

Essai Jeanneau Merry Fisher 645



Un timonier dans l'air du temps, aux lignes résolument contemporaines.

La nouvelle 645 s'adresse, comme la célèbre Merry Fisher 625 qu'elle vient remplacer, aux amateurs de camping côtier. Mais ce modèle de 2010 présente un look beaucoup plus moderne et une carène ainsi qu'un plan de pont entièrement nouveaux, pour encore plus de confort !

Destinée à remplacer la 625

Sortie en 2003, la Merry Fisher 625 était l'un des premiers timoniers de plus de 6 mètres de Jeanneau à abandonner le sacro-saint diesel, au profit d'une motorisation hors-bord. Elle répondait aussi, grâce à un aménagement de pont convivial et astucieux, à un programme mixte de pêche et de petite croisière. Le succès de ce modèle ne s'est pas fait attendre et, six ans plus tard, plus de 2 500 exemplaires ont été fabriqués dans les usines polonaises du constructeur vendéen. Remplacer un tel modèle s'avérait donc compliqué... Et, pourtant, c'est bien l'objectif de la toute nouvelle Merry Fisher 645 dévoilée au dernier Salon de La Rochelle. De son aînée, elle conserve la motorisation hors-bord et le programme de petite croisière. Pour le reste, sa silhouette, sa carène et son plan de pont sont totalement nouveaux. La première a abandonné les rondeurs de la 625 au profit d'arêtes et d'angles plus vifs. Quant à sa carène, elle est plus porteuse avec un V sur l'arrière plus important que celui de la 625. De même, elle offre davantage de volume sur l'avant, et la présence de larges bouchains lui permet de gagner en stabilité. Elle est en outre dotée d'une petite quille et de virures qui courent sur toute la longueur et lui assurent une bonne accroche en

virage.

Un comportement très satisfaisant

La Merry Fisher 645 passe bien dans les vagues et on apprécie l'absence de couinements désagréables en navigation. Sa tenue de cap est tout à fait correcte et son angle de gîte en courbe est très raisonnable. Enfin, cette carène a été conçue pour recevoir un hors-bord en arbre long, et non ultra-long, ce qui lui permet d'accéder à des puissances de 80 et 100 chevaux uniquement disponibles en arbre long. Équipée lors de notre essai d'un 115 chevaux Yamaha, sa puissance maximale, elle n'offre pas de performances époustouflantes, puisqu'elle ne gagne en vitesse de pointe qu'un demi-nœud par rapport à la Merry Fisher 625 qui, équipée d'un 90 chevaux Suzuki à l'époque, atteignait les 26,5 nœuds. Mais une vitesse supérieure n'est pas vraiment utile sur ce type de bateau à bord duquel on navigue plutôt aux alentours de 20 nœuds, soit au régime de 5 000 tr/mn.

Les aménagements extérieurs

Le dernier point, le plan de pont, a été pensé pour répondre à un programme de petite croisière à quatre. Son cockpit, profond, est occupé sur toute la largeur par une banquette avec dossier. Si la petite table ronde, qui fait partie du pack finition Première, est installée, on obtient un salon très agréable au moment de l'apéritif. Si, au contraire, l'assise de la banquette est tirée pour allonger le dossier, apparaît alors un bain de soleil de 85 centimètres de large pour 2,09 mètres de long. Dans ce cockpit, des filets de rangement très pratiques pour le stockage des lunettes de soleil ou autre petit matériel sont fixés sur les mains courantes intégrées dans les plats-bords. Les affaires plus encombrantes trouveront leur place dans la soute située sous le plancher. Cette dernière peut s'ouvrir avec la table en place, mais ne dispose d'aucun vérin permettant de la maintenir ouverte. Depuis le cockpit, l'accès au pont avant se fait de préférence par tribord, les passavants étant asymétriques, et celui de tribord plus large de dix centimètres que celui de bâbord. Chose assez inédite sur un timonier et qui montre bien la vocation croisière de cette unité, le pont avant, par ailleurs bordé par un haut balcon qui mériterait une filière intermédiaire, peut être recouvert en option par un bain de soleil de 1,78 sur 1,10 mètre. La casquette de timonerie s'étend loin sur l'arrière et possède des coins arrière très agressifs. Des mains courantes placées de part et d'autre de la porte à trois battants permettent de se tenir debout en navigation, la hauteur sous barrots sous la casquette variant entre 1,87 et 1,90 mètre.

Pour ce qui est des aménagements intérieurs

À l'intérieur, les aménagements sont en un seul volume et bénéficient d'une bonne clarté du fait du pare-brise panoramique, d'un toit de timonerie en Plexiglas et des vitres latérales. Ces dernières profitent de hublots ouvrants un peu petits sur le modèle de notre essai, mais qui devraient être agrandis sur les prochaines unités. L'un des points forts de la 645 est son toit ouvrant

qui apporte lumière et aération à l'intérieur. Il n'est hélas pas en standard, mais fait partie du pack finition Première, tout comme les rideaux intérieurs. L'aménagement consiste en un carré placé sur bâbord et constitué de deux banquettes en face à face et d'une table. L'ensemble se convertit facilement en une couchette de 1,90 mètre de large. D'autre part, le dossier de la banquette placée le plus en avant bascule vers l'arrière, créant ainsi une double assise dans le sens de la route. Les passagers qui y prendront place en navigation profiteront d'une main courante fixée devant eux, mais ceux de petite taille auront les yeux au ras du pare-brise, sans compter que cette position obligera à poser les pieds sur la couchette double installée dans la pointe avant. Celle-ci est bordée d'équipets, et des WC chimiques, disponibles en option, peuvent se dissimuler sous son coussin central. Sur tribord, en face du carré, le poste de barre reçoit un siège d'une place et dispose d'un repose-pieds qui assure une bonne position de conduite assise ; piloter debout ne présente aucun intérêt et s'accompagne en plus d'une visibilité très limitée. Derrière le siège pilote qui bascule vers l'avant se découvre un coin cuisine constitué d'un plan de travail, d'un évier, d'un réchaud, d'un réfrigérateur et de nombreux rangements.

En conclusion

La Merry Fisher 645 avec ses quatre couchages, sa kitchenette et son cockpit convivial, répond parfaitement au programme de camping côtier pour lequel elle a été conçue. À cela s'ajoute un prix très compétitif avec un moteur de 115 chevaux (Yamaha ou Suzuki), ce qui en fait une unité intéressante à plus d'un titre et qui devrait lui assurer un aussi beau succès que celui de son aînée la 625.

FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout 6,70 m

Longueur de coque 6,43 m

Largeur 2,54 m

Poids 1 250 kg

Puiss. conseillée 90 ch

Puissance maxi 115 ch

Tirant d'eau 0,53 m

Tirant d'air 2,20 m

Capacité en carbu 136 l

Homologation cat. C/7 pers.

Transmission hors-bord