

Le day-cruiser à la polonaise...

Les deux bateaux que nous avons choisi de mettre face à face ce mois-ci sont tous les deux fabriqués en Pologne et, outre des dimensions très comparables, ils se classent l'un et l'autre dans la catégorie des day-cruisers. L'un fête ses trois ans, alors que l'autre est une nouveauté de 2019...

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI ET BORIS RÉJOU.



PARKER 690 DC avec 250 ch Verado	
VITESSE MAXI (à 6 000 tr/min)	
38,3 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (gasoil en l/h)
23	nc
59 500 € AVEC 200 CH MERCURY	



QUICKSILVER 675 CRUISER avec 225 ch Mercury V6	
VITESSE MAXI (à 5 400 tr/min)	
41,2 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (3 500 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
22,7	25,5
46 990 € AVEC 225 CH MERCURY V6	

COMPARATIF DU MOIS PARKER 690 DC / QUICKSILVER 675 CRUISER

Avec sa mini-cabine dissimulée sous le pont avant, le day-cruiser a un petit côté rassurant, même si cette cabine sert davantage à stocker des affaires ou du matériel qu'à y dormir. Le day-cruiser a la cote et les chantiers déclinent souvent un même modèle en une version open, bow-rider, sun-deck et day-cruiser. Ce secteur rassemble à la fois des unités américaines appelées «cuddy» et des unités européennes souvent dénommées «DC» pour Day-Cruiser ou «Cruiser». C'est le cas des deux bateaux que nous avons choisis de mettre face à face ce mois-ci. Ces deux unités sont toutes les deux fabriquées en Pologne et affichent des dimensions très proches. Le Parker 690 DC a été lancé en 2016 dans la lignée du 750 DC. Nous l'avons présenté à deux reprises, une première fois dans un essai complet dans notre numéro 319 de juillet 2016 et une seconde fois lors d'un comparatif sur le thème «Sun-deck ou day-cruiser?» (voir *Moteur Boat* n° 327). Quant à l'Activ 675 Cruiser, c'est un tout nouveau modèle, lancé par la marque Quicksilver pour 2019 et que nous avons présenté en essai complet dans notre numéro 347. Deux bateaux très proches en aménagements et en programme, et pourtant... ■



ŒUVRES MORTES ET LIGNE GÉNÉRALE Classique ou moderne?

Avec sa ligne sportive et élancée, son pare-brise aux épais montants noirs qui s'étirent loin sur l'arrière en protégeant bien le cockpit, le Parker 690 DC affiche une ligne assez élégante et intemporelle, mais aussi très classique. En face, le nouveau Quicksilver est un peu plus haut sur l'eau et, avec son étrave droite

et son pare-brise plus court, présente des lignes moins conventionnelles et plus modernes qui annoncent une véritable volonté de se démarquer des autres day-cruisers du marché. Mais tout est histoire de goût! Pour les carènes, celle du Quicksilver possède un V de 20° et a été conçue pour recevoir

aussi bien les nouveaux moteurs V6 de Mercury que les blocs plus petits comme le 150 4T. Elle est plus large de 18 centimètres que celle du 645 Cruiser qu'elle remplace et reçoit deux longues virures. La carène du 690 DC affiche un V marqué, assisté de trois belles virures et d'un redan prononcé, propre à la marque.



FICHES TECHNIQUES

	QUICKSILVER Activ 675 Cruiser	PARKER 690 DC
► COQUE		
Longueur hors tout	6,48 m	6,45 m
Longueur de coque	6,20 m	6,45 m
Largeur	2,46 m	2,46 m
Poids (lège)	1 234 kg	1 400 kg
Tirant d'eau	0,49 m	nc
Tirant d'air	1,43 m	nc
Mot. maxi	225 ch	250 ch
Capacité en eau	230 l	220 l
Capacité en carbu	45 l	40 l
Homologation	C/7 pers.	C/7 pers.
Transmission	hors-bord	hors-bord
Constructeur	Quicksilver	Parker
Distributeur	réseau	réseau
► MOTORISATION DE L'ESSAI		
Nbre de moteurs	1	1
Marque	Mercury	Mercury
Modèle	V6 225	200 Verado
Type	4T	4T
Puiss. admin.	19,6 CV	9,92 CV
Régime maxi (tr/mn)	6 000	6 000
Cylindres	6 en V	4 en L
Cylindrée	3 424 cm ³	1 732 cm ³
Poids	215 kg	288 kg
Garantie	3 + 2 ans	3 + 2 ans
► PRIX		
Avec moteur	46 990 €	59 500 €



PERFORMANCES, COMPORTEMENT ET PRIX Les 40 nœuds en ligne de mire

Alors que le Parker peut accueillir jusqu'à 250 chevaux sur son tableau arrière, le Quicksilver reçoit un hors-bord de 225 chevaux en puissance maximale, ce qui ne l'empêche pas, avec le nouveau Mercury V6 de 225 chevaux, de dépasser 40 nœuds. Il peut en plus être associé à l'Activ Trim qui permet d'optimiser les performances. Pour le Parker, les deux fois où nous avons pu l'essayer, la première avec 250 chevaux et la seconde avec 200 chevaux, les conditions nous ont tout juste permis de dépasser 38 nœuds. Sur l'eau, le passage en mer du Parker est à la fois confortable et sécurisant. Dans une mer courte et hachée, le V caractéristique des coques Parker joue parfaitement son rôle et se montre très efficace. Quant au Quicksilver, il passe plutôt bien dans le clapot mais se montre sensible à la répartition des poids à bord. Côté prix, le Quicksilver est imbattable. Même avec sa motorisation maximale, il se situe environ 10 000 € en dessous de celui du Parker, ce qui le rend particulièrement compétitif.

LES PERFORMANCES

Quicksilver			Parker		
4 personnes, pas d'antifouling, 230 l de carburant, mer belle, vent faible.			3 personnes, pas d'antifouling, 220 l de carburant, mer belle, vent faible.		
Motorisation : 225 ch Merc. V6 Pas de l'hélice : 19 pouces			Motorisation : 200 ch Verado Pas de l'hélice : 17 pouces		
Régime	Vitesse	Conso.	Régime	Vitesse	Conso.
en tr/mn	en nœud	en l/hl	en tr/mn	en nœud	en l/hl
Ralenti	2,3	2,3	Ralenti	3,1	-
1 000	3,8	3,8	1 000	4,2	-
2 000	7,4	11,1	2 000	7	-
3 000	17	19,5	3 000	11	-
3 500	22,7	25,5	3 500	16,3	-
4 000	28,2	34,8	4 000	23	-
4 500	32,3	44	4 500	28,1	-
5 000	38,5	66,5	5 000	31,3	-
5 400	41,2	68,9	5 500	34	-
			6 000	38,3	-





Les deux cockpits reçoivent sur bâbord un carré en L convertible et le poste de barre sur tribord.

QUICKSILVER 675 CRUISER



PARKER 690 DC

PLAN DE PONT

Des cockpits encaissés

Les deux bateaux proposent des cockpits très proches dans leurs dimensions et leur agencement. Avec 2,01 mètres de long sur 1,92 mètre de large, le cockpit du Quicksilver est un peu plus grand que celui du Parker qui mesure 1,82 sur 1,95 mètre. En revanche, ce dernier est plus profond avec une hauteur de franc-bord de 1 mètre contre 83 centimètres pour le Quicksilver. Tous deux disposent d'un carré en L sur tribord convertible en un agréable carré après l'ajout d'une table, ou en un beau bain de soleil

(2,60 x 1,40 m pour le Quicksilver et de 1,84 x 0,90 m pour le Parker). Sur les deux bateaux, la banquette située à gauche du pilote comprend un dossier amovible permettant d'offrir une double assise dans le sens de la marche ou d'augmenter la surface d'assises quand le coin repas est en place. De même, le poste de barre est à tribord et équipé d'un unique siège réglable d'avant en arrière et à l'assise relevable. Dans les deux cas, la manette de réglage du siège tend à venir taper dans les mollets du pilote.



QUICKSILVER 675 CRUISER

En option, le cockpit du Quicksilver peut recevoir sur tribord une banquette rétractable; le dossier de la banquette arrière se rabat vers le moteur pour augmenter la surface du bain de soleil. Sur le Parker, en basculant vers l'avant, le dossier de la banquette arrière permet d'obtenir une confortable assise orientée vers les plages de bain et très conviviale au mouillage.



PARKER 690 DC



Sur les deux bateaux, le balcon s'interrompt au niveau de la proue équipée d'une baille et d'un davier. Le guindeau est optionnel sur le Parker comme sur le Quicksilver.

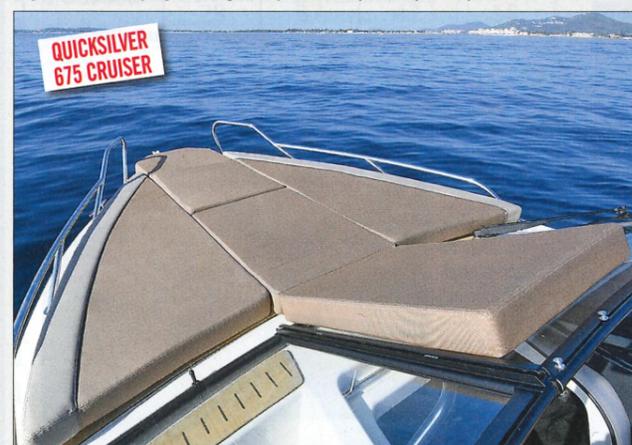


Alors que le coffre de la banquette arrière du Parker (à droite) est réservé au bimini, celui du Quicksilver (à gauche), assisté de deux beaux vérins, peut englober du matériel, le bimini s'escamoteant derrière.



QUICKSILVER 675 CRUISER

Le passavant latéral du Quicksilver pour accéder au pont avant est la grande originalité de ce bateau. Le poste de barre dispose d'un repose-pied et d'un siège réglable, mais la poignée de gaz trop basse ne permet pas de piloter debout...



QUICKSILVER 675 CRUISER

Le pont avant du Quicksilver peut recevoir en option des coussins afin d'obtenir, avec la rallonge qui se pose sur le pare-brise, un bain de soleil de 2,30 mètres de long sur 1,80 mètre de large.



PARKER 690 DC

... contrairement au Parker où la poignée est un peu plus haute. Néanmoins, le manque d'appui pour le pilote n'assure pas une position debout optimale. Sur le Parker aussi, le repose-pied est intégré et l'assise du siège est relevable.



PARKER 690 DC

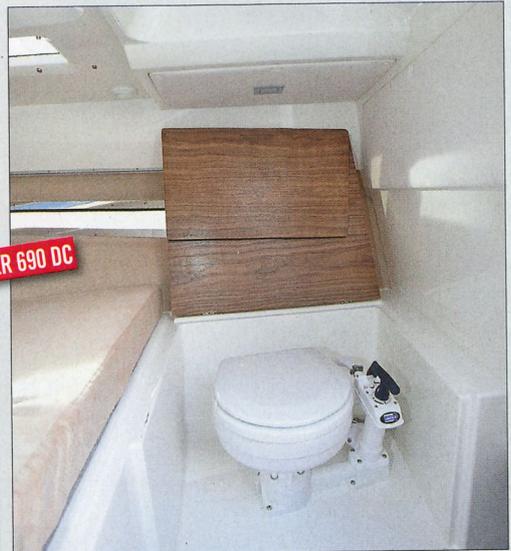
Le pont avant du Parker est défendu par un balcon un peu plus long que celui du Quicksilver, mais aucun bain de soleil n'est prévu. Outre le capot central, le Parker comprend deux longs puits de lumière latéraux qui éclairent la cabine en dessous.

DU CÔTÉ DE LA CABINE

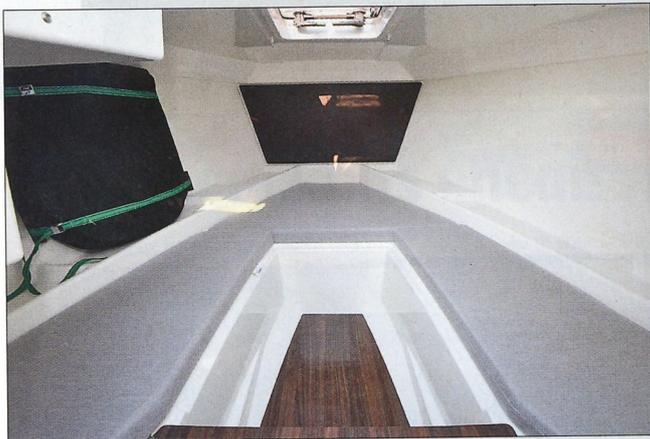
Couchage ou rangements?



PARKER 690 DC

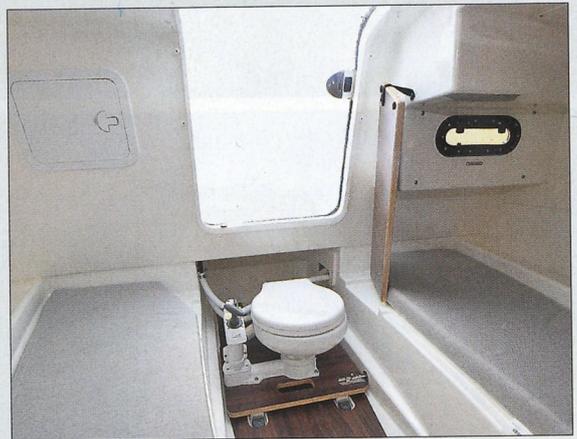


Sur le Parker, la cabine de 1,22 mètre de hauteur sous barrots est bien éclairée et propose un couchage de 2,14 sur 2,10 mètres. Les WC marins, en option, sont dissimulés sous un capot sur tribord.



QUICKSILVER 675 CRUISER

La hauteur sous barrots de 1,20 mètre dans la cabine du Quicksilver est proche de celle du Parker, mais son couchage avec la rallonge centrale est plus petit (1,90 sur 1,70 m). Les WC marins, eux aussi optionnels, sont fixés sur une planche qui coulisse sous la descente.



Le détail qui fait la différence

Incontestablement, ces deux bateaux sont très proches dans leur conception et leurs aménagements. Ils bénéficient en outre d'une belle qualité perçue. Mais il est une chose qui les différencie : leur passage vers l'avant.

Pour ce nouveau bateau, Quicksilver a pris le parti du passavant décalé sur bâbord. Les marches sont larges (56 cm) et les supports du pare-brise peuvent servir de mains courantes.



QUICKSILVER 675 CRUISER



PARKER 690 DC

Sur le Parker, resté fidèle au passage central, les marches installées à gauche du tableau de bord sont étroites et dépourvues de main courante. L'accès au pont avant n'est donc pas des plus faciles !