

ESSAI

PLONGEZ PRO RAIDER et SUZUKI 115 Ch.



50

Nos précédents essais de bateaux étaient délibérément orientés vers l'option club. Avec le Raider 26 et le Suzuki 115 ch, ce sont les plongeurs égoïstes et épicuriens qui sont visés. Car sous des dehors très «professionnel», le Raider 26 cache bien son jeu : bateau de service rapide, il est aussi celui de tous les plaisirs. Océans a essayé «Océans», le numéro un d'une future longue série avec la délectation du nouveau propriétaire.

51

Que demande le plongeur à son bateau ? D'être stable, rapide, confortable, économique et suffisamment grand pour accueillir les deux ou trois compagnons de plongée. Il lui faut aussi une mise à l'eau et une remontée facile et le tour est joué. Après quoi il ne reste plus qu'à espérer l'objet de ses rêves le plus robuste possible. Tout n'est ensuite qu'affaire de compromis et de porte-feuille...

Il y a un an de cela, Jo Fricaud, le patron du chantier Méta de Tarare me demandait précisément qu'elles étaient les contraintes que posait un bateau de plongeurs, je les lui donnais comme je viens de le faire et nous allâmes manger dans un bouchon en bons Lyonnais (d'adoption pour Jo) que nous sommes. L'affaire n'allait pas s'arrêter là et allait déboucher (logique après ce genre d'agapes...) sur la naissance d'«Océans» aîné d'une série aux modèles personnalisés comme sait le faire le chantier des grands navigateurs.

Le Raider 26, c'est d'abord l'association d'une formidable carène et d'un procédé de fabrication qui n'est plus à vanter : Jean-Pierre Brouns, l'architecte, est un orfèvre et le Strongall, aluminium en tôles épaisses assemblé sans lisse ni couple, virtuellement indestructible. Je l'ai constaté lorsque, le bateau à peine mis à l'eau au port de Villefranche sur Saône, une péniche l'a percuté sans ménagement - la tôle endommagée n'était pas celle qu'on pouvait croire et le marinier fautif faisait une drôle de tête !

J'avais quelques craintes quant à la motorisation : il me semblait que 115 ch étaient un peu faible pour un bateau de 7,92 m de long, 3 de large et deux tonnes bien pesées. Contre toutes attentes, «Océans» allait se révéler très, très rapide. Alors que le cahier des charges indiquait 22 nd, nous avons mesuré près de 35 nd dans les meilleures conditions avec l'hélice standard Suzuki.

J'effectuais ces premières mesures sur le Rhône, entre Lyon et Port Saint-Louis et en restais assez médusé. Un essai plus poussé en compagnie de J.-P. Brouns allait confirmer ces premières impressions. Malgré l'aspect un peu «pataud» des superstructures qui lui confèrent une «gueule» indéniable, le Raider 26 est une petite bombe dont le secret réside dans un caisson fermé qui démarre au tiers avant de la carène et se termine par la chaise du moteur HB. Étonnant. Le bateau ne cabre pas, enfourne peu et l'usage du trime est réduit à sa plus simple expression : le HB est en position basse et n'en bouge pas. Un point c'est tout. La coque déjaugé à plat vers 4000



• La hauteur sous barrot est de 1,85 m dans la cabine comme dans les toilettes.

Un mot sur le moteur

Malgré une révision des dix heures effectuées autour des deux cents le Suzuki 115 ch est une vraie horloge qui démarre au premier tour de clef. Nous apprécions le graissage séparé qui se généralise aujourd'hui de plus en plus et louons le réservoir d'huile incorporé au moteur : voilà une chose qui n'encombre pas le pont. Le remplissage est facilité par une trappe séparée qui évite le démontage du capot. Les instruments de contrôle sont complets avec compte-tours, cadran de trim, niveau d'huile et divers témoins : huile, surrégime, eau, etc. Nous aurions aimé un horamètre, utile pour la maintenance du moteur. Cette absence n'excuse pas cependant les négligences.

Quelques chiffres : Le DT 115 TC Suzuki est un deux temps à 4 cylindres de 1,773 cm³ de cylindrée. La puissance annoncée par le constructeur est de 84,6 kW (115 PS) et le régime sous accélération maximale de 4800 à 5500 tours par minute. Au-delà de ce régime, une sécurité automatique coupe l'accélération. Le graissage du moteur est assuré par une injection d'huile, entre 1 et 2 % et le réservoir est d'une capacité de 6 litres.

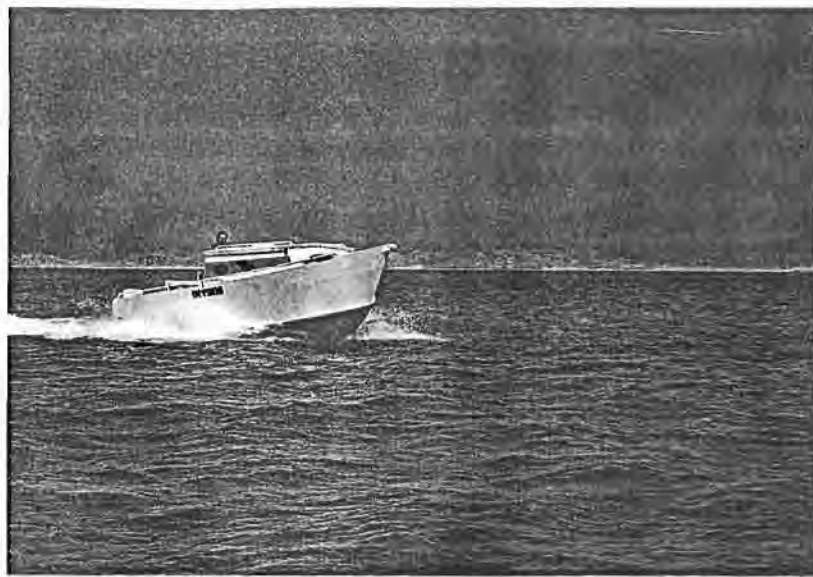
t/mn et c'est un régal. Deux redans en tôle épaisse placés sur le bouchain casent la vague d'étrave et créent un bien beau panache dont l'esthétique est malheureusement moindre par vent de travers... La consommation est confirmée aux spécifications du motoriste, environ 40 l/h à plein régime, soit grosso-modo, le tiers de la puissance. Le rapport consommation croisière/distance est tout à fait acceptable.

Dans une mer un peu formée, le Raider passe bien, sans taper et reste, quelle que soit l'allure, toujours confortable. Au mouillage, dans le clapot, la coque est assez bruyante, comme le sont toutes les coques métalliques mais c'est la rançon de la solidité.

Côté aménagement, le Raider 26 est disponible en plusieurs versions de pont, de la simple console de pilotage sur pont plat à la cabine avec poste de pilotage intérieur. «Océans» est une version intermédiaire avec une cabine à l'aspect un peu rétro, à cause des 7 panneaux ovoïdes, et poste de pilotage extérieur. Cette version permet de disposer d'un grand confort intérieur avec cuisine, table de carré et couchette double de 1,80 x 1,60 m. Un coin toilette de belles dimensions est idéal pour stocker cirés, bottes, engin flottant tout en préservant son intimité. La hauteur sous barrot est de 1,85 m dans la cabine comme dans les toilettes. La ventilation est assurée par un panneau Goïot en plafond et la large descente munie d'un capot ouvrant.

A l'extérieur, la plage arrière par ses dimensions permet l'habillage de cinq plongeurs version grand large. Le réservoir (170l) sert aussi de siège (son dossier est rabattable) et la plage est ceinturée par un banc pouvant servir de coffre. Des trous sont prévus pour fixer une armature de taud, un mât de pavillon etc. L'arrière du tableau s'ouvre sur la jupe et une échelle bien dimensionnée avec fixation en positions ouverte et repliée. Côté accastillage, le Raider ne plait pas et reste dans la lignée du chantier Méta où le premier adage est «trop fort n'a jamais manqué». Le davier d'étrave est surdimensionné. Les taquets (deux avant et deux arrière) sont les gros modèles Goïot et une main courante ceinture le bateau sur sa totalité. Deux autres mains courantes sont soudées sur le roof et facilitent la circulation, pourtant simple grâce à de larges passavants. Un écubier et un guindeau (qu'il faudra peut-être envisager plus puissant) garantissent les mouillages faciles et un avant dégagé idéal pour le bronzage.

Le poste de pilotage est sans surprise. La position est agréable et la visibilité sur



• Une main courante ceinture le bateau sur sa totalité

l'avant, malgré une étrave très haute, remarquable. Ce qui est bien utile lors des manœuvres rendues délicates par fort vent, le Raider 26 ayant un important fardage.

La commande de direction Morse et le boîtier Suzuki se sont révélés très précis, malgré la masse imposante du bateau. En conclusion, le Raider 26 permet, sur une carène de base, d'avoir le bateau de son choix. La motorisation peut-être hors bord simple ou double et in-board

essence ou diésel et les aménagements multiples selon l'usage auquel est destiné le bateau : professionnel ou plaisir. Mais quelle que soit la version retenue, posséder un Raider 26 est la garantie d'avoir un bateau que les autres n'ont pas et la rassurante certitude que dans vingt ans la coque sera comme au premier jour de la mise à l'eau. Bref, on peut dormir sur ses deux oreilles...

Pierre Martin-Razi