

# UN PARTENARIAT DANS LE VENT

Cela fait deux ans que les moteurs japonais équipent la flotte des pneumatiques du grand club de voile rochelais. Au travers de ses autres participations à l'organisation des grandes courses océaniques, Suzuki France a su gommer le clivage qui existe entre deux univers bien différents. D'ailleurs, la SRR se doutait-elle un jour qu'elle servirait aussi de banc d'essai "moteurs"?



# Société des régates rochelaises

REPORTAGE

**R**oute du Rhum, Solitaire du Figaro, Generali Solo, Transat AG2R... Suzuki France multiplie les partenariats avec les prestigieux événements Voile, au travers des liens qui l'unissent à Pen Duick, société organisatrice de ces grandes courses océaniques. Moins médiatique, mais aussi enrichissant, est son partenariat avec la Société

## Le budget carburant à son importance

des Régates Rochelaises, l'un des plus grands et anciens clubs de voile français qui compte plus de 700 licenciés! Cette "usine" à champions éduque à la pratique de la Voile des jeunes à partir de six ans et organise de nombreuses compétitions de planche à voile, dériveur, catamaran, habitable... En 2014, ce sont ainsi 113 journées de régates qui se sont déroulées sur le plan d'eau de La Rochelle! De quoi solliciter copieusement les pneumatiques d'encadrement du grand club charentais. Cela tombe bien, c'est ce que Suzuki voulait en signant, en 2013, un accord de fourniture de hors-bord à la SRR...

Nous avons profité d'une séance d'entraînement pour accompagner un groupe de jeunes régatiers et voir les semi-rigides d'encadrement à l'oeuvre, sous la direction de Yann Sautière, responsable de l'école de sport de la SRR. "Nous avons une soixantaine de jeunes qui naviguent tous les mercredis et les samedis, de septembre à juin, sans compter les entraînements et les compétitions au niveau national et international, expose Yann. Notre flotte d'encadrement, ce n'est que du semi-rigide, de 4,90 m à 6 m. Majoritairement des Zodiac SRMN en Hypalon,

mais aussi un Bombard Explorer et d'anciens Valiant DR-490..." Yann explicite le choix du pneumatique: "Notre cahier des charges pour les bateaux, c'est autant que possible avoir le maximum d'espace libre, avec un réservoir dans la console ou dans le siège, de manière à ne pas avoir de nourriture qui traîne sur le plancher et disposer d'une capacité en essence supérieure.

Nos réservoirs fixes font entre 40 et 80 litres. Bien sûr, nous sommes attentifs aux qualités marines des bateaux, notamment le confort dans la vague et la maniabilité. La stabilité à l'arrêt et en navigation, domaine où le bateau pneumatique n'a pas d'équivalent, est aussi importante car les bénévoles qui



**Christophe Vassas**  
Directeur Activité Marine Suzuki

"La SRR nous sollicitait depuis quelques années... Il y a deux ans, ses dirigeants sont passés sur notre stand du Nautic et ils ont vu la photo des JO de Londres, montrant nos moteurs. Nous nous sommes revus avec Claire Fontaine (alors présidente de la SRR) qui nous a exposé ses besoins et l'organisation de ce grand club. En tant que Suzuki France, nous n'avions pas ce genre de vécu en termes d'utilisation de nos moteurs et cela nous a paru intéressant. De fait, ce partenariat est pour nous un banc d'essai d'une nouvelle nature et un retour d'expérience enrichissant. Les hors-bords tournent de nombreuses heures dans l'année et choisir Suzuki était pour la SRR un gage de réduction du budget carburant. L'un de nos techniciens passe régulièrement avec la valise de diagnostic. Les relevés sont très satisfaisants, que ce soit en termes de consommation et de fiabilité. Ce prêt de moteurs, avec des puissances qui s'échelonnent de 30 à 115 ch, est annuel et renouvelable. En retour, nous obtenons une visibilité quasi permanente sur un plan d'eau fréquenté, et cela va dans le sens de notre implication grandissante dans la Voile qui véhicule des valeurs - aventure, solidarité, mobilité - que nous partageons."

# Société des régates rochelaises



Une partie de la flotte de la SRR au travail sur le plan d'eau rochelais.

montent à bord sont moins amarinés que nous. Par contre, la vitesse n'est pas un critère important pour nous. Mais la puissance, oui, car il nous arrive fréquemment de prendre des voiliers en remorque. Sur nos tableaux arrière, on trouve du 30, du 50, du 90 et du 115 ch. Nos Suzuki conviennent parfaitement, de par leur fiabilité, leur niveau sonore discret – important, car on communique beaucoup de vive voix ou par VHF sur le plan d'eau! – et bien sûr, leur sobriété avec des consommations basses. Sachant que chacune de nos sécu fait entre 400 et 600 heures moteur dans la saison, le budget carburant a son importance."

Sur la grande cale de mise à l'eau du Port des Minimes, c'est l'effervescence. Au travers d'une forêt de coques et de mâts, les équipages, garçons et filles, mettent la dernière main au gréement des voiles. Les plus jeunes embarquent sur des Optimist, les plus grands, de 9 à

## *Avec Suzuki France, cela a tout de suite "matché"*

17 ans se répartissent sur des Laser, des catamarans ou des planches à voile. Dès la sortie du port, chaque groupe est pris en charge par son moniteur, à bord d'un semi-rigide de sécu. Nous ne sommes pas encore à la tour Richelieu que les jeunes en décourent déjà! Puis chaque classe se réserve une partie

du plan d'eau, où les bateaux d'encadrement vont et viennent, matérialisant tantôt la ligne de départ, tantôt la bouée à virer qui servent de cadre à ces petites régates. Les ordres et les conseils fusent de vive voix. Les licenciés de la SRR, du plus petit jusqu'au plus

grand, tentent d'appliquer à la lettre les consignes des entraîneurs. Bien sûr, il y a quelques éclats de rire, mais globalement ces jeunes surprennent par leur calme et leur concentration. Il est étonnant de voir que les voiliers et les sécu s'entrecroisent, parfois de très près, sans jamais se heurter. Au cas

où, les flotteurs des semi-rigides absorberont les chocs... Je dois maintenant rejoindre les locaux de la SRR où m'attend le vice-président, Philippe Merceron, et je quitte Yann et ses ouailles, qui lance ce commentaire ayant le mérite de la franchise du "voileux" qu'il est: "Pour nous, un bon moteur, c'est un moteur qui se fait oublier."

Philippe Merceron qui partage la vice-présidence de la SRR avec Claire Fontaine, sous l'autorité du président Jean-Claude Barré, est en charge des partenariats et du matériel. "Il y a quelques années, j'étais gérant du ponton Bakoua aux Trois-Ilets en Martinique, et j'utilisais déjà des Suzuki.

# Société des régates rochelaises

REPORTAGE

Comme je n'avais connu aucun problème, le jour où à la SRR nous avons décidé de trouver un fournisseur moteurs, nous nous sommes rapprochés de Suzuki France et de Christophe Vassas, et cela a tout de suite "matché". Pour Suzuki, l'intérêt principal – plus que la visibilité – c'est le banc d'essai que nous représentons, avec une utilisation intensive, dans la durée, et des régimes moteur particuliers: des hauts régimes pour aller mettre en place les bouées de parcours, des moyens et bas régimes pour la surveillance et beaucoup de ralenti, sur de grosses plages horaires. Et les techniciens de Suzuki sont très à notre écoute. Ils passent régulièrement avec leur valise de diagnostic..."

Claire Fontaine, épouse du constructeur des catamarans éponymes et maire de La Rochelle, est au diapason. En charge des relations extérieures et des grands

événements pour la SRR, elle partage la même satisfaction: "Ce partenariat avec Suzuki est très précieux pour notre club. Pour moi, les hors-bords Suzuki sont les plus fiables. Nous n'avons rencontré aucun problème mécanique. Les moteurs sont sûrs et faciles d'utilisation et leur poids est en adéquation avec nos semi-rigides. Nous apprécions aussi l'échange qui s'est instauré avec les techniciens Suzuki qui assurent un suivi régulier du matériel." Interrogée sur l'éventualité d'accueillir les épreuves de Voile des JO de 2024, Madame la vice-présidente a du mal à refréner son enthousiasme: "La Rochelle était déjà retenue dans le cadre de la candidature française des JO de 2012, finalement organisés à Londres. C'est d'ailleurs en voyant sur le stand Suzuki au Nautic, une photo des épreuves de Voile de Londres que nous avons décidé d'initier ce partenariat. Dans l'optique des JO 2024, il y a une très forte mobilisation des Rochelais, et cela cadrerait bien avec notre culture

internationale de la Voile..."

Rappelons que Suzuki (via sa filiale du Royaume-Uni) fut le fournisseur officiel pour l'encadrement des épreuves de Voile des derniers JO, à Londres. Cela pourrait bien donner des idées à Suzuki France, si la candidature défendue par Paris se voyait retenue par le CIO, puisque de grandes places fortes de la Voile française, comme La Rochelle ou Hyères se sont déjà positionnées pour l'organisation des régates olympiques. Jean-François Fontaine, maire de La Rochelle, et grand homme de Voile, n'a-t-il pas confié récemment à l'hebdomadaire Le Point: "Je souhaite que les sportifs rochelais portent notre candidature aux JO, et je les ai mobilisés afin de nous aider à bâtir notre dossier." De son côté, Christophe Vassas, patron de Suzuki France juge qu'il est prématuré d'en parler, rappelant que la relation avec la SRR s'est construite avant cette perspective olympique... Mais, comme dit le dicton: "l'appétit vient en mangeant"!

## Le verdict de la valise



Yann Sautière, responsable de l'école de sport, supervise l'entraînement.

Nous avons obtenu, via Rémy Boëns (inspecteur technique Atlantique Suzuki) les "datas" issue de la valise de diagnostic du concessionnaire rochelais, Nautic Service. Ces données chiffrées qui concernent un DF115 livré à la SRR en septembre 2013 font état d'une durée d'utilisation moteur de 511 h 32 min. On constate que durant ce temps de marche, le Suzuki a consommé 2 017,1 litres d'essence, soit une moyenne de seulement 3,9 litres à l'heure. Le temps de marche est décomposé par plages de régime de 1 000 tr/min. De 0 à 1 000 tr/min, de 1 000 à 2 000 tr/min... et ainsi de suite.

Le régime le plus utilisé, et de loin, est le ralenti avec plus de la moitié du temps. Et le temps d'utilisation décroît à mesure que le régime augmente, pour ne plus représenter que 2 minutes au régime maxi de 6 094 tr/min (mais 502 minutes entre 5 000 et 6 000 tr/min). Ces consommations modestes sont obtenues grâce au concours du Lean Burn (système de mélange pauvre) qui a opéré durant 50 h et 30 min et à tous les régimes. La "valise" fournit même le nombre de changements de marche entre point mort, marche avant et marche arrière (27 340), ainsi que le nombre et la durée des sessions moteur. On s'aperçoit que ce bateau a effectué 582 sorties de 0 à 30 minutes, 5 de 4 à 8 heures, et aucune de plus de 8 heures. Mais dans ces déplacements, le moteur ne tourne pas en permanence, le pilote coupe parfois le contact. Avec 511 heures à l'horamètre, ce DF115 aura bientôt fini de servir au sein de la SRR, mais il lui restera encore des milliers d'heures à vivre, entre d'autres mains...



## Dotés du Lean Burn Control !

Les quatre propulseurs qui équipent les semi-rigides de la Société des Régates Rochelaises sont tous dotés de ce système qui consiste à optimiser le mélange air/essence, en fonction des conditions d'utilisation (régime, température moteur, adéquation entre l'hélice montée et la plage de régime du motoriste). En découle une consommation et un rejet d'imbrûlés en baisse.

Modèle	DF30	DF50	DF 90	DF115
Cycle	4 temps	4 temps	4 temps	4 temps
Architecture	3 cyl. en ligne	3 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne
Alimentation	inj. electr.	inj. electr.	inj. electr.	inj. electr.
Cylindrée	490 cm <sup>3</sup>	941 cm <sup>3</sup>	1 502 cm <sup>3</sup>	1 950 cm <sup>3</sup>
Régime maxi	6 300 tr/min	6 300 tr/min	6 300 tr/min	6 000 tr/min
Puissance	30 ch (22,1 kW)	50 ch (29,4 kW)	90 ch (66,2 kW)	115 ch (84,6 kW)
Poids	62 kg	104 kg	158 kg	182 kg
Rapport poids/puiss.	2,06 kg/ch	2,08 kg/ch	1,76 kg/ch	1,58 kg/ch
Puissance administrative	2,81 CV	5,39 CV	8,61 CV	11,72 CV
Prix	5 480 €	7 380 €	12 570 €	14 410 €