

# Un timonier bien pensé

Premier timonier de la nouvelle gamme Quicksilver Activ, le 705 Cruiser parvient à tirer son épingle du jeu sur un secteur très concurrentiel, grâce à des volumes intérieurs optimisés. Un sans-faute, ou presque...

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



En vidéo sur [www.moteurboat.com](http://www.moteurboat.com)

VITESSE MAXI (à 5 500 tr/min)

**30** nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE  
(4 500 tr/min)

VITESSE  
(en nœud)

**23,1**

CONSO  
(essence en l/h)

**nc**

**43 930 €**

AVEC 150 CH MERCURY EFI



Le Grand Pavois de 2010 marquait un véritable tournant pour le constructeur Quicksilver qui lançait sous le nom d'Activ une nouvelle gamme de bateaux, plus modernes et davantage en adéquation avec les attentes des plaisanciers d'aujourd'hui. Les 675 Open et Sundeck et le 555 Open, avec leur ligne sportive et très contemporaine signée Carsten Astheimer, étaient la preuve éclatante du changement de cap du chantier. Le succès a d'ailleurs été immédiat, à tel point que le 675 Open a été élu « European Boat of the Year » en 2011 par l'ensemble de la presse nautique européenne. Pour 2012, la gamme Activ s'est encore étoffée avec quelque cinq nouveaux modèles, les 605 Open et Sundeck, le 505 Open, mais également le 645 Cabin (voir *Moteur Boat* n° 261, 264 et 267) et, surtout, le 705 Cruiser, dévoilé au public pour la première fois au dernier Salon de Paris. Ce bateau est un timonier destiné à la petite croisière côtière en famille. Il bénéficie comme tous les autres Activ d'une silhouette sportive, résultat du coup de crayon d'Astheimer, et du même principe de carène que les modèles précédents : une étrave fine au niveau des entrées d'eau, mais assistée de deux patins marqués qui favorisent la stabilité, tout en permettant d'avoir un avant carré et de gagner en volume pour les aménagements intérieurs. Le 705 Cruiser est proposé en deux versions, hors-bord et Z-drive, avec des puissances maximales de 200 et 220 chevaux.

**Avec le nouveau Mercury 150 EFI...**

C'est la première version que nous avons eu l'occasion d'essayer en exclusivité à Marseille chez le concessionnaire Quicksilver local, Sud Plaisance à la Pointe Rouge. Par ses dimensions, ce timonier échappe aux droits de francisation (en version hors-bord) et il peut être transporté sur remorque. Notre 705 Cruiser était équipé du nouveau moteur Mercury de 150 chevaux EFI (voir *Moteur Boat* n° 268) avec lequel il constitue un ensemble très homogène. Il est certes un peu long à déjauger, puisqu'il met 6 secondes pour parvenir à 15 nœuds, mais une fois lancé il atteint 30 nœuds en vitesse de pointe. Le régime de croisière oscille entre 4 000 tr/mn et 4 500 tr/mn pour une allure de 19,4 ou 23 nœuds. Le 705 Cruiser supporte bien le trim qui peut être largement monté en positif, mais il ne faudra pas omettre de le descendre dans les virages. Le 705 vire assez court et peut, dans des courbes ser-



Propulsé par le nouveau 150 ch EFI de Mercury, l'Activ 705 est très agréable à piloter et ses performances sont en phase avec son programme de bateau familial.



L'intérieur du 705 est lumineux avec ses baies vitrées latérales et son pare-brise en verre monobloc. La disposition des aménagements diffère de la concurrence avec la double banquette pilote et la cuisine sur bâbord.



Le cockpit reçoit en standard une banquette arrière ; le retour sur tribord est une option.



La porte vitrée à trois battants assure une communication directe entre la timonerie et le cockpit.



Le bain de soleil avant est une option facturée 640 € tout comme le guindeau électrique proposé à 1 360 €.



L'avant du bateau est occupé par une couchette. Sous les coussins sont dissimulés des coffres.

**LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI**

**LES CARACTÉRISTIQUES**

COQUE  
Carène en V avec deux patins  
Longueur hors tout 7,05 m  
Longueur de coque 6,80 m  
Largeur 2,48 m  
Poids 1 796 kg  
Puiss. conseillée 150 ch  
Puissance maxi 200 ch  
Tirant d'eau 0,17 m  
Tirant d'air 2,24 m  
Capacité en eau 45 l  
Capacité en carbu 220 l  
Homologation cat. C/8pers.  
Transmission hors-bord  
Constructeur Quicksilver  
Distributeur Réseau  
Garantie 2 ans

**MOTORIZATION DE L'ESSAI**

Nbre de moteurs 1  
Marque Mercury  
Modèle F 150 EFI  
Type 4T inj. indirecte  
Puissance réelle 150 ch  
Puiss. admin. 21,4 CV  
Régime 5 000-5 800 tr/mn  
Cylindres 4 en ligne  
Cylindrée 3 000 cm<sup>3</sup>  
Alésage/course 102 x 92 mm  
Rapport de réduction 1,92  
Poids 225 kg  
Garantie 3 + 2 ans

**EQUIPEMENT STANDARD**

Davier à rouleau, essuie-glaces, feux de navigation, échelle de bain, baïlle à mouillage, coffres de rangement, portecannes, cockpit autovideur, direction hydraulique, tableau de bord effet carbone, coussins de cockpit, coussins de cabine, hublots latéraux ouvrants dans timonerie, banquette de cockpit...

**OPTIONS**

**Pack Cruising :** gel-coat de couleur et graphismes, douchette de pont avec réservoir d'eau douce et nable de remplissage, rallonge de banquette de cockpit avec table, rideaux de cabine, WC chimiques, glacière portable électrique, treuil électrique, toit ouvrant.

**Pack Cruising Deluxe :** pack Cruising avec WC marins et non chimiques, réfrigérateur à la place de la glacière électrique.

**Pack Electronic :** GPS et chaîne stéréo.



PRIX  
43 930 € avec 150 ch Mercury EFI  
50 430 € avec 200 ch Mercury Verado

**CONDITIONS DE L'ESSAI**

Bateau : 2 personnes, plein de carburant, matériel de sécurité, pas d'antifouling  
Météo : mer belle, vent nul, T° air : 20 °C

**LES PERFORMANCES**  
avec 150 ch Mercury EFI

Type de l'hélice : Eertia  
Diamètre et pas de l'hélice : 16 x 14

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mile/l
Ralenti	2,2	-	-
1 000	3,7	-	-
1 500	5,7	-	-
2 000	6,8	-	-
2 500	7,9	-	-
3 000	10,8	-	-
3 500	14,8	-	-
4 000	19,4	-	-
4 500	23,1	-	-
5 000	27,3	-	-
5 500	30	-	-

**TESTS D'ACCÉLÉRATION**

Déjaugage : 6 s  
De 0 à 20 nœuds : 8,2 s

**NOS APPRÉCIATIONS**

- Optimisation des volumes ★★★★★
- Passage en mer et stabilité ★★★★★
- Unité bien pensée ★★★★★
- Déplacements à bord ★★★★★
- Manque de points d'accroche pour les pare-battage ★★★★★
- Fenêtres latérales de cockpit un peu branlantes ★★★★★

Comportement	★★★★★
Volume de rangement	★★★★★
Finition	★★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★★
Performances	★★★★★
Esthétique	★★★★★
Pilotage assis	★★★★★
Pilotage debout	★★★★★
Déplacement à bord	★★★★★
Équipement standard	★★★★★
Note globale	★★★★★

**BUDGET**

**FRANCISATION**

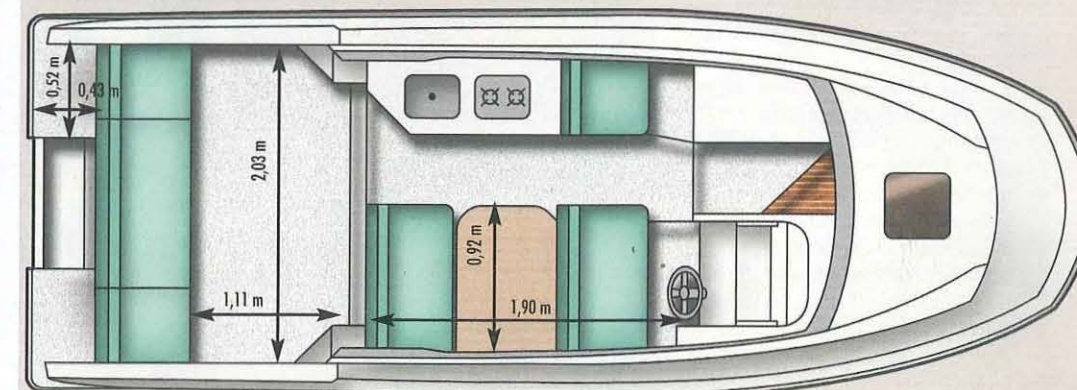
DROITS SUR LA COQUE 0 €  
DROITS SUR LE MOTEUR 0 €  
TOTAL 0 €

**ASSURANCE (CHEZ APRIL MARINE)**

LA PRIME ANNUELLE 460,50 €  
FRANCHISE 500 €

**NOS MESURES**

**COCKPIT**  
Franc-bord 0,86 m  
Passavants 0,14 m  
Bain de soleil avant 1,50 x 0,90 m  
**INTÉRIEUR**  
HSB timonerie 2,01 m  
HSB cabine avant 1,30 m  
Couchage avant 1,70 x 1,30 m  
HSB toilette 1,21 m





rées, afficher une légère tendance à la ventilation. Les conditions d'essai estivales ne nous ont pas permis de tester l'unité dans la mer formée, mais en jouant dans les vagues de sillage des autres bateaux nous avons pu constater que la carène défléchissait bien et que le franchissement des vagues et les retombées se faisaient en douceur. L'angle de gîte en virage est raisonnable, et la maniabilité du bateau au ralenti est très appréciable. Le pilote peut choisir de conduire assis, installé sur la banquette double du poste de pilotage en profitant du repose-pied, ou debout. Sur les prochains modèles, le volant sera reculé de cinq centimètres afin de réduire la distance et d'améliorer le confort de la position de conduite assise. Debout, la visibilité sur l'avant pour les gabarits moyens est par ailleurs un peu limitée et nécessite de se mettre sur la pointe des pieds pour avoir une bonne vision.

### Un volume intérieur optimisé

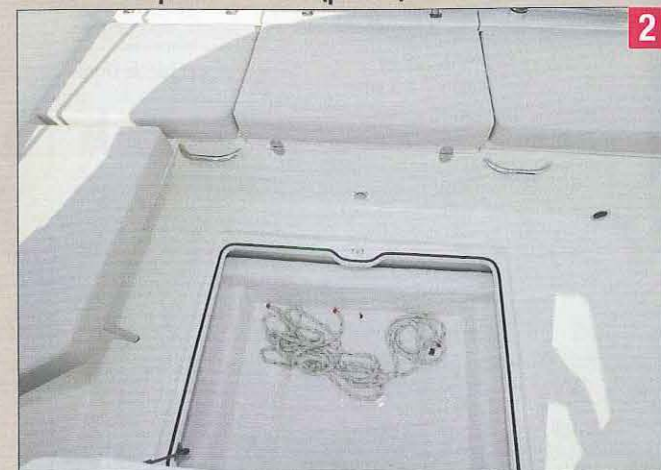
Les aménagements intérieurs du 705 Cruiser ont fait l'objet d'une grande réflexion de la part du bureau d'études de Brunswick Europe. Le résultat est assez concluant. Le bateau est bien pensé ; l'espace intérieur a été intelligemment optimisé. Située en contrebas par rapport au plancher du cockpit, la timonerie bénéficie d'une hauteur sous barrots de 2,01 mètres avec une configuration qui diffère légèrement de la plupart des autres timoniers. Le poste de barre est toujours placé sur l'avant à tribord, mais il reçoit une assise double derrière laquelle se trouve une seconde banquette double orientée dans le sens de la route. Le dossier de la banquette pilote, amovible, peut se placer dos à la route, face à celle arrière, pour créer, après l'ajout d'une table, un carré en vis-à-vis. Cet espace se convertit également en une couchette double de 1,90 mètre de long pour 0,92 mètre de large. La table ainsi que son pied se rangent dans un coffre spécialement conçu pour eux et situé entre les deux banquettes.

L'un des points forts de ce bateau est son importante capacité de rangement. Des coffres sont présents partout, que ce soit sous les banquettes ou dans les fonds, et des vide-poches très pratiques ont été installés sur les deux bords, le long des cloisons de la timonerie. En face du carré convertible, sur bâbord, le coin cuisine est à poste et reçoit un évier ainsi qu'un emplacement pour un réchaud. Quant au réfrigérateur, il est situé sous le siège du copilote,

# Les détails qui font la différence...



**+** UN VOLUME DE RANGEMENT SURPRENANT  
Les rangements à bord sont nombreux et facilement accessibles, qu'il s'agisse des coffres entièrement contre-moulés installés dans les fonds de la timonerie (photo 2), de la soute de cockpit dont l'ouverture est assistée par des vérins (photo 3), ou encore du coffre spécialement conçu pour la table et son pied et situé sous le plancher du carré (photo 1).



**+** Avec une profondeur de 86 centimètres, le cockpit est vraiment très rassurant.



**-** Pour les gabarits moyens en position debout, la visibilité sur l'avant est un peu limitée. Par ailleurs, les fenêtres coulissantes ne s'ouvrent pas suffisamment.



**+** UN CARRÉ CONVERTIBLE EN TROIS CONFIGURATIONS  
Le carré, placé derrière le poste de barre, peut être disposé en position route, c'est-à-dire avec les deux banquettes orientées dans le sens de la route (photo 1) ; en position repas, après l'ajout de la table et l'inversion du dossier de la banquette pilote (photo 2) ; ou en position couchage. Il suffit de descendre la table, d'ôter le dossier pilote et d'ajouter un coussin pour obtenir une couchette de 1,90 par 0,92 mètre.



**+** Grâce à deux vérins, la partie centrale de la banquette de cockpit bascule vers l'avant pour permettre de relever le moteur.



**-** Les mains courantes sont bien présentes sur le montant de la timonerie, mais les passavants sont trop étroits et pas suffisamment sécurisés pour les déplacements vers l'avant.

**+** La cuisine, installée sur bâbord, est toujours à poste. Le réfrigérateur fait partie du pack Cruising Deluxe ou peut s'acquérir pour 960 €.



**+** Compris dans le Pack Cruising, le toit ouvrant est une option pratiquement indispensable, surtout en Méditerranée.





de l'autre côté du passage. Cet intérieur est lumineux grâce au pare-brise en verre monobloc, au toit ouvrant (proposé dans les packs Cruising et Cruising Deluxe) et aux baies vitrées latérales. Si ces dernières sont mobiles, elles ne s'ouvrent hélas pas suffisamment et de manière un peu branlante. Ce petit défaut est dommage, car l'ensemble du bateau profite d'une belle finition et les efforts réalisés par Quicksilver dans ce domaine sont visibles : la sellerie est épaisse et confortable, les boiseries solides, le gel-coat de qualité... il n'est guère que ce système de fenêtres coulissantes qui détonne avec le reste du bateau. Enfin, la pointe est occupée par une couchette qui peut être agrandie par l'ajout d'un coussin permettant d'obtenir une longueur de 1,70 mètre pour une largeur de 1,30 mètre. Il n'existe cependant pas de rideau de courtoisie pour obtenir un peu d'intimité. Sur bâbord, un compartiment de 1,21 mètre de hauteur sous barrots accueille des WC (chimiques avec le pack Cruising, et marins avec le pack Cruising Deluxe). Ses dimensions sont réduites, mais il a le mérite d'exister et il profite d'un petit hublot d'aération.

### Un cockpit profond et rassurant

Le cockpit du 705 Cruiser est l'un des plus profonds dans cette taille de timoniers. Il affiche une hauteur de franc-bord de 86 centimètres, contre environ 75 centimètres pour la concurrence. L'espace ainsi formé est bien adapté aux jeunes enfants, et très rassurant. En standard, il reçoit une banquette qui occupe toute la largeur, avec un dossier basculant vers l'avant pour pouvoir relever le moteur. De même, la partie bâbord pivote, créant un passage d'accès à la plage de bain et à son échelle de remontée encastrée. Les coffres sont également nombreux et se situent dans le plancher ou sous les assises de la banquette. En guise de mains courantes, deux poignées assez mal placées sont fixées au niveau des mollets. Il serait plus judi-

**La carène de l'Activ 705 dispose de deux patins latéraux pour gagner en stabilité et en volume.**



cieux de les riveter sur les plats-bords, ce qui faciliterait aussi l'installation des pare-battage. Rien n'est en effet prévu pour les défenses, hormis un petit crochet sur l'arrière et sur le balcon, placé très en avant. C'est d'ailleurs la principale critique adressée à ce bateau : les déplacements à bord ne sont pas aisés et

peu sécurisés, a fortiori pour les enfants.

L'étroitesse des passavants (14 cm seulement) profite au volume intérieur ; cependant, comme ils ne sont pas défendus par le balcon dès la sortie du cockpit, l'accès au pont avant devient quelque peu périlleux, malgré la présence rassurante de

mains courantes sur le toit de la timonerie, mais il n'est pas certain que les enfants parviennent à les atteindre. Ce manque de sécurité pour les déplacements est d'autant plus regrettable que la pointe du bateau accueille en option des coussins pour un bain de soleil de 1,50 mètre sur 0,90 mètre, et que l'avant carré du bateau permet d'embarquer et de débarquer assez facilement.

### LA CONCURRENCE



• **Jeanneau Merry Fisher 755**  
 Prix : 29 063 € sans moteur – Long. : 7,40 m – Larg. : 2,78 m – Poids : 1 750 kg – Homol. : cat. C/8 pers.  
 Constr. : Jeanneau (85)



• **Ocqueteau 705**  
 Prix : 59 999 € avec 150 ch en ligne d'arbre – Long. : 6,92 m – Larg. : 2,68 m  
 Poids : 1 750 kg – Homol. : cat. C/8 pers.  
 Constr. : Ocqueteau (17)



• **B2 Marine 720 Timonier**  
 Prix : 38 900 € avec 115 ch – Long. : 6,95 m – Larg. : 2,48 m – Poids : 1 420 kg  
 Homol. : cat. C/6 pers. – Constr. : B2 Marine (33)

### EN CONCLUSION

Le Quicksilver 705 Cruiser est un bateau bien pensé. Son importante capacité de rangement associée à une belle optimisation de l'espace à bord, à un niveau de finition qui a bien progressé et à un prix intéressant, en fait un concurrent sérieux pour les timoniers de l'Hexagone.