

LE DERNIER REVELER DE JOHNSON

C'est le même nom, mais les superstructures sont complètement modifiées. Voici les résultats des essais sur l'eau de M.P.



UN AMENAGEMENT JUDICIEUX a permis de multiplier les accastillages à l'arrière du Reveler. L'année dernière, c'était tout occupé par le coffre du moteur. Cette année, il y a deux strapontins qui couvrent quatre compartiments spacieux pour le matériel : deux compartiments secs à l'arrière et deux alvéoles doublées avec des baquets en matière plastique qu'on peut enlever. Noter la place réservée à l'hélice de rechange dans le coffre du moteur.



LE NOUVEAU COCKPIT est aménagé d'une façon très rationnelle. La proue en biseau n'a pas l'air très marin mais c'est excellent pour la visibilité. Le nouveau pare-brise escamotable porte une feute d'aération sur toute la largeur.



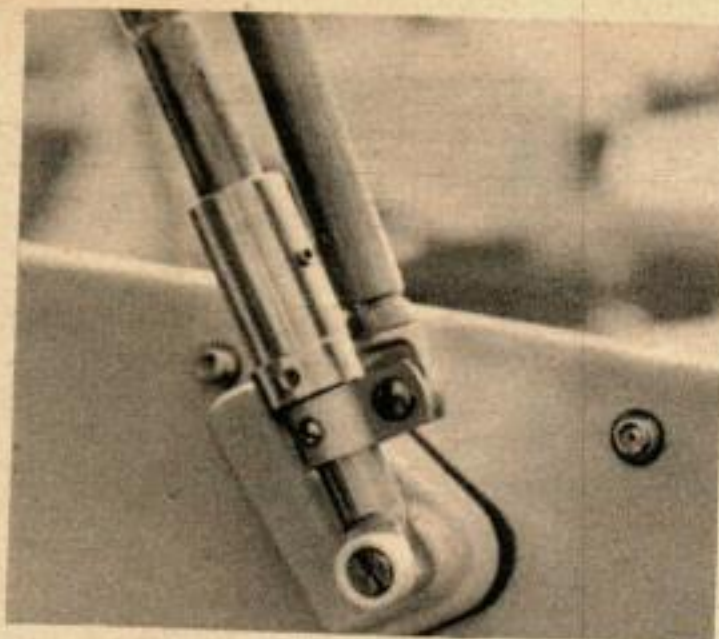
LA COQUE TRIEDRE déjauge facilement, passe bien sur le clapotis et gîte à peine dans les virages.

NE vous perdez pas, cria John Milford au moment où le bateau des photographes déborda pour remonter à petite allure un passage étroit qui menait à Sequoit Harbor, le point de départ. On était au milieu de l'après-midi, il faisait une chaleur torride sur les lacs communiquants de Fox River (Illinois) où je faisais les essais du modèle 1967 du runabout trièdre de 5 mètres de Johnson, le Reveler. N'ayant plus à m'occuper de photographie, je peux maintenant pousser le bateau à fond sans tenir compte des angles de prise de vue et du soleil. Je poussais donc l'accélérateur à fond et je mis le cap sur le large. Quand John m'a proposé de faire ces essais, je n'étais pas trop enthousiaste pour commencer. J'avais déjà piloté le Reveler de l'année dernière et je lui ai donné un satisfecit. Que peut-on faire de plus ? John occupe aux usines de moteur Johnson le poste de directeur de production des bateaux ; il est donc tout naturel qu'il les aime. Mais je n'avais aucune raison de m'emballer... jusqu'au moment où j'ai vu le bateau.

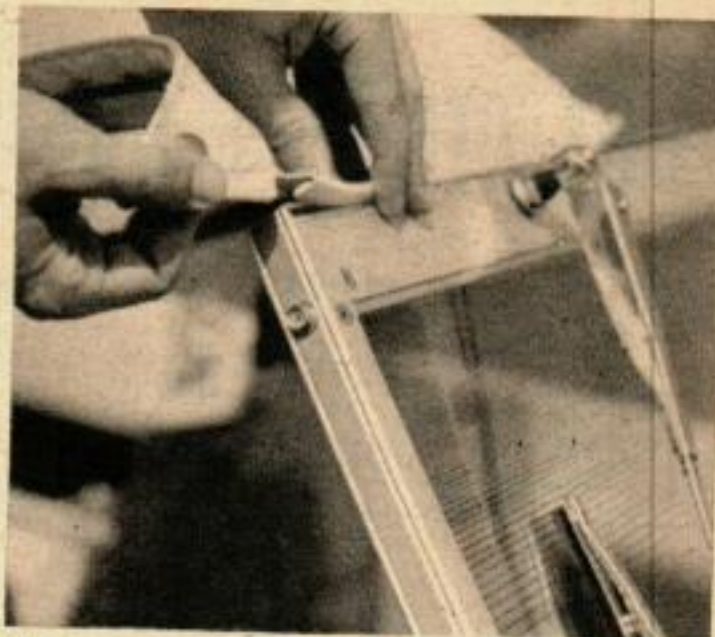
A première vue, on dirait un modèle complètement nouveau, plus angulaire, avec des guibres plus prononcées. En furetant dans le cockpit, on tombe sur des tas de babioles qui n'étaient pas là l'année dernière. On en reparlera. Mais la coque a toujours la même forme trièdre et le moteur de 155 CV est seulement de 5 CV plus fougueux que celui de l'année dernière. (On peut aussi l'avoir avec un moteur de tableau de 120 CV.) Avec cet équipement de base si peu différent de celui de l'année dernière, je ne m'attends guère à des performances très supérieures. En effet elles ne le sont pas.

A mon avis, le Reveler de l'année dernière a d'excellentes qualités de maniabilité : stable, nerveux, planant facilement, rapide et agréable dans des eaux pas trop agitées. Le modèle de cette année est peut-être un peu meilleur.

Poussez la manette des gaz en avant et il déjauge presque instantanément. L'accélération est rapide et sûre. Mais comme la plupart des coques cathédres modifiées de nos



UNE CAME DE REGLAGE sur les arceaux du capot permet de bien tendre le capot. Il suffit de desserrer la vis et de refaire le réglage.



LE CAPOT N'EST PLUS BOUTONNE sur le pare-brise. Au lieu de cela, le capot porte une ralingue qui se glisse dans un chemin de ralingue pour faire un joint étanche. Noter les parties dépolies du pare-brise.

jours, les coques trièdres sont sensibles à la direction du vent aux grandes vitesses. Ces coques déjaugent plus facilement grâce à l'air qui passe dans le creux et vont plus vite quand elles ont un vent debout modéré.

J'ai fait des essais de vitesse aller-retour avec le tachymètre à 4 500 tr/mn juste sous la ligne rouge. Avec un léger vent arrière, la vitesse indiquée oscillait autour de 65 km/h (la vitesse attribuée par Johnson au Reveler) et je crois que j'aurai pu gagner 2 ou 3 km de plus si le lac avait été plus grand. A toute vitesse sur un léger clapotis, on est à l'aise et le bateau semble bien tenir le cap.

Il se mouille tout aussi rapidement. Vous coupez simplement le moteur et le bateau retombe dans l'eau comme s'il avait été freiné. Le retour est beaucoup plus rapide que sur une coque classique. Il faut vraiment y mettre de la bonne volonté pour le faire labourer.

Dans le croisement des sillages, le Reveler tient bien le cap et retombe en douceur, surtout si on fait descendre et monter le régime au bon moment. Même si on arrive dessus à toute vitesse, il n'y a pas de secousse violente. Bien sûr, le Reveler ne peut passer sur une grosse vague comme une coque en V profond mais il peut très bien étaler un clapotis de bonne taille et vous permettre d'aller à des vitesses inconcevables pour un fond plat ou même un V plat.

Dans les superstructures, il y a toutes sortes d'améliorations, sur le Reveler 1967. Ce qui frappe avant tout, c'est le tableau de bord vertical à droite du pilote. C'est dix

fois plus facile à voir que le dispositif courant. Et juste au-dessus de la boîte de commande, il y a un casier très pratique pour y mettre les lunettes, les cigarettes et autres attributs du chef de bord. Il y a en plus un casier très spacieux pour les paquets.

Le nouveau pare-brise escamotable a des tirets dépolis sur le bord supérieur qui font écran de soleil. Le capot s'engage maintenant dans une rainure sur le bord supérieur du pare-brise au lieu de se boutonner. C'est étanche.

A l'arrière, l'aménagement est complètement changé. On a ajouté des sièges de part et d'autre du coffre du moteur. Les dossiers masquent des compartiments profonds qui vont jusqu'au tableau arrière. En dessous, il y a des baquets en matière plastique démontables placés dans une gaine en mousse plastique, qui se vident dans la cale. On peut y mettre les boissons, les casse-croûte. Le Reveler coûte assez cher, il faut le dire, mais on en a pour son argent.

CARACTERISTIQUES DU REVELER

Longueur	493 cm
Largeur	216 cm
Profondeur moulée	91 cm
Poids	120 CV = 800 kg, 155 CV = 850 kg
Longueur du cockpit	208 cm
Largeur du cockpit	172 cm
Surface du cockpit	3,70 m ²
Profondeur intérieure :	
à l'avant	62 cm
à l'arrière	65 cm
Capacité	6 personnes
Prix 120 CV	3 850 \$ (19 000 F)
Prix 155 CV	4 125 \$ (20 500 F)