

Dès son lancement en 1974, le Kelt, dessiné par Philippe Harlé, était promis à une brillante carrière.

Nos lecteurs jugent leur bateau KELT 6,20m

On ne compte aujourd'hui pas moins de 1200 Kelt 6,20 m à flot et, sept ans après son lancement, ce voilier a toujours autant de succès. Les propriétaires qui ont répondu à notre questionnaire jugent ce petit prodige avec toute l'objectivité que l'on peut en attendre.

« Le programme du Kelt est très large car il s'adresse aussi bien à des coureurs qu'aux amateurs de croisière familiale », écrivions-nous lors de notre essai publié en mars 1976. Aussi n'est-il pas étonnant de voir dans les réponses que 76 % des propriétaires ont choisi leur Kelt 6,20 m pour les performances, mais qu'ils ne sont pas moins de 58 % à avoir été séduits en premier lieu par le confort. Il convient ici de préciser que la plupart d'entre eux possédaient juste avant un dériveur ou un croiseur de très petites dimensions.

En revanche, le prix du bateau n'a constitué une réelle motivation que pour 41 % des acheteurs. Ce qui s'explique par le fait que cette unité occupait sur le marché français un créneau jusqu'alors peu convoité par les constructeurs. L'embarras du choix ne s'imposait donc pas aux éventuels acquéreurs

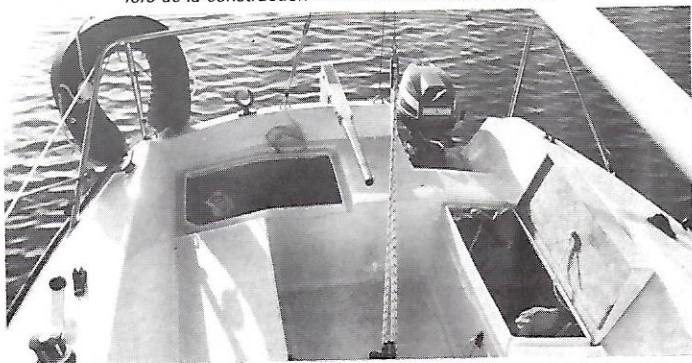
de ce type de voilier que l'on peut qualifier de « réellement transportable et habitable ».

Avec 2,48 m de maître bau et un poids inférieur à 1000 kg, le Kelt 6,20 m peut être effectivement tracté par une voiture de moyenne

cylindrée, mais cette qualité est-elle exploitée ?

L'ensemble des bateaux dont les propriétaires nous ont répondu passent en moyenne neuf mois de l'année dans l'eau, mais on remarque cependant que 47 % d'entre

Très critiqués, les coffres et leurs capots ont été « revus » lors de la construction d'un nouveau moule de pont.



eux ne quittent jamais l'élément liquide.

On notera enfin, pour conclure ce portrait-robot du propriétaire de Kelt, qu'il utilise son bateau entre deux et trois mois par an (17 % seulement naviguent plus de trois mois) parcourant entre 500 et 800 milles au cours de navigations essentiellement diurnes.

Mention « bien »

Conformément à l'usage, les propriétaires ont noté de zéro à dix, quatorze des principales qualités du Kelt 6,20 m. On a déjà pu le constater, le jury est particulièrement sévère dans la mesure où, comme l'on pouvait s'y attendre, les lecteurs qui nous répondent sont souvent ceux qui ont une ou plusieurs critiques à formuler. Cela dit, à vaincre sans périls, on triomphe sans gloire, et les lauriers de cet examen-là ne sont certes pas des breloques de papier. Disons-le tout de suite, comme l'Aquila jugé le mois dernier, le Kelt 6,20 m a très honorablement franchi la barrière pour atteindre le niveau d'une mention « bien » de grande valeur.

Parmi les propriétaires qui nous ont répondu, 57 % naviguent en régate. C'est dire qu'une bonne majorité est attachée aux performances sous voiles, ce qui ne fait que rehausser la valeur des notes obtenues dans ce domaine où le record de satisfaction est atteint avec l'évolutivité sous voiles : 9,18 sur 10 de moyenne. Une qualité également appréciée par tous : 29 % des utilisateurs n'ont pas hésité à mettre 10 sur 10 et 64 % ont octroyé un 9 tout aussi honorable.

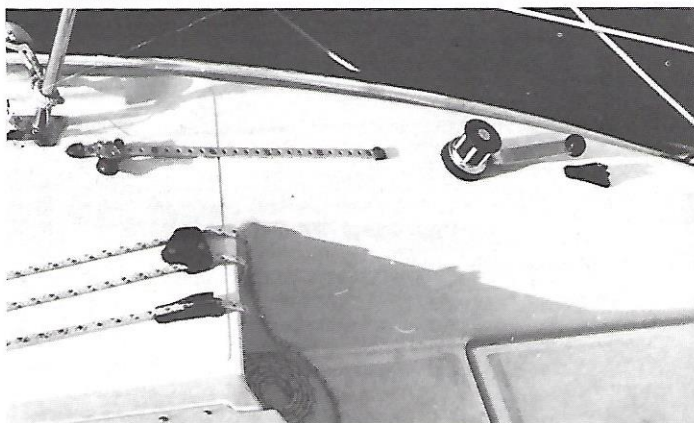
Nous-mêmes écrivions dans notre « A la barre » en mars 1976 : « *Le Kelt se manœuvre aussi facilement qu'un dériveur.* » En revanche, nous indiquions un peu plus loin : « *Au plus près, il n'est pas question de garder le génois au-delà de force 3 sans prendre l'équivalent d'un ris.* » Là aussi, nos lecteurs nous ont suivis en ne donnant qu'une moyenne de 6,82 pour la raideur à la toile.

Nous n'avons pas manqué non plus de souligner à maintes reprises le tempérament vivant et sensible de cette petite unité dont on ne pouvait attendre la stabilité de route d'un croiseur hauturier. La faible moyenne de 5,59 obtenue dans cette matière ne met guère en cause la valeur du bateau et se trouve du reste en parfait accord avec les bonnes notes attribuées à l'évolutivité sous voiles.

LES NOTES OBTENUES

MATIÈRES	MOYENNE	ÉCART TYPE
Raideur à la toile	6,82	1
Stabilité de route	5,59	2
Confort des emménagements au port	8,12	1,02
Confort des emménagements en mer	7	1,7
Confort du cockpit	8,06	1,24
Qualité des voiles	6,82	1,1
Accastillage	6,82	1,58
Remontée au vent	7,59	1,06
Vitesse aux allures portantes	8	0,92
Stabilité au vent arrière	7,47	1,32
Circulation sur le pont	8,29	1,15
Évolutivité sous voiles	9,18	0,72
Évolutivité au moteur	7,24	1,56
Facilité d'échouage	5,87	2,5

Les qualités essentielles d'un voilier ont été notées sur 10 par nos lecteurs. Plus l'écart type est faible, plus la moyenne est représentative de l'ensemble des notes.



Certains éléments de l'accastillage n'ont pas résisté à une utilisation prolongée.

Au chapitre du confort, on ne peut que constater une certaine unanimité dans la satisfaction. En revanche, les avis sont très partagés pour ce qui concerne la facilité d'échouage. Domaine où l'on ne compte pas moins de 26 % des notes en dessous de la moyenne et 40 % au-dessus de 7.

Bien sûr, ces jugements portent en majorité sur la version quillard, de loin la plus répandue. On constate néanmoins que le constructeur a jugé utile de créer une version dériveur lesté en 1980...

Le tableau des notes fait apparaître une nouvelle valeur appelée « écart type » qui permet de se faire une idée sur la dispersion des notes. Il suffit en effet de deux notes très basses dans une matière pour faire chuter considérablement la moyenne et la rendre peu représentative de la majorité des opinions. Un simple coup d'œil à l'écart type rétablit quelque peu les

choses dans la mesure où plus sa valeur est élevée, plus l'écart entre les notes extrêmes est grand.

Ainsi voit-on que la facilité d'échouage obtient une moyenne de 5,87 mais l'écart type de 2,5 laisse supposer la présence de quelques notes très faibles (0 et 2) parmi des 9 et plusieurs 8 sur 10.

En revanche, lorsque l'écart type ne dépasse pas 1,5, on peut admettre que la moyenne est très représentative de la majorité des opinions.

Les critiques

Dans ce chapitre souvent délicat, on note avec satisfaction que le comportement sous voiles du bateau ne fait l'objet que de louanges, la grande majorité des critiques portant sur des détails de finition et sur l'accastillage, parfois jugé trop fragile. Le propriétaire d'un Kelt construit en 1979 déclare avoir été amené à changer des poulies d'écoute de génois ainsi que les

poulies de renvoi de drisses qui ont éclaté au cours d'un étarquage. Ce même plaisancier, peut-être un peu vigoureux, ajoute que ses clams de bousse de ris ont dû être rapidement remplacés par des taquets coincideurs métalliques.

Mais la critique la plus souvent formulée concerne la porte de cabine et les capots de coffres du cockpit dont l'étanchéité douteuse nous vaut une grande vague de perplexité de la part des propriétaires qui nous ont répondu.

« Fermetures de coffres non étanches aux projections d'eau ou à la pluie et sans protection efficace contre l'effraction », signale l'un d'entre eux qui, pour y remédier, a installé des joints en mousse de polyuréthane, et des palans en préétrein pour remplacer plus efficacement les cordons de fermeture en nylon.

Un autre estime pour sa part que la faiblesse des fermetures (porte de cabine, capot avant et coffres de cockpit) n'est pas compatible avec la 3^e catégorie et qu'elles doivent être revues pour de telles navigations. « De plus, ajoute ce propriétaire, l'absence de charnières sur le capot du coffre à mouillage facilite le vol de la ligne de mouillage et les entrées d'eau. » Loin d'être dramatiques, ces défauts d'étanchéité constituent néanmoins, à n'en pas douter, le péché mignon du Kelt 6,20 m.

Par ailleurs, il convient de signaler de nombreuses remarques concernant la qualité du gel-coat, notamment sur le contre-mouillage d'emménagements. Un lecteur précise à propos de l'étoilage constaté à l'arrière du plancher : « Ce défaut d'aspect n'est pas grave en soi, mais il laisse supposer que les efforts de poinçonnage de la quille sur la coque sont importants à l'échouage et lors du transport sur remorque. Le défaut semble cependant s'être stabilisé, c'est pourquoi je le range dans les « défauts mineurs. »

Ajoutons enfin deux critiques souvent répétées dans les réponses qui nous sont parvenues concernant l'absence de cloison pour poser des instruments de navigation ainsi que l'inclinaison du plancher de cockpit jugée trop faible pour éliminer toute l'eau.

Cela étant, on remarque fort peu d'amertume de la part des acheteurs, la plupart ayant tout simplement remédié eux-mêmes à ces petites lacunes qu'ils estiment secondaires et que certains jugent « normales ».



Le sérieux de la construction n'est jamais mis en cause par les propriétaires qui nous ont répondu.

Relations avec le chantier

Devant le comportement, au demeurant très sain, des propriétaires de Kelt qui préfèrent rectifier eux-mêmes quelques petits défauts de jeunesse, on ne s'étonnera pas d'apprendre que 64 % seulement des plaisanciers qui nous ont répondu ont eu affaire au service après-vente de Kelt-Marine. En revanche, on peut être agréablement surpris par le taux de satisfaction dans ce domaine bien souvent critiqué, car, parmi ces 64 %, on

Le plan de pont n'est pas critiqué mais le capot avant a été longtemps une source d'ennuis pour le chantier comme pour les propriétaires.



ne trouve pas moins de 63 % de propriétaires qui se déclarent satisfaits de ce service.

Enfin, parmi ceux qui ont acheté leur bateau neuf, 18 % seulement ont fait appel à la garantie, ceci en général pour des problèmes de gréement, d'accastillage, ou pour changer le capot avant qui semble n'avoir pas toujours supporté le poids d'un équipier.

On peut donc au passage saluer d'un coup de chapeau ce chantier qui a su ne pas s'attirer les foudres du consommateur par son service après-vente... C'est sans doute en partie grâce à cet effort que près de 59 % des propriétaires ayant répondu à notre questionnaire affirment qu'ils resteront fidèles à la marque. Les autres émettent une petite réserve mais on ne trouve aucun « non » catégorique parmi les nombreuses réponses. Le petit prodige n'était pas parfait, mais il a néanmoins largement séduit et la longévité de sa production viendra sans doute à bout de lacunes qui ne sont certainement pas insurmontables.

Le mot du constructeur

Gilles Le Baud, P.D.G. du chantier Kelt-Marine, reconnaît qu'effectivement le défaut majeur du Kelt 6,20 m a été pendant longtemps le manque d'étanchéité des capots et coffres de cockpit. Malheureusement, la médaille de la construction en polyester a aussi son revers, et il est pratiquement impossible de modifier un moule. Le problème n'a donc pu être définitivement résolu qu'avec la refonte complète du pont en automne 1981. Des gorges de drainage plus profondes et une nouvelle découpe des coffres ont en effet relégué au rang des mauvais souvenirs cette erreur de jeunesse. Visiblement attentif aux problèmes de ses clients, le chantier a aussi modifié la porte des cabines et le capot avant pour le plus grand bien des nouveaux venus au Kelt 6,20 m.

D'année en année, interviennent sur ce bateau toutes les petites modifications suggérées par les propriétaires et leur Association. C'est ainsi que ce « premier enfant » de Kelt-Marine pourrait bien devenir au fil des améliorations le « bateau du peuple », suivant l'exemple d'une célèbre voiture allemande qui n'a cessé d'évoluer au cours de quelque quarante années de carrière...

Emmanuel de TOMA ■