

LE CARAVEL V DE STARCRAFT

avec le nouveau moteur
MERCRUISER 80

Par A. MIKESELL
rédacteur de motonautisme



En Indiana, nous avons fendu l'eau du lac Freeman au cours des essais de ce nouveau 4,50 m. Voici ce que nous avons appris, avec toutes nos excuses pour un pêcheur tolérant.

LE bateau fonçait en rugissant sur l'eau tranquille ; un vieil homme et son petit-fils étaient assis dans une barque le long de la rive, leurs cannes posées sur le plat-bord. A peine ai-je eu le temps de les apercevoir, lancé que j'étais dans mon virage.

J'ai eu beau lâcher les gaz, je soulevais une telle vague que leur bateau se mit à tanguer durement. Que fit le vieux monsieur ? Il sourit et salua de la main.

Sans doute, il devait commencer à avoir l'habitude d'être dérangé, car depuis un mois les photographes de Starcraft parcouraient le lac Freeman, en Indiana, d'un bout à l'autre. Moi je n'étais là que pour une jour-

née, en vue d'essayer le nouveau modèle de 80 CV, « 10 - Caravel V ».

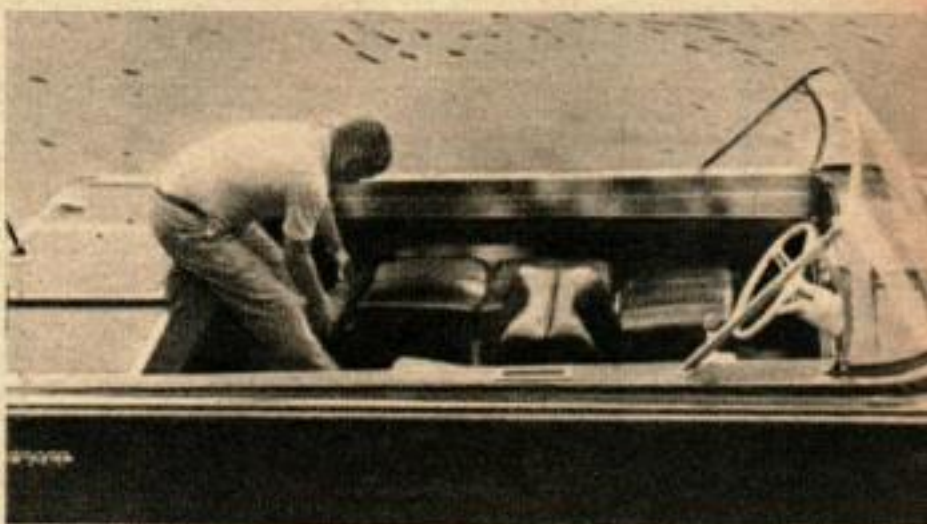
A quai, le « Caravel V » répond exactement à l'idée qu'on se fait d'un runabout moderne en fibre de verre. A part l'avant un peu plus évasé, il est tout à fait classique. Le cockpit est intelligemment conçu ; pas d'arêtes vives ni d'accessoires ajoutés après coup par-ci par-là. Il est entièrement noir. Starcraft le donne pour six personnes, mais on doit comprendre au point de vue poids.

Le tableau de bord ne dépare pas ce dessin fonctionnel ; les instruments sont groupés au centre ; une boîte à gants sur la gauche, des plateaux encastrés dans le dessus, juste derrière le pare-brise. A la poupe, ce petit moteur « MerCruiser » de 80 CV, fixé au tableau, est caché dans un compartiment moteur très commode, avec beaucoup de place pour la batterie et le réservoir standard de 27 litres (c'est celui qui équipait le modèle que j'ai essayé, mais sur le modèle de série on mettra un réservoir de 55 litres à l'avant).

En gros, on peut dire que les performances sont bonnes ; j'ai cependant trouvé que ce bateau était un peu lent à déjauger. J'ai essayé une demi-douzaine de fois et il a fallu



LE COMPARTIMENT DU MOTEUR est assez spacieux pour contenir la batterie et un réservoir qui s'ajoute à celui de 56 litres placé à l'avant. Une housse en vinyle va jusqu'au plancher.



LES PASSAGERS ARRIERE ont la place de mettre leurs pieds, mais ensuite, il n'en reste pas beaucoup. Une fois allongés, les sièges remplissent presque le cockpit.

LE MOTEUR EST TRES ACCESSIBLE grâce au panneau qui se lève à l'arrière. Comme pour le MerCruiser 60, le 80 est fixé sur le tableau et ne demande pas de berceau de moteur. Le moteur et la transmission ne pèsent au total que 163 kg.



Caractéristiques

Longueur totale : 4,57 m
Largeur : 1,88 m
Tirant d'eau à l'étrave : 0,81 m
Tirant d'eau au centre : 0,89 m
Tirant d'eau à l'arrière : 0,84 m
Largeur à l'arrière : 1,88 m
Places : 4
Poids approximatif : 525 kg
Charge recommandée : 600 kg
— en poids : 625 kg
— passagers : 6
Couleur :
— coque : crème bermuda,
— pont : rouge bourgogne.

Equipement standard

MerCruiser de 80 CV à relevage par manivelle ; pare-prise enveloppant en plexi-glas ; sièges qui se retournent et se transforment en couchettes ; volant de direction ; tachymètre ; pompe électrique pour écoper ; souffleur ; évent de pont ; réservoir d'essence de 55 litres se remplissant par le pont ; caisson étanche dans la coque et matériel de flottaison sous l'avant ; tapis de sol en vinyle ; panneaux latéraux en vinyle ; bordure de vinyle au tableau de bord ; housse de vinyle à l'arrière ; marches ; deux anneaux de levage au tableau ; pont antidérapant.

à tous les coups au moins 5 secondes. Plus tard, durant la présentation à la presse, en Floride, je l'ai conduit avec quatre personnes à bord, et dans ces conditions il lui fallait une bonne minute pour trouver son assiette.

Une fois en position, le « Caravel » a une marche douce et stable, bien qu'il tienne son étrave un peu haute. Il faut dire qu'avec 45 kg d'essence dans le réservoir à l'avant, le nez ne se relèverait pas autant ! Peut-être aussi le bateau trouverait-il sa position plus vite.

Le bateau que j'ai essayé n'avait pas de compteur de vitesse, et il n'y avait pas de mille repéré sur la rive du lac ; il me semble toutefois que le « Caravel V » est assez rapide. Les ingénieurs de Mercury ont mesuré 60 km/h avec le conducteur seul à bord, et 56,5 km/h avec le pilote et 200 kg de charge supplémentaire.

En résumé, le « Caravel V », type 10, est un bateau aux lignes pures et bien construit, sans rien de vraiment extraordinaire. Et ceci n'est pas une critique, la majorité des acheteurs désire ce genre de bateaux.

Oui, et, pour en revenir au pêcheur de l'Indiana, espérons qu'il a pris beaucoup de poissons ; quand on a si bon caractère, on mérite bien d'avoir un peu de chance.

LE MERCUISER 80

Le moteur de ce nouveau système à propulsion de poupe est un moteur de 80 CV, de 1 470 cm³ à quatre cylindres en ligne, fabriqué par Renault et modifié par Kiekhoefer pour le rendre conforme aux exigences de la propulsion nautique. Le bloc est en aluminium coulé et la culasse est aussi en aluminium. Les pipes d'admission et d'échappement sont combinées en une seule pièce d'aluminium. Le poids total du moteur et de sa transmission est de 163 kg.

Etant donné que l'alternateur de 12 volts - 20 ampères fait partie intégrante du volant, on a pu supprimer les courroies et les poulies de transmission. L'alternateur est complètement à l'abri dans le carter.

Le système de refroidissement est semblable à ceux utilisés pour les autres hors-bord « Mercury ». Il se vide complètement lorsque le moteur est arrêté.

La nouvelle transmission adaptée à ce moteur a un rapport de 2 à 1. Elle peut recevoir des hélices de diamètre allant jusqu'à 355 mm et de pas allant de 240 à 584 mm.

Le « MerCruiser 80 » est prévu pour être seul dans les bateaux de la classe 14-18 pieds (4,25 à 5,50 m) ;

on en mettra deux sur les bateaux de 17-21 pieds (5,20 à 6,40 m). Dans ce dernier cas, les hélices peuvent être rapprochées jusqu'à 710 mm.

De même que tous les « MerCruiser » de 1967, le 80 a un appareillage électrique à connecteurs faciles à brancher ; il est pratiquement impossible de se tromper dans le branchement, et le risque de production d'étincelles par une mauvaise connexion est largement diminué.

Un mécanisme de relevage manœuvré par câbles permet de soulever le système de propulsion de l'intérieur du cockpit pour passer en eau peu profonde, pour aborder, pour charger et transporter le bateau.

