

Simplicité et efficacité

Ocqueteau revient sur le marché de l'open avec cet Ostrea 600 T-Top, conçu pour la pêche mais aussi les balades en famille. Avec ce modèle, Ocqueteau reste fidèle à son image : proposer des bateaux simples à utiliser, accessibles et efficaces.

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



VITESSE MAXI (à 5 700 tr/min)	
40 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
26	27,3
38 400 € AVEC 150 CH YAMAHA	

Parce que le nom d'Ocqueteau est trop souvent associé au timonier de pêche et aux navigations en Atlantique, Christian Monier, qui a racheté le chantier de l'île d'Oléron en septembre dernier, a décidé de « remettre un pied dans le secteur de l'open » pour donner un petit coup de jeune à la marque. L'Ostrea 600 T-Top, qui sera dévoilé au Salon du Grand Pavois de La Rochelle et que nous avons pu essayer en exclusivité, arbore une silhouette moderne qui rappelle avec son T-top celle des petits fishings américains. Il reprend la carène de l'Abacco 22, qui a déjà fait ses preuves, mais son plan de pont conçu par l'architecte maison Stéphane Chaurial est celui d'une coque ouverte. Avec son plancher de plain-pied de la poupe à la proue et sa hauteur de franc-bord de 70 centimètres, il joue la carte de la sécurité. Les aménagements, succincts en version standard, se résument à une banquette arrière et à une console centrale de pilotage, placée assez en avant pour dégager de l'espace dans le cockpit au moment des parties de pêche. Volontairement typé pêche, pour « rester sur notre territoire et toucher notre clientèle », nous précise Christian Monier, ce petit open de 5,99 mètres de longueur de coque s'adresse également à un public plus large en proposant un programme familial avec le pack Bain de soleil qui comprend un solarium avant et un autre à l'arrière ainsi qu'un système de banquettes latérales rabattables dans le cockpit.

Un T-top proposé en standard

Pour augmenter l'espace dans les passavants, qui mesurent déjà entre 33 et 37 centimètres de large, le T-top aux épais montants en inox est fixé directement sur la partie supérieure de la console de pilotage. Cette dernière accueille une petite cabine de 1,50 mètre de hauteur sous barrots, accessible en soulevant l'assise de la banquette placée sur l'avant, et dans laquelle peuvent s'installer des WC chimiques. Elle offre aussi une importante capacité de rangement et pourra englober la rallonge du bain de soleil avant. Elle reçoit également toutes les connexions électriques des instruments du tableau de bord qui, trop visibles et trop vulnérables sur le bateau de notre essai, devraient être mieux protégés sur les prochains modèles. Une grande soute, située dans le cockpit, reçoit le réservoir à carburant et elle dispose d'un espace suffisant pour ranger



La console de pilotage est placée au centre, laissant de la place à des passavants larges (entre 33 et 37 cm) et profonds.



L'avant très creux du bateau affiche une hauteur de franc-bord de près de 70 cm — comme dans le cockpit — et il est défendu par un petit balcon.

Le cockpit de 2,07 mètres de large sur 1,38 mètre de long est assez dépouillé. Les plats-bords en teck intègrent des porte-cannes et les taquets sont installés en contrebas.



Deux personnes peuvent prendre place derrière la console. Une main courante très pratique en navigation est installée sur l'arrière du leaning-post.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout 6,20 m
Longueur intérieure 5,99 m
Largeur 2,45 m
Poids 900 kg
Puiss. conseillée 150 ch
Puissance maxi 200 ch
Capacité en eau 50 l (option)
Capacité en carbu 135 l
Homologation cat. C/7 pers.
Transmission hors-bord
Constructeur Ocqueteau
Garantie 2 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs 1
Marque Yamaha
Modèle F150
Type 4T
Puissance réelle 150 ch
Puiss. admin. 15,3 CV
Régime maxi 5 500 tr/mn
Cylindres 4 en L
Cylindrée 2 670 cm³
Alésage/course 94 x 96,2 mm
Rap. de réduction 9.0:1
Poids 218 kg
Garantie 3 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Puits à chaîne autovideur avec point d'étalingure, davier, 4 taquets d'amarrage, balcon inox, direction mécanique, feux de navigation, T-top inox, vitrages latéraux, réservoir de carburant, banquette arrière de cockpit, coffre de cockpit, échelle de bain, 4 porte-cannes inox, coque grise, leaning-post, porte-verres, prise 12 V, jauge à carburant...

► OPTIONS

Pack Arceau radar (1 950 €) : arceau radar inox avec faisceau, projecteur de pont orientable électriquement, 3 platines de fixation d'accessoires.
Pack Bain de soleil (3 490 €) : bain de soleil et salon de cockpit avec table basse et doubles banquettes latérales.
Autres : banquette latérale (317 €), douchette de pont (600 €), guindeau électrique (2 350 €), ensemble hi-fi (790 €), direction hydraulique (890 €), méridienne avant (1 780 €), pompe de cale électrique (720 €), prolongement de casquette coulissant (1 644 €), râtelier porte-cannes inox (447 €), salon de cockpit (2 100 €), 2 sièges supérieurs pilote et copilote (1 250 €), table en polyester (480 €), vivier (410 €), WC chimiques avec hublot de console (490 €), taud de mouillage (en cours).

► PRIX

22 500 € sans moteur
38 400 € avec 150 ch Yamaha

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 4 personnes à bord, matériel de sécurité, mouillage, 3/4 de carburant, pas d'antifouling
Météo : vent force 4, mer agitée

TEST D'ACCELERATION

Déjaugage : 4 s
De 0 à 20 nœuds : 5,75 s
De 0 à 30 nœuds : 9,63 s

LES PERFORMANCES

avec 150 ch Yamaha

Type de l'hélice : 19 pouces

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,4	1,7	1,41
1 000	2,9	3	0,97
1 500	4,2	4,1	1,02
2 000	5,2	8	0,65
2 500	6,6	13,2	0,50
3 000	13	16,3	0,80
3 500	19,5	21	0,93
4 000	26	27,3	0,95
4 500	30	35,7	0,84
5 000	33	42,3	0,78
5 500	38	57	0,66
5 700	40	58	0,69

BUDGET

► FRANCISATION

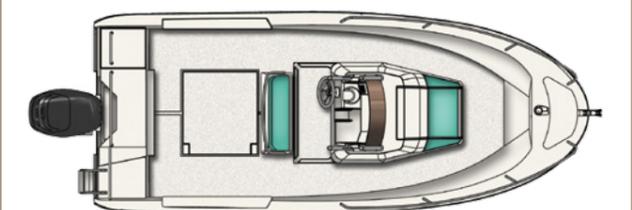
DROITS SUR LA COQUE 0 €
DROITS SUR LE MOTEUR 0 €
TOTAL 0 €

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE 317,57 €
FRANCHISE 500 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Look sympathique
 - ▲ Simplicité et taille du cockpit
 - ▲ Plan de pont très sécurisé
 - ▼ Direction hydraulique en option
 - ▼ Manque un vérin pour tenir le capot de la soute de cockpit ouvert
 - ▼ Manque une main courante dans le cockpit pour le passager installé sur la banquette arrière
- | | |
|----------------------|-------|
| Comportement | ★★★★★ |
| Volume de rangement | ★★★★★ |
| Finition | ★★★★★ |
| Rapport qualité/prix | ★★★★★ |
| Performances | ★★★★★ |
| Esthétique | ★★★★★ |
| Pilotage debout | ★★★★★ |
| Déplacement à bord | ★★★★★ |
| Équipement standard | ★★★★★ |
| Note globale | ★★★★★ |





Les détails qui font la différence

▲ La carène passe en douceur dans le clapot, défléchi correctement et se révèle bien équilibrée avec un moteur de 150 chevaux.



▲ La partie centrale de la banquette de cockpit bascule vers l'avant pour permettre de relever le moteur. Un petit vérin faciliterait sa manipulation.

d'autres affaires. Il lui manque cependant un vérin qui permettrait de maintenir son capot en position ouverte. Le pilote profite d'une bonne position de conduite en appui sur le leaning-post. La manette de gaz tombe bien sous la main, la visibilité est satisfaisante et le tableau de bord dispose de place pour installer l'électronique. Un copilote peut facilement prendre place à sa droite. Si les montants du T-top lui permettent de se tenir, une main courante fixée devant lui sur la console serait néanmoins la bienvenue.

Déjaugage rapide et sans cabrage

De même, il est dommage que la direction hydraulique ne soit pas proposée en standard, car elle nous paraît indispensable à partir de 150 chevaux, un bloc Yamaha avec lequel nous avons essayé ce bateau qui peut recevoir jusqu'à 200 chevaux en puissance maximale. L'ensemble coque et moteur est très homogène. Bien équilibré, l'Ocqueteau déjàuge en 4 secondes sans cabrage excessif. Les performances sont au rendez-vous puisque nous avons atteint 40 nœuds en pointe avec quatre personnes à bord et un petit clapot, ce qui laisse penser qu'il devrait gagner quelques nœuds sur une mer plus plate avec un trim monté plus haut.



Sur l'avant de la console, une rallonge s'ajoute à la place assise, créant un sofa de 1,20 mètre de long.

LA CONCURRENCE



• Galia 630 Open
Prix : 37 768 € avec 150 ch – Long. : 6,30 m – Larg. : 2,48 m – Mot. maxi : 200 ch – Distrib. : French Boat Market



• Jeanneau Cap Camarat 6.5 CC S2
Prix : 31 400 € avec 150 ch – Long. : 6,34 m – Larg. : 2,48 m – Mot. maxi : 200 ch – Constr. : Jeanneau



• Quicksilver Activ 605 Open
Prix : 30 400 € avec 150 ch – Long. : 6,12 m – Larg. : 2,40 m – Mot. maxi : 150 ch – Constr. : Brunswick



▲ L'accès à la batterie et au coupe-circuit est facile; les deux se trouvent sous l'assise à l'extrémité bâbord de la banquette du cockpit.



▼ La grande soute centrale offre une grande capacité de rangement. Il manque cependant un vérin pour faciliter son ouverture.



▼ Dans la cabine, dissimulée dans la console, les finitions électriques sont à revoir, ce qui devrait être fait sur les prochains modèles.



Le 600 dans sa version T-Top peut recevoir jusqu'à 200 chevaux en puissance maximale, et la version Classique (ci-dessous) 150 chevaux.

L'Ostrea 600 supporte très bien le trim et reste sain dans ses réactions. Il gîte en virage mais de manière modérée et il dérape un peu de l'arrière dans les courbes très serrées. Sa coque, réalisée en infusion, défléchit correctement et retombe plutôt en douceur dans une mer agitée. Du fait de sa légèreté, le 600 T-Top est assez sensible au vent ; pour en contrer l'effet et tenir le cap, le pilote est alors obligé de tourner le volant, dans une position de « virage permanent », ce qui se traduit par une légère gîte. Une bonne répartition des poids à bord est d'autant plus indispensable.

EN CONCLUSION

Le 600 T-Top donne incontestablement un petit coup de jeune à la marque Ocqueteau. Sa simplicité, tant dans son plan de pont que dans son utilisation, son prix concurrentiel ainsi qu'une qualité perçue très correcte – grâce à un accastillage et à un gel-coat de qualité – sont autant d'atouts pour venir se frotter aux Cap Camarat, Galia et Quicksilver, véritables références sur ce marché de la petite coque ouverte.

OCQUETEAU OSTREA 600

La version avec timonerie

Sorti en 2011, l'Ostrea 600 a été conçu en réponse à une demande récurrente de la part de clients pêcheurs pour un bateau exclusivement réservé à un programme de pêche. Dès lors, le cahier des charges, bien précis, excluait tout équipement de confort destiné à la croisière. En fait, l'Ostrea 600 se présente comme un open, avec un plan de pont totalement dégagé – pour une circulation optimale – sur lequel aurait été ajoutée une timonerie. Facilement accessible grâce à des portes latérales, cette dernière sert principalement

à abriter le pilote des intempéries. Lors de notre essai dans le n° 258 de *Moteur Boat Magazine*, nous avons beaucoup apprécié le comportement marin de ce bateau ainsi que ses performances et l'espace de circulation à bord, des qualités dont dispose aussi l'Ostrea 600 T-Top doté de la même carène.

• Ostrea 600

Prix : 21 060 € sans moteur ; 33 253 € avec 90 ch Suzuki
Long. : 6,20 m – Larg. : 2,45 m – Poids : 900 kg – Mot. maxi : 150 ch – Homol. : cat. C/7 pers.

