

CO
Pen-Duick 600, Flirt, Charle



SIX FOIS 6 MÈTRES

Récit de Daniel
Photographies
d'Yves Le Chapelain

Réalisé par Eric Dumont, Françoise Eyquem, Yves Le Chapelain, Hervé Le Ménédeu,
Daniel Nottet, Olivier Péretié, Laurent Surmin.

6. Kelt & Muscadet.



Un samedi de novembre, La Trinité-sur-Mer, Morbihan. La mer scintille sous le soleil d'automne. Du ciel bleu descend un vent frisquet qui fleure bon l'océan et l'espace. Nous participer à une « première » : l'essai simultané de six modèles différents, le comparatif de six croiseurs côtiers dans la même catégorie.

La possibilité de mettre en parallèle les conceptions et les performances, les aménagements et les prix de tant de bateaux de la même famille, va nous placer pratiquement dans les conditions de l'acheteur : nous ne jugerons plus des possibilités de ces bateaux dans l'absolu, mais en comparaison avec ses concurrents de même catégorie.

SIX FOIS 6 COMPARATIF MÈTRES



Les six mètres se hâtent vers la nuit.

Bon plein

Nous fonçons au bon plein à travers le clapot. De grandes giclées nous inondent, mais les chocs ne ralentissent pas le Muscadet. Le taquet de la poulie pivotante de grand-voile nécessite de se lever pour coincer l'écoute et il est impossible de régler la barre d'écoute, les butées vissables l'étant plus. L'écoute à la main commande en dériveur, le Muscadet se comporte vaillamment, et nous sommes vite revenus dans le groupe.

Le vent du nord pousse toujours des risées sombres sur le plan d'eau. Loir sous le vent, nous pouvons voir les régates sérieuses des entraînés d'hiver de La Trinité.

Au près

Et si nous faisons du près ? A bord du Charleston, ils sont quatre à contre les coups de gîte, et le bateau roule dans les rafales. Les trois équipiers de l'Edel ne parviennent pas à lancer leur bateau rétif dans le vent. Sur le Flirt, les amoureux de Peynet accusent les surventes, mais soutiennent un rythme supérieur, réussissant à maintenir un bon cap. Pourtant, meilleur cap, plus grande vitesse, le Muscadet parti dessous se retrouve bientôt au vent du groupe.

A l'évidence, il est nécessaire de réduire la voilure à bord du Flirt, de l'Edel et du Charleston. Les génois cèdent la draille aux inters, l'Edel et le Charleston prennent une bande de ris. Sur le Muscadet tout va bien, merci. Sauf l'accastillage, épuisé : l'encliquetage d'un winch a cédé, et il faut border le hale-bas avant de faire des demi-clés pour assister le clamcleat plastique usé jusqu'à la moelle.

Là-haut, voici le Pen Duick 600 ! Le bateau est joli, avec ses airs précieux et gracieux de méseigneur noir à gorge rouge. Il est déjà équipé d'un inter et la grand-voile est arisée. A la barre, Eric (Dumont, bien sûr !) rit de nous retrouver, puis, angoissé, se concentre sur la barre afin de rester à l'écart du Gin Fizz qui l'escorte. Ses trois équipiers nous regardent, sous leur vent. Nous remettons en route.

Sous voilure réduite

Quel va être le comportement de chacun après le changement de voilure ? Un schéma se dessine vite. Le Muscadet est toujours aussi rapide. Pourtant, moins surchargé maintenant, le Flirt réalise un cap supérieur. L'Edel et le Charleston, mieux équilibrés, se comportent plus sagement qu'auparavant, mais rien n'y fait, leur retard s'accroît lentement. Pen Duick 600, quant à lui, a traversé la flottille en diagonale, et se trouve bientôt attardé et sous le vent.

Nous virons. Sans que nous ayons pris garde, la brune est venue, et nous faisons force de voile vers La Trinité comme le soleil énorme s'affale derrière l'horizon. Le vent tombe, nous voici à nouveau en régate, dans l'obscurité, tirant des bords entre les bouées surmontées de leurs feux rouges et verts. Bientôt, une longue procession d'éclats blancs et d'autres feux rouges et verts nous rattrape. Ce sont les « gros » qui, repus de course à large, rentrent au moteur. Le long ser-

au large. Maintenant ils sont partis sur leur parcours de régate, et le port est vide à nouveau.

Je me dégage du mouillage sous grand-voile seule, le Muscadet réagit bien à la barre et, dans le frais force 3, nous tirons des petits bords, sans le moindre problème, pour gagner le chenal. Le Flirt arrive.

Nous partons de concert en avant-garde du groupe, respectant les perches marquant les casiers à huîtres, passant au plus près des grosses bouées jalonnant le chenal.

Petit large

Petit large, le Muscadet s'incline, accélère sur l'eau plate, gitant un peu. Le sillage se complique d'une longue traînée de bulles grises, et je dois remettre le bateau bien à plat pour faire cesser la cavitation du safran. Nous avons cependant gagné sur le Flirt.

Les risées tombant de terre se succèdent, et nous zigzaguons au grand large pour en tirer le meilleur parti. A la barre du Flirt, Françoise ne veut pas céder de terrain, et je me bats pour la passer sous le vent. Une vraie régate ! Un malheureux Forban en est l'inconsciente victime. Le Flirt défile à son vent, le Muscadet sous le vent. Après un mille de ruses, le Muscadet s'impose.

L'Edel VI et le Charleston, serrant la côte et le vent de près, envoient le spinnaker. Nous nous regroupons.

Vent arrière

Vent arrière sous spi, l'Edel VI se détache sans coup férir, tiré par ses 34 mètres carrés de dacron. Avec son spi de 25 mètres carrés, le Charleston ne peut qu'aller moins vite, sans démeriter pour autant. Derrière, le Flirt ne soutient pas la cadence et rétrograde.

Anne bis, qui se charge de l'envoi du spi à bord du Muscadet, hisse un misérable paquet de linge sale jusqu'aux barres de flèche. En des temps plus glorieux, nous aurions appelé cela un spinnaker et nous aurions accompagné le groupe qui s'enfuit maintenant au large serré, bâbord amures, vers la côte.

Ils loffent à la suite du Flirt avantagé à son tour : à cette allure, la taille réduite de son spi joue en sa faveur, et il est très sûr à la gîte. Sur une route plus arrivée, le Charleston et l'Edel se battent à armes égales quoique dissemblables, agrément et douceur de barre pour le premier, puissance pour le second.

Bon, ici, sur le Muscadet... Démêlons le spi, rouge à « bâ », vert à « tri », une retenue à l'endroit, une écoute à l'envers. L'accastillage de ce bateau école est délirant, chaque ficelle est doublée, et il y a quatre fois plus de nœuds que dans un cauchemar !

Enfin, le spi flotte haut et clair. Le vent est monté à force 4, il y a tout à coup un bon clapot. Où sont passés les « collègues » ? Ah ! là-haut ! Il faut serrer le vent. L'occasion est bonne pour voir jusqu'où amener le Muscadet au large.

Mais, mais, mais ! La bête prend le mors aux dents ! Dès que les trois voiles, spi, génois, grand-voile, portent, le Muscadet gîte, se couche et accélère. Heureusement, le safran ne décroche plus ! Après tout, il n'y a là rien d'inquiétant, la caractéristique commune à nos 6 mètres est de manquer de raideur à la toile, et mon Muscadet serait plutôt le meilleur à cet égard.

Le temps de trouver un équilibre satisfaisant, et nous voici avec un facteur non prévu dans les essais orthodoxes de bateaux : un minuscule avion armé d'un photographe entreprend de nous encercler ! Manifestement, il veut la photo du siècle, et le monomoteur blanc et rouge, en pleine dérive dans la brise, manque nous percuter au niveau des barres de flèches. Sous le souffle de l'hélice, le Muscadet surchargé se dresse dans le vent. Nous choquons tout avant que le départ au lof ne devienne dangereux.

« Anacholuthe, moule à gaufres, schizophrène ! Moteur, va... » Je jure silencieusement : il ne m'entendrait pas. Mais les gestes que j'exécute à l'intention du photographe aéroporté lui interdiront sûrement d'exploiter ses clichés ! Décidément, mieux vaut rentrer le spi...

les ponts

Le pont le plus net est celui du Pen Duick 600, flush-deck étroit à l'avant. L'antidérappant Treadmaster, qui souligne la forme en coin caractéristique, gagnerait à recouvrir entièrement le pont au bouge important : la peinture apparente est redoutablement glissante. Le constructeur nous a d'ailleurs promis d'augmenter la surface de l'antidérappant autour de la descente. L'antidérappant des autres bateaux est sans reproche.

Le Kelt offre lui aussi un pont clair et dégagé. Le capot coulissant (très difficilement, attention les doigts !) est l'unique protubérance. Les passavants du Flirt sont les seuls à souffrir d'une curiosité, l'ancrage des cadènes de haubans exactement en leur centre ! Mais s'il est un pont de tout repos, c'est bien celui du Muscadet, tout à fait plat : pourtant attention à la marche en vous rendant sur l'avant !

Un puits à chaîne est prévu sur le Flirt et le Kelt (qui dispose d'un davier). L'Edel 6 intègre l'ancre et son mouillage dans le pont par un système astucieux mais qui permet difficilement d'emmagasiner l'orin. Sur le Muscadet, l'ancre est fixée à plat pont. Quant aux Pen Duick et Charleston, vous êtes priés d'apporter votre seau contenant les appareils de mouillage ! Sur le Charleston, cependant, il sera facile de le poser dans la dépression ménagée tout à l'avant.

Muscadet et Pen Duick 600 sont les seuls à avoir choisi de placer les deux winches d'écoutes sur le pont, ce qui libère le cockpit et... encombre le pont ! Le Kelt et le Flirt, pourtant, conservent auprès du capot un troisième winch « à tout faire » entouré de clamcleats pour les drisses, qui sont toutes renvoyées à l'arrière du pont.

Mais le plus important d'un pont est sans doute ce qu'il y a au-dessus : le gréement.

De nos six bateaux, seul le Muscadet offre un bas étai, et des cadènes de galhaubans implantées en arrière du mât : du sérieux ! Sur les autres, les cadènes de haubans et bas-haubans uniques sont la règle.

Le pataras n'est double que sur le Muscadet, le réglage de sa tension s'effectuant par un palan reliant horizontalement les deux câbles. L'ensemble forme ainsi le balcon arrière ! Le pataras unique des autres bateaux n'est réglable ni sur le Pen Duick 600 ni sur le Kelt (tout comme le hale-bas dans le cas du Pen Duick).

L'accastillage de spi ne figure sur l'inventaire standard d'aucun de nos six mètres.

Sur le Pen Duick, des poulies fixes maillées sur les cadènes reçoivent l'écoute du foc inter, le réglage de la voile d'avant s'effectuant certainement en la montant plus ou moins sur la draille ; les chariots de génois, qui coulisent sur les rails déjà soudés en place, sont fournis en option avec le génois. L'Edel 6 et le Kelt gagneraient à avoir des rails d'écoute allongés vers l'avant.

Au virement de bord, la voile d'avant du Flirt et du Pen Duick volent d'un bord à l'autre d'un seul mouvement, mais le génois du Kelt requiert qu'un équipier en assure le passage devant le mât. Sur le Muscadet, c'est l'écoute de grand-voile qui joue les freins en se prenant dans les taquets des plats-bords.

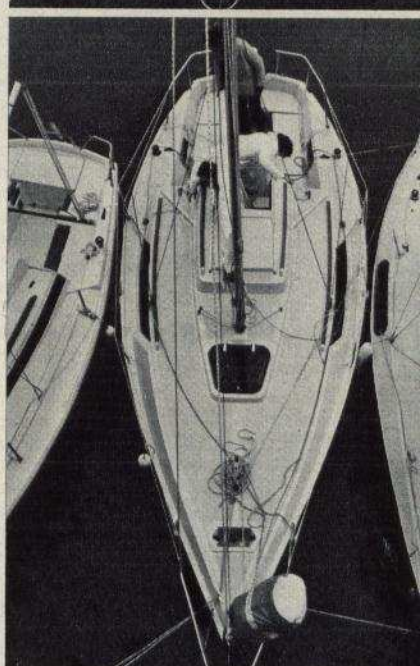
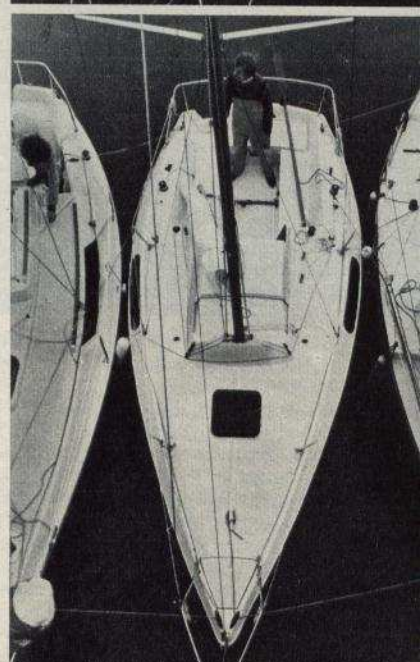
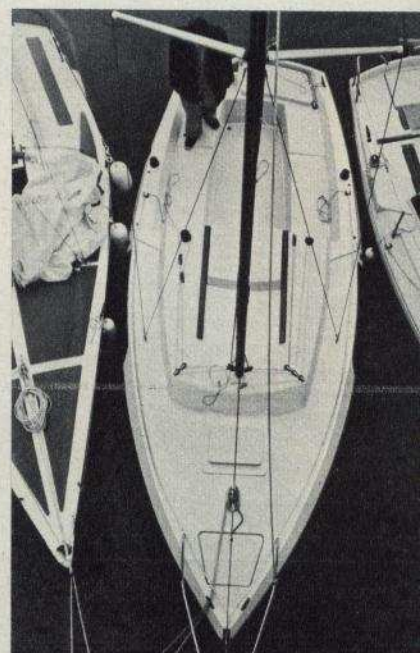
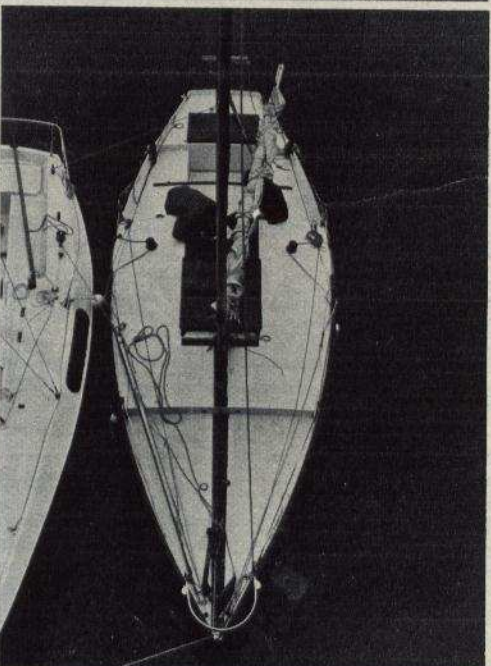
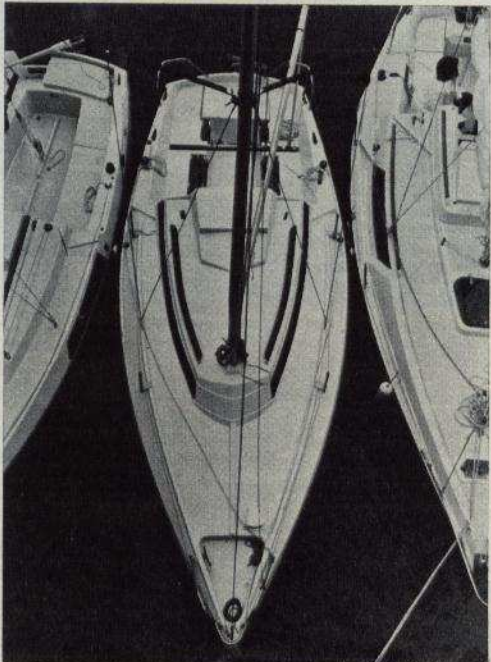
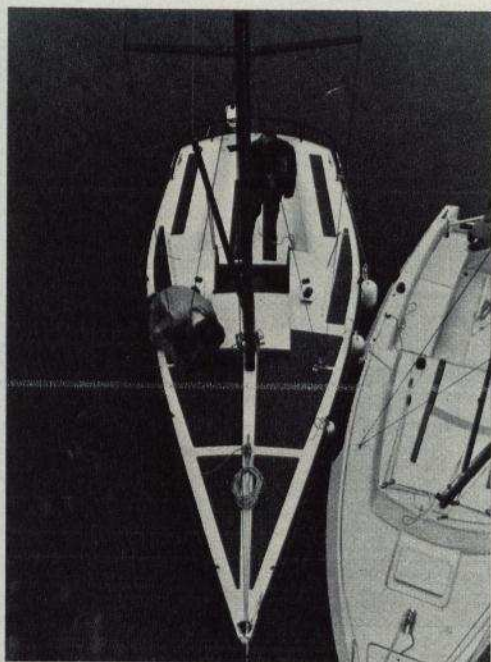
Autour des ponts, certaines filières laissent à désirer. Si elles sont à double étage sur l'Edel, elles sont absentes sur le Flirt que nous avons eu le privilège d'essayer, et elles sont assurées (?) par du tressé de trois millimètres sur le Pen Duick 600 dont nous disposons.

Toutes les drisses sont, aujourd'hui, en textile : le Muscadet, seul une fois encore, est équipé de drisses en inox. Son avantage de vitesse est fait sans le moindre doute, au-delà de sa conception, de la qualité de son gréement. Cette qualité nous fait préférer le pont du Muscadet à celui des autres six mètres, même celui du Kelt pourtant remarquable par la netteté de sa réalisation et le renvoi de toutes les manœuvres à l'arrière.

Pen duick 600

Charleston

Muscadet



es cockpits

ous les cockpits, celui du Flirt est sans conteste le plus spacieux : 2,30 mètres de long ; 1,70 mètre de large au tableau ; 1,40 mètre de large au tableau ! Le plus long ensuite est celui du Kelt (1,87 m ; 1,44 m). Les plus larges sont ceux de l'Edel 6 (1,55 m ; 1,37 m) et du Charleston (1,73 m ; 1,40 m). Le cockpit du Pen Duick 600 est étroit (1,30 m ; 0,70 m), cependant que celui du Muscadet est le plus court et étroit (1,30 m ; 0,80 m), comparable au dessin vieillot à celui d'une Yole OK.

ur de ces cockpits, le nombre et la dimension des volumes de rangement sont variables. S'il n'y en a pas sur le Pen Duick 600, il y en a un petit à l'arrière du cockpit et un seul, mais énorme, aussi bien sur le Muscadet que sur le Charleston. Notons un petit et un grand coffre sur le Kelt et, enfin, un grand coffre, un petit coffre, et un compartiment glacière au gaz butane sur l'Edel 6... Pour ranger les manivelles de winch, les extrémités des cordages et autres impédiments dans des bûtes latérales, seuls s'alignent l'Edel (un de chaque côté au milieu) et, surtout, le Charleston. Jugez du confort de trois de chaque bord !

Le cockpit est coupé par la barre d'écoute au niveau des bords sur le Muscadet, un peu plus bas pour le Charleston, puisqu'une dépression moulée au tiers ar-

rière dans les bancs l'accueille. Le barreur, toutefois, se sentira moins coincé entre barre et barre d'écoute sur le Muscadet que sur le Charleston.

Sur l'Edel 6 la barre d'écoute est enfoncée dans le cockpit, alors que sur le Kelt elle est posée au fond : toutes deux sont étroites, comme celle du Pen Duick qui est soudée contre la cloison, dégagant le cockpit au maximum.

Et le Flirt ? Un simple pontet fait l'affaire. Peut-être pas, d'ailleurs : rappelons que dans la brise il est agréable de disposer de la plus grande longueur possible de barre d'écoute. Tous ces bateaux où le spi est fourni en option marcheraient mieux au portant avec les voiles de « l'inventaire standard » s'ils disposaient d'une barre d'écoute comparable à celle du Muscadet ou, dans une moindre mesure, à celle du Charleston.

Ces bateaux gagnent à être menés comme des dériveurs dès que le vent force, même les Muscadets, Flirt et Charleston dont nous disposons, tous version à quille de bateaux existant aussi en version dériveur. C'est pourquoi le réglage de la barre d'écoute devrait être obligatoirement réalisé à l'aide de bouts et de taquets : mais seuls le Kelt et l'Edel présentent cette particularité. Les autres (sauf le Flirt bien sûr) utilisent des butées à vis fréquemment inefficaces pour positionner le chariot de barre d'écoute.

Tous les bancs de cockpit sont bons pour le farniente, ceux de l'Edel sont même conçus pour « permettre des bains de soleil à l'abri des regards »... Attention de ne pas s'endormir sur ceux du Pen Duick, un

peu courts d'ailleurs dans cette optique, car le pavois est symbolique.

Mais prenez garde à votre tête en vous relevant : aucune des bômes n'a le « tirant d'air » nécessaire à un adulte. Sur le Charleston, elle est à 1,58 mètre au-dessus du plancher du cockpit, sur le Kelt à 1,55 mètre, 1,50 mètre pour le Muscadet, 1,48 mètre pour l'Edel, et 1,33 mètre pour le Flirt. Sur le Pen Duick 600, la bôme s'arrête à l'aplomb de la descente : bien joué !

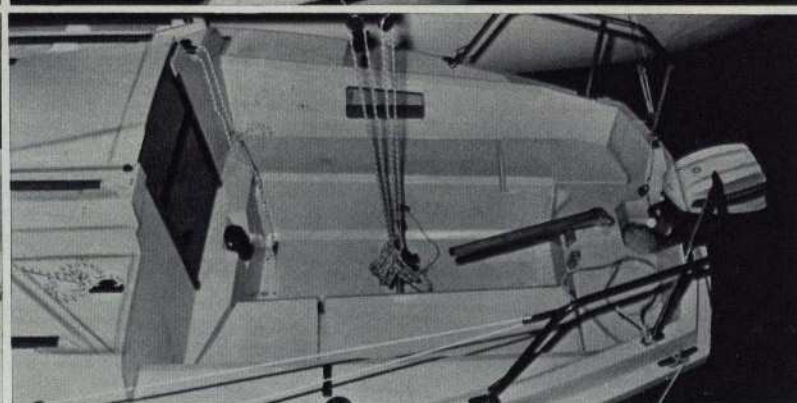
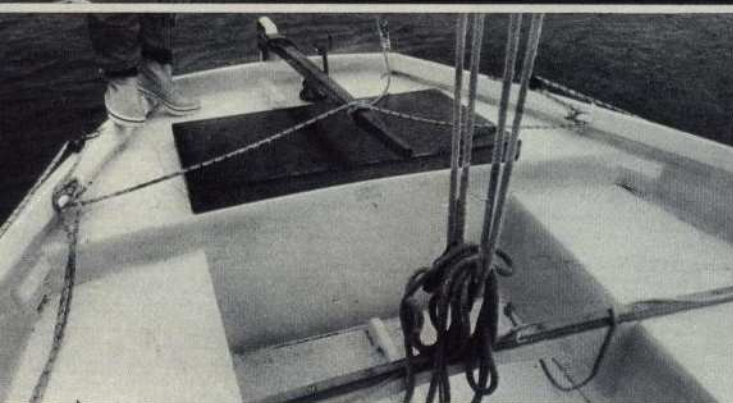
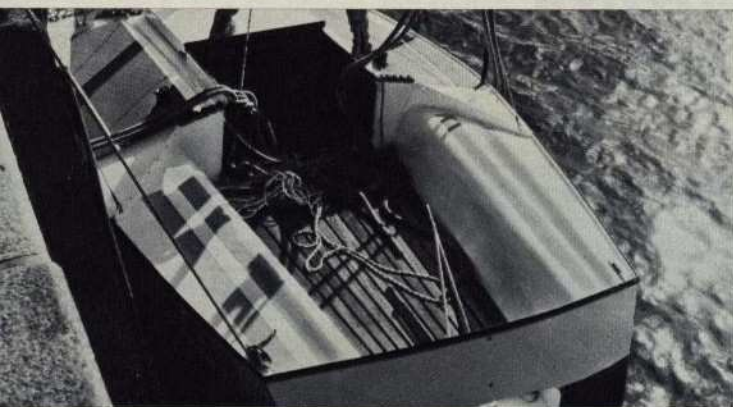
Le stick de barre est un luxe inconnu sur quatre de ces six mètres. Quels sont les bateaux assez heureux pour en avoir un ? Celui qui répond « Pen Duick 600 » gagne un mini-stick en plastique souple, celui disant « Charleston » gagne un stick en bois. Question subsidiaire : qui a un compas ? Réponse : l'Edel 6.

Coincer l'écoute de grand-voile n'est facile ni sur le Muscadet, ni sur le Flirt, au contraire de l'Edel 6 où il est difficile d'ôter l'écoute de son taquet.

Le caillebotis du Pen Duick 600 est une option. A la gîte, l'étroitesse du cockpit de ce bateau permet de se caler confortablement sur le banc sous le vent. On fera de même sur le Charleston, le Kelt et l'Edel. Mais on se calera plus efficacement sur le barrot longitudinal placé sur le plancher du Muscadet et du Flirt.

Tous les six mètres de ce banc d'essai comparatif disposent d'une chaise moteur, à l'exception du Charleston et du Muscadet où elle est proposée en option.

Le cockpit le plus complet pourrait bien être celui du Charleston.

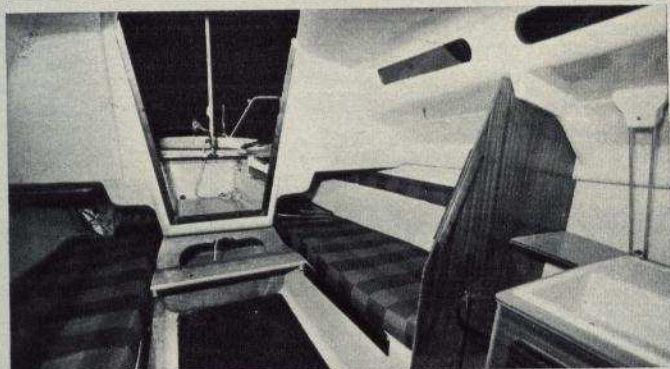


Flirt

Kelt

Edel 6

Pen duick 600



Charleston



Muscadet



les an

En examinant les aménagements de nos six bateaux, nous ne devons jamais perdre de vue qu'il s'agit de bateaux au volume intérieur nécessairement limité. La hauteur sous barrots sera ainsi, pour le carré : 1,45 mètre à l'épontille), moyenne (très) pour l'Edel 6 (1,45 mètre), le Kelt (1,36 mètre) et le Pen Duick 600 (1,35 mètre), et vraiment réduite pour Flirt (1,21 mètre) et Muscadet (1,20 mètre).

Fort logiquement, les plus « longs » de nos six mètres sont aussi ceux présentant le plus grand volume habitable. A ce titre, l'Edel 6 offre le plus logeable, le plus « cubique » et « terre-à-terre » d'entre nous. L'intérieur du Kelt est probablement aussi spacieux, alors que le Muscadet, écrasé par le barrotage de pont, ne peut procurer cette sensation de « grand bateau » goûtée à bord de l'Edel 6 ou du Kelt, quand bien même ses aménagements intérieurs leur cèdent en rien.

Le long cockpit du Flirt a malheureusement été réalisé en sacrifiant le carré. Sur le Pen Duick 600, la partie la plus étroite de la coque reçoit le plus intéressant des aménagements. Charleston : mention bien méritée.

Qui dort où ? Les maigres seront sur le Muscadet, où quatre couchettes de 55 centimètres de large les accueilleront. Les équipages pléthoriques se miront à bord de l'Edel 6 aux cinq couchettes. Les navigateurs comme vous et moi, qui mesurons 1,70 mètre de large, dormiront à l'Edel 6 ou indifféremment à bord du Charleston (les enfants à l'avant), du Pen Duick 600 (attention de ne pas coincer les pieds au bas-bout du poste avant), du Kelt ou du Flirt (prendre garde à ne pas perdre la tête dans l'équipet bâbord avant).

A propos d'équipets. Faisons un tour d'horizon : le plus sobre sera le Pen Duick. un équipet de 1,20 mètre à l'avant de chaque bord. Il sera prudent de ne rien y mettre de fragile dans le clapot. Le plus loti est le Muscadet : il y a des équipets partout, sur deux étages, et des volumes de rangement pour la cuisine, et des compartiments sous les couchettes, la table à cartes, le cockpit ! Ah ! les équipements sont en option...

Tous les autres bateaux font courir des équipements dès que possible au-dessus des couchettes ce qui, sur le Flirt sur deux étages. Le Kelt préfère à ce deuxième étage d'équipets des vide-poches sur les bords, offrant aussi un bloc bibliothèque où sont rangés livres et matériel de navigation. C'est ainsi que j'aime un bateau.

Le contre-moulage intégral de l'Edel 6 n'offre que seulement trois volumes de rangement sous les couchettes, celui du Charleston étant plus généreux avec neuf volumes, assez réduits il est vrai. L'Edel est le seul à offrir deux soutes sous le cockpit du carré, ainsi qu'un réservoir d'eau douce de 100 litres.

Remarquons que l'accès aux volumes de rangement situés sous le cockpit est rarement assuré par le compas de cockpit de l'Edel est visible de l'extérieur, à la condition bien sûr de ne pas utiliser les vide-poches dans lequel il est incorporé !

Penderies : note deux sur six. Un pour celle bien conçue du Charleston, et un pour celle bien conçue loin à l'arrière du cercueil bâbord, du Pen Duick 600. Sur les autres six mètres, on ne range jamais de cirés mouillés...

Bien. Si nous nous préparons un repas ? Sur le Charleston, il y a peu à choisir entre leur cuisine. Cuvette, eau, vidange à la mer, réchaud à cardan, le confort ! Nous trouverons encore un réchaud à cardan à bord du Muscadet.

ements

Puis nous devons rentrer au port si nous voulons prendre un repas chaud : pas de réchaud (option) dans le logement du réchaud sur le Flirt, pas de réchaud dans la cantine escamotable du Pen Duick, pas de réchaud sous le réchaud deux feux (c'est une option, avec l'évier inox) de l'Edel 6.

Pourtant la cuisine de l'Edel 6, quelle impression formidable lorsque l'on passe la descente ! On croit se trouver dans une résidence-clé-en-main, une cuisine aménagée ! Il y a des casiers à bouteilles, sur le Kelt en a également) et à assiettes, des étagères où se cramponner quand ça chahute. Et il y a aussi des tiroirs. Sans verrouillage : la cuisine est située à droite, je vous donne en mille où vous trouverez les tiroirs après un bord de près tribord ou bâbord.

La table ! La plus astucieuse est bien sûr celle de l'Edel 6, 100 centimètres de long sur 58 de large, table escamotable en hauteur à usages multiples, table tout usage, table à cartes, couchette (mais alors où est la table à cartes ?). Certainement astucieuse, oui, au port.

En mer, préférons la table pivotante moins James Bond du Kelt. Et le Pen Duick, avec une table escamotable à quatre positions, de 80 centimètres sur 100, s'écrase Flirt, Charleston et Muscadet, qui n'en ont pas.

Changeons de décor à vue. Sur l'Edel 6, un WC escamotable contribue à faire du bateau une unité intime autonome : finis les sourires contraints aux vois de mouillage... C'est une option, que proposent également Kelt et Muscadet.

Quel est le meilleur éclairage de ces divers intérieurs ? Certainement celui de l'Edel, avec son hublot de coque de 1,33 mètre sur chaque bord. Brillant encore le Charleston, qui dispose de deux hublots de 75 centimètres sur chaque bord au-dessus de la teugue, et le Flirt, deux fois 1,05 mètre.

Sur le Muscadet (six fois 30 centimètres) et le Kelt (deux fois 60 centimètres) la lumière donnée par les hublots est insuffisante, ainsi que, à fortiori, sur le Pen Duick 600 (deux fois 45 centimètres).

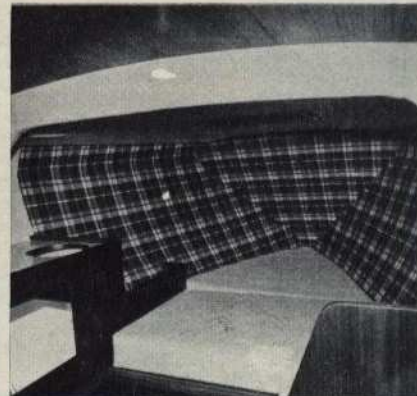
Les panneaux avant fumés sont un luxe réservé à l'Edel 6 et au Kelt. Le Flirt se contente d'un panneau avant opaque en polyester. Les capots de cuisine sont coulissants, sauf la « casquette artisanale » du Charleston, simple et fragile. Nous évitons l'option dont était équipé notre Edel 6, un hublot levable, séduisant en été, mais redoutable toute saison pour l'utilisateur.

Les intérieurs des six mètres réunis pour ce comparatif sont tous parfaitement propres, parfois même coquets. Le Kelt, en particulier, nous a séduits, avec son revêtement en buffon de toutes les surfaces apparentes, et les rideaux, assortis aux assises, séparant les couchettes avant du carré. La finition de ces bateaux est généralement bonne, la palme revenant sans doute au contre-atlante du Charleston, qui évite de tomber dans le piège de l'apparence « baignoire », ce que l'Edel ne fait pas toujours. L'Edel 6, par ailleurs, utilise le buffon pour les couchettes un plastique imitant le buffon, ce qui ne gêne pas trop grâce au revêtement en buffon de bonne apparence des parois.

Bois et tissus écossais font au Flirt un joli intérieur. Bois peint, bois verni, l'intérieur du Muscadet trahit son âge et manque de fantaisie. Pen Duick, enfin : pour les amateurs de moquette...

Aluminium, bois, A.B.S., ces matériaux ont du caractère : ni le Pen Duick 600, ni le Muscadet, ni le Charleston ne sentent le plastique. Ce qui est bien agréable...

Flirt



Kelt



Edel 6



ce qu'ils en pensent



**Daniel Nottet :
Pen Duick 600**

Le prix du bateau (25 800 francs) est séduisant : j'aime la silhouette agréable. La formule, livrer un bateau pratiquement nu en laissant le soin de la finition, voire de l'aménagement, à l'acquéreur, est intéressante pour les budgets modestes.

La conception de la carène visant à abaisser le coût de la construction est passionnante, mais l'exploitation du volume au niveau des aménagements est consternante. Le seul espace réel, sous l'arrière du cockpit, est inaccessible. L'avant où l'on s'abrite est étroit, étroit. L'intérieur est vide, la cuisine mise en boîte

est escamotée sous la descente. Pratique pourtant la descente : l'équipier d'avant peut s'y tenir pour manœuvrer le foc sans gêner le barreur.

Simplicité, frugalité, brosse à dents et tube dentifrice. Sous les pavés, la plage : sous la moquette, la coque alu.

Le grément est simplifié à l'extrême. Il est difficile de le régler comme celui d'un dériveur. Pourtant, le comportement du bateau est celui d'un dériveur, et un hale-bas un pataras réglables, permettraient d'utiliser le Pen Duick 600 avec plus de sécurité sans gonfler outrageusement son budget.

Le bateau est plaisant par petit temps, lorsqu'il est sous-voilé.

Une hirondelle ne fait pas le printemps, et une mésange à tête noire (en breton, Pen Duick) fait ce qu'elle peut.



**Hervé Le Ménèdeu :
Charleston**

Trapu, trapu, trapu. Il n'a rien d'un racer, notre ami Charleston ! Il est plutôt du genre bon vivant qui aurait pris du ventre, plus proche de la barrique à voile que du Flying Dutchman. Enfin, un p'tit gros bien sympathique.

Un p'tit gros sensible. Sensible au déplacement de l'équipage et à la force du vent. Dès force 3, il faut réduire la voile, pendant que le mât affiche une scoliose prononcée. Dans les petits airs, il démarre bien à la risée. Le bougre, il irait presque vite !

L'accastillage rudimentaire reste très « dériveur ».

L'intérieur est classique, simple. La hauteur sous barrots est bonne pour un 6 mètres, mais le carré paraît étroit. C'est que la coque intérieure qui double la coque classique réduit le volume habitable. Entre les deux coques, de la mousse de polyuréthane injectée assure l'isolation phonique et thermique.

Il a un avant-goût révolutionnaire : notre p'tit gros, en ABS thermoplastique formé comme un téléphone ! Il ouvre une voie réelle vers l'industrialisation de la plaisance et par-là même de la diminution des coûts de la fabrication.

Un excellent rapport qualité/prix pour un bon bateau de promenade.

Pour la croisière côtière, vérifier le grément.



**Françoise Eyquem :
Flirt**

Flirt ! Manœuvrable de deux doigts, comme un dériveur ! La barre est douce, souple à la main. C'est le plaisir.

Un plaisir qui va démarrer avec le près. Les lignes d'eau bien allongées facilitent un excellent passage du bateau à condition qu'il soit relativement plat. Mais comment tenir plat le bateau sans sortir des bancs du cockpit, puisqu'il n'y a pas de stick ! Gare à la gîte ! Le Flirt supporte très mal d'être surtoilé, son comportement vire au déplaisant. Dès qu'il retrouve ses lignes, il redonne aimable, nerveux, et d'un excellent caractère à la risée.

Le virement de bord se déclenche, là encore, comme un dériveur ou presque. Le géniois passe tout seul. Inutile de grimper sur le pont ! Manœuvres et louvoyages sont un vrai régal.

Aux allures portantes, le Flirt devient moins agréable. Il réagit pourtant vite aux risées, mais ralentit tout aussi rapidement. Le bateau reste facilement manœuvrable à deux.

A l'intérieur, la cabine est large... toute en couchettes... très flirt, quoi ! Mais la cuisine... mais les rangements... A moins d'être passé maître dans l'art de ramper, impossible de changer vite de voile sans avoir du mal à retrouver le bon pull-over...

Voilà un bateau pour faire de sérieuses balades autour d'une petite vie portuaire. Le Flirt, peut être le début d'une histoire d'amour ?



**Eric Dumont :
Muscadet**

Le Muscadet est une vieille connaissance. Croiseur côtier à bouchains vifs, il s'est taillé la part du lion dans nombre de régates importantes. Mené par Etienne Grenapin ou Daniel Gilard, il a même traversé l'Atlantique.

A bord, la sensation première est celle d'une sécurité agréable.

Ce flush-deck avant la lettre, doté d'un cockpit enveloppant, détient un charme qui ne s'oublie plus. Voiles en l'air, sa maniabilité est claire. Au près serré, le démarrage est tout d'abord lent. Mais ensuite l'erre intermédiaire fait son œuvre. L'erre intermédiaire, c'est-à-dire la faculté du Muscadet d'accélérer longuement, et de continuer encore là où les autres sont déjà à leur vitesse maximum.

Dans la pialle, sa raideur à la voile est étonnante. Il porte très tard un géniois que tous les autres 6 mètres ont dû convertir ou compenser par des ris de grand-voile : la réduction de voilure se déroule haut dans l'échelle Beaufort.

L'habitabilité est assez proche du camping, mais sympathique. Le cuisinier et le navigateur sont servis sans luxe, honnêtement.

En synthèse, le Muscadet est un bateau rapide, raide à la voile, vivant par tous les temps. Tout, à bord, est à l'échelle du désir d'un plaisancier aimant le mer et sachant que confort et moquette sont plus des arguments de salon nautique que de vagues vertes.



**Yves le Chapelain :
Kelt**

Un vrai bateau, conçu pour la mer !

Il est possible que tout ne soit pas parfait à bord : mais il n'y a rien de grave au regard des qualités fondamentales évidentes par ailleurs.

Le bateau est rapide à toutes les allures dans les forces de vent que nous avons rencontrées, mais demande une certaine sensibilité pour approcher son rendement maximum au près dans le petit temps. Lorsqu'il prend sa gîte, sous spi au large, par exemple, il reste parfaitement contrôlable.

Le pont est vaste et dégagé. Les manœuvres circulent aisément, au prix parfois de quelque ragage, vers le cockpit qui est très agréable. L'angle des caissons rend la position assise confortable, ce qui n'est pas si courant. Sur le pont, des cale-pieds permettent de manœuvrer en toute sécurité.

Je juge l'intérieur également réussi : le volume est réellement important, bien exploité avec une simplicité de bon aloi. C'est du joli (les rideaux), du beau (vraigrage en bûffon), du solide (table pivotante), du pratique (les équipets généreux), du confortable (largeur des deux cerceux et de la couchette double).

Le prototype du Kelt avait été testé par de nombreux spécialistes de la croisière avant que la fabrication de série ne soit arrêtée. Ce sérieux dans la création se retrouve dans presque tous les points essentiels.



**Olivier Péretié :
Edel VI**

Aucun doute, l'Edel VI est un joli bateau. Sa silhouette est réussie, racée même. La carène rouge vif, point trop haute sur l'eau. L'étrave agressive, le rouf profilé, bien intégré à la fausse teugue, tout contribue à donner à ce petit croiseur la prestance d'un gros...

Le bateau, pourtant, serait moins agréable à barrer qu'à regarder. Non pas que la barre soit déplaisante, loin de là. Simplement un peu neutre. L'Edel VI paraît peiner au près dans la brise et réclame de réduire assez vite la voile pour ne pas se vautrer. Il est vrai que le grément, malgré le pataras réglable, ne permet pas de cintrer le mât pour faire travailler la

voile efficacement. Par petit temps, au contraire, son déplacement important nécessite impérativement un géniois léger.

Aux allures portantes, l'énorme spi donne une vitesse intéressante.

Côté aménagements, l'effort du chantier est louable. Il est rare de trouver autant d'équipements dans un si petit croiseur. Rien ne manque au mouillage ou au port. Le WC marin est un objet rare et séduisant, mais, compte tenu de la hauteur sous barrots, son usage est réservé au port.

Enfin, la table deux positions (pour le pas et navigation) est d'un agrément certain.

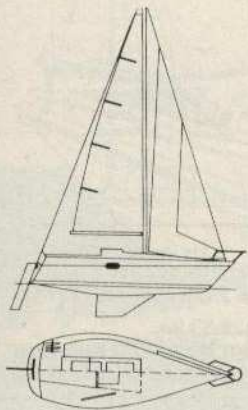
Bref, l'Edel VI a de quoi séduire. Son programme l'oriente résolument vers la croisière diurne avec confortables haltes nocturnes, ce qui est assez logique dans ces dimensions.

les fiches techniques

pen duick 600

Architecte : Dominique Presles
Longueur hors tout : 6,00 m
Longueur flottaison : 5,00 m
Largeur maximum : 2,25 m
Tirant d'eau : 0,90 m
Poids en ordre de marche : 700 kg
Lest plomb : 260 kg
Grand-voile : 8,00 m²
Génois (option) : 13,50 m²
Foc : 7,00 m²
Nombre de couchettes : 4
Homologation : 4^e catégorie
Prix 1976 : 25 800 F ttc

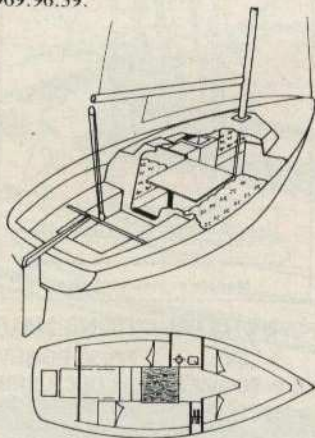
Le Guen-Hemidy, rue des Frères
Montgolfier, ZI, BP 50, 95500 Go-
lesse. Tél. 985.96.00.



charleston

Architecte : J.-M. L'Hermenier
Longueur hors tout : 6,12 m
Longueur flottaison : 5,10 m
Bau maximum : 2,30 m
Tirant d'eau : 1,05 m
Déplacement : 850 kg
Lest : 250 kg
Grand-voile : 8,00 m²
Drifter (option) : 13,00 m²
Foc : 6,00 m²
Nombre de couchettes : 4
Homologation : 4^e catégorie
Prix 1976 : 29 994 F ttc

Diffubut International, 8 quai Conti,
78430 Louveciennes. Tél. (1)
969.96.39.



flirt

Architecte : Jeanneau
Longueur hors tout : 6,00 m
Longueur flottaison : 5,45 m
Bau maximum : 2,30 m
Tirant d'eau : 1,00 m environ
Déplacement : 800 kg
Lest : 260 kg
Grand-voile : 8,50 m²
Génois : 11,00 m²
Nombre de couchettes : 4
Homologation : 4^e catégorie
Prix 1976 : 23 850 F ttc

Jeanneau, 85500 Les Herbiers. Tél.
(30) 67.06.10.



RESTE LES PRIX...

Jamais encore nous n'avions procédé à une telle comparaison. Disons-le tout net, l'entreprise nous a passionnés. Car mettre en parallèle six bateaux de la même famille en révèle tous les points forts mais aussi les points faibles. Et puis, savez-vous, six essayeurs en même temps, c'est un sacré bon moment ! Alors, ces six six mètres ? Doit-on prendre le pas cher du tout, oui, le Flirt à 23 850 francs ? Ou choisir le petit en métal, cinq mètres à la flottaison : Pen Duick 600 ? Ou préférer le plus grand de tous, le six mètres long de 6,65 mètres, l'Edel 6 ? Ou encore juger que « le plus cher c'est le meilleur » et retenir le Muscadet ? Ce serait laisser de côté le plus long des moins chers, qui est aussi le plus cher des moins longs, le Charleston. Et aussi le Kelt, le moins cher des plus gros. Car en jugeant en fonction du prix, deux groupes se dessinent : Flirt, Pen Duick 600 et Charleston sont annoncés à moins de 30 000 francs ; Kelt, Edel 6 et Muscadet à plus de 38 000 francs. Parmi les moins chers, le Flirt doit séduire par ses performances les petits budgets, directement issus du dériveur. Le Charleston offre, lui, le meilleur rapport qualité/prix. Le Pen Duick 600 se situe entre les deux. Dans les « grands », le Kelt attirera beaucoup. Seul le Muscadet peut lui en remontrer en performances. Les aménagements de l'Edel 6 ne sont pas assez marins pour lui disputer le rapport vie à bord/prix mais il plaira pour les escales confortables. Qui connaît choisit bien. Nous espérons vous avoir aidé à mieux connaître. Maintenant, les cartes sont dans vos mains. Six bateaux. Quatre as et deux jokers : voici l'heureux moment de tirer votre bateau-maitresse...

muscadet

Architecte : Philippe Harlé
Longueur hors tout : 6,40 m
Longueur flottaison : 5,50 m
Bau maximum : 2,26 m
Tirant d'eau : 1,10 m
Déplacement : 1 250 kg
Lest : 500 kg
Grand-voile : 10,70 m²
Génois (option) : 13,30 m²
Foc : 8,50 m²
Nombre de couchettes : 4
Homologation : 3^e catégorie
Prix 1976 : 41 700 F ttc

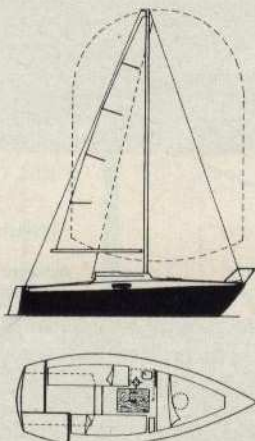
Marin, 110 rue de la Basse-Ile, 44400
Pornic-les-Nantes. Tél. (40) 15.40.26.



kelt

Architecte : Philippe Harlé
Longueur hors tout : 6,20 m
Longueur flottaison : 5,20 m
Bau maximum : 2,48 m
Tirant d'eau : 1,05 m
Déplacement : 950 kg
Lest fonte : 380 kg
Grand-voile : 8,80 m²
Génois (option) : 14,90 m²
Nombre de couchettes : 4
Homologation : 3^e catégorie
Prix 1976 : 38 400 F ttc

Kelt Marine, zone nautique du Prat,
56000 Vannes. Tél. (97) 54.17.89.



edel 6

Architecte : Maurice Edel
Longueur hors tout : 6,65 m
Longueur flottaison : 5,55 m
Bau maximum : 2,50 m
Tirant d'eau : 1,00 m
Déplacement : 1 090 kg
Lest fonte : 400 kg
Grand-voile : 10,00 m²
Génois léger (option) : 15,20 m²
Nombre de couchettes : 4-5
Homologation : 3^e catégorie
Prix 1976 : 39 700 F ttc

Edel SA, ZI, 69330 Meyzieu. Tél.
(78) 31.48.36.

