiser vient en fait remplacer le 645 Cruiser (voir MB n° 261) et est décliné en une version bow-ridger. Pour des raisons de marketing et de continuité de gamme, il a été nommé 675, mais sa carène, différente et conçue pour recevoir les nouveaux V6 de Mercury, se situe avec ses 6,20 mètres de longueur de coque à mi-chemin entre celle du 645 Cruiser (6,12 m) et celle des 675 Sundeck et Open (6,45 m). Dotée d'un V de 20°, elle peut recevoir jusqu'à 225 chevaux en puissance maximale, alors que celle du 645 Cruiser était limitée à 200 chevaux.

Elle se caractérise par une étrave assez verticale et deux belles virures de chaque côté dont une qui s'étire de la poupe à la proue. Le réservoir à carburant a également été agrandi par rapport à celui du 645 Cruiser et affiche une capacité de 230 litres contre 160 litres pour son prédécesseur. Mais là ne sont pas les seules différences, les deux bateaux n'ayant en fait plus grand-chose en commun.

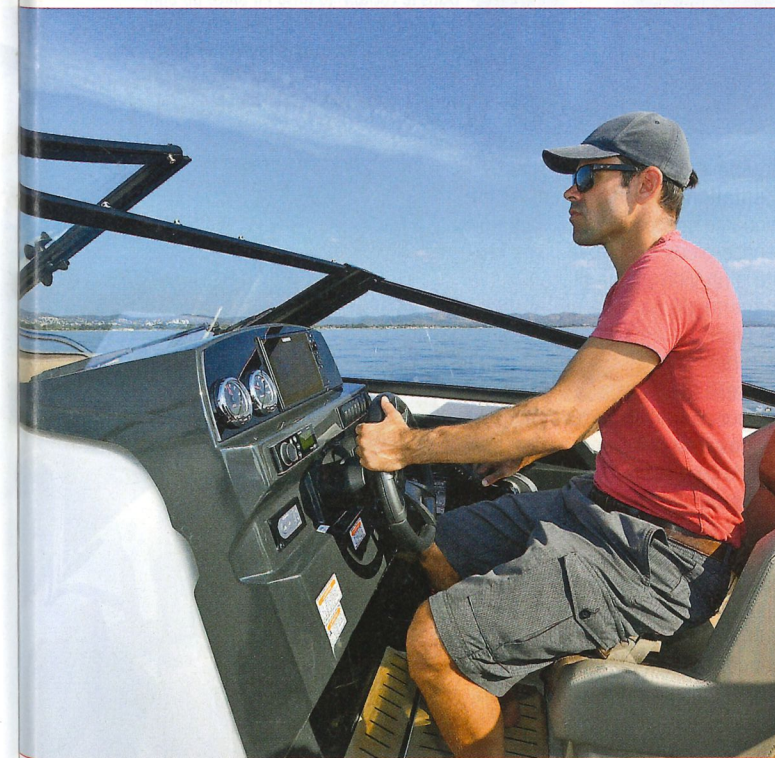
Un passage latéral et non central

La ligne est plus moderne et plus cubique sur le 675 Cruiser avec un pare-brise moins arrondi et des montants noirs. Le passage sur le pont avant, recouvert en option d'un bain de soleil, ne se fait plus par le centre du bateau, mais par le côté bâbord. L'ouverture du pare-brise est donc décalée, comme les trois marches permettant de monter sur le pont. La porte coulissante de la cabine se trouve au centre du bateau, à gauche du poste de barre. De même, dans le cockpit, un passage sur tribord assure la séparation entre les plages de bain dotées, pour celle de bâbord, d'un coffre et, pour celle de tribord, de l'échelle de bain. La circulation à bord est donc simplifiée et accéder à l'eau ne demande plus, comme sur le 645 Cruiser, d'enjamber la banquette arrière. Celle-ci dispose d'un dossier à trois positions, face à la route, dos à la route – par exemple pour le mouillage – ou bain de soleil après l'avoir entièrement rabattu vers l'arrière. Elle est par ailleurs prolongée sur bâbord par une autre banquette en L qui, une fois la table en place, crée un agréable salon de pont pour quatre ou cinq personnes. Le siège du pilote à l'extrémité rele-

Sur ce nouveau modèle, les montants de pare-brise sont noirs. Le cockpit peut, en option pour 2 960 €, être recouvert d'un plancher en Flexiteek.



Dans le cockpit, sous la banquette bâbord, se trouve un tiroir réfrigéré qui fait partie du pack Édition Smart.



L'extrémité de l'assise se relève pour un pilotage semi-assis qui assure une bonne visibilité sur l'avant.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	6,48 m
Longueur de coque	6,20 m
Largeur	2,46 m
Poids à vide	1 234 kg
Tirant d'air	1,43 m
Tirant d'eau	0,49 m
Puiss. conseillée	200 ch
Puissance maxi	225 ch
Capacité en eau	45 l
Capacité en carbu	230 l
Homologation	cat. C/7 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Quicksilver
Distributeur	réseau
Garantie	3 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	1
Marque	Mercury
Modèle	V6 225 ch
Type	4T injection EFI
Puissance réelle	165 kW (225 ch)
Puiss. admin.	19,6 CV
Régime maxi	5 200-6 000 tr/mn
Cylindres	6 en V
Cylindrée	3 424 cm ³
Alésage/course	92 x 86 mm
Rap. de réduction	1.85 : 1
Poids	215 kg
Garantie	3 + 2 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Davier à rouleau, baille à mouillage, cockpit autovideur, plateforme de bain, sellerie de cabine, feux de navigation, banquette arrière, compteurs/compte-tours SmartCraft, sièges baquets pilote et copilote pivotants et transformables en bolster, extension de banquette arrière en L, échelle de bain, prise électrique 12 V, 2 couchettes, éclairage cabine, coussins de remplissage pour couchage cabine, coussins de cockpit, panneau de pont ouvrant, direction hydraulique, table de cockpit, essuie-glace tribord...

► OPTIONS

Édition Smart (6 400 €) : pack Electronic, réfrigérateur, banquette rabattable sur tribord, douche de cockpit, table de cockpit en teck véritable, bain de soleil arrière, éclairage del de courtoisie, mât de ski nautique
Pack Electronic (3 840 €) : GPS-traceur de cartes Simrad EVO 3 de 9 pouces avec sonde HDI, stéréo Fusion avec 2 haut-parleurs, module d'interface VesselView Link.
Autres : mât de ski (520 €), plancher en Flexiteek (2 960 €), couleur de coque gris foncé (800 €), bain de soleil avant (640 €), stéréo (620 €), guindeau électrique avant (1 810 €), système de contrôle dynamique et stabilisateurs Zipwake (1 860 €), banquette rabattable tribord (960 €), table de cockpit en teck véritable (740 €), WC marins (1 520 €), douchette de cockpit (540 €), réfrigérateur (1 000 €), bimini

(1 110 €), bimini avec taud de camping (1 840 €), taud de mouillage (690 €), kit d'amarrage (250 €).

► PRIX

42 300 € avec 150 ch Mercury
 45 200 € avec 175 ch Mercury V6
 45 990 € avec 200 ch Mercury V6
 46 990 € avec 225 ch Mercury V6
 65 580 € avec 225 ch Mercury V6, Édition Smart, pack Electronic et quelques options.

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 4 personnes, plein de carburant, pas d'antifouling, matériel de sécurité.
 Météo : mer belle, vent faible.

TEST D'ACCÉLÉRATION

Déjaugage : 5 s 25
 De 0 à 20 nœuds : 7 s 29

LES PERFORMANCES

avec 225 ch Mercury V6
 Type de l'hélice : 19 pouces

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en l/h	en mille/l
Ralenti	2,3	2,3	1
1 000	3,8	3,8	1
1 500	6,1	6,7	0,91
2 000	7,4	11,1	0,67
2 500	11,6	16,4	0,71
3 000	17	19,5	0,87
3 500	22,7	25,5	0,89
4 000	28,2	34,8	0,81
4 500	32,3	44	0,73
5 000	38,5	66,5	0,58
5 400	41,2	68,9	0,60

BUDGET

► FRANCISATION

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

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	792 €
FRANCHISE	700 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Motorisation bien adaptée et très agréable
- ▲ Accastillage de qualité et bon niveau de finition
- ▲ Unité bien équipée en standard
- ▼ Taille du couchage dans la cabine
- ▼ Impossible de piloter debout du fait de la manette des gaz trop basse
- ▼ Poignée de réglage du siège dans les jambes

Comportement	★★★★★
Volume de rangement	★★★★★
Finition	★★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★★
Performances	★★★★★
Esthétique	★★★★★
Pilotage assis	★★★★★
Pilotage debout	★★★★★
Déplacement à bord	★★★★★
Équipement standard	★★★★★
Note globale	★★★★★



Étrave verticale et larges virures caractérisent cette nouvelle carène.

Les détails qui font la différence



Le dossier de la banquette à gauche du poste de pilotage peut se placer à deux endroits afin d'offrir une assise face à la route en navigation ou face au cockpit lorsque la table est en place.



Dans le cockpit, la mise en place du bain de soleil demande d'ajouter une rallonge à la table en teck (optionnelle) et de changer de pied. Un grand coussin vient ensuite compléter le solarium.

vable pivote entièrement pour offrir une place supplémentaire et, en option, une banquette repliable dans le franc-bord de tribord augmente encore la capacité d'accueil de ce salon de pont.

Sous les assises se dissimulent des coffres dont les capots sont assistés par des vérins ; certains sont même accessibles sans avoir à ôter la sellerie.

D'une manière générale, ce bateau bénéficie d'une belle qualité perçue et les équipements comme la finition sont d'un bon niveau.

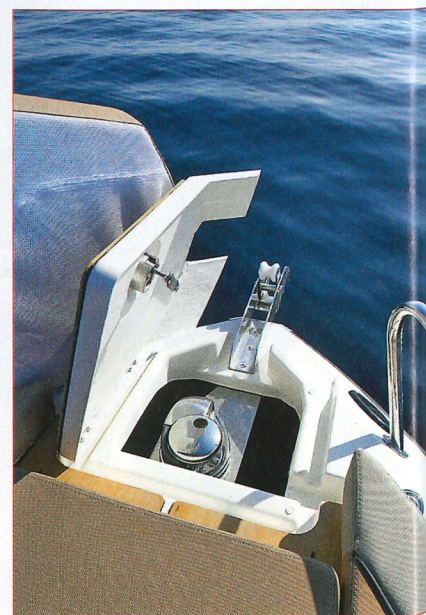
Le modèle de notre essai était doté de toutes les options possibles (voir la fiche technique), en particulier la table en teck. Celle-ci est sans aucun doute plus élégante que celle en plastique prévue en standard, mais elle est un peu lourde et sa manipulation n'est pas des plus aisées pour la mise en place du

bain de soleil, puisqu'il faut ajouter une rallonge à la table déjà lourde, changer le pied par un plus petit, puis la positionner au niveau des assises afin d'obtenir – après avoir placé un coussin complémentaire et rabattu le dossier de la banquette arrière – un immense bain de soleil de plus de 2,60 mètres de long sur 1,40 mètre de large.

Un bimini très facile à déplier

Ce bain de soleil peut être abrité sous un bimini (optionnel) facile à installer et qui, une fois rangé, disparaît complètement dans les plats-bords et sous la banquette arrière. L'assise située à gauche du pilote possède un dossier amovible qui peut s'orienter dans le sens ou dos à la marche pour la navigation ou le mouillage. Le tableau de bord,

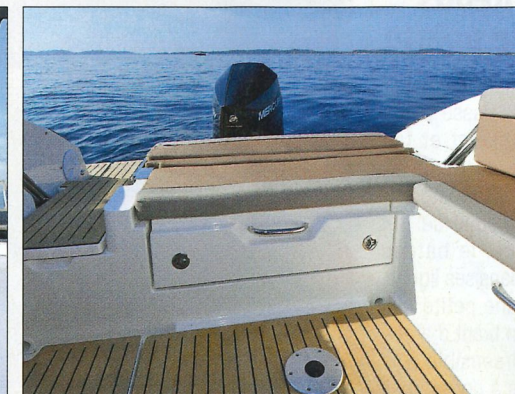
équipé en standard de l'instrumentation SmartCraft est assez moderne et ergonomique. Outre un repose-pieds intégré, le pilote profite d'un vide-poche placé sous la manette de gaz. Le siège pilote réglable d'avant en arrière assure une bonne position de conduite assise. Il n'est pas prévu de piloter debout sur cette unité, la manette de gaz trop basse ne permettant pas de bien doser l'accélération. Le siège du modèle de notre essai n'était pas bien réglé et reculait à chaque accélération ; de plus, en position semi-assise, les fesses en appui sur l'assise relevée, le pilote doit supporter dans l'arrière des genoux la manette de réglage du siège. Enfin, la cabine, dont la hauteur sous barrots est de 1,20 mètre, servira davantage à stocker du matériel qu'à coucher à bord. Elle est néanmoins équipée de deux



Dans la baïe, assez profonde, se trouve un emplacement pour le guindeau.



L'accès au pont avant se fait par un passage sur bâbord constitué de trois marches et de solides mains courantes. Le pare-brise s'ouvre à ce niveau.



Le dossier de la banquette arrière de cockpit bascule vers l'arrière pour créer un petit bain de soleil ou agrandir celui obtenu une fois la table abaissée.



Au mouillage, un coussin s'installe sur le pare-brise, portant la surface du bain de soleil avant à 2,30 mètres de long sur 1,80 mètre.



Au mouillage, le dossier de la banquette arrière peut s'incliner vers l'avant pour former une assise orientée vers les plages de bain.



Les coffres bénéficient de vérins très pratiques pour leur ouverture, également facilitée par le fait que les coussins restent à poste.



L'angle de gîte en virage reste raisonnable et l'accroche est bonne.

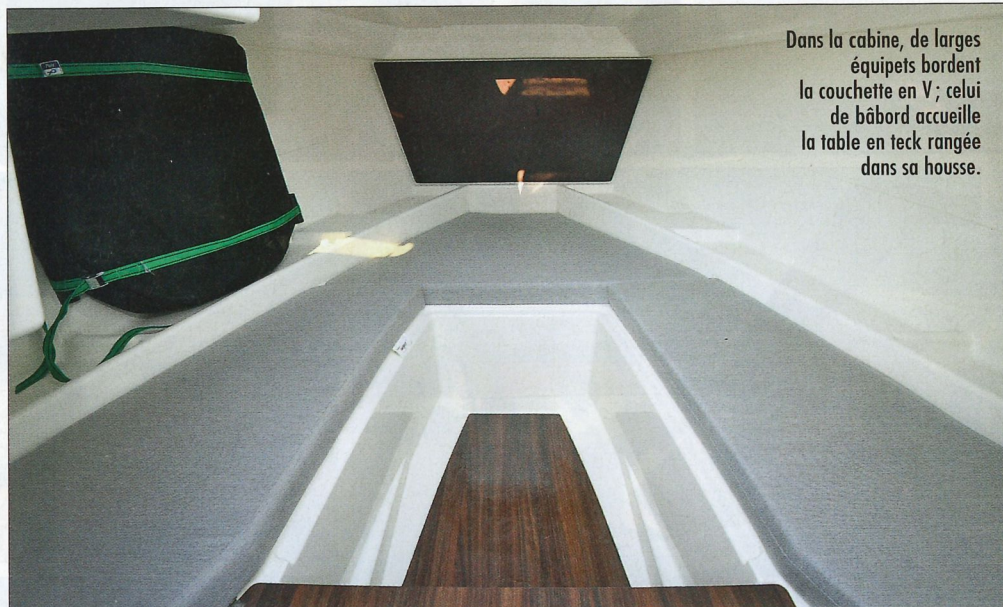
couchettes en V convertibles en un couchage – réservé aux petits gabarits – et, en option, de WC marins.

Plus de 40 nœuds en vitesse de pointe

Sur l'eau, le 675 Cruiser est assez séduisant. Sa carène passe plutôt bien dans le petit clapot et fait preuve d'une bonne accroche en virage où l'angle de gîte reste raisonnable. Le déjaugage se fait sans aucun cabrage, le bateau étant toute de suite dans ses lignes. La combinaison d'une petite largeur (2,46 m) et d'un tirant d'air de 1,43 mètre le rend sensible à la répartition des poids à bord. Ainsi, lorsque les passagers sont installés sur les banquettes à bâbord, le bateau a tendance à gîter sur ce bord en navigation. Le chantier propose d'ailleurs en option le système de stabilisateurs Zipwake dont était pourvu notre bateau. Propulsé par le nouveau Mercury V6 de 225 chevaux, il a affiché la vitesse de pointe de 41,2 nœuds au régime de 5 400 tr/mn. Néanmoins, l'hélice de 19 pouces devra être remplacée par une 17 ou une 15 pouces pour permettre au moteur d'atteindre le régime maximal de 6 000 tr/mn recommandé par le constructeur.

EN CONCLUSION

Une silhouette moderne, un plan de pont fonctionnel et modulable, une carène performante et une belle motorisation, ce petit bateau répond parfaitement à son programme de sorties en famille. La cabine, certes un peu petite, a tout de même le mérite d'exister et de permettre de passer une nuit à bord.



Dans la cabine, de larges équipets bordent la couchette en V; celui de bâbord accueille la table en teck rangée dans sa housse.



En option, des WC marins montés sur une planche coulissante se rangent sous la descente.



L'ajout de coussins centraux permet d'obtenir un couchage de 1,90 mètre sur 1,70 mètre.



Les plages de bain de 74 sur 58 centimètres dissimulent pour celle de bâbord un coffre et pour celle de tribord l'échelle de bain.