

ESSAIS

**XO BOATS
270 RS CABIN
L'ORIGINAL**



**PRO MARINE
MANTA 550
LE PETIT BRETON**



Hors-Bord & In MAGAZINE

BIMESTRIEL - N°55 - AVRIL MAI 2014

Hors-Bord & In

TOUT L'UNIVERS DU BATEAU À MOTEUR **MAGAZINE**

BEL/LUX : 6,50 € - DOM : 6,60 € - HA/GR/PORTECONT. : 6,70 € (MAR. 65 mm) - CH : 10,40 FS
L. AAU/S : 6,80 € - AAU/S : 6,80 € - TUN : 11 md - NCA/S : 800 CFP - POL/S : 850 CFP



MAXI-TEST
**BOSTON WHALER
270 DAUNTLESS**
Ultra polyvalent !

RÉTROSPECTIVE

Mercury

**75 ANS
d'innovation**

FINANCEMENT

**La LOA
pour les nuls**

REPORTAGE

Les nouveautés
du salon
d'Helsinki

ESSAIS

SANJ 1100

KARNIC 2255

PIRELLI PZERO 1400 SPORT

NUOVA JOLLY PRINCE 23 CABIN

QUICKSILVER CAPTUR 605/675 P.

DOSSIER SPÉCIAL PÊCHE



Panorama

- Les 24 meilleurs timoniers

Guide d'achat

- Comment choisir un sondeur
- 10 appareils sélectionnés



L 15612 - 55 - F - 5,80 € - RD



ESSAI **TIMONIER**



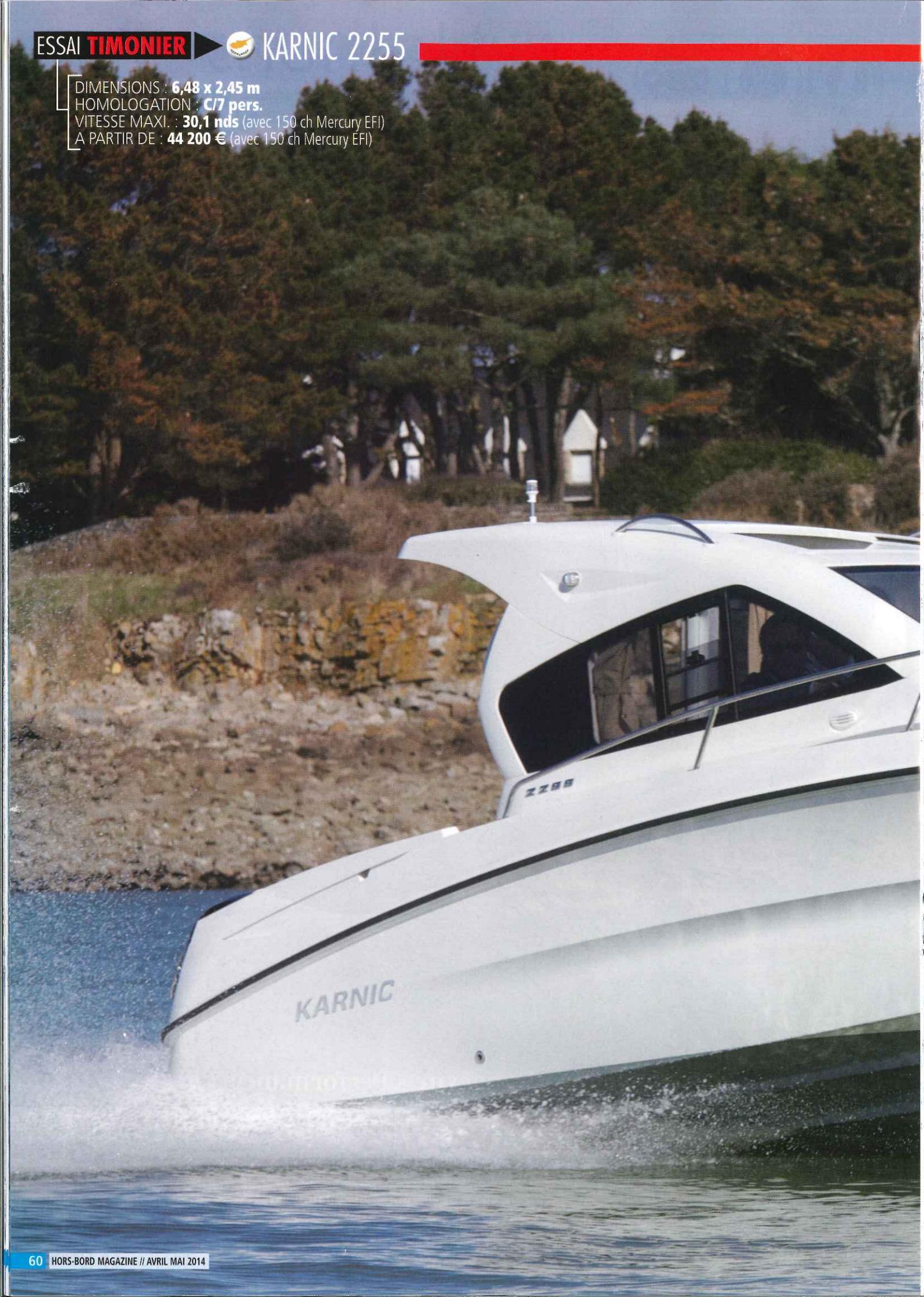
KARNIC 2255

DIMENSIONS : **6,48 x 2,45 m**

HOMOLOGATION : **C/7 pers.**

VITESSE MAXI. : **30,1 nds** (avec 150 ch Mercury EFI)

A PARTIR DE : **44 200 €** (avec 150 ch Mercury EFI)



Le sage chypriote

LA GAMME STORM DU CHANTIER MÉDITERRANÉEN S'ÉLARGIT AVEC UN BATEAU DE 6,50 M AVEC HORS BORD COMPLÉTANT AINSI L'OFFRE IN-BORD ET LES BATEAUX DE TAILLES PLUS IMPORTANTES. LA LIGNE DE CE TIMONIER EST CARACTÉRISTIQUE ET SON ÉQUIPEMENT STANDARD DE BON ALOI... Texte & photos : I.Biétry



Créé en 1993 à Chypre par Nicos Karaolis, la marque Karnic est un chantier indépendant disposant à la fois de son bureau d'études et également de son unité de fabrication. Ce chantier exporte dans plus de vingt pays à travers le monde et dispose d'une capacité de production de 300 bateaux par an. La marque de fabrication de ces unités méditerranéennes est avant tout le soin particulier apporté au design. Le fait est que le Karnic 2255 ne passe pas inaperçu dans le port de la Trinité-sur-Mer, lieu de notre essai. Sa timonerie est très particulière avec cette casquette qui protège le cockpit. D'emblée, cette griffe est un sésame. On aime ou on n'aime pas ! Nous nous garderons de porter un jugement sur cet aspect car il est vraiment du domaine subjectif. En revanche, ce que l'on peut commenter et vous soumettre ce sont les caractéristiques techniques, la finition et l'agrément de pilotage.



L'accès à la baille à mouillage est correct mais le guindeau est une option.



C'est toujours appréciable de pouvoir ranger beaucoup de défenses dans un coffre.



La visibilité lors des manoeuvres sera améliorée en profitant du toit ouvrant.



Le dossier central de la banquette de poupe bascule pour relever le moteur.



Le salon en L se révèle accueillant pour savourer les apéritifs.

HABITABILITÉ REMARQUABLE

La première impression une fois à bord est liée à l'habitabilité. Difficile de croire que ce bateau ne fait que 6,48 m hors tout. La timonerie est agencée de façon très classique, avec à bâbord une banquette pour deux personnes faisant face à une table ronde (0,60 m) et une autre petite banquette pour une personne qui tourne le dos au sens de la marche. A droite, on retrouve classiquement le poste de pilotage et derrière le siège du pilote : le réchaud et la petite vasque avec son robinet. Dessous, le propriétaire a la possibilité de glisser un réfrigérateur (en option). A noter que la hauteur sous barrot est de 1,95 m au point

le plus haut. Un panneau rigide ouvrant mécanique fait office de toit de timonerie. Une fois ouvert, on retrouve presque les sensations d'un open. C'est tout l'intérêt de ce dispositif. Pour ce qui est de la cabine, d'une hauteur sous barrot de 1,60 m, elle est vaste et très classique puis intégralement recouverte d'une moquette de bonne facture. Le couchage se décline pour deux personnes (1,90 x 1,70 m). A noter la présence d'un wc chimique ou marin en option qui se cache sous le lit. Pour ce qui est du cockpit à l'extérieur, il faut compter 1,90 m de large pour 1,30 m de long. La banquette est rabattable sur la partie centrale pour accéder au moteur,

tandis que la plage de bain bâbord dissimule l'échelle escamotable. Dans ce cockpit, la possibilité de poser une extension en L ou en U permettra d'accueillir autour de la petite table ronde plusieurs convives. De part et d'autre, sous la marche d'accès aux passeavants, un petit coffre permettra de ranger du matériel et la bouteille de gaz côté cuisine. Deux coffres spacieux se cachent également sous les assises de chaque côté du cockpit. On notera que les passavants d'à peine 0,17 m sont trop étroits et les mains-courantes qui permettent d'accéder vers la proue ne sont pas assez généreuses. Certes, c'est moins élégant que de grandes mains-courantes,



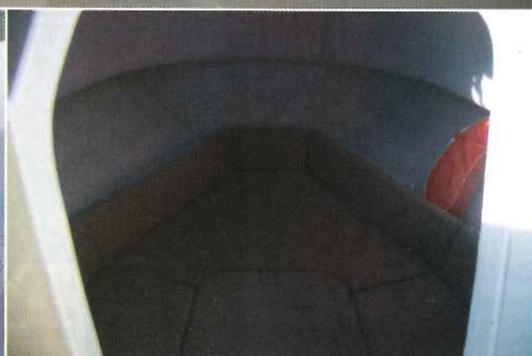
La fenêtre latérale du poste de barre sera toujours appréciée par le pilote.



Le coin dînette sur bâbord.



Le siège pilote bascule pour accéder au réchaud à gaz.



La cabine offre un couchage double de 1,90 x 1,70 m. C'est grand !



mais c'est vraiment indispensable. Dans le cas présent, tenter d'accéder à l'avant du bateau notamment pour le mouillage est une opération risquée si on hausse au-delà du 36 ! Ceci étant, rien de grave, le chantier est très réactif et pourra sans doute procéder à des modifications... On notera en revanche la générosité de la baille à mouillage dotée d'un guindeau électrique d'une discrétion parfaite. C'est un vrai bon point. La coque du Storm 2255 est intégralement réalisée en composite avec de l'injection de mousse dans les longerons. Le roof est quant à lui en une seule partie et équipé de vitrage en verre Securit. Tout ça a évidemment un coût... en poids ! 1180 kg sans moteur avec un réservoir de 200 litres d'essence et 45 litres pour celui qui

contient l'eau. Le Mercury 150 EFI qui propulse l'ensemble à de quoi s'occuper. C'est aussi sans doute pour cela que le constructeur a prévu de pousser la puissance maxi à 225 ch.

AGRÉABLE COMPROMIS

Le déjaugage s'en ressent puisqu'il faut 6 secondes pour que le bateau trouve ses lignes, mais une fois lancée c'est une unité très agréable à piloter. La carène ne bronche pas sur les sauts de vague et le canot se montre réactif dans les virages en prenant une gîte mesurée qui reste confortable en toutes circonstances. La position derrière le volant est plutôt favorable aux pilotes de grande taille. Il y a en revanche peu d'espace entre le volant et le siège, ce qui tend à privilégier la position assise.

Les virages s'enchaînent sans effort et le bateau atteint 30 nœuds en moins de 20 secondes. La coque est vraiment efficace. Encore une fois, compte tenu du poids embarqué, c'est un bateau qui se comporte de façon remarquable, même avec seulement 150 ch sur le tableau arrière. ■

VERDICT

Le design très particulier du Karnic 2255 ne le fait pas passer inaperçu. Nous apprécions les standards de finition et le niveau d'équipement de base de ce Chyriote au comportement sage et fiable. C'est une unité qui a de vrais arguments pour la famille.

FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

SPECIFICATIONS

CONSTRUCTEUR	Karnic
DISTRIBUTEUR EXCLUSIF	Karnic France
LONGUEUR HT	6,48 m
LONGUEUR DE COQUE	6,30 m
LARGEUR	2,45 m
POIDS (SANS MOTEUR)	1 180 kg
TIRANT D'EAU MIN./MAX.	0,35 m
ANGLE V DE CARÈNE	22°
RÉSERVOIR CARBURANT	200 L
RÉSERVOIR D'EAU	45 L
TRANSMISSION	hors-bord
PUISSANCE CONSEILLÉE	150 ch
PUISSANCE MAXIMALE	225 ch
HOMOLOGATION	C17 pers.
CABINE(S)	1
COUCHAGE(S)	2
GARANTIE	10 ans
PROGRAMME	balade, cabotage

EQUIPEMENT STANDARD

Sellerie complète ■ Pare brise et vitrage en verre Securit ■ Toit ouvrant ■ Ouvrant de pont ■ Radio CD ■ Eclairage cockpit et cabine ■ Eau douce avec evier ■ Douchette de pont...

OPTIONS PRINCIPALES

Tapis de sol (191 €) ■ Taud de cockpit (661 €) ■ Extension d'assise de cockpit L (169 €) en U (338 €) ■ Réfrigérateur électrique (1 078 €) ■ Réchaud (324 €) ■ Supports de cannes (78 €) ■ Guindeau électrique (1 531 €) ■ WC chimique (178 €) ■ WC marin (385 €) ■ Chargeur de batterie avec prise de quai (1 435 €).

BUDGET

44 200 € **48 700 €**
150 CH MERCURY EFI 200 CH SUZUKI

DROITS DE FRANCISATION II

Coque : 0 € (car longueur de coque < 7 m)
 Moteur : 0 € (car < 22 CV)

ASSURANCE (bateau testé)

Prime annuelle : 388 €
 Franchise : 500 €



L'AVIS DE LA REDACTION

QUALITÉS MARINES	●●●●●
PERFORMANCES	●●●●●
CONFORT DE PILOTAGE	●●●●●
CONFORT À BORD	●●●●●
CIRCULATION	●●●●●
RANGEMENTS	●●●●●
EQUIPEMENT STANDARD	●●●●●
FINITIONS	●●●●●
DESIGN	●●●●●
RAPPORT QUALITÉ/PRIX	●●●●●
NOTE FINALE	●●●●●

LES PLUS

- Comportement marin
- Niveau d'équipement
- Qualité de finition

LES MOINS

- Design affirmé
- Passage sur l'avant

MOTORISATION TESTÉE

MARQUE	Mercury
TRANSMISSION	hors-bord
MODELE	F 150 L EFI
PUISSANCE RÉELLE	150 ch
TECHNOLOGIE	4 temps
CARBURANT	essence
ARCHITECTURE	4 cylindres en ligne
CYLINDRÉE	1 732 cm ³
POIDS	206 kg
PUISSANCE ADMIN.	9,9 CV
PRIX	15 779 €

PERFORMANCES RELEVÉES

(avec 150 ch Mercury EFI)

HÉLICE : 15 pouces, 3 pales inox ■ CHARGEMENT : 50% carburant ; 3 pers. ■ ETAT DE LA MER : Clapot de 0,30 m ; 5 nds de vent.

VITESSE/CONSOMMATION

RÉGIME (tr/min)	VITESSE (nds)	CONSO (l/h)
Ralenti (700)	1,3	2,6
1 000	3,1	3,7
1 500	5,5	5,1
2 000	6,5	8,1
2 500	7,9	13,0
3 000	10,7	16,5
3 500	16,4	24,0
4 000	21,6	31,0
4 500	28,3	35,0
5 000	28,6	49,0
MAX (5 200)	30,1	52,0

ACCÉLÉRATIONS

DÉJAUGAGE	5,9 S
0 À 10 NDS	3,4 S
0 À 20 NDS	7,9 S
0 À 30 NDS	18,4 S