

OCQUETEAU OSTREA 700 T-TOP

Un mariage osé, mais réussi

Proposer une coque open de 7 mètres propulsée par un moteur diesel en ligne d'arbre est un pari audacieux que vient de se lancer le chantier français Ocqueteau. Un défi pourtant brillamment relevé.

TEXTE ET PHOTOS : BERTRAND BEAUJEAN.



VITESSE MAXI (à 3 600 tr/mn)	
29 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (2 500 tr/mn)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (gasoil en l/h)
18	19
71 500 € AVEC 200 CH NANNI	

L'Ostrea 700 T-Top fait un peu figure d'extraterrestre dans le monde de la plaisance. Cet open n'étonne pas par sa ligne qui est assez sobre, mais par son mode de propulsion. S'il est plutôt fréquent de croiser de grosses unités ou des timoniers en ligne d'arbre, il est rare de rencontrer une coque open avec ce type de transmission. Pourtant, Ocqueteau n'en est pas à son coup d'essai. Le constructeur français proposait déjà, il y a quelques années, une coque open de 7 mètres équipée d'un in-bord, l'Olympio 700. Pour créer l'Ostrea 700 T-Top, Ocqueteau a utilisé un Ostrea 700 classique dont la timonerie a été ôtée et remplacée par la console de l'Ostrea 600. Pour le reste, les deux bateaux sont totalement identiques. Avant d'effectuer les premiers tours d'hélice avec ce 700 T-Top, nous avons quelques doutes sur sa capacité à virer et craignons que le rayon de braquage soit trop grand, comme il arrive sur une unité en ligne d'arbre, ou que le bateau pousse trop d'eau en navigation et présente un mauvais équilibre du fait de l'impossibilité de trimer et donc d'agir sur l'assiette du bateau. Ces craintes se sont rapidement dissipées. L'Ostrea 700 surprend par son rayon de braquage. Le bateau vire très court, mais totalement à plat en raison de sa quille centrale. Ce phénomène peut surprendre, mais il ne présente pas de danger, et l'habitude se prend vite.

Un bonne assiette en navigation

Quant à son assiette, elle est bonne, et l'Ostrea 700 navigue légèrement sur l'arrière avec juste assez d'inclinaison pour faire travailler correctement l'étrave sans pousser trop d'eau et sans être trop cabré. Son comportement dans une mer formée reste néanmoins à vérifier; en l'absence de trim, il n'est pas possible de corriger l'assiette, mais il nous a fait très bonne impression dans les sillages. Côté performances, l'Ostrea 700 n'a rien à envier à une version hors-bord de même puissance. Équipé d'un moteur Nanni de 200 chevaux, cet open flirte avec les 30 nœuds et devrait pouvoir les franchir avec une hélice mieux adaptée et d'un pas de 23 pouces au lieu de 22. Les consommations et les rendements paraissent meilleurs qu'un hors-bord. Avec quasiment 1 litre par mille, son rendement est très avantageux, surtout pour un bateau de



Avec sa motorisation in-bord en ligne d'arbre, l'Ocqueteau 700 affiche une ligne originale et assez inédite pour un open.

L'immense cockpit ne comporte ici qu'une petite banquette double, mais en option il est possible de bénéficier d'un salon de pont avec des assises supplémentaires.



Dans le franc-bord arrière se trouve un coffre pouvant en option être converti en vivier avec brasseur d'eau.



La console du 700 T-Top est la même que celle du 600 T-Top et peut recevoir un large combiné GPS-sondeur.



Cet open in-bord est disponible avec une motorisation Nanni allant de 150 à 300 ch.



Les sièges pilote et copilote ont une assise relevable et sont réglables en hauteur.



La pointe est occupée par un très confortable siège en façade de console.



L'Ocqueteau 700 bénéficie d'une immense baille accessible par deux larges capots.

FICHE TECHNIQUE



LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE	
Longueur hors tout	6,92 m
Longueur de coque	nc
Largeur	2,68 m
Poids	1 750 kg
Puiss. conseillée	200 ch
Puissance maxi	300 ch
Tirant d'eau	nc
Tirant d'air	nc
Capacité en eau	nc
Capacité en carbu	135 l
Homologation	cat. C/8 pers.
Transmission	ligne d'arbre
Constructeur	Ocqueteau (17)
Garantie	2 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	1
Marque	Nanni Diesel
Modèle	T4-200
Type	turbo diesel
Puissance réelle	147,2 kW (200 ch)
Puiss. admin.	11 CV
Régime maxi	3 600 tr/mn
Cylindres	4 en ligne
Cylindrée	2 982 cm ³
Alésage/course	96 x 103 mm
Poids	350 kg
Garantie	2 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Direction hydraulique, pompe de cale, feux de navigation, vérins de hayon de console et de capot moteur, safran inox renforcé et talon de quille, WC chimiques, réservoir à carburant de 135 l.

► OPTIONS

Propulseur d'étrave (3 000 €), trolling valve (1 750 €), vivier (400 €), flaps (2 100 €), hélice Performance (1 950 €), pompe de cale électrique avec crépine de quille (713 €), réservoir à carburant de grande capacité (sur devis), bain de soleil avant (1 300 €), sellerie de bain de soleil (1 800 €), pare-brise rehaussé (300 €).

► PRIX

66 500 € Avec 150 ch Nanni
71 500 € Avec 200 ch Nanni

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 4 personnes à bord, 80 l de carburant, pas d'antifouling, matériel de sécurité
Météo : beau temps, vent faible, mer belle

LES PERFORMANCES

avec 200 ch Nanni
Type de l'hélice : 4 pales 22 pouces

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en l/h	en mille/l
R	3	-	-
1 000	5	2	2,50
1 500	7	6	1,17
2 000	11	12	0,92
2 500	18	19	0,95
3 000	23	30	0,77
3 600	29	41	0,71

BUDGET

► FRANCISATION	
DROITS SUR LA COQUE	0 €
DROITS SUR LE MOTEUR	0 €
TOTAL	0 €
► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)	
LA PRIME ANNUELLE	579,10 €
FRANCHISE	700 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Rendements et consommations
- ▲ Comportement et performances
- ▲ Concept original
- ▼ Pas assez de banquettes ou de places assises
- ▼ Manque 2 taquets de garde au centre du bateau
- ▼ Insonorisation de la cale moteur perfectible

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

La carène de cet open est la même que celle de l'Ostrea 700 Timonier. Elle a donc largement fait ses preuves en termes de comportement et de confort.



ce gabarit. Le motoriste annonce même une consommation d'à peine plus de 40 litres par heure au régime maximal, alors qu'un moteur essence de même puissance engloutit une vingtaine de litres de plus. Concernant les aménagements, ce bateau ne fait pas figure d'exemple. Il se destine avant tout à un programme de pêche, et les équipements se choisissent en fonction des besoins de l'utilisateur.

Un grand cockpit taillé pour la pêche

En série, il comprend les feux de navigation, la direction hydraulique, le réservoir à carburant et les WC chimiques. Le guindeau, le propulseur d'étrave, le vivier, le trolling valve et un carré de cockpit sont disponibles en option.

La console haute provient de l'Ostrea 600 T-Top et a donc fait ses preuves en termes d'ergonomie. Elle dispose d'une large ouverture sur l'avant qui permet d'accéder à un immense espace de stockage. La coque étant la même que sur la version timonier, ce volume dispose d'une couchette double. Le chantier prévoit aussi de l'équiper d'une kitchenette. La pointe comprend un très grand puits à chaîne et un balcon en inox. Un bain de soleil avant devrait être prochainement proposé en option.

La circulation à bord est exemplaire. Les deux passavants larges (63 cm) et profonds (71 cm) permettent de se déplacer facilement et en toute sécurité. Le cockpit est idéal pour la



La circulation à bord est exemplaire grâce aux larges (63 cm) et profonds passavants (71 cm).

pêche en raison de ses équipements et surtout de sa taille (2,01 x 2,23 m). Derrière les deux sièges pilote et copilote se trouve une très pratique structure en inox comportant une longue main courante et quatre porte-cannes. Les plats-bords accueillent deux porte-cannes supplémentaires, et le tableau arrière peut en option être muni d'un vivier. Le cockpit ne possède qu'une seule petite banquette arrière rabattable. Ce manque d'aménagement est regrettable pour un usage familial, mais les



La console abrite une immense soute. Celle-ci est déjà dotée d'une couchette et devrait l'être d'un coin cuisine.

pêcheurs apprécieront. Le chantier nous a cependant confié qu'il souhaitait rendre cet Ostrea 700 le plus polyvalent possible. Le modèle de

notre essai étant un prototype, ses équipements devraient évoluer et les quelques défauts que nous avons pu noter seront corrigés.

EN CONCLUSION

Cet open atypique n'est pas un produit destiné au public le plus large, il s'adresse avant tout aux pêcheurs, aux professionnels de la mer ou encore aux plaisanciers qui passent plusieurs centaines d'heures par an sur l'eau. Sa transmission en ligne d'arbre limite l'entretien et est un gage de fiabilité; quant à sa motorisation diesel, elle permet de réaliser de belles économies grâce à une consommation maîtrisée. Nous avons été séduits par ce bateau, un mariage osé mais réussi entre une coque open et une ligne d'arbre.