

RHÉA 27 ESCAPADE Le sun deck, version classique

Le chantier rochelais a cédé aux sirènes de la mode, en déclinant une version sun deck à partir d'un modèle open. Le pari était osé, dans la mesure où le 27 Open est une vraie réussite. Le sun deck saura-t-il se montrer à la hauteur de l'esprit de famille qui règne dans cette gamme? Réponses...

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.



VITESSE MAXI (à 5 750 tr/min)	
40,3 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (3 500 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
22,9	nc
67 123 €	
SANS MOTEUR	

Disons-le d'emblée, les deux modèles de la gamme Open de Rhéa nous avaient séduits, pour ne pas dire enchantés. Évidemment, la signature du chantier rochelais était retrouvée à bord de ces 23 et 27 pieds, à commencer par la partie arrière frégatée issue des timoniers, fer de lance de la marque. Mais on pouvait également noter les finitions propres et une qualité de fabrication irréprochable. À cela s'ajoutait un comportement marin exceptionnel, tant au niveau du passage dans la vague que par l'accroche en virage. Ce n'est donc pas un hasard si le Rhéa 27 Open a été élu bateau à moteur de l'année dans sa catégorie (7 à 8 m) l'an dernier... Qu'en est-il pour ce nouveau Rhéa 27 Escapade, présenté lors du dernier Nautic de Paris ? Nous avons commencé l'essai par la prise en main, curieux de chercher d'éventuelles différences entre la version open et celle pontée.

Une accroche impressionnante

Les premiers virages enchaînés, associés à quelques bords de vitesse nous ont apporté immédiatement la réponse : le comportement est identique. Tout juste peut-on noter la quasi-absence de cabrage au déjaugage sur la version pontée, s'expliquant par la présence du poids supplémentaire (celui de la cabine et des aménagements) à l'avant, mais ce 27 Escapade imite en tout autre point son faux jumeau de frère.

La véritable différence avec l'open réside évidemment sous le rouf. On y découvre une belle cabine où la hauteur sous barrots atteint 1,60 mètre au niveau de la descente.



Le chantier Rhéa Marine a réussi à installer au sein de la cabine un meuble avec évier et réfrigérateur, sans oublier le cabinet de toilette, séparé par une cloison, à tribord de la descente. Tout est donc conçu pour passer une nuit à bord.



Le cabinet de toilette se compose d'un lavabo et de WC marins.



Le dessous des assises est creux et permet de loger le pied de table, par exemple.



Conscient que le grill est rarement utilisé à bord, le chantier a préféré ajouter un modèle mobile, transportable dans une valise.

FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	7,50 m
Largeur	2,80 m
Poids	1 450 kg
Puiss. conseillée	250 ch
Puissance maxi	300 ch
Capacité en eau	55 l
Capacité en carbu	250 l
Homologation	cat. C/8 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Rhéa Marine (17)
Garantie	2 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	1
Marque	Suzuki
Modèle	DF250
Type	4T
Puissance réelle	250 ch
Puiss. admin.	20,71 CV
Régime maxi	5500-6000 tr/mn
Cylindres	6 en V
Cylindrée	3 614 cm³
Poids	268 kg
Garantie	3 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Cockpit autovideur, davier, taquets d'amarrage avant et arrière, sellerie complète avec bain de soleil, banquette arrière 3 places avec dossier, banquettes arrière rabattables dans le cockpit, 2 porte-gobelets inox, rangement sous siège pilote, 4 coffres de rangement dans cockpit, pompes de cale manuelles et électriques, mât de ski nautique inox, anneaux d'accrochage pare-battage, anneau d'étrave, compas de route, barre à roue hydraulique, évier inox, tableau électrique, etc.

► OPTIONS

Coque de couleur sur demande (2 918 €), bimini (3 158 €), sellerie coloris différent du standard (341 €), douchette eau douce (922 €), guindeau électrique 800 W (2 176 €), teck dans le cockpit (11 117 €), table de cockpit (673 €), T-top alu (7 524 €), WC chimiques (256 €), lecteur de carte-GPS Simrad (à partir de 1 477 €), préparation, mise à l'eau et mise en main à La Rochelle (1 762 €), etc.

► PRIX

67 123 € sans moteur
96 410 € avec Yamaha F250 DETX et commandes électriques Yamaha

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 50 % carburant, armement sécurité, deux personnes à bord.
Météo : mer calme, pas de vent.

TEST D'ACCÉLÉRATION

Déjaugage : 4,8 s
De 0 à 20 nœuds : 6,2 s

LES PERFORMANCES

avec 250 ch Suzuki 4T
Type de l'hélice : nc

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3,2	-	-
1 000	4,5	-	-
1 500	6,4	-	-
2 000	8,1	-	-
2 500	12,3	-	-
3 000	17,3	-	-
3 500	22,9	-	-
4 000	27,8	-	-
4 500	32	-	-
5 000	34,3	-	-
5 500	37,8	-	-
5 750	40,3	-	-

BUDGET

► FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	77 €
DROITS SUR LE MOTEUR	525 €
TOTAL	602 €

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	713 €
FRANCHISE	700 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Comportement marin
- ▲ Accroche en virage
- ▲ Esthétique et finitions

- ▼ Manque une main courante pour le copilote en navigation
- ▼ Pas de douche dans le cabinet de toilette

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



L'arrière frégaté est la marque de fabrique de tous les modèles Rhéa.

La prise en main est immédiate, les manœuvres s'effectuent en souplesse, facilitées par le pommeau fixé sur le volant et une direction hydraulique douce, déjà présents sur le 23 et le 27 Open. En navigation, le bateau ne surprend pas. Le comportement est toujours sain et la visibilité bonne, même si, selon la taille du pilote et le fait qu'il soit assis ou debout, la main courante qui ceinture le dessus du pare-brise risque de se retrouver dans son champ de vision. En vitesse de pointe, le bateau atteint 40,8 nœuds avec un Suzuki de 250 chevaux. En croisière à 3 500 tr/mn, il frôle les 23 nœuds. Il déjauge en 4,8 secondes et se porte à 20 nœuds en 6 secondes. Le bateau vire très court, ne décroche pas de l'arrière et n'enfourne pas de l'avant. Nous ne sommes pas parvenus à le prendre en défaut. La réponse aux sollicitations est immédiate ; nous avons pu nous en rendre compte en effectuant un test d'évitement d'une bouée de casier aperçue au dernier moment. ...

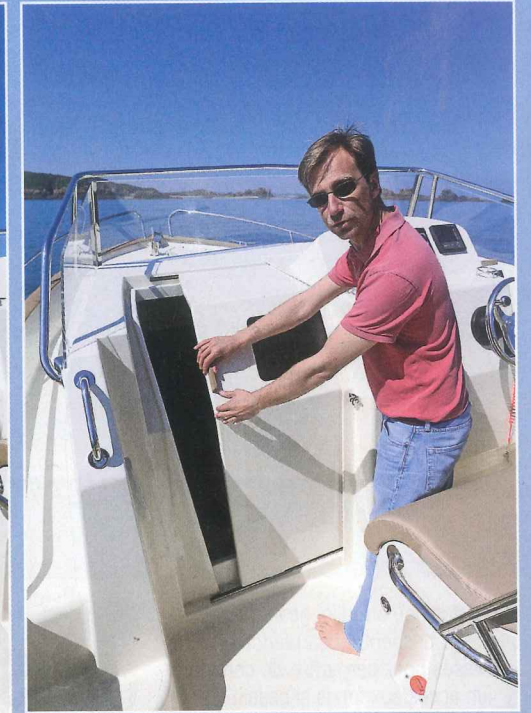
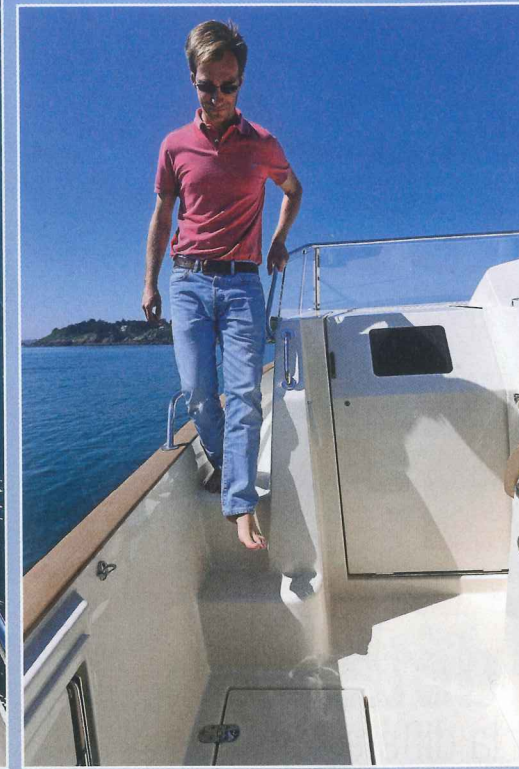
Difficile de se résoudre à rendre la barre avec un tel bateau entre les mains...

La différence avec l'open : la cabine

Les seules différences notables entre ces deux 27 pieds sont les aménagements. Contrairement au 27 Open, l'Escapade dispose d'une cabine qui occupe l'espace avant. Tous les attributs sont présents pour passer un week-end à caboter à deux ou en famille : cabinet de toilette avec lavabo et WC marins, carré modulable en couchette double, et un meuble de cuisine dans lequel se loge le réfrigérateur et où s'insère un évier. Le chantier a repris le concept du gril portable et amovible. Partant du principe que cet ustensile n'est que très rarement utilisé sur un bateau de cette taille, il est proposé dans une petite mallette qui s'oublie au fond d'un coffre. L'accès à la cabine a été revu depuis le jour de notre essai (nous disposons alors de



La partie arrière du cockpit est similaire en tout point avec la version open.



Le passavant de bâbord est plus large que celui à tribord. L'accès à la cabine s'effectue par une porte coulissante.





Le 27 Escapade reprend les codes du chantier, c'est un bateau élégant à la ligne classique et intemporelle. Une réussite d'un point de vue esthétique.

prototype), en rallongeant la marche de la descente. Les planchers sont vissés pour permettre de conserver un accès aux fonds si besoin. Quelques astuces ont été exploitées à bord, à l'image de la table qui se range sous la rallonge du couchage double. Enfin, sous les assises se trouvent des coffres où se loge le pied de la table. On le voit, le confort à bord est un élément qui prime sur un sun deck, et le chantier a visé juste.

Une circulation facile à bord

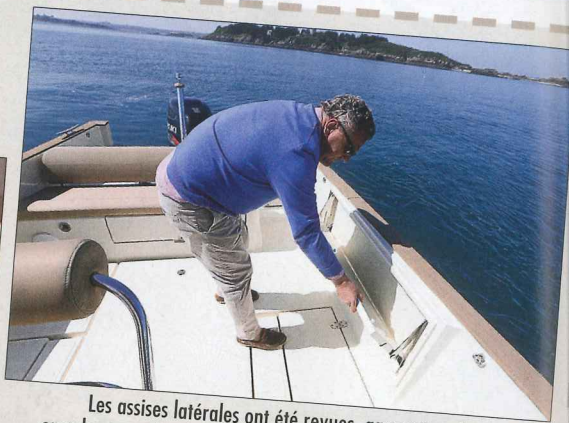
La circulation vers la partie avant s'effectuera de préférence par le passavant bâbord (28 cm de large), celui de tribord étant volontairement réduit à la portion congrue (13 cm). La console est décalée à tribord, ainsi que le poste de pilotage. Le cockpit, qui bénéficie d'un beau volume, dispose du système des assises latérales qui s'escamotent à l'intérieur du franc-bord, déjà vu sur les 23 et 27 Open. Lors de la sortie du 23 Open, elles présentaient l'inconvénient d'être sensibles aux vibrations et généraient un bruit désagréable à bord. Ce défaut est corrigé. L'épaisseur de l'assise a été augmentée et la finition est irréprochable.

Au sol, dans le cockpit, de grands coffres permettent de recevoir défenses, bout, seau et gaffe ; d'une manière générale, les rangements ne manquent pas à bord. C'est à la demande de la clientèle que le chantier a décidé de décliner son open en sun deck. L'idée est effectivement séduisante, et on se voit bien passer un week-end à bord, en famille ou entre amis. Pari gagné pour Rhéa avec cette version pontée du 27 Open !

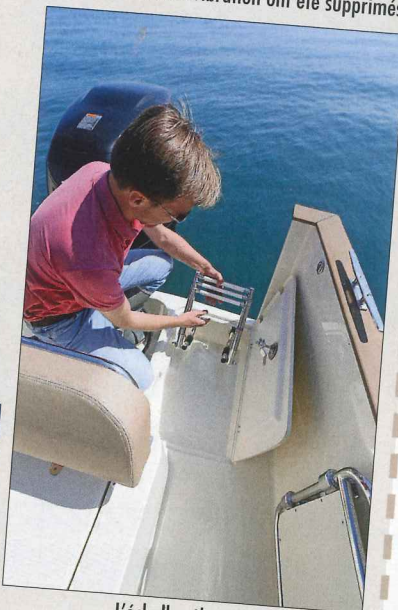
Les détails qui font la différence



Cette rallonge sera fixée sur tous les modèles pour augmenter la taille de la marche de la descente, trop courte sur le prototype essayé.



Les assises latérales ont été revues, gagnant en épaisseur et en robustesse. Les bruits parasites de vibration ont été supprimés.



L'échelle télescopique se déploie très facilement. Lorsqu'elle n'est pas utilisée, elle disparaît dans un coffre.



Les rangements ne manquent pas à bord. Trois coffres à plat-pont et une soute sous l'assise de la banquette arrière sont totalisés.