



## ELAN GT6

# Croisière rapide avec style

**Un programme de navigation classique : la grande croisière rapide. Mais cet Elan cultive une personnalité flamboyante. Inspiré de l'automobile, son look détonne mais reste fluide. Et la qualité de la construction est toujours là.**

**CONDITIONS DE L'ESSAI :** golfe de La Napoule (Cannes), vent de secteur Sud de moins de 5 nœuds, mer plate.

**S**on esthétique peut surprendre. Comme son prédécesseur le GT5 (12,41 mètres), ce bateau de 14 mètres appartient à une nouvelle gamme de croiseurs rapides à laquelle le chantier slovène accorde de plus en plus d'importance. Au point de faire appel, pour donner au navire amiral une personnalité particu-

lière, au célèbre studio de design F. A. Porsche. Il s'agit de concevoir des croiseurs rapides, au style moderne, et en mettant toujours en œuvre des procédés de construction haut de gamme qui sont bien maîtrisés – le chantier a été l'un des pionniers de l'infusion. En arrivant sur ce grand croiseur, on est d'abord frappé par les dimensions du cockpit. Avec les deux

banquettes en «L» et les deux tables, on se croirait presque sur un catamaran de croisière ! On remarque d'emblée, aussi, le soin apporté au design : l'arrondi des colonnes de barre moulées en carbone, par exemple, est très réussi. Le dessin du rouf panoramique, une superstructure qui reste discrète, n'est pas mal non plus. Et le travail du studio Porsche confère à l'ensemble une certaine cohérence, même si d'aucuns estiment que l'on aboutit à un style quelque peu automobile – ou peut-être motonautique. Malheureusement, pour cet essai devant Cannes et les îles de Lérins, le vent est aux abonnés absents. On attrape une petite bouffe d'air pour tirer un bord sous code zéro à 2-3 nœuds, soit

approximativement la vitesse du vent, mais on n'aura pas mieux.

## MANŒVRER EN ÉQUIPAGE RÉDUIT

Un vrai bonheur, en tout cas, de se promener sur cette immense plage avant couverte de faux teck (de marque Permateek) où l'on ne rencontre guère d'obstacles, à part quelques panneaux de pont flush. A noter que du vrai teck est disponible en option. On ne peut pas rêver mieux pour préparer les grandes voiles d'avant. Non loin du pied de mât, un grand nombre de manœuvres (drisses, bosses de ris, écoute de grand-

Texte **Sébastien Mainguet**.  
Photos **Robin Christol/EYOTY**.



voile, hale-bas de bôme...) disparaissent sous le pont, juste devant le rouf panoramique, et réapparaissent à l'arrière des passavants, sur chaque bord, un peu en avant des postes de barre, sur deux batteries de bloqueurs, avec deux winches de chaque côté. On comprend ici qu'il s'agit de croisière rapide, plutôt que de régates. Cette disposition est faite avant tout pour que l'on puisse manœuvrer facilement en équipage réduit. Autre indice, la présence d'un garage à ancre ou l'ancre qui reste à poste sous le bout-dehors/delphinière. Globalement, l'accastillage est correct. On s'étonne quand même de l'absence de palans pour le réglage des chariots de génois, surtout sur ce bateau équipé d'un pack «Black Performance» à 60 000 euros... Faute de vent, on ne peut qu'imaginer, mais nul doute qu'avec sa belle construction, sa quille à bulbe en «T» et son plan de voilure élancé, le GT6 soit capable de

tenir des moyennes proches de 10 nœuds dans des conditions favorables. Pour l'heure, on finit par se décourager et le ronronnement du Volvo D2-60 nous conduit aux îles de Lérins proches. Nous allons tester la plate-forme de bain... et la baille à mouillage, dont le panneau, comme celui de la grande soute de rangement située juste derrière, est monté sur un vérin bien pratique.

## DES EMMÉNAGEMENTS COSSUS

A l'intérieur, le bénéfice du rouf panoramique, en termes de lumière dans le carré, est flagrant. Surtout avec de belles boiseries claires. Autre atout de la formule : sur un bateau de cette taille, on peut surélever un peu le plancher afin de profiter au mieux de la vue sur mer, et aussi pour que la descente



**Comme un cata... ou presque.** Deux vraies tables de cockpit : le grand confort. Les deux sièges de barre, contre le tableau arrière, peuvent être démontés.



**Accueillant.** Avec deux barres à roue et deux tables de cockpit, la circulation entre la descente et la jupe est particulièrement fluide !

soit moins raide – ici, seulement quatre marches, un peu incurvées, avec des cloisons latérales et des mains courantes pour se tenir, c'est parfait ! Et la porte est escamotable verticalement, un petit raffinement bienvenu. En avant du carré, dans la cuisine comme dans la grande cabine avant, le plancher est un peu plus bas, ce qui permet de ne rien perdre en hauteur sous barrots. On est un peu moins convaincu par la cuisine installée en avant du carré, entre celui-ci et la cloison de pied de mât. A terre, c'est très agréable et convivial, mais en mer, on y sera sans doute plus secoué que dans une cuisine installée de manière plus classique au pied de la descente. Cela fait quand même une très belle cuisine, qui va d'un bord à l'autre. A bâbord, contre la cloison de pied de mât, au-dessus du réfrigérateur, le cuisinot dispose d'un plan de travail d'un mètre cinquante de long ! La table à cartes se

présente sous la forme d'un petit salon, sur tribord, entre cette cuisine et la salle d'eau arrière, laquelle se trouve juste au pied de la descente. Pour la disposition des emménagements, on n'a pas beaucoup de choix. Il est possible de supprimer la cabine arrière tribord et de la remplacer par une grande soute de rangement. La grande cabine avant et les deux salles d'eau restent les mêmes. Dans tous les cas, celles-ci offrent un compartiment douche séparé. Nous avons mentionné plus haut le recours à une technique d'infusion sous vide. Elle est utilisée pour le pont, comme pour la coque et la structure, et le chantier emploie des résines vinylester de bonne qualité. Les trois cloisons structurelles sont en sandwich. Tout cela permet de tenir un devis de poids raisonnable, et de garantir une bonne raideur, deux points importants pour les performances sous voiles. ■



1



2



3



4

**1 - Salon ou carré?** Sur bâbord au pied de la descente, une immense banquette en «L». La table est à géométrie variable, et montée sur un vérin électrique (mais cela fait partie des options).

**2 - Très tendance.** Installée entre le carré et la cloison de pied de mât, la cuisine est vraiment grande. Une disposition conviviale mais sans doute moins adaptée en mer.

**3 - Classiques.** Pas de surprise dans les deux cabines arrière, mais toujours beaucoup de lumière grâce aux grands hublots de coque.

**4 - Cabine «propriétaire».** Volume et lumière : bien éclairée par les deux grands hublots de bordé, la cabine avant offre tout le confort, y compris une salle d'eau privée (voir photo en page de droite).

## CE QUI NOUS A SÉDUITS

Une nouvelle gamme qui permet de ne pas choisir entre l'agrément sous voiles et le confort à bord.

- ▶ La grande plage avant.
- ▶ Le cockpit, très grand et confortable.
- ▶ Le style résolument moderne.
- ▶ Le rapport prestations/prix.

## CE QUI NOUS A DÉPLU

Le souci du design est louable, mais nous ne sommes pas impressionnés par le travail de F. A. Porsche. Question de goût, bien sûr !

- ▶ Cette jolie coque mériterait selon nous d'être davantage décorée.
- ▶ L'esthétique un peu massive du tableau arrière une fois celui-ci fermé.
- ▶ La position de la cuisine n'aura pas que des avantages en mer.


**1**

**2**

**3**

**4**

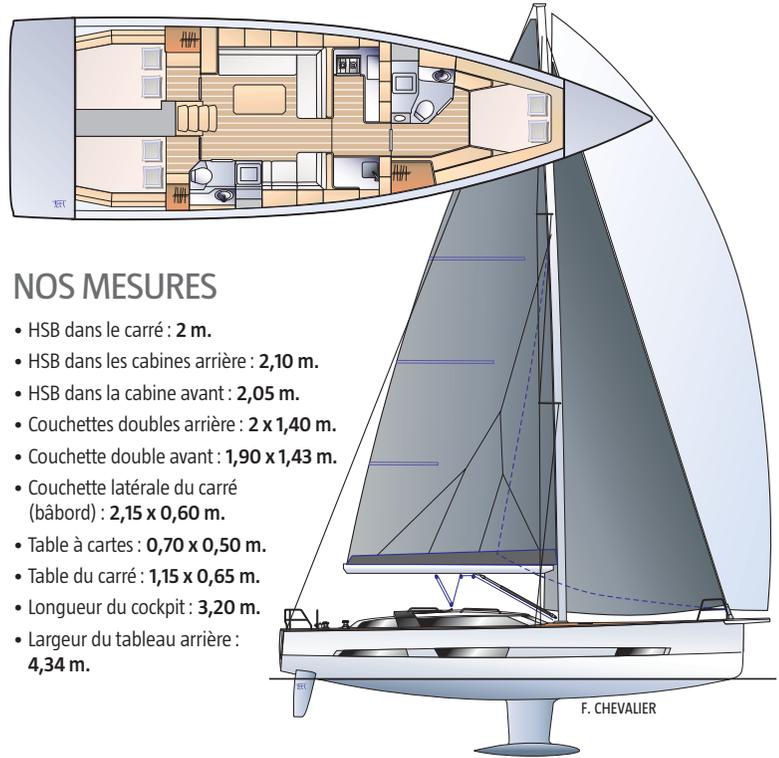
**1 - Du rangement.** Derrière la baïlle à mouillage, une soute à voiles, accessible par un panneau non vitré. L'ancre reste à poste sous le bout-dehors/delphinière.

**2 - Bien dégagée.** Sur une si grande plage avant, on ne manque pas de place pour préparer le code zéro. Les panneaux de pont sont flush, on ne se prendra pas les pieds dedans !

**3 - Pas trop raide.** La descente est bien conçue, avec des marches légèrement incurvées sur les côtés, des cloisons latérales et des mains courantes.

**4 - Vraie douche.** La salle d'eau de l'avant (accessible par la cabine avant) est un peu plus grande que celle de l'arrière, mais l'une comme l'autre sont dotées d'un vrai compartiment douche séparé.

## ELAN GT6 Croisière rapide avec style



### NOS MESURES

- HSB dans le carré : 2 m.
- HSB dans les cabines arrière : 2,10 m.
- HSB dans la cabine avant : 2,05 m.
- Couchettes doubles arrière : 2 x 1,40 m.
- Couchette double avant : 1,90 x 1,43 m.
- Couchette latérale du carré (bâbord) : 2,15 x 0,60 m.
- Table à cartes : 0,70 x 0,50 m.
- Table du carré : 1,15 x 0,65 m.
- Longueur du cockpit : 3,20 m.
- Largeur du tableau arrière : 4,34 m.

### LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	ELAN GT6	JPK 45 FC	SOLARIS 47
Longueur	14,33 m	13,80 m	14,35 m
Longueur flottaison	13,50 m	12,90 m	13,40 m
Largeur	4,49 m	4,50 m	4,36 m
Tirant d'eau	2,45 m	1,90-2,20 m	2,85 m
Déplacement	12 450 kg	10 600 kg	12 600 kg
Lest	3 900 kg	4 100 kg	4 320 kg
Surface de voile au près	113,74 m <sup>2</sup>	114 m <sup>2</sup>	129 m <sup>2</sup>
Grand-voile	62,60 m <sup>2</sup>	54 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>
Génois	51,14 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	59 m <sup>2</sup>
Matériau	sandwich verre-polyester-mousse PVC	sandwich verre-polyester-mousse PVC	sandwich verre-polyester-mousse PVC
Architecte	Humphreys YD	Jacques Valer	Javier Soto Acebal
Chantier	Elan	JPK Composites	Solaris
Prix de base TTC	443 880 €	408 618 €	475 000 €

Constructeur : Elan, [www.elan-yachts.com](http://www.elan-yachts.com)

**PRIX DE BASE TTC** ..... **443 880 €**

**PRIX DU BATEAU ESSAYÉ** ..... **585 432 €**

### PRINCIPALES OPTIONS

Pack «Sail Ready» (électronique, voiles, guindeau...) ..... **33 588 €**  
 Pack «Black Performance» (code zéro, winches 60...) ..... **61 188 €**  
 Intérieur «Deluxe Ready» (système audio, éclairages...) ..... **22 788 €**  
 Extérieur «Deluxe Ready» (capote, bimini, coussins...) ..... **23 988 €**

### CONCLUSION

On peut apprécier ou non le style de ce bateau, mais difficile de rester insensible au confort que l'on trouve à l'intérieur comme sur le pont. Le rapport prestations/prix est intéressant. Côté tarif, le chantier slovène a en effet un positionnement bien à lui : c'est au-dessus la moyenne de ce qui se fait en grande série, mais ce n'est pas non plus le prix d'un Swan... Et le tarif de base inclut un certain nombre d'équipements très utiles que l'on trouve souvent en option. Bref, ce bateau qui a du caractère pourrait aussi être une bonne affaire.