

# Les quatre fantastiques

Pour ses 60 ans, Boston Whaler renouvelle sa gamme historique, les Montauk, qui se caractérisaient entre autres par cette fameuse carène en aile de mouette. Même s'ils demeurent axés vers la pêche, ces nouveaux modèles américains affichent des équipements destinés à un programme plus familial.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



**D**e l'aveu de Jeff Vaughn, vice-président de la marque : « Même si la tendance est aux grosses unités, ces quatre nouveaux Montauk prouvent que le chantier n'oublie pas les plus petits modèles. » Comparés aux Outrage 380 et 420 ou aux nouveaux Realm 350 et 380, ces quatre Montauk font office de « modèles réduits ». Pour autant, le chantier n'a pas fait l'impasse sur la qualité de fabrication ou celle des finitions. Pas de doute, il s'agit bien de bateaux signés Boston Whaler. On s'en aperçoit d'ailleurs à chaque saut de vague, où le bateau retombe sans ce bruit creux caractéristique des unités non moussées. Par rapport aux anciens modèles, ces quatre nouveaux Montauk sont dotés d'un V plus marqué au niveau de l'étrave, permettant un meilleur passage dans la mer formée. Car ces Montauk, longtemps cantonnés aux lacs et aux eaux intérieures, sont tout à fait capables d'affronter la mer.

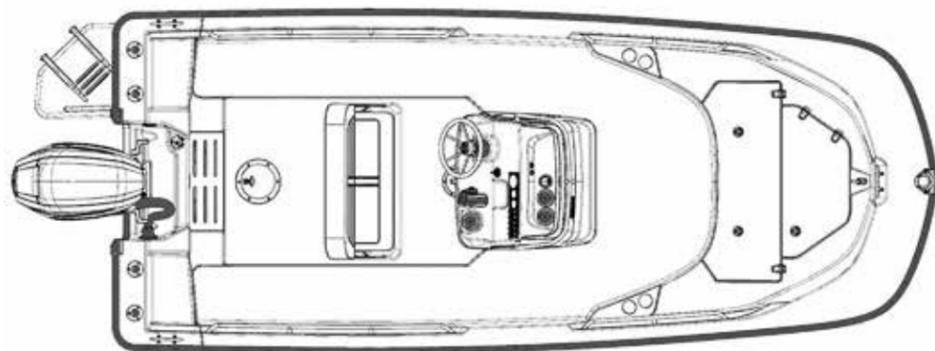
## Une circulation optimisée

Les balcons sont d'ailleurs rehaussés pour compenser la faible hauteur de franc-bord. La console intègre un rangement, accessible depuis une porte latérale, y compris à bord du plus petit des quatre, le 150 Montauk. D'un point de vue esthétique, les flancs sont désormais ornés d'un pincement, sorte de liston qui donne un léger volume aux francs-bords. L'espace à l'avant est toujours aussi important, presque carré, pour profiter d'un maximum de place sur le bain de soleil.

Des innovations parsèment le bateau, à l'image des coussins pliables qui permettent d'ouvrir un coffre sans avoir à défaire l'intégralité des pressions. Les capots des coffres sont montés sur vérins, les porte-gobelets sont en nombre, tout comme les porte-cannes. La circulation est également parfaite et s'articule autour de la console centrale. Du côté des assises, le chantier a opté pour deux sièges à l'arrière, une banquette au dossier réversible en guise de leaning-post, et une plateforme avant configurable à l'aide d'une rallonge et qui se destine au farniente. La seule différence se situe à l'arrière, où le 150 Montauk propose bien deux petites assises, mais sans les dossiers rabattables ou les dossierets amovibles. Les 190 et 210 Montauk reçoivent de leur côté des dossiers



Les quatre Montauk qui composent actuellement la gamme conservent l'esprit de la marque américaine, mais en adoptant des équipements destinés à un programme familial.



Le plan de pont est commun aux quatre modèles, avec une console centrale et une partie avant transformable en bain de soleil.

rabattables qui permettent de transformer l'ensemble en une plateforme surélevée, idéale pour les lancers des pêcheurs. L'accastillage est en rapport avec la qualité générale du bateau, mais la présence d'un seul taquet avant, là où deux auraient été préférables, est regrettable. De même, l'existence de balcons semble indispensable avec des dossiers rabattables et il est dommage de les rendre optionnels. Le T-top (également optionnel) que

reçoivent les 190 et 210 Montauk apporte de nombreux points de maintien pour les passagers, et plus particulièrement celui qui se tiendra aux côtés du pilote. Ils sont en prime dotés de porte-cannes, preuve que la vocation « pêche » de ces unités n'est pas oubliée. Enfin, si les 190 et 210 Montauk possèdent un cockpit autovideur, ce n'est pas le cas des 150 et 170 Montauk, équipés d'une pompe de cale automatique.

## EN CONCLUSION

Même si ces nouveaux opens Montauk n'ont plus rien à voir avec les premiers modèles des années 1970, Boston Whaler a su conserver l'âme de ces bateaux, en gardant un redan marqué, mais avec davantage de V pour un meilleur passage en mer. Le 210 pourrait être détrôné par un 240 qui deviendrait alors l'amiral de la gamme.

## FICHES TECHNIQUES



### LES CARACTÉRISTIQUES

	150	170	190	210
<b>► COQUE</b>				
Longueur hors tout	4,70 m	5,28 m	5,89 m	6,50 m
Longueur de coque	4,70 m	5,28 m	5,89 m	6,50 m
Largeur	1,98 m	2,21 m	2,43 m	2,59 m
Poids sans moteur	430 kg	771 kg	907 kg	1 202 kg
Puiss. conseillée	40 ch	100 ch	115 ch	150 ch
Puissance maxi	60 ch	115 ch	150 ch	200 ch
Capacité en eau	-	-	-	-
Capacité en carbu	45 l	94 l	227 l	252 l
Homologation	C/6	C/7	C/8	C/9
Transmission	hors-bord			
Constructeur	Boston Whaler			
Garantie	10 ans	10 ans	10 ans	10 ans

### ► MOTORISATIONS DE L'ESSAI

	1	1	1	1
Nbre de moteurs	1	1	1	1
Marque	Mercury	Mercury	Mercury	Mercury
Modèle	F 60 EFI	F 115 EFI	F 150 EFI	V6 200
Type	4T	4T	4T	4T
Puissance réelle	44,1 kW	85,1 kW	110 kW	149 kW
Puiss. admin.	5,7 CV	11,8 CV	17,2 CV	19,6 CV
Régime maxi (tr/mn)	5 500-6 000	5 000-6 000	5 000-5 800	
Cylindres	4 en L	4 en L	4 en L	6 en V
Cylindrée (cm³)	995	2 100	3 000	3 424
Alésage/course (mm)	65 x 75	90 x 81	102 x 92	92 x 86
Poids	112 kg	165 kg	206 kg	216 kg
Garantie (an)	2 + 3	2 + 3	2 + 3	3 + 2

### ► OPTIONS

T-top	-	-	option	option
Bimini	option	option	option	option
Couleur de coque	option	option	option	option
Assises dossiers rabattables	-	option	option	std
Glacière	option	option	option	option
Rallonge bain de soleil	-	option	option	option
Banquette dossier rabattable	std	std	std	std
Balcons avant et arrière	option	option	option	option
Teck sur plat bord	option	option	option	option
Plateforme arrière	-	std	std	std
WC chimiques	-	-	-	option

### ► MOTORISATIONS

Avec 60 ch	-	-	-	-
Avec 100 ch	-	-	-	-
Avec 115 ch	-	-	-	-
Avec 150 ch	-	-	-	-

### BUDGET

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

### ► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	506 €	579 €	683 €	737 €
FRANCHISE	500 €	500 €	500 €	700 €



Les deux plus grands modèles possèdent un T-top, là où les deux petits reçoivent un bimini.



Ce saut de vague permet de dévoiler le V d'une carène qui a su conserver un gros redan.



# 150 MONTAUK Polyvalence assumée

Le plus petit des Montauk ne manque pas d'arguments. En dépit de sa faible largeur, il fait preuve d'une bonne stabilité.

Il faut bien reconnaître qu'entre ce 150 Montauk et l'ainé de la famille (le 210), peu de chose les séparent, hormis la taille. Le plan de pont est identique, avec une circulation optimisée autour de la console centrale.

## Une console pour le rangement

Boston Whaler a même réussi à loger une plateforme à l'avant, en réalité, la baïlle à mouillage. Pour contrer le faible nombre de coffres, le chantier a opté pour une console creuse qui servira au rangement du matériel. Enfin, en raison d'une ligne de flottaison haute, le cockpit n'est pas autovideur et c'est une pompe de cale électrique qui assure l'évacuation de l'eau.



C'est une nourrice amovible qui prend place sous l'assise centrale.



Le dossier de l'assise pilote est réglable et se transforme en leaning-post.



La partie avant est réservée à une baïlle qui occupe tout l'espace.



Le logement sous la console permet de fixer la batterie.



Une pompe de cale électrique assure l'évacuation de l'eau hors du cockpit.

### LES PERFORMANCES

avec 60 ch Mercury

Type de l'hélice : 3 pales alu

Régime en tr/mn	Vitesse en noeud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,6	0,7	3,71
1 000	3,2	1,1	2,90
2 000	5,9	2,4	2,45
3 000	9,1	6,4	1,42
<b>4 000</b>	<b>17,8</b>	<b>9,2</b>	<b>1,93</b>
5 000	23,7	14,1	1,68
5 800	29,6	20,4	1,45

### NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Qualité de fabrication
- ▲ Comportement marin
- ▲ Accroche en virage
- ▼ Un seul taquet à l'avant
- ▼ Balcons optionnels
- ▼ Cockpit non autovideur

## 170 MONTAUK

# Le modèle historique

Né en 1974, le tout premier des Montauk était un 17 pieds. Ce 170 est celui par qui le renouvellement de la gamme est arrivé. Nostalgie, quand tu nous tiens...

Le propriétaire d'un 17 Montauk des années 1970 serait bien en peine de trouver des points communs avec ce nouveau 170 Montauk ! L'élément le plus visible, et peut-être le plus emblématique, concerne les œuvres vives. L'historique aile de mouette a fait place à une carène dotée d'un V plus profond, permettant un meilleur passage dans la mer formée.

### L'insubmersibilité toujours présente

Mais le chantier américain n'a pas transigé sur certains points, à commencer par l'insubmersibilité. Il en va de même pour la stabilité à l'arrêt, un critère important pour les pêcheurs. Il faut chercher cette caractéristique propre à la gamme du côté des deux gros redans. Le style est évidemment plus moderne, mais on retrouve l'avant presque carré qui permet de gagner de la

place et qui, en dépit des 5,28 mètres de la coque, donne l'impression d'être à bord d'une unité un peu plus grande... Les balcons avant et arrière sont optionnels, mais nous semblent indispensables, surtout avec de jeunes enfants. La main courante qui ceinture le pare-brise est la bienvenue et s'avère très pratique pour passer de l'avant à l'arrière en toute sécurité. La présence d'un bimini gênera les débarquements latéraux, et il faudra passer en dessous ou à côté, en enjambant les balcons. La partie avant intègre un coffre dans le prolongement de la baille à mouillage, qui pourra faire office de vivier ou de rangement. Le 170 Montauk possède évidemment davantage de coffres que son petit frère, à l'exemple de l'intérieur de la banquette pilote, creux, tout comme la console, et dont l'ouverture est située à bâbord. Elle intègre entre autres la batterie.



Ce nouveau 170 Montauk n'a plus rien à voir avec les modèles précédents. Celui-ci est doté d'un V beaucoup plus marqué, davantage adapté aux navigations en mer.

### LES PERFORMANCES

avec 115 ch Mercury  
Type de l'hélice : Eertia 21 pouces

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en l/h	en mille/l
Ralenti	2,4	1,5	1,60
1 000	3,5	2,6	1,35
2 000	6,7	6,4	1,05
3 000	11,6	11,7	0,99
<b>4 000</b>	<b>23,4</b>	<b>18</b>	<b>1,30</b>
5 000	33	30,6	1,08
5 800	38,4	42,4	0,91

### NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Silhouette sympathique
- ▲ Carène agréable
- ▲ Espace à bord
- ▼ Pauvreté des appareils de mouillage
- ▼ Coussins en option
- ▼ Prix



Contrairement au 150, ce 170 Montauk possède deux dossierets implantés dans le tableau arrière.



La banquette est transformable en leaning-post, après avoir basculé puis bloqué le dossier vers l'avant.



Lorsque la rallonge du bain de soleil n'est pas installée, la circulation autour de la console est optimale.



La baille est plutôt profonde pour une unité de cette taille. Un vérin permet de maintenir le capot ouvert.



La barre du poste de pilotage est décalée à bâbord, laissant un espace pour le passager à tribord.



Dans sa livrée bleue et avec son T-top, ce 190 Montauk a des airs de petit fishing. Une réussite sur toute la ligne !

## 190 MONTAUK Un compromis idéal

Des proportions parfaites, un comportement sans faille et des performances loin d'être ridicules. Et si ce 190 Montauk était notre préféré ? En tout cas, il dispose de solides arguments !

**E**t s'il s'agissait de notre coup de cœur ? L'esthétique des œuvres mortes d'un bleu élégant n'y est peut-être pas étrangère. Mais ses dimensions ne sont pas en reste... Ni trop grand, ni trop petit, il profite d'une motorisation maximum qui le rend particulièrement nerveux, surtout à mi-régime, grâce au coupleux Mercury EFI de 150 chevaux.

### Un bateau moussé, donc plus lourd

Cette puissance maximale semble très bien adaptée au poids de la coque. N'oublions pas que les Boston Whaler, intégralement moussés, sont plus lourds à taille égale que des bateaux qui ne le sont pas. La motorisation maximale est souvent de rigueur.

D'ailleurs, côté performances, il fait jeu égal avec son grand frère, le 210 Montauk, pourtant doté du

nouveau Mercury V6-200. Quant au comportement marin, il nous a été possible de le tester dans la houle formée par le sillage d'un catamaran à moteur, enchaînant de nombreux sauts de vague.

Les retombées de la carène sont parfaitement équilibrées, à la fois en tangage ou en roulis.

L'aménagement du plan de pont ne diffère que très peu par rapport aux autres modèles de Montauk, avec une grande plateforme avant qui dissimule un vivier (ou un coffre selon l'usage), prolongé par une baille à mouillage. L'ensemble peut se transformer en bain de soleil avec l'ajout d'une rallonge. Cette dernière s'insère entre les coffres avant et une margelle située au devant de la console. Elle pourra faire office d'assise supplémentaire, même si elle est un peu basse pour les plus grands gabarits. Les montants du T-top jouent alors le rôle de main courante.



Preuve que les finitions ne sont pas prises à la légère, un joint est présent partout sur le pourtour du capot du coffre central, qui peut également faire office de vivier.



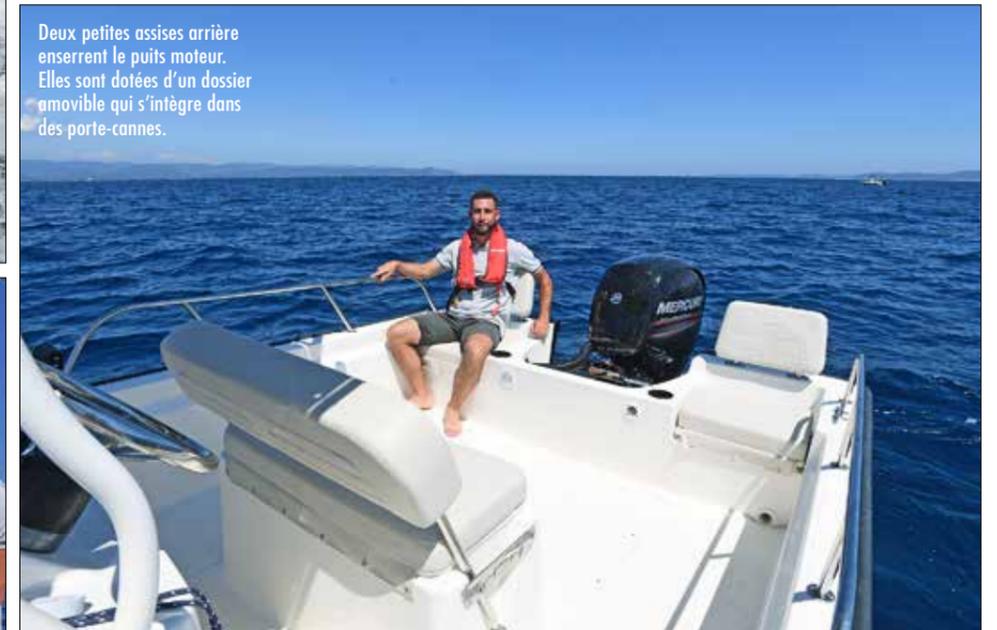
À l'image de ce capot de baille à mouillage, la plupart des pièces mobiles sont contre-moulées. L'accastillage est bien dimensionné et de bonne facture.



Il est nécessaire de basculer le dossier pour ouvrir le capot de la banquette.



L'impression d'espace est omniprésente à bord, que ce soit dans le cockpit ou à l'avant.



Deux petites assises arrière enserrant le puits moteur. Elles sont dotées d'un dossier amovible qui s'intègre dans des porte-cannes.



Le 190 Montauk est le premier modèle à partir duquel l'option d'un T-top est disponible.

### LES PERFORMANCES

avec 150 ch Mercury EFI  
Type de l'hélice : Eertia 17 pouces

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en l/h	en mille/l
Ralenti	1,8	2,2	0,81
1 000	3,3	3,4	0,97
2 000	6,1	8,3	0,73
3 000	17,2	14	1,22
<b>4 000</b>	<b>26,7</b>	<b>24,2</b>	<b>1,10</b>
5 000	35	39,3	0,89
5 800	41	54,8	0,74

### NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Passage dans les vagues
- ▲ Qualité de fabrication
- ▲ Esthétique avec sa coque bleue

- ▼ Beaucoup d'options
- ▼ Pas d'eau douce en série
- ▼ Un seul taquet à l'avant

## 210 MONTAUK

# Place aux performances

Ce 210 Montauk était équipé du nouveau Mercury V6-200, une motorisation tonique. Les commandes électroniques permettent en outre un pilotage tout en douceur.

« Simple, facile à prendre en main et à piloter. » Voilà en préambule comment Jeff Vaughn, vice-président de Boston Whaler résumait l'esprit de cette nouvelle gamme. Ces qualificatifs conviennent également au plus grand des Montauk. On aurait pu penser que le navire amiral de la gamme aurait du mal à se conformer à ce cahier des charges, surtout en raison de sa taille...

### Partout, de grands rangements

Mais il n'en est rien. Ce serait même l'inverse, entre autres grâce aux commandes électroniques qui offrent un confort absolu et une grande précision. Avec le nouveau Mercury V6 de 200 chevaux, ce 210 Montauk se montre vif, et sur-

tout très réactif lorsqu'il est sollicité dans les régimes intermédiaires. Les virages s'enchaînent sans gîte excessive. Les redans qui assurent une certaine stabilité à l'arrêt jouent également leur rôle en navigation. Les vagues de face se franchissent sans à-coups et les retombées se font en douceur.

En dépit d'un franc-bord bas, le cockpit reste sec en toutes circonstances. Les rangements sont bien sûr beaucoup plus vastes, à commencer par la console, qui peut presque être assimilée à une petite cabine. D'ailleurs, le chantier est parvenu à loger des WC chimiques (optionnels) à l'intérieur.

À l'arrière, les dossiers des deux assises s'abaissent, transformant cet espace en une grande plateforme idéale pour les lancers ou les actions de pêche.



La photo ci-contre met bien en évidence la forme caractéristique de la carène, en particulier les deux redans très épais qui apportent une excellente stabilité à l'arrêt.



À l'avant, deux petits dossiers amovibles permettent d'offrir deux places supplémentaires, orientées dans le sens de la marche.



Simple à installer, la rallonge du bain de soleil dispose de deux pieds rétractables pour simplifier son rangement.



L'unique plage de bain et son échelle télescopique se fixent à bâbord. Une main courante facilite les remontées.



Lorsque l'option du T-top est sélectionnée, la main courante qui ceinture habituellement le pare-brise n'a plus lieu d'être.



Grâce au volume de sa console, ce Montauk peut intégrer des WC chimiques.

### LES PERFORMANCES

avec V6-200 ch Mercury

Type de l'hélice : 14,2 x 18 pouces

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en l/h	en mille/l
Ralenti	2,1	1,8	1,16
1 000	4,3	3,4	1,26
2 000	7	7,5	0,93
3 000	17,8	15,8	1,12
<b>4 000</b>	<b>27,5</b>	<b>26,4</b>	<b>1,04</b>
5 000	35,6	42,3	0,84
5 800	41	56	0,73

### NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Performances avec le V6-200 ch
- ▲ Qualité de construction
- ▲ Souci du détail
- ▼ Fixation de la porte accordéon de la cabine peu pratique
- ▼ Pas d'eau douce en série