

LE LEADER DE LA PRESSE BATEAU A MOTEUR

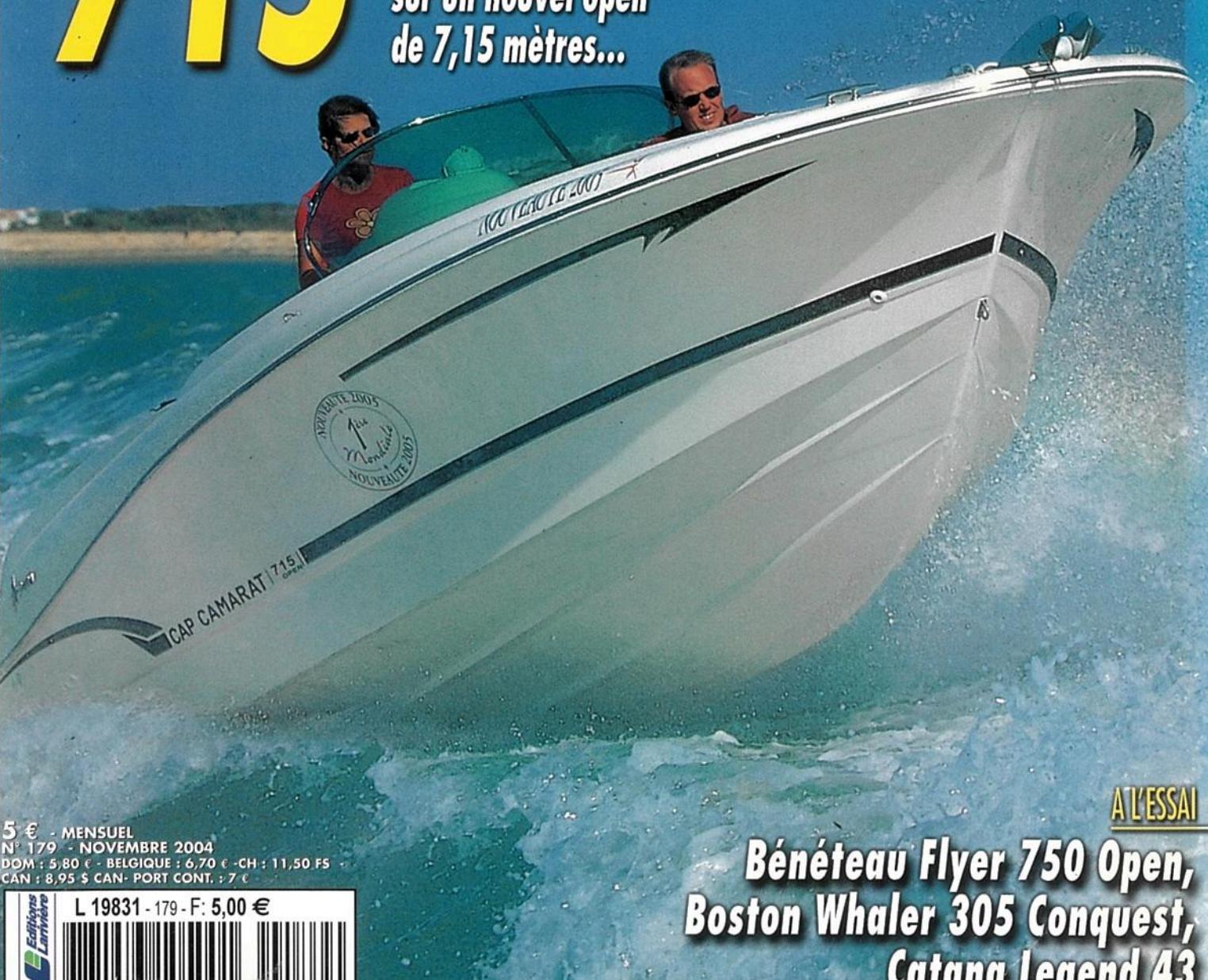
MOTEUR BOAT

MAGAZINE

Cap Camarat

715

Jeanneau décline
la carène à steps
sur un nouvel open
de 7,15 mètres...



HORS-BORD EVINRUDE

La technologie E-Tec
développée sur un V6
de 200, 225 et 250 ch

PRATIQUE

Les bonnes recettes
pour réussir
son hivernage

NAVIGATION

1 200 milles en Méditerranée
à bord d'une ACM Elite 31

AT L'ESSAI

Bénéteau Flyer 750 Open,
Boston Whaler 305 Conquest,
Catana Legend 43

5 € - MENSUEL
N° 179 - NOVEMBRE 2004
DOM : 5,80 € - BELGIQUE : 6,70 € - CH : 11,50 FS
CAN : 8,95 \$ CAN - PORT CONT. : 7 €

Editions
Larivière

L 19831 - 179 - F: 5,00 €



La step



VITESSE MAXI (à 6 000 tr/mn)

42,4 nœuds

VITESSE DE CROISIERE (à 4 200 tr/mn)

28,4 nœuds

CONSO EN CROISIERE (essence)

31,5 l/h

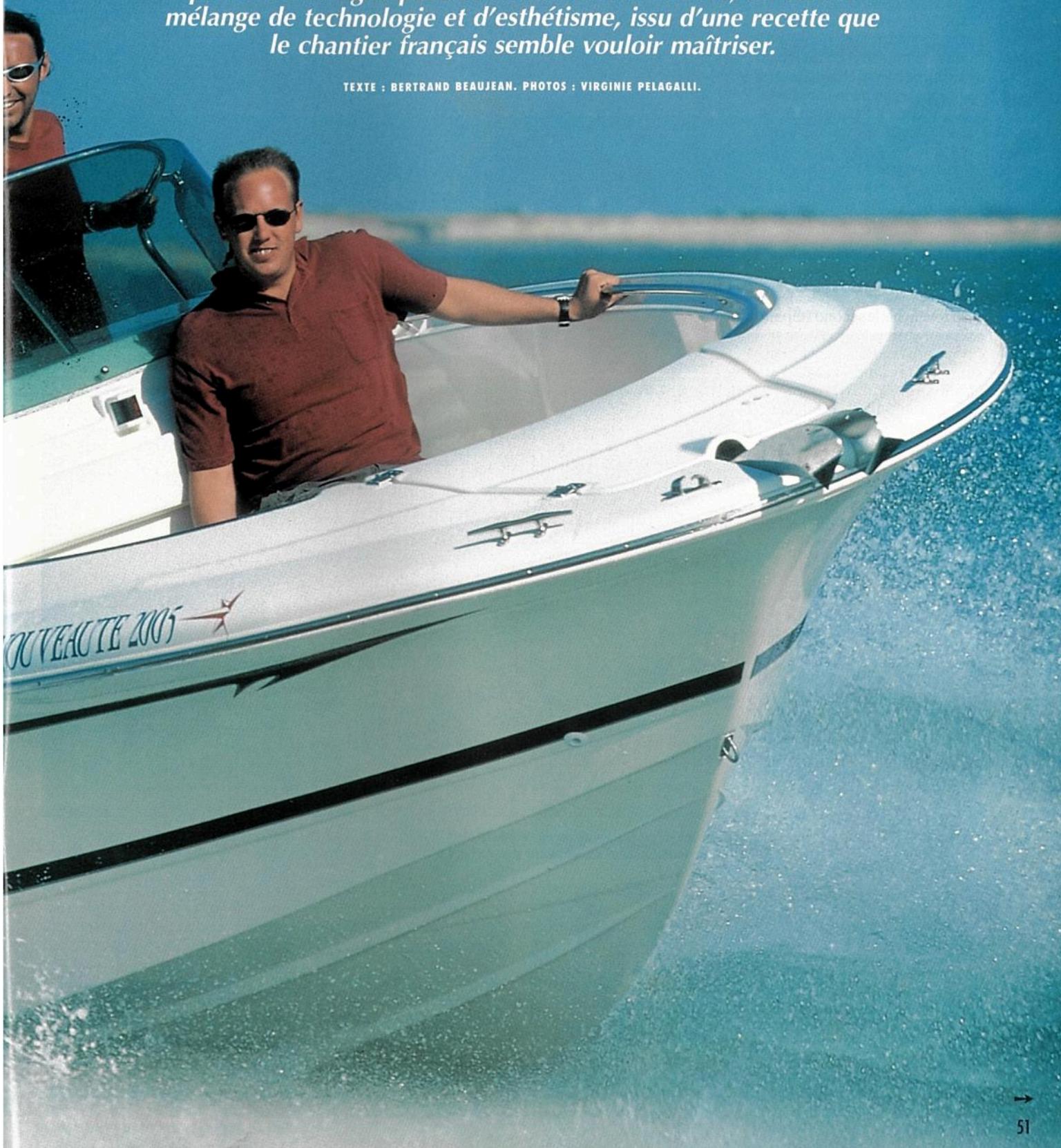
42 404 €

AVEC 200 CH SUZUKI 4 T

attitude

En dévoilant une seconde carène à steps, Jeanneau confirme sa volonté de concevoir des bateaux au caractère sportif et typé américain, à l'instar du Cap Camarat 925 WA. Ce nouveau 715 possède une ligne pure et une carène fabuleuse, un savant mélange de technologie et d'esthétisme, issu d'une recette que le chantier français semble vouloir maîtriser.

TEXTE : BERTRAND BEAUJEAN. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



La gamme Cap Camarat du chantier français Jeanneau s'agrandit avec l'arrivée d'un nouveau modèle que nous avons pu découvrir pour la première fois sur l'eau au Grand Pavois de La Rochelle (17). Le Cap Camarat 715, qui est le plus grand de la gamme open, trouve tout naturellement sa place entre le 625 et le 755 WA. Mais indépendamment de cela, il est le résultat d'une véritable petite révolution, tant au niveau technique qu'esthétique. Jeanneau a de nouveau fait appel à Michaël Peters pour le dessin de la carène du 715, comme il l'avait fait pour le 925. Cette nouvelle carène possède un step principal en position transversale assez prononcée et un second à l'extrémité arrière de la coque, comme sur le 925.

Un plan de pont ingénieux

En revanche, le second step, au niveau du moteur, est beaucoup plus réduit que sur son ainé en raison de la taille du bateau et afin de rester en adéquation avec la longueur de la coque.

Le Cap Camarat est une vraie coque open, avec des aménagements très intéressants et ingénieux. Ainsi, l'avant est occupé par une banquette en U qui fait face à la console équipée, sur le devant, d'une banquette double. On peut placer une table au milieu et créer ainsi un bel espace de pique-nique pour au moins six



Derrière la console qui reçoit le poste de pilotage sur bâbord et la porte en teck à claire-voie de la petite cabine se trouvent deux sièges baquets réglables d'avant en arrière et pivotants.

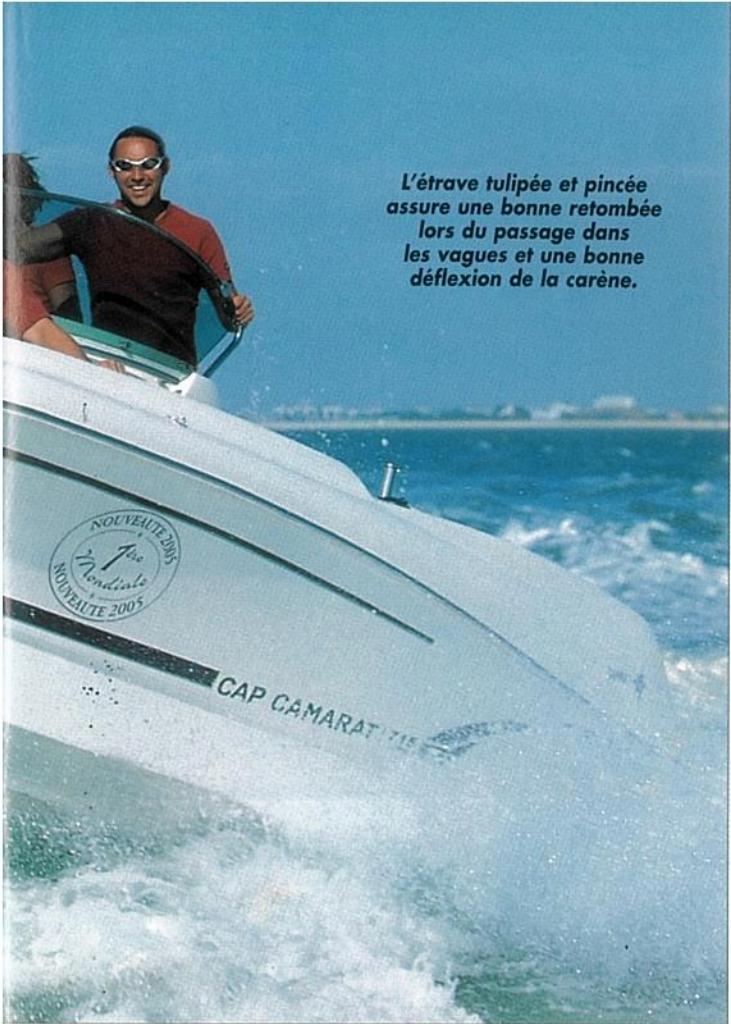
LES PERFORMANCES	
	Régime en tr/mn
	Vitesse en nœuds
Ralenti	2,8
1 000	4,4
1 400	5,5
1 800	6,5
2 200	7,1
2 600	11,3
3 000	17,8
3 400	20,2
3 800	25,4
4 200	28,4
4 600	32,4
5 000	35,4
5 400	38,8
5 800	41,5
6 000	42,4

personnes. En abaissant la table, on obtient un bain de soleil de belles dimensions. À l'avant toujours, pas de balcon, mais des mains courantes incrustées dans les plats-bords qui contribuent au look agressif du bateau et lui donnent de faux airs de petit fishing amé-

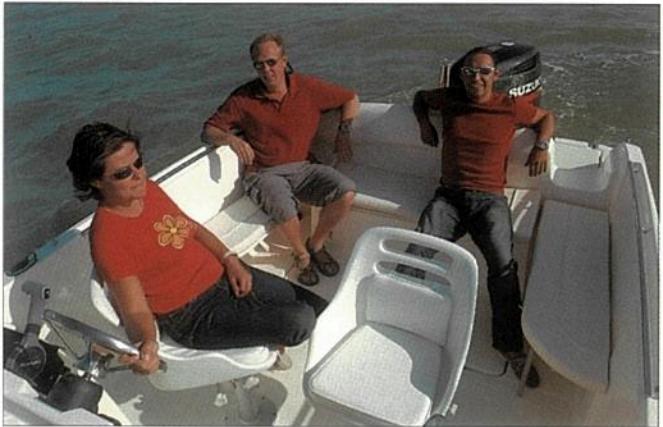
ricain. En option, le 715 peut être équipé d'un guindeau électrique et offre ainsi la possibilité de laisser l'ancre à poste. La console est placée en position centrale, laissant deux passagers de taille identique. Elle est surmontée d'un pare-brise très profilé et incliné afin

de rester dans cet esprit de bateau racé. La console renferme une petite cabine qui, par ses dimensions réduites, fait surtout office de soute de rangement. La porte d'accès à cette cabine est formée de deux battants en teck assez jolis et d'un capot supérieur

L'absence de balcon avant donne vraiment



L'étrave tulipée et pincée assure une bonne retombée lors du passage dans les vagues et une bonne déflexion de la carène.



A la banquette installée contre le tableau arrière viennent s'ajouter deux autres banquettes latérales, disponibles en option.



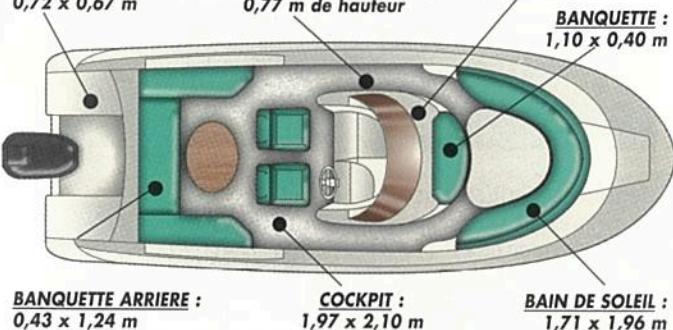
La cabine sert surtout à stocker matériel de sécurité et affaires de la journée, mais elle peut également recevoir des WC chimiques.

LES CARACTÉRISTIQUES

COQUE

LONGUEUR HORS TOUT	7,15 m
LONGUEUR DE COQUE	6,85 m
LARGEUR	2,55 m
POIDS	1 500 kg
MOTORISATION CONSEILLEE	200 ch
MOTORISATION MAXI	250 ch
CAPACITE EN CARBURANT	285 l
HOMOLOGATION CE	cat. C pour 8 personnes
TYPE DE TRANSMISSION	hors-bord
BAIE DE MANUTENTION	

BAIE DE LA MOUILLAGE PLAN D'AMÉNAGEMENT



HABITACLE

NOMBRE DE CABINES

MOTORISATION

NOMBRE DE MOTEURS	1
MARQUE	Suzuki
MODELE	DF 200
TYPE	quatre temps
PUISSSANCE	200 ch
REGIME MAXI	6 000 tr/mn
CARBURANT	essence
CYLINDRES	6 en V, de 3 614 cm ³
POIDS	263 kg

OPTIONS

Kit mouillage (330 €), guindeau électrique (2 436 €), kit amarrage (275 €), taud de mouillage (1 005 €), bimini pliant alu (855 €), housse de timonerie (330 €), table de cockpit (390 €), mât de ski (340 €), bain de soleil avant (895 €), assises arrière latérales (395 €), WC chimiques (285 €)

PRIX

42 404 € avec 200 ch Suzuki 4 temps

CONSTRUCTEUR

Jeanneau (85)

LE COÛT DE LA FRANCISATION ET DE L'ASSURANCE

Le Jeanneau Cap Camarat 715 n'étant pas encore jaugé, il nous est impossible de calculer le montant de la taxe de francisation pour la coque. En revanche, pour le moteur 200 chevaux Suzuki 4 temps, les droits annuels s'élèvent à 269,52 €. Concernant l'assurance, ASC propose une prime annuelle de 445 € avec une franchise de 280 €.

au 715 des airs de petit fishing américain.



dépourvu malheureusement de poignée et qui a tendance à s'entrouvrir en navigation dans le clapot.

Côté pilotage, un bel emplacement est réservé à l'électronique, il est même suffisamment grand pour y installer un beau GPS traceur. Les deux sièges pilote et copilote sont réglables en hauteur et d'avant en arrière. Ils sont confortables et pivotent de façon à s'asseoir dos à la marche et face à la banquette arrière. Il est ainsi possible de former un deuxième salon de pont, même si aucune table n'est malheureusement prévue à cet endroit.

Un cockpit bien profond

De chaque côté de la banquette, contre les plats-bords, deux petites banquettes escamotables optionnelles augmentent la capacité de places assises. Mais on ne les utilisera qu'au mouillage car, en navigation, les pieds et le système de maintien ne semblent pas suffisamment solides pour résister à de fortes contraintes. La banquette arrière fixe offre trois places et un grand coffre dessous non étanche, peu volumineux mais autovideur. Dommage toutefois que le capot de ce coffre claque dès les premières vagues et que les charnières et fermeture ne soient pas de meilleure qualité. Enfin, pour accéder aux deux plages de bain, pourvues



En avant de la console, la petite banquette avec dossier est très confortable.



La banquette sur l'avant dissimule des coffres. Notez dans le plancher l'emplacement pour le pied de la table optionnelle.



La baie à mouillage est assez grande, dommage qu'il n'y ait rien pour tenir le capot ouvert.

NOS APPRECIATIONS
<ul style="list-style-type: none"> • Comportement marin • Ligne sportive • Salon de pont avant
<ul style="list-style-type: none"> • Quelques détails de finition • Coffre de la banquette arrière mal conçu

d'une belle échelle de remontée, le chantier a prévu un passage sur bâbord très pratique. Pour notre essai, le tableau arrière était surmonté d'un 200 chevaux Suzuki 4 temps, soit la puissance conseillée. Une motorisation efficace et même suffisante, puisque nous avons atteint 42,4 nœuds maxi à 6 000 tr/mn avec deux personnes à bord et 280 litres de carburant. Le chantier annonce pour sa part 47 nœuds,

avec la puissance maximale de 250 chevaux. Bref, les objectifs de vitesse de cette coque sont atteints. Il s'agit bien d'une coque rapide. Pour tester les qualités marines de notre 715, nous avons profité de conditions idéales : à La Rochelle, un vent assez soutenu levait un bon clapot cassant, avec parfois des creux de 1 mètre. Dès les premiers tours d'hélice, on a la sensation que le plan d'eau s'est lissé. Après 30 nœuds,

le bateau survole littéralement les vagues et les quelques sauts se font dans un équilibre parfait : le bateau reste à plat et retombe en douceur. En virage rapide, il accroche bien, mais il gîte en revanche beaucoup. En conclusion, ce nouveau Cap Camarat nous a séduits par son caractère sportif, ses aménagements, ses nombreuses mains courantes et ses hauts francs-bords sécurisants. Outre sa ligne racée, le 715

Un passage en douceur et un comportement



Un look résolument moderne et sportif pour ce bateau qui dépasse les 40 nœuds en pointe.

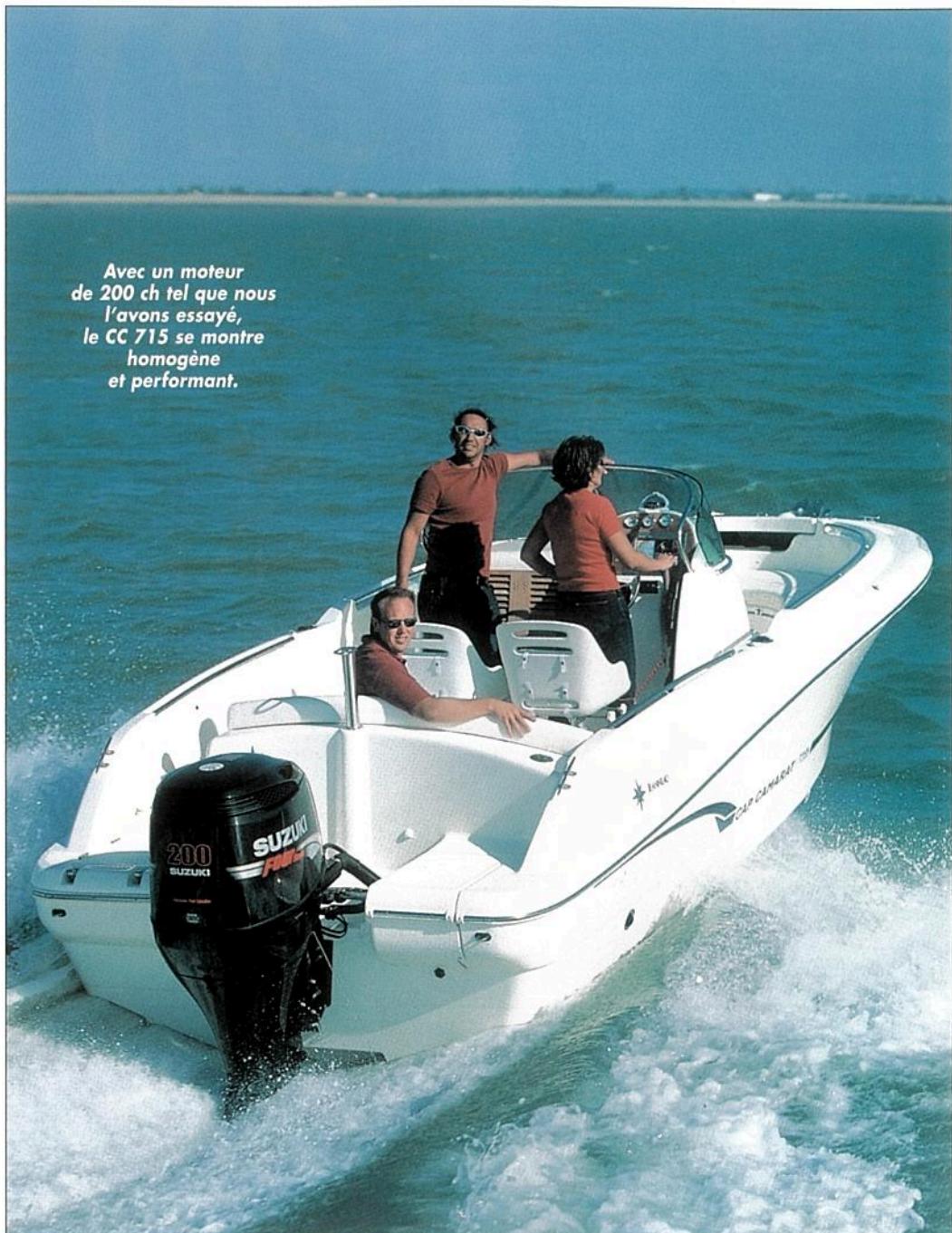


L'importante hauteur de franc-bord est très sécurisante.

possède une belle carène qui lui assure un très bon comportement marin. Certains détails de finitions restent cependant à améliorer, tels que les fermetures et les capots des coffres qui ne sont pas toujours efficaces et pas suffisamment bien ajustés.

Cela dit, le Cap Camarat 715 est un prototype et des améliorations devraient être apportées pour en faire un bateau très abouti. □

Avec un moteur de 200 ch tel que nous l'avons essayé, le CC 715 se montre homogène et performant.



LA CONCURRENCE

Le marché de la coque open polyvalente d'environ 7 mètres est vaste. Parmi les principaux acteurs de ce créneau, on peut citer le White Shark 225 ①, un bateau issu du chantier Kelt de Vannes, qui propose un programme varié. Notons aussi la présence de Boston Whaler avec le 240 Outrage ②, un open aux qualités de fabrication remarquables et bien équipé pour la pêche. Enfin, le chantier transalpin Capelli dispose lui aussi d'un open polyvalent avec le Cap 23 Open ③.

	Longueur (en m)	Poids (en kg)	Mot. cons. (en ch)	Prix (€) avec mot. cons.
White Shark 225	7,26	1 050	175	46 580
Boston W. 240 Outrage	7,30	1 995	225	77 919
Capelli Cap 23 Open	6,85	850	150	40 280



①



②



③

très sain en font une unité accessible.