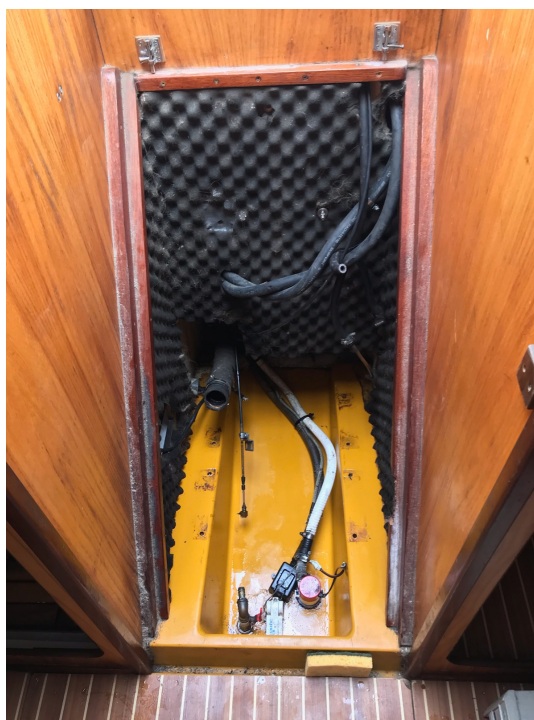


Cet article est destiné à tout propriétaire de Biloup songeant un jour ou l'autre à remplacer son moteur.

Notre Biloup 89, «Sorc'Henn» date de juin 2000. Son moteur d'origine est un Yanmar 2GM20, certainement le modèle le plus courant posé sur les anciens Biloup.

Lors de l'achat en début 2012, le moulin accuse déjà 2 600 heures, car le premier propriétaire a beaucoup navigué. Dès le début, je sais donc que le Yanmar sera à changer un jour ou l'autre.

Pendant sept ans, notre diesel fonctionne sans un raté, partant au quart de tour, ne faisant pas d'huile et gardant une bonne compression. Mais lors de la huitième saison, une fuite d'eau est détectée sous la pompe de refroidissement par eau de mer. Nous tentons deux réparations: le changement des joints de la pompe, puis le changement de son axe et de ses roulements. Rien n'y fait, cela finit par couler à nouveau. Il faut donc la remplacer complètement.



Changer ou ne pas changer de moteur?

Le mécanicien est hésitant. Il me fait remarquer que notre moteur est maintenant très âgé (20 ans d'âge et 3 600 heures de fonctionnement) et qu'il faudrait contrôler notamment d'autres pièces comme le coude d'échappement avant de prendre une décision. Il me propose de tout simplement enlever notre diesel et de le remplaçant par un neuf.

Je me renseigne auprès de voisins de ponton comme sur les fils spécialisés sur internet. La réponse est limpide: une moitié pense que l'engin est réparable, l'autre qu'il faut le changer!

Petit colloque avec mon épouse. Nous devons en tout temps conserver un bateau en parfait état, ceci pour notre propre sécurité, mais aussi parce que nous ne sommes pas éternels et qu'il faudra bien revendre le voilier un jour. Je me vois mal annoncer au prochain propriétaire que mon beau Biloup est prêt à naviguer, mais que le moteur pourrait bien lâcher dès la sortie du port!

Il y a en fait trois autres arguments en faveur du changement:

- 1) Le Yanmar est sonore. Même si son bruit de machine à coudre industrielle a quelque chose de rassurant, il est tout de même très envahissant!
- 2) Sa puissance de 18 chevaux est un peu limitée. Pour les 4 tonnes en charge à pousser, notre vitesse tient bien ses 5 nœuds de moyenne à 2 500 tours et en conditions normales, mais je n'ai pas de réserve quand je prends par exemple un léger retard sur une renverse de marée ou sur une entrée de port avec seuil.
- 3) En effectuant bien mes calculs, je découvre que la somme élevée des travaux (plus de 12 500 euros prévus) pourrait être rentable. En déduisant les diverses pannes et autres changements de pièces que je vais éviter, en ajoutant la plus-value non négligeable qui va s'ajouter à la revente du voilier, je devrais m'en sortir.



On change!

En plus, la modification obligatoire de l'escalier de descente (seule partie du bateau à modifier) n'est pas une punition. C'est l'accessoire le plus moche de la cabine et j'aurai enfin un prétexte pour le transformer.



Le nouvel escalier !

Restrictions Covid obligent, je ne verrai rien des travaux de transformation. Seul un avancement en longueur de 3 cm de l'escalier trahira qu'il y a ici un nouvel engin caché.

Le moteur choisi est un Nanni 3.21 (3 cylindres, 21 chevaux). Il n'y a pas beaucoup d'alternatives possibles. Le Yanmar 18 chevaux en a perdu 4 avec les nouvelles normes européennes, donc, éliminé d'office. Le 21 chevaux était envisageable, mais pas retenu. Nous avons regardé encore le Volvo, mais nous avons peur qu'il y ait trop de transformations à effectuer. L'argument principal pour le Nanni est que le chantier avait récemment effectué cette rocade et qu'en plus de leur expérience, nous savions qu'il ne prendrait pas trop de place supplémentaire (les fameux 3 centimètres).

À l'arrivée au bateau, je constate que tout est près pour le grutage. Cependant, il ne sera possible de tourner la clé de contact qu'en présence de l'expert de chez Nanni qui doit d'abord valider la pause avant de signer la feuille de garantie. Il fait corriger deux ou trois éléments mineurs au mécanicien et m'autorise à lancer l'engin. À la place du bruyant fond sonore de mon vieux Yanmar, je me trouve maintenant à l'écoute d'un ronron plus conventionnel et pas beaucoup moins sonore, mais très rassurant, car il n'y a pas de vibrations suspectes. Après une dernière correction, le feu vert m'est donné pour commencer le rodage.



Prêt pour le rodage!

Nous allons avoir une série d'avaries qui ne seront pas causées par le moteur lui-même, mais par ses périphériques. Cela commence par des bactéries dans le gasoil, puis, plus loin, un phénomène aussi simple qu'il est rare: l'événement de l'arrivée d'air du réservoir bouché par le sel. Nous avons droit par deux fois à un arrêt du moteur, celui-ci n'arrivant pas à tirer correctement son carburant.

Le tout mettra du piment dans notre première partie de croisière, nous permettant de découvrir les joies d'un remorquage par la SNSM et pas deux fois la pause en urgence d'un jerrican de secours avec déviation de l'alimentation du moteur vers celui-ci!



La SNSM en plein travail !

À noter l'aide sans faille du chantier naval qui, à chaque fois, saura nous guider dans la bonne direction.

Tous ses soucis mis de côté, je découvre rapidement que le nouveau 21 chevaux (en réalité 19) pousse beaucoup mieux que l'ancien 18 chevaux (en réalité 14). Le gain réel en vitesse passera de 5-5.3 nœuds en moyenne à près de 5.5-6 nœuds. Cela paraît peu, mais dans la continuité et de par le fait que le voilier ralentit moins dans les vagues, la différence de vitesse sera vraiment palpable. Concernant la consommation de gasoil, elle sera très peu sensible sur la croisière. Si le moteur tire un peu plus sur le réservoir, la vitesse plus importante compense ce déficit et j'en reste en gros à 9-10 litres pour 30 Milles.

Autre phénomène non prévu: les manœuvres en marche arrière sont plus faciles, car le bateau réagit mieux. Peut-être est-ce dû (hypothèse) au fait que l'hélice est plus grosse et plus poussante.

Le vieux Yanmar a maintenant retrouvé un nouveau propriétaire, la négociation ayant été effectuée sur la base de bons crus de Bordeaux!

Le choix était-il le bon? Pour moi, oui, mais pour un as du bricolage, un reconditionnement du moteur d'origine sera peut-être plus favorable.



Ça marche!

Crédit photo du moteur: Dauphin Nautic, Paimpol (qui a effectué sa pause).