

ESSAI PARKER 750 DC

Un Parker



au grand air

Le fabricant polonais, jusqu'à présent spécialisé dans les timoniers, s'attaque au secteur du bateau ouvert, avec la sortie d'un day-cruiser à l'esthétique très flatteuse. Vivant et plaisant à piloter, ce Parker 750 DC réussit incontestablement son entrée.

TEXTE ET PHOTOS : FRANÇOIS PARIS.



VITESSE MAXI (à 5 540 tr/min)	
38,4 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
23,8	nc
39 990 € SANS MOTEUR	

Petit à petit, Parker fait son nid en France. Après s'être attaquée au marché du timonier (avec ses 660, 770 et 800, déclinés eux-mêmes en plusieurs versions d'aménagement), la marque polonaise présente deux nouveaux modèles de 7,46 mètres, tous deux issus de la même carène. Il s'agit des Parker 750 CC (pour Center Cabine) et Parker 750 DC, le day-cruiser de notre essai. Preuve que ces deux nouveautés se démarquent du reste de la gamme, le Parker 750 CC adopte un style beaucoup plus « croisière » que « pêche », comme le montre le pare-brise qui n'a plus rien à voir avec le look « chalutier » des précédents. Mais la rupture avec les anciens modèles se confirme surtout avec la sortie du Parker 750 DC. Les architectes du chantier sont même parvenus à lui donner un petit air de canot automobile grâce à son profil, mais aussi à son plancher en teck (optionnel) et aux montants du pare-brise qui remontent loin vers l'arrière : ambiance méditerranéenne garantie...

Un passage à travers le pare-brise

Le Parker 750 DC montre un plan de pont façon runabout (la cale du in-bord en moins), avec un passage central constitué de trois marches qui mènent vers la partie avant, le tout à travers le montant central du pare-brise. C'est d'ailleurs l'un des rares points faibles de l'unité, car les marches sont étroites et les mains courantes font défaut à cet endroit. La partie arrière est très bien conçue, avec deux plages de bain de chaque côté du moteur, elles-mêmes surplombées par une marche qui court sur la quasi-largeur du bateau. Le passage vers le cockpit s'effectue à tribord. En face et à bâbord se trouve un carré en L, qui peut se transformer en U grâce au dossier de la banquette du copilote. La table est modulable et, en la retirant, l'espace se modifie en un grand bain de soleil. Le seul bémol est la mise en place de l'ensemble, un peu fastidieuse, surtout à cause d'une rallonge qu'il faut aller chercher dans un coffre à l'arrière. Les rangements du bord ne manquent pas, et ils comprennent aussi un coffre dans la partie arrière (destiné à recevoir le matériel humide), ainsi qu'une grande soute au milieu du cockpit, où se situe la batterie. Il faut souligner la qualité de la sellerie, y compris celle de la cabine. Juste avant cette dernière a été installé le poste de pilotage à tribord. Les cadrans de l'instrumenta-



Le cockpit s'articule autour d'une table amovible, implantée au milieu du carré en L (ou en U selon l'orientation du dossier).



Le nouveau Parker 750 DC reprend les codes des day-cruisers, mais avec des faux airs de runabout.



Quelques trois hublots prennent place sur le pont. La luminosité intérieure en est plus plaisante.

Le chantier a laissé suffisamment d'espace à l'arrière pour les plages de bain.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	7,46 m
Longueur intérieure	6,99 m
Largeur	2,55 m
Poids	1 650 kg
Puiss. conseillée	200 ch
Puissance maxi	300 ch
Capacité en eau	40 l
Capacité en carbu	230 l
Homologation	cat. C/7 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Parker (Pologne)
Distributeur	Réseau
Garantie	5 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	1
Marque	Mercury
Modèle	Verado
Type	4T
Puissance réelle	147 kW (200 ch)
Puiss. admin.	9,92 CV
Régime maxi	5000-6000 tr/mn
Cylindres	4 en ligne
Cylindrée	1 732 cm ³
Rap. de réduction	2,08
Poids	231 kg
Garantie	3 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Cabine avec 2 couchages, panneau de cabine, siège pilote et banquette copilote, banquette en L et coussins, cuisinière, évier et réservoir d'eau 40 l, réservoir carburant 230 l, coffres de rangement, baille à mouillage, mât de ski, taquets d'amarrage, rouleau d'étrave, davier...

► OPTIONS

Antifouling (705 €), chauffage Webasto (2 610 €), propulseur d'étrave (1 695 €), installation prise de quai, chargeur, rallonge (2 060 €), batterie supplémentaire avec répartiteur (705 €), housse de protection (565 €), bimini pliant (1 740 €), pont en teck (3 450 €), guindeau électrique avec joystick et chaîne (2 280 €), paire de flaps (1 010 €), réfrigérateur (835 €), WC marins (1 840 €), Pack Lowrance avec HDS 10° GPS-sondeur, SonicHub, 2 HP, Link 5 et VHF radio, antenne (3 130 €).

► PRIX

39 900 € sans moteur
73 112 € avec 200 ch Verado

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : réservoir carburant 50 %, 3 personnes à bord
Météo : mer calme, pas de vent

TEST D'ACCÉLÉRATION

De 0 à 20 nœuds : 5,4 s

LES PERFORMANCES

avec 200 ch Verado
Type de l'hélice : 3 pales inox

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en milles/l
Ralenti	2,6	-	-
1 000	4,6	-	-
1 500	5,7	-	-
2 000	7,3	-	-
2 500	8,8	-	-
3 000	12,5	-	-
3 500	18,5	-	-
4 000	23,8	-	-
4 500	28,5	-	-
5 000	32,4	-	-
5 540	38,4	-	-

BUDGET

► FRANCISATION

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

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	324,72 €
FRANCHISE	700 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Esthétique réussie
- ▲ Équipement standard
- ▲ Performances
- ▼ Passage vers l'avant délicat
- ▼ Bain de soleil arrière complexe à installer
- ▼ Cabine petite avec cabinet de toilette

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



Grâce au pare-brise et aux montants latéraux effilés du bateau, le chantier Parker signe une esthétique très réussie.



tion sont fixés sur des plaques d'inox, elles-mêmes posées sur un tableau de bord aux teintes grises pour éviter les reflets. Le confort du pilote est bon, et le siège est réglable. Comme souvent sur ce genre de bateau, la position debout est inconfortable, car il manque des appuis fessiers. Mieux vaut opter pour une position intermédiaire, et non complètement assise pour des raisons évidentes de visibilité. La manette des gaz est fixée sur un bras qui permet de s'accouder lors des longues séances de pilotage, tout en conservant une main dessus. Un repose-pied incliné offre l'appui nécessaire au pilote, et plus particulièrement lors des virages serrés. Les interrupteurs (commandes du guindeau, des feux, etc.) sont facilement accessibles au niveau du volant. À bâbord, la banquette du copilote peut recevoir deux personnes. Sous son assise se trouve un petit réfrigérateur. L'évier ainsi que le support du réchaud à gaz, astucieusement conçu pour disparaître dans le prolongement du tableau de bord, prennent place face au copilote.

Une cabine plus ou moins spacieuse

Enfin, un porte-gobelet s'insère contre le montant de l'entrée de la cabine. Cette dernière se compose d'une couchette double et d'un cabinet de toilette fermé à tribord de la descente – qui peut être supprimé



À l'image de cette soute profonde, les rangements du bord ne manquent pas et sont bien dimensionnés.

La cabine peut être équipée ou non d'un cabinet de toilette. En l'absence de ce dernier, le volume augmente d'autant.

par le propriétaire pour bénéficier de plus de place dans la cabine. La couchette s'en trouvera évidemment agrandie. La luminosité est un autre point fort de l'unité, avec trois hublots situés sur le dessus du roof, auxquels il faut ajouter les deux sur les côtés. Ce Parker 750 DC s'est révélé plaisant à piloter. Essayé par mer calme avec trois personnes à bord, il a fait preuve d'une belle vivacité avec un 200 chevaux Verado. La gîte est assez marquée lors des



virages serrés, conséquence d'un V prononcé, mais la tenue reste saine, sans dérapage majeur. Les passages de vagues de sillage se sont montrés concluants, sans mouiller l'équipage ni le bateau. La stabilité est optimale en ligne droite, et il n'a pas besoin d'être fortement trimé, sinon la tendance à marsouiner se fait ressentir. Sa vitesse de croisière se situe à 23,8 nœuds à 4 000 tr/mn, et il atteint 38,4 nœuds en vitesse de pointe, au régime de 5 540 tr/mn.

EN CONCLUSION

Sortir des sentiers battus pour une marque habituée à un type d'unité n'est pas forcément une évidence. Saluons donc le bel effort esthétique de cette incursion de Parker dans le domaine du day-cruiser, avec un bateau réussi qui a su allier confort et sportivité, voire habitabilité pour ouvrir la porte à la petite croisière côtière.



Ce nouveau Parker ne nécessite pas beaucoup de trim en navigation.

Les détails qui font la différence



Le feu et son support se rétractent et deviennent invisibles lorsqu'ils ne sont pas utilisés.



Le bain de soleil arrière est grand, mais il est long à installer.



Le coffre arrière n'a pas assez de volume. Seul un taud pourra s'y loger.



La présence de coffres dans la plage arrière permet de ranger le matériel humide.



Le passage vers l'avant est étroit. Il manque également des mains courantes pour se maintenir.



Le coffre arrière est profond et des logements ont été prévus pour y fixer mât de ski, rallonges du bain de soleil, table de cockpit, etc.



Le chantier a réussi à loger des WC manuels dans la cabine.



La carène est identique sur la version CC (pour Center Cabine, à gauche sur la photo) ou DC (à droite).