

KELT 8,50 / FEELING 29 DI
 8,50 M - à partir de **23 000 €**


Vingt-cinq ans après avoir fait sensation lors de son lancement – notamment en raison de son étrave épaisse, tout en rondeurs, typique des plans Vaton de l'époque –, le 8,50 reste un bateau d'autant plus convoité qu'on lui connaît peu de concurrents, au moins en ce qui concerne la version dériveur intégral. Si le look novateur d'alors a un peu vieilli – mais, somme toute, moins que d'autres –, l'essentiel est toujours aussi séduisant : moins de 70 cm de tirant d'eau pour un voilier plaisant à naviguer, capable de loger confortablement un équipage de quatre personnes et de permettre de vraies traversées rendant accessibles tous les trésors

LA VALEUR SÛRE

des côtes européennes... Moins performant d'une façon générale, et en particulier au près, que des rivaux comme l'Arcadia (Jeanneau) ou le First 29 (Bénéteau), ce Kelt n'en offre pas moins un excellent bilan sous voiles, avec une prédilection pour les allures de largue, de préférence dans le médium ou la brise. Les quelques dixièmes et degrés perdus au près serré sont compensés par un confort dans le clapot plutôt supérieur à la moyenne. Le choix de la version dériveur intégral se paie logiquement par un peu plus de traînée et un peu moins de rendement au près serré, mais également par une barre moins efficace en raison de la moindre surface du safran.

Justement élu Bateau de l'année en 1984, le 8,50

Moins spacieux que les 8,50 m les plus récents, mais très fonctionnel et lumineux.

est devenu deux ans plus tard Kelt 29 – sans évolution notable – puis Feeling 29 DI à partir de 1987, quand le chantier sablais Kirié a repris l'entreprise Kelt après son dépôt de bilan. Près de 1 200 unités ont été ainsi construites entre 1983 et 1996. Profitant d'une finition plus soignée que les Kelt, les Feeling sont logiquement à des prix légèrement plus élevés. L'intérieur des premiers millésimes mérite le plus souvent un bon rafraîchissement, mais le gros œuvre ne pose généralement pas de problème, montrant l'efficacité de l'ensemble de la conception, et tout spécialement de la galette de fonte protégeant les fonds à l'échouage.


KELT 11,20/FEELING 39 DI
 11,08 M - à partir de **65 000 €**


Un précurseur en matière de dériveur de haute mer en polyester, à une époque où l'alu semblait le seul choix possible pour les amateurs de grande croisière avec tirant d'eau mobile. Gilles Vaton – l'architecte – et Gilles Le Baud – le fondateur du chantier Kelt – avaient alors repris le style général du très apprécié 8,50, avec des options encore plus originales autorisées par la taille, à commencer par le séduisant carré arrière, placé sous le cockpit. Résultat : un bateau remarquablement agréable et fonctionnel pour accueillir confortablement jusqu'à six personnes, et aussi bien adapté à la croisière estivale qu'à des

TOUJOURS DANS LE COUP

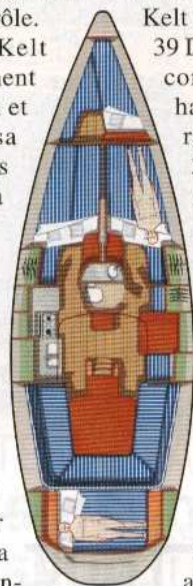
voyages prolongés. La coque est stable à l'échouage et bien protégée par un dispositif proche de celui du 8,50. La présence cette fois de deux safrans résout au mieux la contradiction entre la nécessité d'une faible profondeur et les impératifs de contrôle.

En navigation, le Kelt se montre particulièrement plaisant dans le médium et la brise en raison de sa douceur de mouvements et d'une bonne raideur à la toile. La profonde dérive sabre autorise un rendement très convenable au près serré. Le bateau est logiquement moins attrayant dans les petits airs du fait d'un rapport voilure/poids moins favorable.

La fragilité du chantier a visiblement pesé sur l'avenir de cette série a priori prometteuse. Là en-

Le carré arrière et le grand espace de vie central sont de solides atouts.

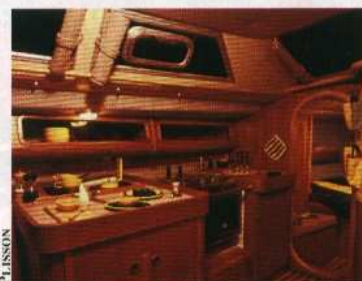
core, les appellations ont évolué au fil des années, la série devenant Kelt 39 en 1986, puis Feeling 39 DI deux ans plus tard (avec, comme pour le 29 DI, une hausse de la qualité générale). Au total, seulement 35 exemplaires ont été construits entre 1985 et 1992, et cette relative rareté en fait un modèle assez recherché des connaisseurs. La qualité moyenne des finitions et équipements d'origine impose un examen attentif et les prix peuvent fluctuer de façon assez importante. Une unité bien remise à niveau récemment peut se négocier au voisinage de 80 000 €.



D.R.

FICHE TECHNIQUE

| | |
|---------------------------------------|-------------------|
| Longueur de la coque | 8,50 m |
| Longueur de flottaison | 7,50 m |
| Bau maximum | 3,10 m |
| Bau flottaison | 2,70 m |
| Tirant d'eau maximum | 1,80 m |
| Tirant d'eau minimum | 0,65 m |
| Tirant d'air | 12 m |
| Poids du lest | 1 200 kg |
| Nature du lest | fonte |
| Déplacement lège | 2 800 kg |
| Voilure au près | 45 m ² |
| Surface grand-voile | 19 m ² |
| Surface génois | 26 m ² |
| Surface spi | 63 m ² |
| Architectes | G. Vaton/P. Roséo |
| Constructeur Kelt Marine (puis Kirié) | |



P. LENSON

FICHE TECHNIQUE

| | |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| Longueur de la coque | 11,08 m |
| Longueur de flottaison | 10,40 m |
| Bau maximum | 3,80 m |
| Bau flottaison | 3,20 m |
| Tirant d'eau maximum | 2,32 m |
| Tirant d'eau minimum | 0,92 m |
| Tirant d'air | 15,80 m |
| Poids du lest | 3 000 kg (dont 600 kg de dérive) |
| Nature du lest | fonte |
| Déplacement lège | 7 530 kg |
| Voilure au près | 76,70 m ² |
| Surface grand-voile | 29,20 m ² |
| Surface génois | 47,50 m ² |
| Surface spi | 98 m ² |
| Architectes | G. Vaton/P. Roséo |
| Constructeur Kelt Marine (puis Kirié) | |

ILLUSTRATIONS : THIERRY FLORENTIN