

essai moteur



**ECLA 29** | LONGUEUR HORS TOUT: 9 M | PRIX: À PARTIR DE 134 500 € (AVEC UN 270 CH)

# UN CANOT ÉLÉGANT ET EFFICACE

Une ligne et un style épurés, un plan de pont intelligent, une carène confortable associée à un bloc moteur puissant, tel est l'Ecla 29, une nouvelle variation sur le thème plus que centenaire du canot automobile.

TEXTE ET PHOTOS THIERRY SERAY

Le marché des canots luxueux est certes une niche, mais la bataille y fait rage. Ce type d'unité fait rêver aussi bien les passionnés que les architectes et quelques chantiers proposent régulièrement de nouvelles créations. On doit les lignes de l'Ecla 29 à l'Argentin Exequiel Cano Lanza, qui a dirigé le bureau d'études de Guy Couach avant de fonder sa propre marque, dont les modèles sont fabriqués dans la région bordelaise. Si le premier Ecla 29 était équipé d'une cabine et d'un pare-brise profilé, cette deuxième version est open, une architecture qui va comme un gant à cette coque à la silhouette qui pousse la simplicité jusqu'à la discrétion.

- **Carène.** Des bases connues et classiques : carène planante au V progressif et deux virures surmontées d'un redan longitudinal assez bas.
- **Motorisation.** Nous avons essayé l'Ecla 29 avec un Volvo 8.1 GIE V8 (essence) de 375 ch, mais il peut être équipé avec différents moteurs, 2 x 225 ch, 2 x 270 ch ; ou en diesel, 1 x D4 300 ch, 2 x D3 220 ch... Nous l'avons trouvé très cohérent avec le Volvo 8.1 GIE V8.
- **Fabrication.** Coque réalisée en stratifié fibre et résine vinylester chez Composite Systèmes.

#### PERFORMANCES

- **Accélération.** Avec 29 pieds, un V modéré et une grosse puissance, l'Ecla 29 accélère fort



Le plan de pont de l'Eclia fait la part belle à la facilité de déplacement et à l'espace, impression renforcée par les francs-bords inclinés.

Avec son leaning-post et sa console très épurée, le poste de pilotage offre une bonne position, mais peu de protection.

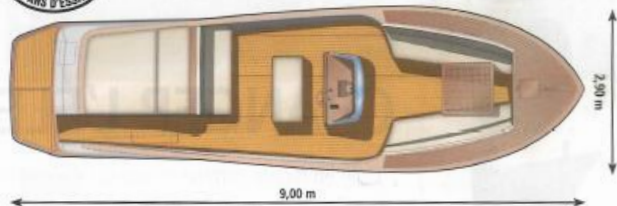
malgré ses plus de trois tonnes de déplacement. Il part vite au planing, les reprises sont bonnes mais progressives à la plupart des régimes. Ce sentiment de puissance maîtrisée fait d'ailleurs partie des qualités du bateau qui en a sous le capot mais ne terrorisera pas la famille.

• **Vitesse.** L'Eclia 29 est capable de croiser à 20 nœuds sans problème, voire 25 nœuds si l'état de la mer est favorable. A cette vitesse, la carène avale le plan d'eau sans rechigner. Le bateau se pilote du bout des doigts, le régime moteur est modéré (4000 tr/min), le bruit faible et on se sent bien à bord. En pointe, nous avons réussi à atteindre 40,9 nœuds.

• **Comportement.** V8 de 375 ch oblige, le déjauge plutôt vite et accélère à plat, c'est agréable. Testé dans la baie de Cannes par temps calme mais sur un plan d'eau agité par une longue houle résiduelle, l'Eclia 29 réagit bien mais demande un peu de doigté avec la houle de face. La carène amortit bien le clapot, la longueur de flottaison procure une très bonne stabilité directionnelle. Il est cependant nécessaire de bien gérer les gaz car l'avant, assez large, a tendance à être volage, même sans trim. Le pilotage est un vrai plaisir, notamment grâce à la direction d'une grande douceur. Il est maniable, avec tout de même un peu d'inertie due à sa taille et à son poids. L'avant ne tape pas ou en de rares occasions, le poids de 3,5 tonnes n'est sûrement pas étranger à ce comportement serein. Il est capable de virer court sans dérapier, y compris en jouant en descendant la houle, et sans générer de réactions violentes à bord. Il gîte de façon assez marqué, ce qui ne plaira pas à tout le monde, mais globalement il s'avère sans mauvaises surprises. Il est dans son programme.

#### AGRÈMENT DE NAVIGATION

• **A la barre.** On peut piloter debout, les reins calés contre le leaning-post, ou assis, mais on se sent moins efficace dans cette dernière position car l'assise est peut-être un peu haute. Comme sur certains trawlers, le volant est dans un plan vertical et la direction d'une extrême douceur, la commande de gaz également. Le pare-brise est



symbolique, on a le nez au vent mais c'est dans le programme de ce bateau fait pour naviguer par beau temps. Sur le tableau de bord sobre, sans ostentation, l'essentiel des cadrans moteur est bien en vue. C'est très bien comme ça.

• **Confort en navigation.** L'avant large et l'étrave très tulipée défectent correctement les embruns, sauf à croiser une vague un peu raide. Le poids du bateau, sa longueur et sa carène rendent la navigation confortable, y compris dans le clapot méditerranéen. A bord, on est bien assis, en bonne position pour profiter de sa navigation. Ceux qui veulent rester debout sur les côtés de la console ont de quoi se tenir. Le bruit du moteur, accouplé à une transmission Z-drive, est assez bien contenu et rien ne vibre à bord.

#### À BORD

• **Aménagement.** Articulé autour d'une console centrale et d'un leaning-post, le plan du pont, entièrement en teck, offre un très bel espace de vie, c'est une des qualités majeures de cette unité. Le gros atout est l'arrière avec l'accès direct vers la plage de bain, le vaste bain de soleil en forme de transat orienté vers la poupe et, juste devant, une banquette. Un vrai mini-yacht. On accède à l'avant par les deux côtés de la console, les francs-bords inclinés accentuant l'impression d'espace. La partie avant est assez classique avec deux banquettes se faisant face. Autour, le pont teck lui donne une saveur particulière.

FICHE TECHNIQUE	
Longueur hors tout	9,00 m
Longueur coque	8,27 m
Largeur	2,90 m
Tirant d'eau	0,80 m, 0,45 m embase relevée
Déplacement léger	3 tonnes
Déplacement en charge	3,5 tonnes
Motorisation	Volvo 8.1 GIE V8, 375 ch
Transmission	embase Z-Drive double hélice
Puissance moteur	270/2 x 270 ch
Vitesse de croisière	20/25 nœuds
Vitesse de pointe	40,6 nœuds
Eau/carburant	75/550 litres
Homologation CE	B/B-C/10
Architecte	Exequiel Cano Lanza
Constructeur	Eclia Custom Boats
Prix	134 500 € (avec 270 ch)
Prix version essayée	142 000 € (avec 375 ch)

Illustration: C. Courty

L'aménagement est sobre mais classe, l'ensemble est élégant, intelligemment pensé et assez discret, avec un bon niveau de finition.

#### À L'ESCALE

• **Mouillage et amarrage.** Le plaisir de naviguer sur un bateau tient à un ensemble de paramètres: l'aménagement, le plan de pont, l'équipement... L'Eclia dispose d'un très faible tirant d'eau embase relevée (0,45 m) et d'un propulseur d'étrave. On pourra donc s'approcher des côtes, manœuvrer facilement dans les criques exigües. Un guindeau électrique est prévu. On peut circuler à bord sans se gêner et l'accès vers l'arrière et la plage de bain est un plaisir. Dans les manœuvres de port, on appréciera encore le propulseur d'étrave et la bonne visibilité de cet open, de même que l'accessibilité des pare-battage, rangés sous le pont, et le nombre de taquets bien disposés, de quoi envisager l'arrêt au ponton sans appréhension. ■

#### LE BILAN

Agréable à piloter, l'Eclia 29 est une belle réalisation, c'est un par day-boat, idéal pour se glisser dans un mouillage de rêve. Ses principaux atouts sont la sobriété de ses lignes, son style assez discret, son agencement intelligent. Evidemment, ce côté concubinaire pourra aussi être vu comme un défaut par les amateurs d'unités au caractère plus marqué.