



Nanni. Dans son usine modèle de La Teste, le motoriste français est le seul à mariner ses Kubota dans l'Hexagone. L'assurance d'un bon service après-vente.



N4.50
MOTEUR MARIN DIESEL
Base KUBOTA

PUISSANCE 36,8 kW
50 ch à 2800 tr/min

ECHANGEUR DE TEMPERATURE
INVERSEUR MECANIQUE ZF25A

Cylindrée 2197 cm³ Poids 235 kg

PRIX PUBLIC TTC : 15 768 €
PRIX PROMO SALON : 13 400 €

nannidiesel
energy in blue

Promotions.
De belles réductions
sont proposées
au Nautic de Paris.
Ici, lors du dernier
salon, un Nanni
N4.50 avec inverseur
ZF25A à 2 368 euros
de moins !

Et puisque le Nautic de Paris
approche, sachez qu'il n'est
pas rare d'y trouver des tarifs
diminués de 15 à 20 %.

normalement, une plus grande longévité en évitant la corrosion liée aux dépôts de sel et de tartre. Pareillement, les véritables démarreurs et alternateurs marins théoriquement câblés sur les blocs d'origine doivent assurer une fiabilité électrique importante. Mais difficile de déceler à vue d'œil, sur les engins exposés chez les concessionnaires ou dans les salons, s'il s'agit bien d'appareils protégés. Ce point, ainsi que les puissances installées, sont à contrôler chez chaque constructeur.

40 % MOINS CHER !

Peu de chose semble donc différencier les moteurs de V, Y ou autres « japonais ». Sauf une donnée capitale, leurs prix ! Dont certains paraissent inexplicables. Près de 10 000 euros pour des 21 chevaux de grandes marques, 2 000 de moins pour la plupart des concurrents. 6 000 euros de moins dans la catégorie 40 chevaux pour un Craftsman !

Certes, ce nouveau venu, « enfant naturel » de Midif et Vétus utilisant les mêmes bases Mitsubishi et marinant avec des pièces asiatiques, n'a pas encore eu le temps de prouver sa fiabilité. Mais d'ici que quelques soucis comblent cet énorme écart, il y a un bien grand pas.

des Kubota solidement marinisés à prix très raisonnables. Même Lombardini, d'une technologie moins conventionnelle et moins encombrante, reste plus abordable. Visiblement, la notoriété et quelques innovations dans l'injection et le contrôle du fonctionnement se paient cash.

On verra après que des différences de puissance et surtout de couple peuvent tout de même parfois expliquer des écarts. Reste que les fans de moteurs de « luxe » feront bien de profiter des offres ponctuelles de remotorisation (moteur seul) ou des remises salon pour conserver leur couleur favorite. Et puisque le Nautic de Paris approche, sachez qu'il n'est pas rare d'y trouver des tarifs exceptionnels diminués de 15 à 20 %.

LE COUPLE PARFAIT

Finally, outre les prix et la technologie, l'important dans le choix d'un nouveau moteur s'avère la puissance idéale et l'adaptabilité à l'installation ancienne. Sur ce dernier point, Joël Haber de chez Volvo préconise « de tout mesurer à partir de l'axe de vilebrequin » : cotes support, arbre d'hélice, longueur, largeur, hauteur... Et mesure du décalage de sortie d'inverseur en cas de ligne d'arbre. Mais les diesels d'aujourd'hui étant moins volumineux que les anciens, il est bien rare qu'ils ne puissent rentrer dans les compartiments moteur d'hier. La plupart des constructeurs proposent des kits d'adaptation. En Saildrive, la

SANS ALLER JUSQU'À CES EXTRÉMITÉS, observons que les bases Mitsubishi d'excellente réputation se montrent moins coûteuses. Quant à l'anglais Béta, très apprécié en fluvial où la mécanique est constamment sollicitée, il propose

PRINCIPAUX MOTEURS IN-BORD DE 20 À 27 CHEVAUX

Marque	BETA MARINE	BUKH	CRAFTSMAN	LOMBARDINI	MIDIF	NANNI DIESEL	SOLE DIESEL	VETUS	VOLVO PENTA	YANMAR
Modèle	Béta 20	DV24ME	CM3.27	LDW702M	MD-960	N3-21	Mini-29	M3-28	D1-20	3 YM 20/C
Base	Kubota	Bukh	Mitsubishi	Lombardini	Mitsubishi	Kubota	Mitsubishi	Mitsubishi	Shibaura-Perkins	Yanmar
Puissance	20 ch/14,7 kw	24 ch/17,6 kw	27 ch/20 kw	20 ch/14,75 kw	27 ch/20 kw	21 ch/15,4 kw	27 ch/20 kw	27 ch/20 kw	18,8 ch/13,8 kw	21 ch/15,3 kw
Régime maxi	3 600 tr/min	3 600 tr/min	3 600 tr/min	3 600 tr/min	3 600 tr/min	3 600 tr/min	3 600 tr/min	3 600 tr/min	3 200 tr/min	3 600 tr/min
Cylindrée	3 cyl - 719 cc	2 cyl - 964 cc	3 cyl - 952 cc	3 cyl - 952 cc	3 cyl - 952 cc	3 cyl - 719 cc	3 cyl - 952 cc	3 cyl - 952 cc	3 cyl - 760 cc	3 cyl - 854 cc
Couple maxi	45 Nm - 2 400 tr	57 Nm - 1 800 tr	52 Nm - 1 700 tr	42 Nm - 2 100 tr	52 Nm - 2 000 tr	47 Nm - 2 400 tr	53 Nm - 2 000 tr	60 Nm - 2 400 tr	47 Nm - 2 400 tr	51 Nm - 2 400 tr
Inverseur/SD	TMC40/SD	Bukh/SD	ZF - TMC/SD	TMC40/SD	TMC40/SD	TMC40/SP60	TMC40/SP60	TMC40P/SD	MS10A/130S	KM2P-1/SD20
Refroidissement	échangeur	direct	échangeur	échangeur	échangeur	échangeur	échangeur	échangeur	échangeur	échangeur
Alternateur	Bosch 40 A	50 A	Mitsubishi 75 A	40 A	Mitsubishi 40 A	70 A	Mitsubishi 40 A	Mitsubishi 75 A	Mitsubishi 115 A	Hitachi 80 A
Poids Inv./SD	104/130 kg	210/220 kg	113 kg/nc	99/125 kg	105 kg/nc	106/141 kg	112/150 kg	123 kg/nc	130/144 kg	120/144 kg
L x l x H	655 x 438 x 582 mm	786 x 470 x 640 mm	724 x 430 x 515 mm	560 x 488 x 522 mm	703 x 446 x 532 mm	659 x 472 x 506 mm	703 x 446 x 514 mm	695 x 430 x 500 mm	681 x 471 x 534 mm	693 x 463 x 528 mm
Garantie	3 ans	1 an	2 ans	2 ans	2 ans	2 ans + 1	2 ans	2 ans + 3	1 an + 1	2 ans
Prix ttc (avec inv.)	7744 €	nc	7328 €	7350 €	7311 €	9 919 €	8 350 €	8 721 €	8 772 €	9 922 €
Notre avis	Peut-être pas le plus intéressant des Béta malgré les qualités du constructeur anglais comme les échangeurs maison, leur anode et la norme US. Voir le 25 ch/58 Nm à 8327 €...	Pas de vibrations grâce au vilebrequin équilibré. SD à double joint et alarme, tous ces danois sont légendaires. Lourds, gros et chers, ils sont agréés Solas et réputés increvables : no comment.	Si l'on en croit les courbes, ce CM est champion à très bas régime. Ce beau moteur, au look soigné comme sur tous les enfants cachés de Vétus et Midif, offre aussi plus d'ampères.	Belle puissance pour ce petit bicylindre, léger et peu encombrant comme tous les italiens. Signalons le 30 ch, 3 cyl, atteignant 65 Nm à 2 200 tr encore moins cher que certains 20 ch !	La sagesse l'emporte souvent chez le languedocien tant en prix qu'en couple. Un 27 ch à moins de 7 500 €, qui dit mieux ? Même pas son frère sétois Craftsman aux autres atouts.	Nanni sort un bon couple espagnol reste plus du 719 cc Kubota, mais que les autres bases (Mitsubishi excepté Vé-N3-30) certifié Solas rivalise mieux dans cette catégorie. Certainement pas leur rapport qualité-prix de Solé, malgré la fiabilité réputée.	Comme en 12 ch, Vétus exploite mieux le 3 cylindres Mitsu avec une courbe de couple assez plate passant vite à plus de 50 Nm et culminant à 60. Le hollandais est aussi plus cher !	Aux normes US, ce petit 20 ch a presque tout d'un grand. Le nippo-anglo-suédois affiche plus de 46 Nm de 2 000 à 2 600 tr - pas mal. Le D1-30 de 29 ch passe les 70 Nm et les 10 000 €.	Les YM actuels à nouvelles pompes à injection en ligne bénéficient du stop électrique. Ils sont aussi plus performants et restent aussi fiables que leurs aînés. Egalement aussi coûteux !	

Les autres marques

Outre les principales détaillées dans nos tableaux, d'autres marques sont présentes sur le marché français. Dont de célèbres diesels ou des bases connues développés par de nouveaux groupes. Le secteur est en pleine mutation !

Ainsi Perkins, Farymann ou Volkswagen restent-ils d'actualité, sous des noms ou des puissances différentes. Perkins, distribué par la SECODI, n'offre désormais sous son appellation légendaire que la gamme Sabre de grande puissance supérieure à 87 ch. Un petit Farymann de 7,1 hp, le Yellow River Star à refroidissement direct, demeure disponible chez Penven. Les quatre intéressants Volkswagen marine de 40 à 75 ch, dérivés du fameux bloc 1,9 litre automobile SDI-TDI à injection à rampe commune Bosch, figurent depuis janvier au catalogue de CMD (Cummins MerCruiser Diesel) qui marinise d'autres blocs allemands V6 ou V8 motorisant des Audi.

Moins connu, l'innovant autrichien Steyr, importé par Fenwick (Yanmar), équipe ses diesels de plus de 55 ch d'une injection à injecteurs pompes et, avec l'électricien Mastervolt, a créé un système hybride associant un bicylindre et une génératrice.

Et en Italie, ça bouge dans la sphère Fiat. FNM marinise des blocs Alfa Romeo et Lancia à injection Common Rail, tandis que FPT (Fiat Powertrain Technologies), qui regroupe depuis janvier différentes marques dont Iveco, propose une gamme élargie de 20 à 850 ch, en injection traditionnelle pour les petites puissances.

Prix : tarifs publics ttc début 2011 avec inverseurs de base donnés à titre indicatif. Ils changeront fin 2011. Comptez 1 000 € de moins pour le moteur seul, 2 000 € de plus pour la version Saildrive.