

Pur programme pêche

Doté de la carène de l'Ocqueteau 705, le nouvel Ostrea 700 affiche un vrai programme de pêche qui intéressera les plaisanciers, mais peut-être aussi quelques professionnels!

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-MARIE THIERRY.



VITESSE MAXI (à 4 100 tr/mn)	
24,7 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (3 000 tr/mn)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (gasoil en l/h)
15,5	15,6
64 990 € AVEC 150 CH NANNI DIESEL	

Avec son vaste cockpit walkaround de plain-pied, sa timonerie de type chalutier et sa motorisation in-bord diesel en ligne d'arbre, le nouvel Ostrea 700 proposé par le chantier Ocqueteau rappelle l'Antarès 700 Pêche qui existait au catalogue de Bénéteau depuis 2001, mais dont la production s'est arrêtée en 2009.

Bateau de niche par excellence, avec son programme assez exclusif, l'Ostrea 700 s'adresse aux pêcheurs plaisanciers qui souhaitent pratiquer leur loisir à longueur d'année, dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Il est ainsi le concurrent naturel des Jeanneau Merry Fisher 755 Marlin, Bénéteau Barracuda 7 ou Quicksilver Captur 755 Pilothouse avec cependant trois grandes différences à son avantage, la taille de son cockpit, son espace de circulation de plain-pied et sa motorisation in-bord diesel en ligne d'arbre. L'Ostrea 700 dispose en effet du plus vaste cockpit avec une taille de 2,24 x 2,24 mètres, ce qui permet à plusieurs pêcheurs de lancer sans se gêner. La belle largeur de ses passavants et l'absence de marche pour circuler autour de la timonerie facilitent également la circulation en tout point du bateau.

Un bon rendement en croisière

Enfin, la motorisation in-bord Nanni diesel de 150 chevaux en ligne d'arbre s'avère sobre et offre un excellent rendement en mille par litre au régime de croisière, ce qui est loin d'être le cas des timoniers propulsés par un moteur hors-bord qui consomme de surcroît du super sans plomb, plus onéreux.

À titre d'exemple, le rendement de l'Ostrea 700 est de 0,98 mille/litre de gasoil à la vitesse de 20,7 nœuds, alors qu'il est de 0,54 mille par litre à 21,1 nœuds avec un 150 chevaux



Les portes latérales coulissantes de la timonerie permettent au pilote de toujours garder un œil sur les abords du bateau.



Dans le cockpit, les banquettes sont rabattables afin de profiter d'un maximum d'espace de circulation.



La carène dispose d'une quille longue et d'une protection d'hélice.



La capacité de rangement est importante avec deux grandes soutes latérales. La motorisation H4.150 Nanni diesel est bien accessible.



Le pont avant, de type walkaround, est de plain-pied avec le cockpit. La largeur importante des plats-bords permet de s'en servir d'assises à l'heure du casse-croûte.



La baille contre-moulée montre de belles dimensions. Elle dispose d'un anneau d'étagère et d'un support pour le guindeau électrique.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout 6,92 m
Longueur intérieure 6,72 m
Largeur 2,65 m
Poids 1 750 kg
Puiss. conseillée 150 ch
Puissance maxi 150 ch
Capacité en eau 50 l
Capacité en carbu 135 l
Homologation cat. C/8 pers.
Transmission ligne d'arbre
Constructeur Ocqueteau
(Le Château-d'Oléron, 17)
Distributeur Réseau
Garantie 2 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs 1
Marque Nanni diesel
Modèle H4.150
Type 4T diesel injection common rail
Puissance réelle 110,4 kW
Puiss. admin. 7,99 CV
Régime maxi 4 000 tr/mn
Cylindres 4 en ligne
Cylindrée 1 991 cm³
Alésage/course 83 x 92 mm
Rap. de réduction 2,45/1
Poids 250 kg
Garantie 2 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Direction hydraulique, barre franche amovible, protection d'hélice, essuie-glace, balcon inox, hublot de rouf, 2 porte-cannes, banquette rabattable, échelle de bain, vivier, 2 portes latérales coulissantes, pare-brise verre Sécurit, repose-pied inox, évier inox, gaz portatif, placard de rangement avec porte, glacière, couchette double et coffres de rangement sous le lit, WC chimiques...

► OPTIONS

Banquette latérale repliable (311 €), caisse à eaux noires 42 l (1 750 €), 2^e batterie (712 €), double commande de cockpit (767 €), embase de table de cockpit (111 €), guindeau électrique (2 633 €), jet de pont (773 €), lave-glace (465 €), plateforme arrière avec échelle de bain (1 183 €), pompe de cale électrique (557 €), poste de pilotage arrière timonerie (1 464 €), prise de quai et chargeur 220/12 V (1 123 €), propulseur d'étrave (2 655 €), réfrigérateur 42 l (1 410 €), rideaux (711 €), salon de cockpit (834 €), table (377 €), WC marins (577 €), trolling valve (910 €).

► PRIX

Prix : 64 990 € avec H4.150 Nanni diesel

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : matériel de sécurité, 60 l de carburant, 6 personnes
Météo : mer peu agitée, vent de nord-est force 2 à 3, T° : 17 °C

TEST D'ACCÉLÉRATION

Déjaugage : 4,7 s
De 0 à 15 nœuds : 6,9 s
De 0 à 20 nœuds : 10,1 s

LES PERFORMANCES

avec 150 ch Nanni diesel
Type de l'hélice : 4 pales
Diamètre x pas de l'hélice : 18 x 20,5"

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
700	3,5	0,86	4,07
1 000	5	1,44	3,47
1 500	6,6	3,51	1,88
2 000	7,8	6,16	1,27
2 500	10	10,28	0,97
3 000	15,5	15,59	0,99
3 500	20,7	21,14	0,98
4 000	24,5	29,14	0,84
4 100	24,7	32,76	0,75

BUDGET

► FRANCISATION

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

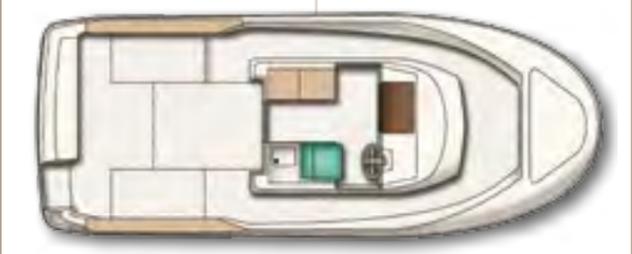
► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE 603,50 €
FRANCHISE 700 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Comportement marin et stabilité en dérive
- ▲ Taille du cockpit et espace de circulation
- ▲ Capacité de rangement
- ▼ Manque un support plat pour le repose-pied du pilote
- ▼ Vitesse de pointe limitée
- ▼ Absence d'ouverture sur la vitre arrière de la timonerie

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



La timonerie est centrée sur la largeur, mais les passavants restent praticables.

Honda de quatre temps pour le Barracuda 7, de 0,71 mille par litre à 19,8 nœuds avec un 150 chevaux Yamaha quatre temps pour le Merry Fisher 755 Marlin, et de 0,56 mille par litre à 20,7 nœuds avec un Mercury 200 chevaux Verado pour le Quicksilver Captur 755 Pilothouse. Les économies en carburant varient donc entre 27 % et 42 % en quantité en faveur de l'Ostrea, et davantage du point de vue financier, le diesel étant moins onéreux que le super sans plomb. Lorsque le bateau navigue régulièrement tout au long de l'année, les économies peuvent alors devenir substantielles. Dans cette optique, les pêcheurs professionnels peuvent trouver un intérêt à s'orienter vers ce nouveau bateau qui leur permet de profiter d'une détente sur le carburant dans le cadre de leur activité. Il est aussi intéressant de noter que ces mesures de performances ont été effectuées avec six personnes à bord, alors que quatre passagers étaient embarqués à bord du Bénéteau ou du Jeanneau, et seulement deux à bord du Quicksilver. Grâce au couple propre au moteur diesel, le nombre de passagers influe peu sur les performances du bateau.

Un comportement marin sécurisant

Mais l'Ostrea 700 n'est pas qu'un bateau de pêche. Des éléments de confort existent, comme dans la timonerie où l'assise confortable du pilote située sur tribord laisse la place à un coin kitchenette doté d'un évier alimenté en eau douce, d'un réchaud à gaz et d'une glacière ou d'un réfrigérateur en option. Sur l'autre bord, une banquette double surmontant un meuble de rangement pratique peut accueillir deux



L'aménagement de la timonerie comprend un bloc kitchenette et une banquette double surmontant un meuble de rangement.



Le tableau de bord dispose de place pour recevoir un combiné électronique multifonction.



La cabine en contrebas est équipée de deux couchettes, celle de tribord montrant la plus grande largeur.

passagers. En contrebas, la petite cabine, d'une hauteur sous barrots de 1,59 mètre, dispose de deux couchettes pour passer une ou deux nuits à bord. C'est le premier modèle sorti du chantier oléronais qui est mis à notre disposition pour un essai aux abords de l'île. La météo est bonne, le ciel est dégagé, la mer belle, et c'est à vitesse réduite que nous empruntons le chenal de sortie avant de pousser la manette des gaz.

Jean-Pierre Mellier, le patron du chantier Ocqueteau, est à la barre et il a la primeur d'essayer cette nouvelle unité. Disposant de la même carène que l'Ocqueteau 705, le bateau montre un excellent comportement marin. Grâce au turbo du 150 chevaux Nanni diesel, le déjaugage est rapide et le timonier plane en moins de 5 secondes. Nous sommes six à bord, ce qui, en vertu de son couple, n'influe pas sur les performances de l'Ostrea. En virage, l'accroche est parfaite et le bateau vire quasiment à plat en raison de la quille présente sur les trois quarts de la longueur de la coque. L'autre phénomène surprenant est le peu d'effet du déplacement des poids à bord sur le degré de gîte – véritable avantage pour la traque du poisson, car plusieurs pêcheurs peuvent s'installer sur le même bord depuis la proue jusqu'à l'arrière du cockpit, et prospecter une large zone lors des dérives dans le courant. Entièrement dégagé afin de faciliter la circulation, le cockpit comprend deux banquettes de deux places rabattables, l'une contre le tableau arrière sur bâbord, la seconde contre la paroi de la timonerie. D'autres passagers peuvent s'asseoir sur les plats-bords de belle largeur, ou à l'avant de part et d'autre de la baille à mouillage. Il serait

d'ailleurs judicieux d'envisager l'installation d'une petite table amovible devant la timonerie à l'heure de la pause casse-croûte, car cet endroit peut facilement se transformer en espace de convivialité. Si un second poste de barre derrière la timonerie est proposé en option, il n'était pas installé à bord du bateau de notre essai. La barre franche, montée en quelques secondes, fait partie de l'équipement standard et elle permet au barreur de profiter de l'environnement extérieur tout en continuant de diriger le bateau.

EN CONCLUSION

Véritable coup de cœur, ce nouvel Ostrea 700 devient le navire amiral de la gamme de timoniers à vocation pêche devant le Benjamin, l'Ostrea 600, doté, lui, d'une motorisation hors-bord. Très bien conçu pour cette activité, avec un bel équipement standard qui comprend un vivier, une table de découpe, des porte-cannes et de nombreux rangements – dont les soutes latérales sous le plancher du cockpit pour les cannes –, l'Ostrea 700 devrait rencontrer un franc succès auprès des pêcheurs lors des prochains salons de la rentrée...



La carène de l'Ostrea 700 montre un comportement sain en navigation.