

LE LEADER DE LA PRESSE BATEAU À MOTEUR

MOTEUR BOAT

M A G A Z I N E

www.moteurboat.com

COMPARATIF HORS-BORD

150 ch

Les nouveaux
Mercury 150 EFI
et **Selva 150 XSR**
bousculent
les références
du marché...



**Rhéa
Open 23**
Une réussite totale !

SPÉCIAL

MIAMI BOAT SHOW

- Le plus gros hors-bord du monde enfin à l'eau !
- Les nouveautés du salon floridien
- 10 essais pour naviguer à l'américaine

5,90 € - MENSUEL

N° 268 S - AVRIL 2012

Belgique 6,50 € - Luxembourg 6,50 €

Suisse 10 CHF - Canada 10 \$CAD

Esp/Grèce 6,80 € - Port. Cont 6,80 €

Dom/S 6,50 € - Dom/A 7,90 €

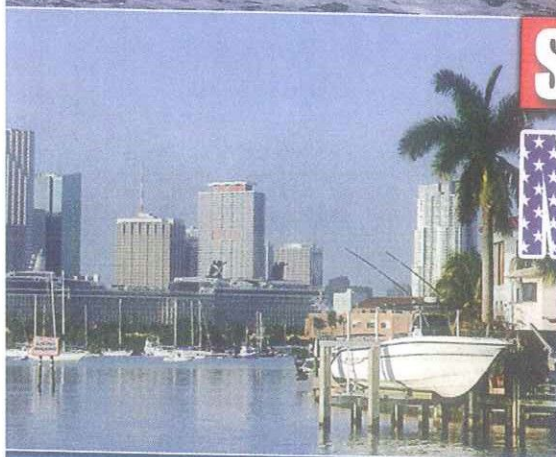
Cal/S 910 XPF - Pol/S 1 000 XPF

Cal/A 1 640 XPF - Pol/A 1 800 XPF

Maroc 70 MAD - Tunisie 11,8 TND

L 19831 - 268 S - F - 5,90 € - RD

Editions
Larivière



Un condensé



VITESSE MAXI (à 6 000 tr/min)

39,5 nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(3 500 tr/min)

VITESSE
(en nœud)

20

CONSO
(essence en l/h)

19,5

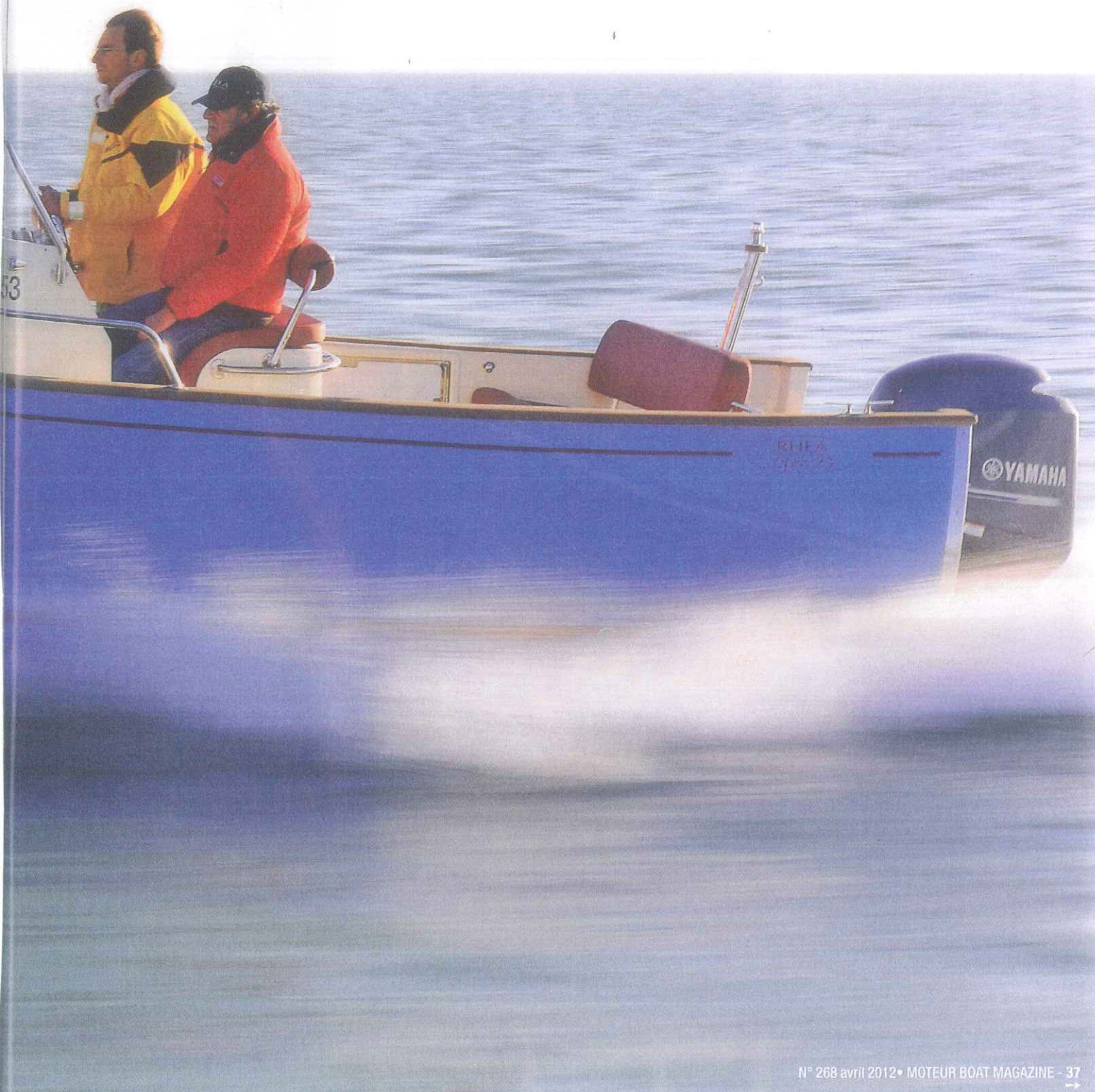
46 650 €

AVEC 150 CH YAMAHA 4T

de plaisir

Le chantier rochelais ne se cantonne plus aux timoniers élégants qui ont fait son succès depuis 1996. Il s'ouvre à d'autres concepts, à l'image de ses trawlers ou des nouveaux modes de propulsions écologiques. Avec son nouvel Open 23, Rhéa fait une entrée remarquée – et réussie ! – dans le secteur très concurrentiel des coques ouvertes.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.



Un moteur hors-bord sur un Rhéa ? Pourquoi pas ! L'arrivée de ce type d'embase n'est d'ailleurs pas nouvelle pour la marque rochelaise. Il y a en effet un précédent avec le Rhéa 730 Fishing, un timonier d'entrée de gamme disponible à la fois en in-bord et en hors-bord. Ce qui est plutôt nouveau, c'est le principe même de l'open pour une marque qui avait fait une entrée timide dans ce secteur il y a quatre ans, avec son Rhéa 35. Mais l'unité était grande, motorisée en in-bord et ne répondait que très peu aux canons du genre open. Avec ce nouveau 23 pieds, c'est clairement le marché très concurrentiel des coques open de 6,50 mètres que vise la marque, mais avec la touche Rhéa en plus, c'est-à-dire une qualité de fabrication à la hauteur de l'image du chantier, sans oublier une esthétique chic et classique.

Une filiation avec les timoniers

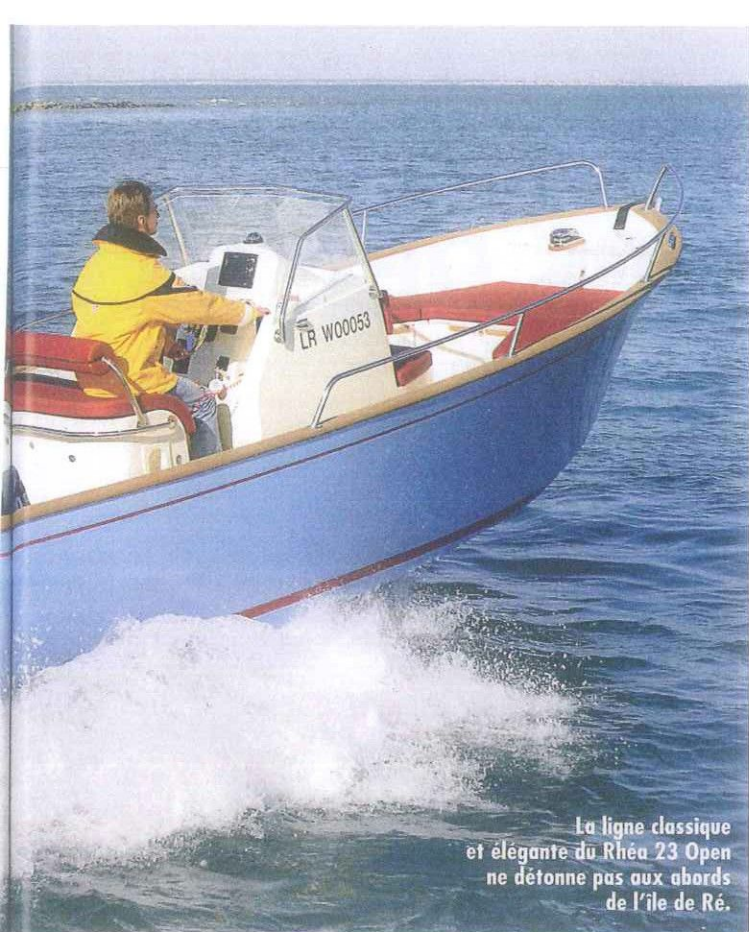
D'ailleurs, en découvrant ce dernier né amarré au ponton du port des Minimes, on ne peut que constater la filiation avec les modèles des autres gammes : l'étrave est joliment tulipée et l'arrière frégaté — marque de fabrique du chantier — est toujours là, souligné par la présence d'inox sur les angles du tableau. Boulonné sur ce dernier, un Yamaha de 150 chevaux ne perturbe pas la ligne générale, même si



Le cockpit fait office de salon de pont. Les deux banquettes latérales sont rabattables dans les francs-bords.



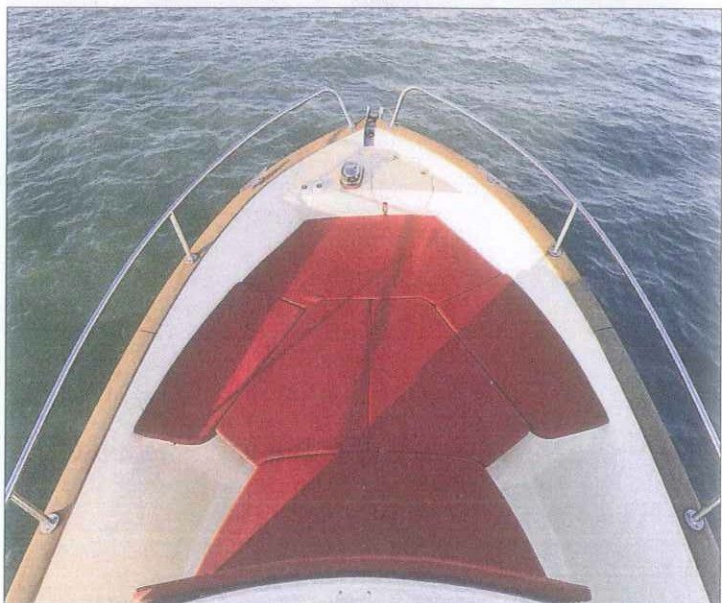
Le plan de pont de ce Rhéa est sans conteste celui d'un open. La circulation est plutôt bonne autour de la console, et les assises sont nombreuses.



La ligne classique et élégante du Rhéa 23 Open ne détonne pas aux abords de l'île de Ré.



La console, sans être trop imposante, protège bien le pilote et son équipier à bâbord. Un repose-pied apporte un confort supplémentaire.



Les rallonges du bain de soleil se dissimulent dans un rangement spécifique situé dans le coffre avant, juste sous la baille à mouillage.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

COQUE



Coque en V dotée d'un redan de 12 cm de large et de deux virures

Longueur hors tout **6,50 m**
Longueur de coque **6,50 m**
Largeur **2,50 m**
Poids **1 200 kg**
Puiss. conseillée **150 ch**
Puissance maxi **200 ch**
Tirant d'eau **0,40 m**
Capacité en carbu **150 l**
Homologation **en cours**
Transmission **hors-bord**
Constructeur **Rhéa Marine**
Garantie **2 ans**

MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs **1**
Marque **Yamaha**
Modèle **F150 AETL**
Type **4T**
Puissance réelle **150 ch**
Puiss. admin. **15,3 CV**
Régime **5 000-6 000 tr/mn**
Cylindres **4 en ligne**
Cylindrée **2 670 cm³**
Alésage/course **94 x 96,2 mm**
Rapport de réduction **2**
Poids **216 kg**
Garantie **2 ans**

ÉQUIPEMENT STANDARD

Gel-coat coque bleu, pont ivory, davier, taquets, sellerie complète et bain de soleil, banquettes, porte-gobelets inox, prise 12 V, mât de ski, pompes de cale manuelles et électriques, anneau d'accroche pare-battage, anneau d'étrave, leaning-post, console pour instruments, compas, direction hydraulique.

OPTIONS

Bimini (2 571 €), douche eau douce (849 €), guindeau électrique 500 W (1 915 €), remorque Nautilus (6 527 €), table de cockpit (578 €), WC chimiques (236 €).

PRIX

30 272 € sans moteur
46 650 € avec 150 ch Yamaha 4T

CONDITIONS DE L'ESSAI



Bateau : 3 personnes à bord, 50 l de carburant, pas d'antifouling, carène propre



Météo : petit clapot, vent calme, soleil.
T° eau : 7 °C

LES PERFORMANCES

avec 150 ch Yamaha

Type de l'hélice : 3 pales inox

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,7	1,8	1,50
1 000	4,1	2,7	1,50
1 500	5,4	5,2	1,03
2 000	7,3	8,4	0,86
2 500	9,1	12,1	0,75
3 000	14	15,2	0,92
3 500	20	19,5	1,02
4 000	23,8	24,9	0,95
4 500	27,4	32,3	0,84
5 000	31,6	45,5	0,69
5 500	35	48,3	0,72
6 000	39,5	58,3	0,67

TESTS D'ACCÉLÉRATION



Déjaugage : 4,1 s
De 0 à 30 nœuds : 8 s

NOS APPRÉCIATIONS



- Comportement marin
- Qualité de fabrication
- Ligne esthétique



- Pas de vérin sur les coffres
- Accès cabine un peu étroit

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

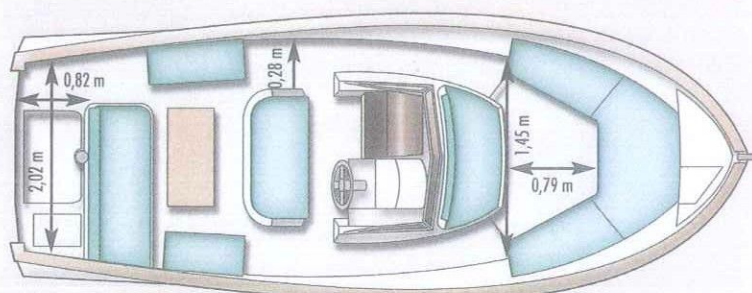
BUDGET

FRANCISATION

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

ASSURANCE (CHEZ APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	486,50 €
FRANCHISE	500 €



Le plan de pont permet de circuler avec aisance autour de la console centrale.

une peinture de moteur identique à celle de la coque aurait été avantageuse. Comme nous le verrons lors de nos essais, cette puissance conseillée est largement suffisante pour un pilotage ludique et elle rend inutiles les 200 chevaux de la puissance maximale.

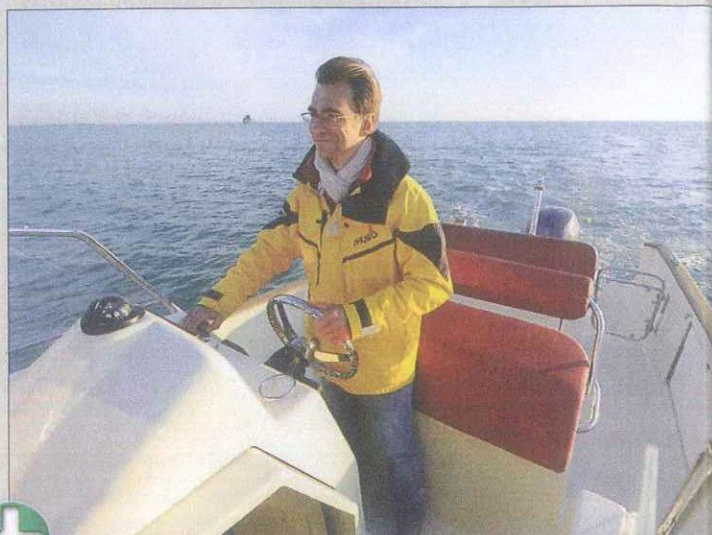
Le plan de pont est bien celui d'un open, avec une marche d'une dizaine de centimètres à l'avant, ce qui permet de varier les niveaux à bord. Mais la raison n'est pas seulement esthétique, puisque cette disposition permet de gagner un peu d'espace à l'intérieur de la cabine. Le pont est recouvert d'un antidérapant en pointe de diamant ; il n'existe pas de teck sur ce bateau qui joue aussi la carte de la simplicité pour se placer à un prix compétitif. De toute façon, un plancher en teck serait superflu, car le gel-coat ivoire présent partout à l'intérieur apporte une chaleur quasi identique à celle du bois. Côté aménagements, toutes les caractéristiques d'une coque open sont retrouvées, à commencer par un carré arrière transformable en salon de pont grâce à l'ajout d'une table et de deux assises latérales rabattables.

En position haute, elles disparaissent dans les francs-bords. Une banquette de deux ou trois places vient compléter l'inventaire. Sous cette dernière, une cale technique comprend le filtre décanteur, le coupe-circuit, les batteries, etc., ainsi que la fixation du mât de ski (de série) qui traverse le polyester de l'assise pour venir se fixer sur les fonds... autant dire, du costaud ! Un vérin hydraulique aurait cependant été le bienvenu pour maintenir le capot en position haute.

Une position de conduite optimale

Au niveau du pilotage, la solution d'un gros leaning-post a été retenue. Selon les positions assise ou debout, elle semble représenter le meilleur compromis entre confort et visibilité. Sur son arrière, deux portes laissent apparaître un espace de rangement et une prise de 12 V bienvenue. La console protège correctement les passagers, avec un poste de pilotage déporté à tribord. L'instrumentation se fixe sur un tableau de bord qui tombe naturellement sous les yeux. Nous testons le

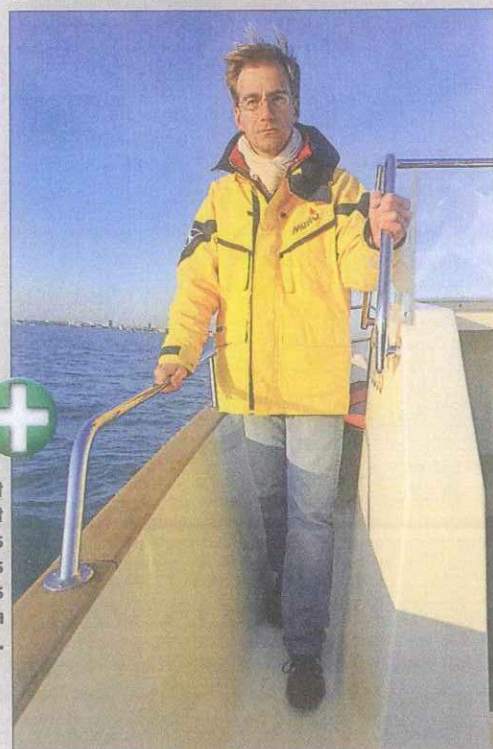
Les détails qui font la différence...



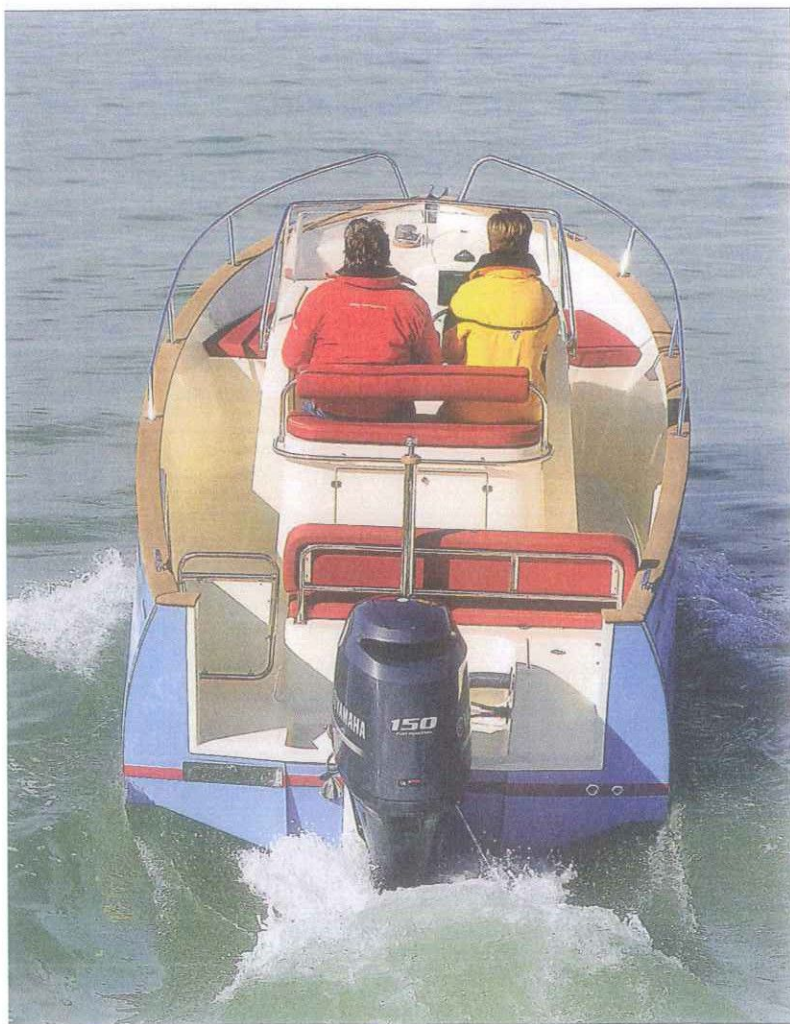
Que le pilote soit debout ou assis sur le gros leaning-post, il bénéficie d'une position de conduite optimale, et d'une vue très dégagée.



Les passagers sont suffisamment larges et les mains courantes assez nombreuses pour circuler en toute sécurité.



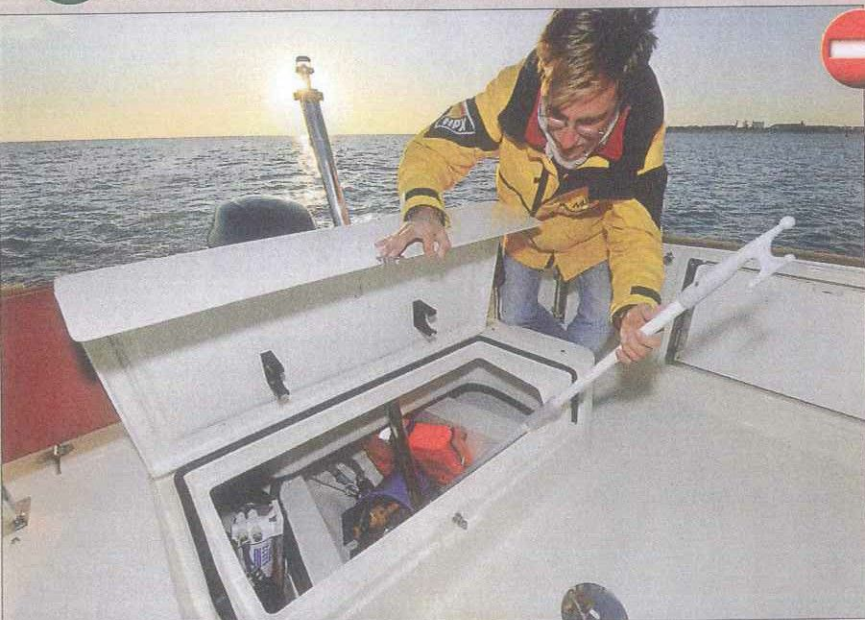
L'intérieur des francs-bords accueille deux banquettes rabattables qui permettent d'augmenter les assises du salon de pont. Une sellerie se fixe sur ces deux places.



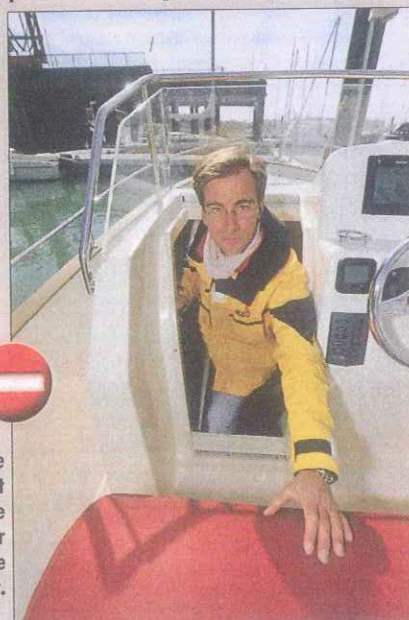
Pas de doute : cet open est bien un Rhéa, comme le montre ce tableau arrière joliment frégaté qui rappelle celui des autres bateaux de la marque.



La carène du Rhéa fait des merveilles. Dans le clapot, elle passe sans broncher et sans mouiller ses occupants. Elle vire également sans décrocher.



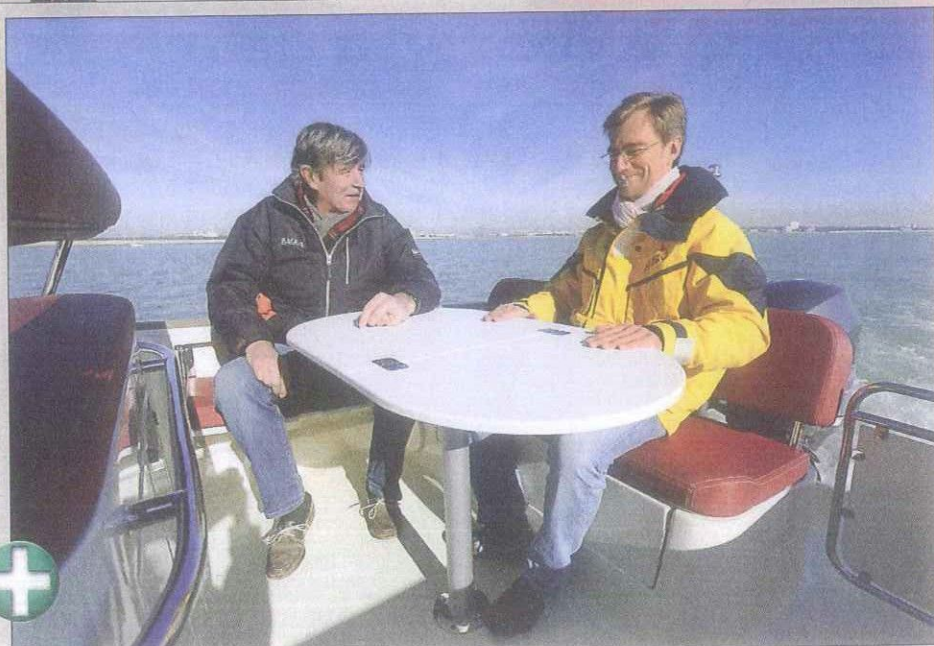
Il manque au capot de la soute arrière un vérin hydraulique qui permettrait de le laisser en position haute.



La porte de la cabine manque de largeur. Il faut en sortir de biais pour éviter de se cogner.



Ce n'est pas du vrai teck mais du bois synthétique qui habille les pavois. L'effet visuel est identique et l'entretien moindre.



Une table (qui se range dans le coffre arrière) permet de transformer le cockpit en salon de pont. Un lieu idéal pour les pique-niques.

prototype, et Bertrand Danglade, patron du chantier, nous a expliqué que sur les autres unités les cadrans ont été déplacés vers le haut afin d'augmenter leur lisibilité. Une main courante ceinture le pare-brise et permet au passager debout de se tenir, mais le bureau d'études réfléchit à la possibilité d'ajouter un cale-pied et une seconde main courante pour un meilleur maintien du copilote.

Confortable, sécurisant et sportif

L'accès à la cabine s'effectue par une porte coulissante qui pourra se révéler un peu étroite pour les plus corpulents. À l'intérieur, la hauteur sous barrots atteint 1,40 mètre. Même si elle dispose d'un beau volume pour un open, elle n'a pas vocation à servir de lieu de couchage, mais elle sera parfaite pour loger les coussins des assises et du bain de soleil, la table amovible ou une petite annexe gonflable. Des WC chimiques peuvent y être installés en option. Enfin, trois coffres dans la partie avant permettent de ranger le petit matériel (défenses, bouts...). Au niveau de la pointe, la profonde baille à mouillage déportée sera éventuellement couplée à un guindeau optionnel, fixé à l'extérieur et dans l'axe du davier. Les plats-bords en bois synthétique ont été poncés pour l'occasion afin d'obtenir un « effet teck ». La ressemblance avec un bois naturel est impressionnante, mais sans les inconvénients de l'entretien. En standard, la couleur de coque est d'un bleu clair très sobre ; elle pourra être changée (en option) selon les souhaits des futurs propriétaires.

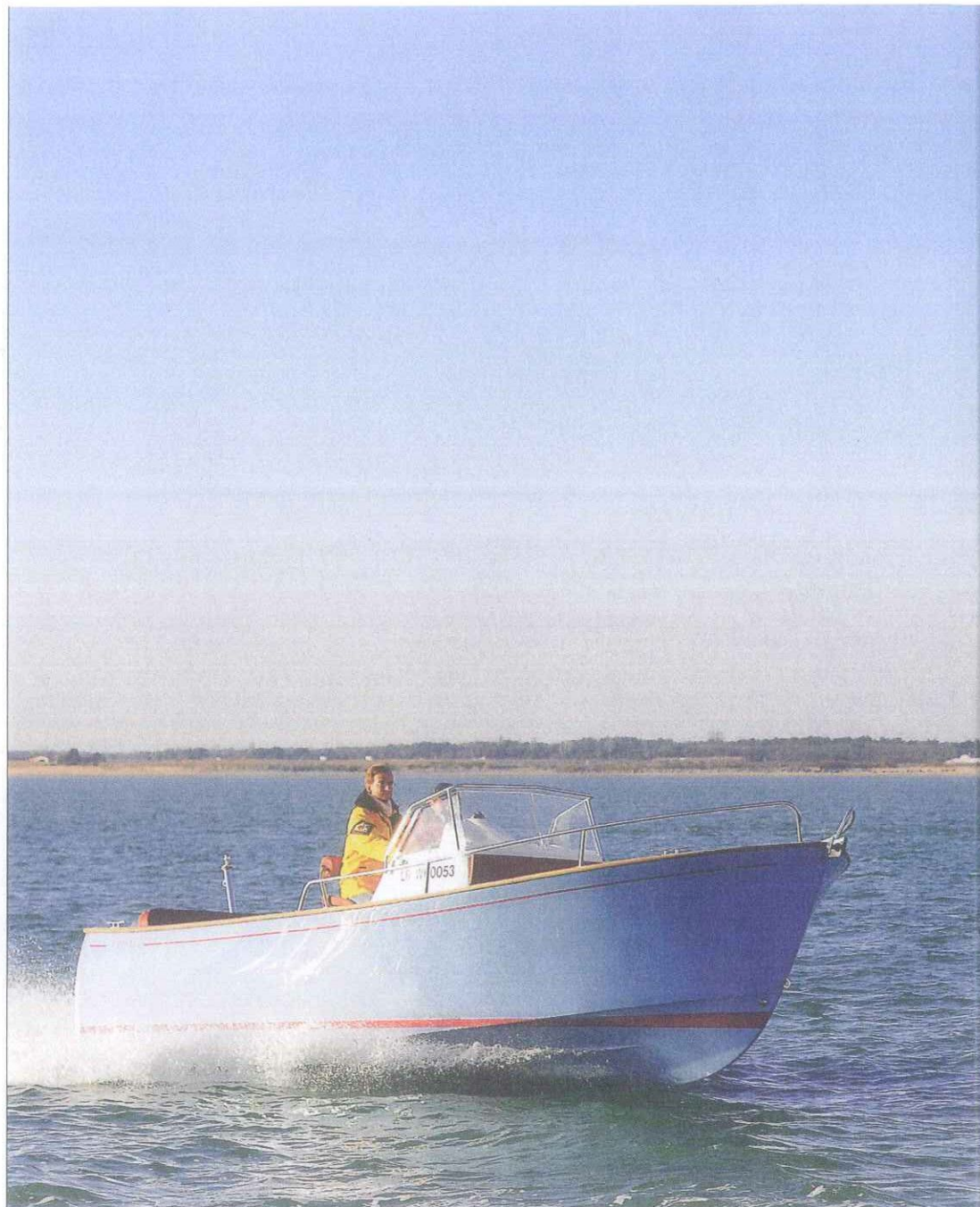
En mer, le Rhéa Open 23 fait des merveilles. Il se montre sage et sécurisant pour les amateurs de pilotage tranquille, et il remplit parfaitement la mission pour laquelle il se destine : les sorties familiales à la journée. Sa polyvalence lui autorise presque tout : ski, balade, pique-nique, camping côtier pour ceux qui souhaitent dormir à la belle étoile... Les passages de vague ne mouillent pas l'équipage et les retombées se font sans taper. La structure reste

ferme, rien ne bouge à bord et aucune vibration n'est perçue. Ceux qui souhaitent un pilotage plus sportif trouveront également leur compte, car cet open répond immédiatement aux sollicitations, comme en virage – cas le plus flagrant –, où il reste dans ses lignes sans gîter excessivement. Il est même possible de remettre les gaz en sortie sans craindre de le voir chasser de l'arrière et, au jeu des virages à gauche suivis immédiatement de

brusques virages à droite, il fait preuve de la même stabilité, sans jamais décrocher. Tout juste peut-on remarquer une légère cavitation du moteur lorsqu'on décide de virer très serré à plus de 4 000 tr/mn. Mais il faut reconnaître que ce type de manœuvre est plutôt rare dans le cadre d'une utilisation tranquille. Il atteint 39,5 nœuds à 6 000 tr/mn et sa vitesse de croisière se situe aux alentours des 20 nœuds à 3 500 tr/mn.

EN CONCLUSION

Rhéa a réussi son entrée dans le secteur des opens en cumulant qualité de fabrication et esthétique, deux points forts auxquels s'ajoute un comportement marin sans faille. Avec son prix de 46 650 € (avec moteur) et son équipement standard plus qu'honorable, il peut sérieusement concurrencer les best-sellers de cette catégorie avec lesquels il va se mesurer, surtout pour une clientèle qui souhaite se démarquer des grandes séries. D'ailleurs, le match a déjà commencé et plus d'une quarantaine de modèles ont été commercialisés et sont en cours de fabrication ou de livraison. Bertrand Danglade nous a même confié que l'open à la sauce Rhéa ne s'arrêtera pas en si bon chemin, puisqu'un grand frère de 7,50 mètres est prévu pour l'édition 2012 du Grand Pavois.



LA CONCURRENCE



• **Jeanneau Cap Camarat 6.5 CC Style**
Prix : 28 000 € avec 150 ch – Long. : 6,23 m – Larg. : 2,48 m – Poids : 1 050 kg
Homol. : cat. C/7 pers. – Constr. : Jeanneau



• **Quicksilver Activ 675 Open**
Prix : 30 690 € avec 150 ch – Long. : 6,50 m – Larg. : 2,55 m – Poids : 1 050 kg
Homol. : cat. C/8 pers. – Constr. : Brunswick Boat Group



• **Pacific Craft 625 Open**
Prix : 27 977 € avec 115 ch – Long. : 6,25 m – Larg. : 2,51 m – Poids : 795 kg
Homol. : cat. C/7 pers. – Constr. : Pacific Craft



De l'avis même du chantier, la cabine n'est pas faite pour y dormir, mais pour ranger du matériel. Elle y parvient parfaitement vu son volume.



Sous les assises du salon de pont avant se trouvent trois coffres destinés à recevoir les bouts ou les aussières. La baille à mouillage est très profonde.

VISITE D'USINE

Un savoir-faire français

Lorsque Bertrand Danglade, patron du chantier Rhéa, décide de lancer cet Open 23, prélude à une future gamme complète, c'est avant tout pour s'ouvrir à une nouvelle clientèle. L'idée était de produire un bateau de qualité à un tarif raisonnable, tout en évitant les droits de francisation : un cahier des charges qu'il a su mener à bien vu le résultat sur le terrain. Preuve que le bateau est bien né, le succès commercial est au rendez-vous avec déjà une quarantaine de commandes fermes et presque autant de bateaux en production. Au niveau de la construction, la coque est en sandwich balsa et le pont en sandwich PVC. Des varangues viennent s'insérer dans les fonds pour apporter une rigidité supplémentaire.

La partie en polyester (coque et pont) est fabriquée en Pologne, pour des raisons évidentes de coût de main-d'œuvre, mais aussi parce qu'il existe dans ce pays un véritable savoir-faire dans ce domaine. Il ne faut pas oublier que plus de dix mille bateaux

sortent chaque année de ce pays ! Le reste du bateau est entièrement « made in France ». L'assemblage et le montage, parties les plus techniques s'il en est, sont réalisés sur le site de La Rochelle par l'équipe Rhéa.



Plus d'une quarantaine d'Open 23 sont actuellement en cours de fabrication.