


Concentré de puissance

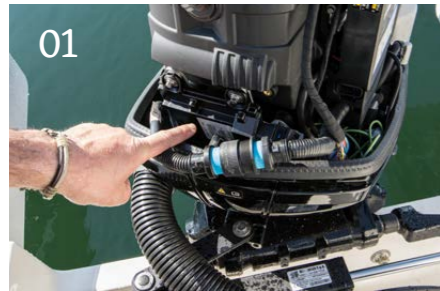
Avec le 3.0L GPM DF 150 RNC II, Nasbo-Werft AG et GP Marine GmbH présentent pour la première fois un hors-bord de plus de 100 cv qui répond aux exigences du RNC II.

  Lori Schüpbach

Ce moteur moderne de quatre cylindres est doté d'un couple excellent

Kurt Treuthardt laisse paraître un brin de fierté; et qui pourrait lui en vouloir. Quasiment à point nommé pour son 10^e anniversaire au chantier naval Nasbo – le spécialiste des moteurs a repris en 2007 la direction de l'entreprise traditionnelle à Altnau –, il a pu obtenir l'homologation concernant les gaz d'échappement avec le numéro de vérification M 14 65 2 18 20.

Ce certificat atteste que le 3.0L GPM DF 150 RNC II est conforme aux prescriptions relatives au gaz d'échappement de niveau II du RNC (Règlement de la Navigation sur le lac de Constance). En outre, le nouveau moteur peut également faire l'objet d'une installation double. «Avec Gabriel Pflug, nous avons investi beaucoup d'énergie, de temps et d'argent afin de pouvoir enfin proposer un hors-bord de 150 cv pour le lac de Constance», raconte Kurt Treuthardt. Et il est convaincu qu'un tel besoin existe: «Avec les 100 cv autorisés jusqu'à ce jour, de




nombreux bateaux sont plutôt sous-motorisés. Et il faudra encore quelques années jusqu'à ce que les hors-bord «4 Star Carb» adaptés aux normes californiennes arrivent.»

Technique ultramoderne

Gabriel Pflug et Kurt Treuthardt ont utilisé comme point de départ un Mercury F150 EFI. Ce moteur moderne de quatre cylindres est doté d'un couple excellent, de près de trois litres de cylindrée et de suffisamment de place sous le capot afin d'accueillir le catalyseur refroidi à l'eau, la sonde lambda requise et la nouvelle unité de commande. Le catalyseur et la sonde sont placés dans un collecteur d'échappement spécialement développé à cet effet. Lorsque le moteur tourne, la sonde lambda mesure en continu la teneur en oxygène résiduel dans les gaz d'échappement, de sorte que l'unité de commande électronique puisse, au besoin, corriger la proportion du mélange air-carburant. «Une température de fonctionnement suffisamment élevée est importante», explique Kurt Treuthardt en évoquant l'une des difficultés rencontrées. «Au démarrage, le moteur doit par conséquent tourner au ralenti à un régime relativement élevé – mais cela pourra être ajusté par la suite.»

Expériences positives

Le premier moteur homologué a été monté à la poupe d'un Quicksilver 675 Pilothouse (voir «marina.ch» 111, mai 2018). Constat après le test: une motorisation parfaite pour le lac de Constance. Le 675 Pilothouse constitue en effet un bon exemple d'un bateau qui se navigue bien avec un moteur de 100 cv, mais qui s'avère alors plutôt sous-motorisé. «Avec 100 cv, on navigue bien plus proche de la limite, et le moteur sera souvent surchargé», explique Kurt Treuthardt. Ce dernier entrevoit un potentiel commercial pour le moteur aussi bien pour les bateaux neufs que pour les éventuels moteurs de remplacement. À 25 960 francs, un 3.0L GPM DF 150 RNC II avec catalyseur et attestation correspondante pour l'autorisation revient 9000 francs plus cher qu'un Mercury F150 EFI «conventionnel». Un prix qui est justifié. Kurt Treuthardt espère pouvoir vendre en Suisse quelque 40 à 50 moteurs dans les trois ou quatre prochaines années. Le plaisir de conduite supplémentaire devrait à n'en pas douter aider de nombreux propriétaires de bateaux à franchir le pas. 

- 01 L'unité de commande règle le mélange air/carburant.
- 02 Le collecteur d'échappement spécialement développé offre de la place pour la sonde lambda et le catalyseur.
- 03 Le 3.0L GPM DF 150 RNC II est le premier hors-bord de plus de 100 cv à respecter les prescriptions RNC II.



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56