

# L'open absolu

Ce nouveau 330 Outrage serait-il le bateau idéal? Ni trop grand ni trop petit, il combine les avantages d'une gamme au caractère hauturier avec un excellent confort. Sa carène démoniaque affiche un V marqué qui fait des merveilles en toutes circonstances.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



|                                      |                        |
|--------------------------------------|------------------------|
| VITESSE MAXI (à 6 100 tr/mn)         |                        |
| <b>46</b> nœuds                      |                        |
| AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/mn) |                        |
| VITESSE (en nœud)                    | CONSO (essence en l/h) |
| <b>25,7</b>                          | <b>nc</b>              |

## ESSAI BOSTON WHALER 330 OUTRAGE

La sortie d'un Outrage est toujours un événement. Peut-être parce que cette gamme tout terrain représente la quintessence de l'open. D'ailleurs, s'agit-il encore d'un open ? Nous serions tentés de répondre par l'affirmative en raison de son plan de pont et de son absence de cabine. Cette dernière se résume à un simple espace où la hauteur sous barrots atteint 1,80 mètre. Dans ce logement, dont l'accès s'effectue par une porte en accordéon à tribord, le chantier américain a installé des toilettes ainsi qu'un petit lavabo et quelques équipements comme la table de carré arrière. La surface disponible dans le coffre situé sous la grande assise devant la console laissait espérer un logement d'appoint. Malheureusement, à l'instar du Dauntless 270, qui possède également cette disposition, une cloison structurelle est située entre la console et le rangement, rendant impossible l'ouverture. C'est d'ailleurs le seul point de comparaison possible avec le navire amiral de la gamme Dauntless. Car, en embarquant, on se sent tout de suite à bord d'un Outrage : les franc-bords sont plus hauts (0,78 m), la sensation de sécurité est plus importante... Bateau robuste s'il en est, ce 330 Outrage ne fait pas pour autant l'impasse sur le confort, comme le montre l'habillage de mousse capitonnée qui ceinture le haut des pavois et constitue un équipement idéal pour se caler lors des actions de pêche.

### La pêche, vocation première

N'oublions pas que l'une des vocations premières de cette gamme – peut-être même celle originelle – est la pêche par tous les temps. Les mains courantes sont omniprésentes, en particulier celles coiffant le capitonnage et qui permettent de se caler à la gîte. L'espace est également occupé par les quatre taquets (deux à l'avant, deux sur les côtés) ; ceux de l'arrière étant fixés sur les montants inclinés à proximité de la plage arrière.

Côté ligne, il s'agit bien d'un Outrage avec son profil tendu, son V marqué et sa carène tulipée. Exit les formes arrondies des Boston Whaler des années 1980 ; la modernité est clairement affichée avec une étrave pointue et un pare-brise incliné qui suit le mouvement courbe de l'avant de la console. Le hard-top rigide (armé de porte-cannes) lui confère un air de barou-



Le décroché du carré avant est une des spécificités des Outrage de dernière génération. Il permet de gagner un maximum d'espace autour de la table, tout en conservant cette forme pincée à la pointe.



L'arrière du cockpit est occupé par le second carré, au milieu duquel s'implante une table amovible.



Le capot de la cale arrière, très profonde, est monté sur véris. Il intègre également un rangement pour la table de cockpit.



Le système de banc escamotable dans les pavois est repris à bord de ce 330 Outrage.



L'extrémité du bain de soleil avant sert également d'assise, ce qui autorise deux personnes supplémentaires à prendre place autour de la table du carré.



Le dossier de l'assise qui coiffe le vivier à vifs est modulable...



... et peut se positionner à l'horizontale, servant alors de planche à découper.

## LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI



### LES CARACTÉRISTIQUES

#### ► COQUE

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Longueur hors tout | 10,08 m         |
| Largeur            | 3,10 m          |
| Poids              | 4 083 kg        |
| Tirant d'eau       | 0,55 m          |
| Tirant d'air       | 3 m             |
| Puiss. conseillée  | 2 x 250 ch      |
| Puissance maxi     | 2 x 350 ch      |
| Capacité en eau    | 151 l           |
| Capacité en carbu  | 1 135 l         |
| Homologation       | cat. B/14 pers. |
| Transmission       | hors-bord       |
| Constructeur       | Boston Whaler   |
| Distributeur       | Réseau          |
| Garantie           | 10 ans (coque)  |

#### ► MOTORISATION DE L'ESSAI

|                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| Nbre de moteurs   | 2                     |
| Marque            | Mercury               |
| Modèle            | F 350 Verado          |
| Type              | 4T inj. compress.     |
| Puissance réelle  | 261 kW (350 ch)       |
| Puiss. admin.     | 14,88 CV              |
| Régime maxi       | 5800-6400 tr/mn       |
| Cylindres         | 6 en ligne            |
| Cylindrée         | 2 598 cm <sup>3</sup> |
| Alésage/course    | 82 x 82 mm            |
| Rap. de réduction | 1,85                  |
| Poids             | 318 kg                |
| Garantie          | 3 + 2 ans             |

#### ► ÉQUIPEMENT STANDARD

Taquets d'amarrage, feux de navigation, compas, WC électriques et réservoir à eaux noires (24 l), lumières de courtoisie intérieures, hard-top, guindeau électrique, porte-gobelet, pompe de cale automatique, décoration autocollante bleue ou noire, etc.

#### ► OPTIONS

Couleur de coque, propulseur d'étrave, anneau d'étrave, ancre en acier inoxydable, chaîne de mouillage 45 m, balcon, support de liston blanc avec insert en inox, bain de soleil avec coussins, table avant, taud de soleil avant, racks à bouteilles de plongée, lumières spot, éclairage sous-marin, prise de courant 12 V au tableau arrière, leaning-post avec option glacière, leaning-post avec vivier, leaning-post avec cuisine, réfrigérateur, table de cockpit arrière, taud de soleil de cockpit, pack Audio Premium, VHF Raymarine, flaps automatiques, pilote

automatique EV-200, Pack 12" électronique et navigation Raymarine

### CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 320 l de carburant, eau 50 %, matériel de sécurité.

Météo : 0,30 m de houle, vent d'est 15 nœuds.

### TEST D'ACCÉLÉRATION

De 0 à 20 nœuds : 5 s

### LES PERFORMANCES

| avec 2 x 350 ch Verado |         |        |            |
|------------------------|---------|--------|------------|
| Régime                 | Vitesse | Conso  | Rend.      |
| en tr/mn               | en nœud | en l/h | en mille/l |
| Ralenti                | 2,8     | -      | -          |
| 1 000                  | 5,7     | -      | -          |
| 1 500                  | 7,1     | -      | -          |
| 2 000                  | 9,8     | -      | -          |
| 2 500                  | 12,3    | -      | -          |
| 3 000                  | 12,7    | 47     | 0,27       |
| 3 500                  | 18      | 61,3   | 0,29       |
| 4 000                  | 25,7    | 71     | 0,36       |
| 4 500                  | 35,1    | 98     | 0,35       |
| 5 000                  | 37      | 130    | 0,28       |
| 6 100                  | 46      | 229    | 0,20       |

### BUDGET

#### ► FRANCISATION

|                      |       |
|----------------------|-------|
| DROITS SUR LA COQUE  | 240 € |
| DROITS SUR LE MOTEUR | 630 € |
| TOTAL                | 870 € |

#### ► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

|                   |         |
|-------------------|---------|
| LA PRIME ANNUELLE | 1 724 € |
| FRANCHISE         | 1 815 € |

### NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Passage de la carène
- ▲ Qualité finitions et construction
- ▲ Insubmersibilité
- ▼ Ouverture porte cabine peu pratique
- ▼ Accès vivier à vifs trop étroit
- ▼ Ouverture coffre avant lorsque la table est à poste

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

deur taillé pour les navigations hauturières. Le plan de pont est sans conteste celui d'un open. L'espace à bord est divisé en deux parties de part et d'autre de la console centrale, où cohabitent deux salons de pont. Celui de l'avant a notre préférence, avec sa grande banquette biplace qui fera également office de bain soleil, comme sur le 270 Dauntless, premier modèle de la marque à adopter ce type d'équipement. La pointe est occupée par un petit carré en U qui épouse l'arrondi du cockpit. Une table montée sur vérin permet de transformer cet espace en un second bain de soleil. À l'aide d'une rallonge, le lien peut être fait avec la banquette, ce qui forme un des plus grands bains de soleil du marché, avec quelque 3 mètres de long...

**Un second carré à l'arrière**

La partie arrière est plus classique et comprend deux banquettes qui se font face, celle touchant le tableau arrière pouvant s'escamoter dans le pavois. Une table s'insère entre les deux assises. Au sol, cette partie est presque en totalité occupée par une soule au centre, entourée de deux coffres latéraux qui font office de viviers. Deux autres viviers existent à bord, le premier dans le tableau arrière – qui peut également servir à ranger les bouts –, le second sous l'assise du cockpit située dos à la marche. Le seul bémol est qu'un coussin inamovible le recouvre, ce qui empêche une ouverture très large. Comme à bord des grandes unités de la marque, un portillon latéral s'insère à bâbord. Une main courante toute proche sert à se maintenir pour les remontées d'eau. Un emplacement est réservé au sol dans l'axe du portillon pour fixer une échelle de bain très compacte lorsqu'elle est repliée. Avec le second portillon



▲ La carène est une merveille : stable, défendue par un V profond, elle donne à ses passagers une sensation de confort permanent.

**Les détails qui font la différence**



▲ Le rembourrage de la partie supérieure des francs-bords, associée à la main courante qui cerne les pavois, sécurise les déplacements des passagers.



▲ Le chantier américain a prévu une trappe pour accéder à la partie supérieure du T-top.



▼ L'ouverture du vivier à vifs aurait mérité d'être plus large. Le coussin n'est pas amovible.



▲ La présence de ce rangement (fermé par zip) sous le T-top est idéal pour loger les gilets autogonflants par exemple.



▲ Une échelle à l'encombrement minimal s'implante dans le cockpit, face à la porte de coupée.



▼ En raison de la largeur des passavants (0,52 m), un système en accordéon peu pratique a dû être choisi pour la porte.

▼ La table du carré avant empêche l'ouverture maximum du coffre. Il faudra soit la retirer, soit la configurer dans sa position la plus haute.



▼ En navigation, les deux pattes servant à maintenir la rallonge du bain de soleil ont tendance à sortir de leur emplacement.



▲ Le système de fixation des coussins se fait à l'aide d'un élastique renforcé. Simple mais efficace !



▲ Une planche basculante permet aux petits gabarits de se rehausser de quinze centimètres et de profiter d'une meilleure vision vers l'avant.



▲ Le souci du détail à bord des Boston Whaler est poussé jusque dans la baïlle à mouillage...



## ESSAI BOSTON WHALER 330 OUTRAGE



L'espace disponible sur le tableau de bord pour loger des écrans multifonctions est tout simplement énorme.

placé à l'arrière, l'accès à l'eau est donc optimal.

Le poste de pilotage est un modèle du genre, avec une large surface destinée à recevoir tous les écrans possibles. Le volant est à bâbord, tandis que les manettes des gaz sont au milieu, dans l'axe longitudinal du bateau.

Le pilote profite d'un repose-pied, et l'extrémité des assises se remonte pour se caler au niveau des lombaires lors d'une conduite debout. La visibilité vers l'avant sera d'ailleurs un peu juste pour les gabarits dont la taille ne dépasse pas 1,75 mètre.

### Le souci du détail omniprésent

Mais le chantier a pensé à tout puisqu'une rallonge permet d'augmenter d'une quinzaine de centimètres la hauteur, donnant ainsi à tous une visibilité optimale. Comme le pare-brise protège intégralement ceux situés derrière, la sensation de vitesse n'est que peu ressentie. Pourtant, cet Outrage ne se traîne pas. Avec 46 nœuds en vitesse de pointe (à 6 200 tr/mn), il optimise ses 700 chevaux.

Il ne lui faut que 5 secondes pour passer du zéro à 20 nœuds. Son déjaugage s'effectue également en 5 secondes. La capacité de la carène à affronter les vagues de face est impressionnante. Sa douceur l'est tout autant, même lors de virages les plus serrés.

### EN CONCLUSION

Ce nouvel arrivant dans la gamme Outrage est un modèle du genre, oscillant entre open familial et fishing. Sa carène, ses finitions et sa qualité de fabrication devraient lui assurer un beau succès commercial.



Issu du Dauntless 270, ce coffre central sert à la fois de rangement et de bain de soleil pour deux personnes.

La console abrite un cabinet de toilette, composé de WC marins, d'un lavabo et d'une douche.



L'accès à l'eau s'effectue par tribord où se situe l'échelle de bain, dissimulée sous un capot monté sur charnières.



Le vivier logé dans le tableau arrière peut servir occasionnellement de rangement pour les bouts ou tout autre matériel humide.