

neptune

YACHTING MOTEUR

L'open de l'architecte

Une superbe ligne, un plan de pont intelligent et du tech à volonté... Cet été, la nouvelle star de bassin d'Arcachon, c'était lui ! Conçu par l'architecte des yachts Couach, ce day-boat contemporain a les arguments pour séduire les esthètes du motonautisme.

*1995/1996/1997 - Prix du Salon des Bateaux de France



L'ÉCLAIR 2000
20 places, 2000 cm³
Équipé d'un moteur
Mercury 2000 CV
275 CV, le day-boat
de grande classe idéal
pour les 400 heures.

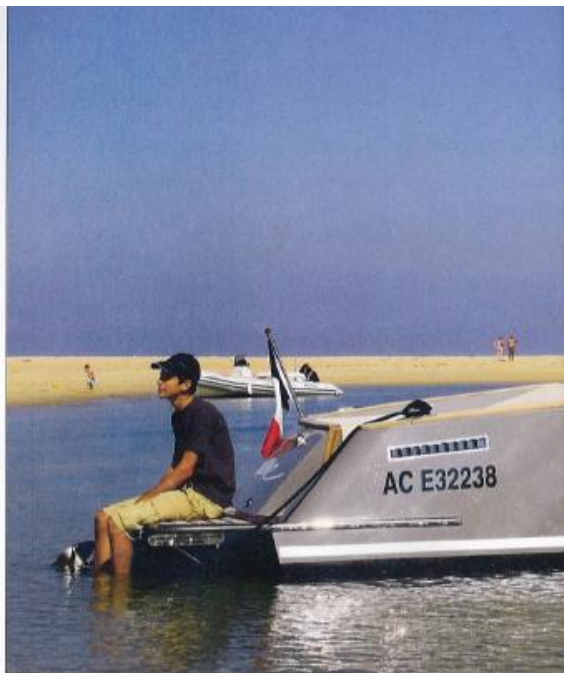
195 000 €
Prix TTC hors taxes
de 195 000 €

Équipement de base	195 000 €
Option 2000 CV	195 000 €
Option 2000 CV	195 000 €
Option 2000 CV	195 000 €
Option 2000 CV	195 000 €

Il tourne l'Ecla 29 ! Moins d'un mois après son lancement, le bateau gris affiche déjà 80 heures de moteur. Arcachon, ile aux Oiseaux, Mimbeau, dune du Pyla, banc d'Arguin... presque tous les jours du mois d'août, le propriétaire de la coque numéro un, patron du nouveau restaurant à la mode du Cap Ferret, «Les Bouchons du Ferret», a sillonné dans tous les sens le bassin d'Arcachon. L'Ecla 29 ne pouvait rêver d'une meilleure promotion pour ses débuts dans le grand bain motonautique. À l'origine de cette nouvelle marque, deux amis d'Arcachon, Arnaud Champel et Exequiel Cano Lanza. Le premier est directeur d'une entreprise de négoce en bois précieux, amoureux du Bassin et accessoirement propriétaire d'un Riva Rudy des années 70, le second n'est autre que l'architecte de la gomme yacht du chantier Couché (lire l'encadré page suivante). Une sacrée carte de visite qui l'encourage aujourd'hui à créer son cabinet d'architecture navale indépendant et une marque de day-boat à leur nom (Ecla sont les initiales d'Exequiel Champel Lanza Arnaud), tout en poursuivant sa collaboration avec le chantier de Gujan-Mestras pour lequel il joue un rôle actif.

Un day-boat rapide et polyvalent

Comme de bien entendu, Exequiel a supervisé toute la conception de l'Ecla 29, du design général au dessin des œuvres vives. L'exercice est bien différent de la réalisation du futur Couché 50 mètres (lancement prévu en 2011), mais l'architecte assume ce grand écart, reconnaissant avec malice qu'il a dû se replonger dans ses vieux manuels pour se remémorer quelques principes de base. Pour ce premier bateau, les deux associés ont confronté leur expérience de navigation en famille. L'idée directrice était celle d'un day-boat rapide et polyvalent qui autorise les déplacements d'un bout à l'autre du pont. D'où la solution inédite de ce pare-brise en deux parties qui ménage un passage d'accès central à un bain de soleil en creux s'intégrant discrètement au pontage en teck. Sous la plage avant, l'architecte a maintenu le principe d'une cabine d'appoint à considérer comme un refuge pour les en-



Élégance et sobriété. Le profil de l'Ecla 29 est d'une classe irrésistible. Son très faible tirant d'eau - 45 cm embase relevée - lui permet de beacher sur le banc d'Arguin, au plus près du rivage.



Exequiel Cano Lanza a beaucoup travaillé la forme du V évolutif (55° à l'avant, 22° à l'arrière). Résultat, la tenue de mer est exceptionnelle.

fants en cas de coup de chien sur la route du retour. On peut certes y dormir à deux mais l'absence de hublots et la faible hauteur sous barrots limitent son intérêt. Le cockpit est de plain-pied, du poste de pilotage jusqu'à l'extrémité de la plate-forme arrière rapportée. Son agencement est efficace. Bain de soleil coiffant le coffre moteur, coin bar/plancha, cabinet de toilette logé dans le volume du poste de pilotage, l'Ecla possède tous les attributs du day-boat contemporain, avec la manière en plus. Le design des éléments contremoulés est simplissime avec juste la tou-

che de teck brut pour rehausser un gel-coat teinté gris. Le teck est aussi généreusement utilisé pour couvrir toutes les surfaces planes du bateau. Les associés ont déniché, chez un fabricant espagnol, une sellerie à cellules fermées au rendu impeccable, similaire à celle qui équipe les nouvelles Bénéteau Monte Carlo. Vous l'aurez compris, l'Ecla 29 se positionne sur un segment très haut de gamme, et comment peut-il en être autrement lorsqu'on côtoie les yachts Couché depuis bientôt quinze ans ? La fabrication de l'Ecla a donc bénéficié d'un traitement de faveur



L'Ecla est à la fois beau (ligne épurée, teck à discrétion) et simple dans son mode de fonctionnement (un seul moteur en 2^e drive, pas d'équipements superflus). L'agencement plat de pont est efficace (peu d'espace perdu) et on dispose de belles surfaces planes pour s'allonger. Enfin, la carène est, en tout point, excellente.



Ce modèle proto est parfait, notamment au niveau des finitions de la cale moteur ou des coffres. On s'explique mal pourquoi l'exiguu cabinet de toilette, logé dans la console, est indépendant de la coque. Ce double accès (un pour le WC, un autre pour la cabine) complique inutilement les choses.

Design

★★★★★

Plan de pont

★★★★

Performances

★★★★

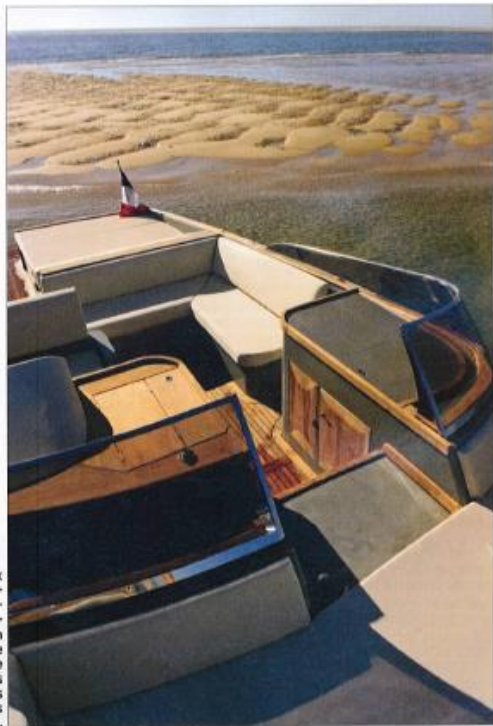
Finition

★★★

Amenagements

★★★

★ à deux ** à trois
*** à six ***** exceptionnel



comparé à un day-boat classique. Le fond de coque est renforcé de fibres de carbone tandis que la proue est munie d'une «crash box». Le varangage a été aussi musclé. Le chantier Composite Système d'Artigues, près de Bordeaux, qui assume aujourd'hui la construction de l'Ecla 29, n'a manifestement pas lésiné sur la matière. Conscient qu'aucun client ne se ressemble, Cano Lanza a pensé son bateau de telle façon que l'on peut envisager d'autres versions (avant ponté par exemple). «*Tout est ouvert, dit-il. Le bateau est customisable à la demande.*» Avec son très faible tirant ▶

C'est la grande originalité du plan de pont. Le principe du double pare-brise laisse un passage d'accès au bain de soleil, joliment intégré au pont.

Entre les deux sections de pare-brise, on distingue le capot coulissant, chemin d'accès à une petite cabine d'appoint. Toutes les selleries recouvrent des plans en teck.

Essai

Le teck est roi à bord de l'Eclia 29. Couvrant autant le plancher que les banquettes, il est aussi utilisé à l'état brut comme matière à décoration.



Au fait... Exequiel Cano Lanza



L'architecte argentin travaille depuis bientôt 15 ans pour Couach.

Avec son léger accent castillan, ses yeux de velours et sa belle prostance, Exequiel Cano Lanza ne peut renier ses attaches avec le pays du tango. Le fondateur de la marque Eclia a grandi à Buenos Aires. À la fin de ses études secondaires, il entre à l'ITBA (Instituto Tecnico de Buenos Aires), où il suit des cours d'ingénierie navale. Six ans plus tard, diplômé en poche, Exequiel découvre

le yachting lors d'un stage chez Nestor Volker, l'autre grand nom du design naval argentin avec German Frers. «En 1995, je quitte l'Argentine pour le traditionnel voyage de fin d'études, dit Exequiel. Je passe quelques mois à Miami, tente de forcer la porte du chantier Bertram, en vain.» La culture américaine n'est pas son truc, il franchit l'Atlantique la même année, se retrouve par hasard à Cannes chez un copain. Sur place, des connaissances lui présentent Guy Couach. Les deux hommes sympathisent. Exequiel lui montre son projet de fin d'études sur un cargo de 140 mètres de long. Le père Couach est séduit par le jeune étudiant de 23 ans. Il l'engage comme architecte en mai 1995. «J'ai appris le métier à l'ancienne au contact des architectes historiques de Couach, dit-il. À l'époque, c'était encore le règne de la planche à dessin.» La vente de Couach à Cazaux, fin 95, lui ouvre d'autres perspectives. Le nouveau

patron veut créer une gamme de yachts à partir du savoir-faire acquis avec les unités militaires. Deux ans plus tard, il est bombardé, à 25 ans, responsable du bureau d'études Couach. En 1998, il signe son premier yacht, le 29 Open, dans la lignée du 80 Mangusta. «45 nœuds en pointe avec 2 x 1800 ch et hélices de surface» Suivent dans la foulée, les 33, 35 et 37 Couach. En 2003, l'Argentin devient chef du département d'avant-projet et, de surcroît, superviseur de la nouvelle gamme Fly, du 3000 au futur 5000 fly (50 m de long). Après le rachat, l'année dernière par Vià, le chantier tente de renouer avec son passé militaire. Quinze vedettes rapides viennent d'être vendues à l'Inde sous la houlette de Cano Lanza. 38 ans, marié à une Bordelaise et père de deux enfants, cet architecte talentueux s'apprête maintenant à créer son cabinet d'architecture navale indépendant. Avec la marque Eclia, c'est une façon de s'ouvrir à de nouveaux horizons.



Une toile tendue par quatre piquets amovibles fait office de canopée. Une solution issue directement de l'univers du yacht.



Sur le flanc bâbord, le bloc cuisine comprend évier, frigo et plancha en option.



La carène est manifestement bien balancée. Saine et équilibrée, elle accroche à merveille dans les courbes.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur de coque/h-t	8,27 m/9,00 m
Longueur de coque	2,90 m
Tirant d'eau	0,80 m/0,45 m
Poids	3,5 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	375 ch
Carburant	550 l
Eau	75 l
Couchettes	2
Catégorie	C/10 pers.

LE TEST NEPTUNE

Volvo 8.1 GIE Deeprop - 375 ch @ 4 700 tr/mn
8 cylindres - 8.1 l - essence

Vitesse (km/h)	Vitesse (nœuds)	Consommation (l/h)	Endurance (h)	Autonomie (milles)
3000	21	45	2,1	260
3 200	22	48	2,2	250
3 600	25	62	2,5	220
4 000	27	67	2,5	220
4 200	32	80	2,5	220
4 700	40	90	nc	nc

Conditions de l'essai : 3 personnes à bord, vent force 2. Vitesse moyenne relevée dans les deux sens. 25 % carburant.

PRIX

163 000 € HT avec 375 ch Volvo Gie 8.1 essence DP-195 000 € TTC

Équipement standard : Propulseur d'étrave, quai eau électrique, plancha, réfrigérateur extérieur, pont et litige et lock, park audio, sèche d'air, réservoir eaux noires. Options : AC électrique, track sous coussins, électronique.

CONTACT

Chantier Composite Système (Artigues, 33)
Contact : www.acla-custombois.com

SES CONCURRENTS



Chris-Craft Corsair 20
Un grand classique lancé en 2002, qui repose avec l'esprit Chris-Craft d'aujourd'hui. 8,53 m x 3,15 m. À partir de 181 000 € avec 375 ch ess.



Fraascher 909 Boreas
Bateau en style néo rétro qui nous vient d'Amérique. Il s'agit d'une motorisation, 3,63 m x 2,98 m. À partir de 285 000 € avec 2 x 320 ch essence.



Néron 35
L'unique bateau à moteur français par German Frers, architecte, argentif. 10,78 m x 3,17 m. 370 000 € avec 2 x 390 ch diesel.



La cale moteur renferme un bloc V8 Volvo essence de 375 ch. Un choix à contre-courant de la tendance actuelle qui permet néanmoins de donner du pepsi au bateau, même en monomoteur.



Dans le volume de la console de pilotage, le chantier a installé un petit cabinet de toilette indépendant de la cabine.



d'eau (0,45 m embases relevées), il a les mensurations idéales pour loger dans les soutes d'un méga yacht. Sur l'eau, l'Eclat impose avec son profil tiré à quatre épingles. Quoique résolument moderne dans son approche, il a, sous certains angles, la grâce d'un canot automobile des sixties (taille de guêpe, poupe frégatée). Pour la carène, Cano Lanza ne s'est pas raté. Réactif et véloce, le day-boat vire à la perfection et navigue sur des rails sans jamais taper. Il est, par ailleurs, bien équilibré. Exquiel nous en fait la démonstration en lâchant la barre quelques secondes alors que les moteurs tournent à plein régime. Le bateau flirte alors avec les 40 nœuds en étant équipé d'un monomoteur V8 de 375 ch. Le choix de l'essence paraît anachronique. Moins sur le bassin d'Arcachon peut-être où le plan d'eau est comparable à celui d'un grand lac alpin. En instantané, la consigne grimpe vite, mais la moyenne, sur ce premier mois de navigation, est de seulement 19 litres/heure. Néanmoins, des versions avec moteur en diesel seront disponibles sur les prochains. Bateau de prestige, fabriqué en France de A à Z, avec des matériaux nobles, donc forcément coûteux, l'Eclat 29 est proposé à un prix élastique. Ses clients ? Des propriétaires qui naviguent en famille, amateurs de belles choses, sensibles au design et à la recherche esthétique. ■