



## ■ EVINRUDE

Nous étions un peu restés sur notre faim suite aux essais des nouveaux Evinrude E-Tec G2 dans le Wisconsin cet été (voir n° 321). Seul le 150 chevaux était disponible à l'essai parmi les quatre nouvelles puissances de 150 à 200 chevaux. Il y a eu session de rattrapage fin octobre en Italie sur le lac Majeur, et sur des bateaux construits en Europe, pour changer ! Rappelons que le nouveau bloc d'où sont extraites les quatre puissances est un V6 de 2,7 litres. C'est un deux temps à injection directe E-Tec, bien sûr. Les points clés concernent une direction électrohydraulique intégrée (une simple direction hydraulique reste possible), l'assistant de trim et la commande de gaz électrique. Les quatre puissances sont donc 150, 150 HO, 175 et 200 chevaux.

Sur le papier, Evinrude annonce 30 % de couple en plus pour son nouveau 150 HO par rapport au Mercury 150 EFI et au Yamaha F150. Il serait intéressant d'avoir la même mesure pour le 150 E-Tec G2 classique. Toujours selon BRP, la consommation de l'Evinrude 150 HO serait de 46,9 litres à plein régime contre 53,3 litres pour le 150 chevaux Mercury EFI et 56,4 litres pour le F150 Yamaha. Nos essais de l'Evinrude 150 HO à bord d'un Selection Boat 22 Cruiser nous ont permis de retrouver cette valeur au régime maximal ainsi qu'un rendement assez remarquable de 1,12 mille par litre à la vitesse de croisière de 27 nœuds.

### Un rendement intéressant, même en bimoteur

Le test du 175 chevaux G2 s'est déroulé à bord d'un semi-rigide BWA Sport 28 GT. Cette expérience s'est révélée d'autant plus intéressante que nous avons essayé cette même coque l'été dernier avec un 300 chevaux G2. La paire de 175 chevaux G2 affiche une consommation cumulée de 91 l/h à 41,5 nœuds, tandis que le 300 G2 consomme 91,7 litres à 39,4 nœuds. En pointe, nous avons atteint 46,5 nœuds avec les 175 chevaux contre



Le nouveau milieu de gamme E-Tec G2 comprend quatre puissances : 150, 150 HO, 175 et 200 chevaux. Une couleur de capot bleu pastel et une autre teinte camouflage sont ajoutées au nuancier. L'essai de tous ces moteurs est à découvrir prochainement dans *Moteur Boat*.



L'option E-Link permet de répéter les informations moteur sur un appareil mobile via le wifi.

40 nœuds avec le 300 G2. En vitesse de croisière à 22,5 nœuds, en revanche, le monomoteur 300 G2 reste nettement plus économique : 32,2 litres contre 36 litres. Coïncidence, notre essai du nouveau 200 chevaux G2 s'est déroulé sur le Zodiac Medline 660, la même carène que le Bombard 690 sur lequel nous avons confronté le 200 G2 HO aux autres moteurs du marché (voir notre numéro d'avril dernier). La version HO, dont la cylindrée est nettement supérieure (3,4 l) offre des performances supérieures avec une consommation globalement inférieure. Une comparaison à prendre toutefois avec des pincettes, les conditions de test étant un peu



La direction assistée se règle depuis le tableau de bord ; il est aussi possible d'activer ou désactiver le Trim Assist.

différentes dans les deux cas. En résumé, à bord du Medline 660, nous avons trouvé le meilleur rendement à 30 nœuds (31 l/h) avec 45,7 nœuds en pointe. Sur ces nouveaux G2 de 150 et 200 chevaux, Evinrude continue de mettre en avant l'absence de période de rodage, l'hivernage automatique des moteurs et la présence en standard d'un trim intelligent, d'une direction assistée et d'une commande de gaz électrique. La fonction E-Link (option) permet aussi d'afficher les données moteur sur un téléphone ou une tablette. Enfin, le 60 chevaux HO que nous avons testé dans notre n° 321 reste pour l'instant réservé au marché américain.