



Essai Hysucat 8.5 Elan Express chic

Texte et photos Philippe Leblond

**Prix : 93 113 € avec 2 x
Suzuki 175 ch 4T
Longueur : 8.0 m
Places : 14
Vitesse maxi : 56,6 nds**

**Paru dans le Pneumag n°
93
janvier/Février 2013**



[RETOUR LISTE DES ESSAIS HYSUCAT](#)



Le 8.0 Extreme Fast Rib, découvert il y a deux ans, nous avait étonnés. Le 8.5 Elan nous a séduits. Plus élégant, mieux fini, il propose un grand cockpit taillé sur mesure pour naviguer en équipage, en confort et à haute vitesse. Par ailleurs, son comportement a gagné en stabilité, rendant le pilotage plus sûr et plus facile.

FICHE TECHNIQUE

Longueur	8,50 m
Largeur	2,85 m
Diam. maxi des flotteurs	53 cm
Nbre de compartiments	n.c.
Puissance maxi	2 x 250 ch (368 kW)
Puissance conseillée par Pneumatique Magazine	2 x 150 ch
Poids sans moteur	900 kg
Rapport poids/puissance	3,8 kg/ch (avec le moteur de l'essai)
Nombre de personnes	14
Charge utile	1 500 kg
Matériau des flotteurs	Polyuréthane Valmex 1670 décitex
Capacité carburant	200 l (+ 200 l option)
Catégorie CE	n.c.
Constructeur	Watermarque Marine Ltd (Af. Sud)
Importateur	SmartKat (Portugal)
Tarif assurance (Cabinet Commereuc)	prime 723,92 € franchise 530 €



Plus de 56 nœuds avec cinq personnes à bord, voilà qui traduit bien le potentiel vitesse de ce semi-rigide sud-africain ! A-t-il un secret ? Disons qu'il y en a deux. D'abord son poids, plutôt contenu par rapport à son gabarit : 900 kg (dans cette longueur, la moyenne est plutôt de 1 300 kg). Ensuite, et surtout, sa carène : une architecture catamaran avec, dans son tunnel, deux hydrofoils de formes différentes (le premier en forme d'aile à mi-longueur, le second en deux parties à la proue) qui contribuent à sustenter le bateau et à en diminuer la surface de frottement avec l'eau. Le fait est que la sensation de coussin d'air est assez présente à la vitesse maxi, et l'efficacité au rendez-vous, même si le rapport poids/puissance de l'Hysucat, ainsi motorisé (moins de quatre kilos par cheval) y contribue.



Tenir la barre de l'Hysucat génère un sentiment à part. Son comportement n'a rien à voir avec celui d'un monocarène. Il y a au départ ce besoin de trimmer en positif pour favoriser la compression de l'air dans le tunnel à double voûte afin d'aider au déjaugage. Mais, une fois planant, il n'y a pas besoin d'en rajouter, la vitesse et le régime augmentent d'eux-mêmes, jusqu'au maxi. Un surplus de trim positif entraînerait du pompage (marsouinage). Lancé à fond, l'Hysucat reste confortable dans le clapot moyen qui parcourt le pertuis d'Antioche. Une vedette de passagers se profile à l'horizon. Nous fonçons vers son sillage, bien creux... Paul, le pilote d'essai, m'enjoint de ne pas couper avant d'attaquer les vagues. Hum... Okey, je laisse à fond. Etonnant, l'Hysucat avale les creux d'un mètre sans amorcer le moindre décollage ! Sans doute l'action des foils qui doivent "tisser" un lien particulier avec l'élément



doivent "tisser" un lien particulier avec l'élément liquide... Viennent les virages. En grande courbe, l'Elan passe fort et à plat, avec un grip indéfectible (équipiers crampez-vous !), mais les virages serrés (comme pour tout cata) ne sont pas son fort. Pour virer court, il faut vraiment réduire les gaz. Il faut dire que les moteurs inclinés vers l'intérieur et la barre, ferme, n'arrangent pas les choses.

Avec huit vraies places assises, en arrière de la console, l'Hysucat se montre généreux pour les promenades en équipage. Par mer calme, on peut même ajouter les deux places moulées dans la console et même les quatre places qu'offre la banquette avant, façon "bowrider" (une table optionnelle transforme l'endroit en dînette) ! La sécurité passive n'est pas un vain mot pour le chantier sud-africain qui n'a pas lésiné sur les mains courantes et autres poignées. On retiendra surtout les quatre belles rampes en inox qui épousent la forme des flotteurs (évasées vers l'extérieur), afin de ne pas faire obstacle dans les passavants, larges au demeurant. Le pont recouvert de Flexi Teak (simili teck) assure une bonne adhérence, en même temps qu'un "entretien zéro", et contribue à l'ambiance cossue du cockpit avec ses selleries beiges (housses coordonnées pour les sièges Ullman à amortisseurs) qui contrastent élégamment avec le gel-coat anthracite. Au rayon rangements, on pourrait croire que l'Elan se montre généreux,



mais en fait, le tunnel catamaran réduit sensiblement le volume sous pont. La cale arrière par exemple est déjà occupée par les deux batteries et les deux filtres, bimotorisation oblige, et les coffres de l'avant sont un peu courts pour recevoir des skis. Heureusement, il y a la console dont l'ouverture frontale découvre un bel abri qui pourrait même recevoir un WC chimique, à l'occasion. Pour ce qui est du coffre à mouillage, il est englobé à la plate-forme avant et peut recevoir un guindeau électrique (option), actionnant l'ancre qui se trouve alors dans le tunnel.

L'un des points forts sur le pont de l'Hysucat est son poste de pilotage et la position confortable qu'il réserve au pilote. L'ergonomie est bien pensée avec des commandes à bonne distance, et une console bien creusée pour faciliter l'installation sur les Ullman. Le tableau de bord alterne le bon (barre verticale, boîtier de commandes "pupitre", poignée pour le copilote) et le moins bon (compas pas dans l'axe du pilote, cadrans cachés par le volant, absence de vide-poches...). Il n'en reste pas moins que le 8.5 Elan marque un net progrès, tant en termes de qualité perçue qu'en comportement, en comparaison du 8.0 Extreme Fast Rib essayé il y a deux ans (Pneu Mag n°82).



EN MER

S'il demande une certaine vitesse pour rester hydroplanant, l'Hysucat est à même de proposer des allures de croisière très élevées, en corrélation avec sa pointe de vitesse remarquable. A défaut de posséder les mesures de consommations, nous pouvons prévoir des rendements très élevés, compte tenu d'une puissance installée plutôt modeste en regard du gabarit du bateau (mais pas de son poids).

Sensiblement plus luxueux et mieux fini que le 8.0 Extreme, que nous avons essayé il y a deux ans, le 8.5 Elan fait valoir une belle alliance de polyester anthracite et de skaï beige. Le pont habillé de (faux) teck ajoute sa touche de chaleur, et les nombreuses places assises achèvent de rendre le cockpit accueillant. L'ergonomie et le confort dispensés par les sièges Ullman à amortisseurs, ainsi que la banquette arrière sculptée, participent au confort et à la sécurité de l'équipage.

PERFORMANCES

- **Vitesse maxi :**
56,6 nds à 6 200 tr/min
- **Vitesse de croisière rapide :**
38,1 nds à 4 500 tr/min
- **Vitesse de croisière économique :**
28,2 nds à 3 500 tr/min
- **Temps de déjaugage :**
4,2 secondes
- **Accélération de 0 à 20 nds :**
5 secondes

ON AIME BIEN

- La pointe de vitesse
- Le passage dans la vague
- La surface de pont à l'avant
- L'originalité

ON AIME MOINS

5 secondes

- **Vitesse minimale d'hydroplanage :**
14,3 nds à 2 400 tr/min
- **Consommation en usage courant (estimation) :**
34 l/h
- **Autonomie en usage courant (estimation) :**
5 h 50 min
- **Hélice :** 15"1/4 x 26" inox
quatre pales

- Le passage à plat en virage et la maniabilité restreinte
- Le manque relatif de rangement
- L'échelle de bain et la couchette en option