

# neptune

## YACHTING MOTEUR

Miami Boat Show 2006  
bateaux américains  
à l'essai

Pilotage  
Manœuvrer au port  
par vent fort

Electronique  
Deux cartographies  
haut de gamme  
face-à-face



# Grand Banks 44 Heritage

5,50 €  
N° 120 - AVRIL 2006  
DOM : 6,80 € - BEL/LUX : 6,20 € - CH : 10,80 FS - CAN : 9,00 \$ CA  
ESP : 6,50 € - GR : 6,50 € - ITA : 6,50 € - PORT. CONT. : 6,50 €  
TUN : 8200 TMM - MEX : 6,80 €

L 19784 - 120 - F: 5,50 €



Révolution chez les trawlers : le remplaçant  
du mythique GB 42' atteint 22 nœuds en vitesse de pointe !

# Spécial trawlers

**La planète trawler évolue et fourmille d'idées nouvelles. Alors que Grand Banks change la donne en laissant filer son Heritage 44 vers la vitesse, Nordhavn tempère et poursuit son bonhomme de chemin. Adagio, le nouveau venu, tente de se faire sa place en cassant les prix.**

**L**e trawler, concept inamovible designant un bateau au long cours, à grande autonomie et vitesse mesurée ? Pas si sûr... L'arrivée du nouveau Grand Banks Heritage 44 va bousculer pas mal d'idées reçues. À l'instar de ce que fait Bénèteau avec son Swift Trawler 42, Grand Banks – qui est, rappelons-le, la référence historique du trawler – se lance lui aussi dans la course à la vitesse. Avec sa nouvelle carène planante et sa double motorisation puissante (à partir de 455 ch), le 44 Heritage version moderne sera-t-il considéré comme l'enfant agité de Grand Banks ? Sans doute, puisqu'avec 2 x 500 ch, il fait des pointes à 24 nœuds. Presque une révolution dans cette paisible et vénérable famille. Ça bouge dans la planète trawler, et sérieusement. Avouons-le franchement, c'est cette évolution remarquable qui nous a donné l'envie de réagir avec ce dossier spécial. Revers de la médaille, qui dit vitesse dit aussi consommation, et réduction d'autonomie : celle-ci chute à 300 milles en vitesse de croisière (17/18 nœuds). Soit un médiocre rayon d'action dans cette catégorie réputée hauturière. À vouloir s'adapter à tout prix aux

**Avouons-le franchement, c'est cette «révolution» opérée par Grand Banks, la référence du trawler, qui a motivé ce dossier.**

exigences contemporaines, ne risque-t-on pas de perdre un peu de son âme ? Un risque qui semble inenvisageable chez Nordhavn, fidèles champions de la tradition pure et dure. Les unités du chantier sino-californien revendiquent haut et fort leurs origines «chalutier» (*trawler*, en anglais), qui s'affichent dans leur sympathique allure de baroudeur transocéanique semi-professionnel. Loin des sirènes de la performance, ces unités rustiques sont dotées d'un unique Lügger. Un moulin increvable, qui les pousse tranquillement à 6/7 nœuds... et 2 800 milles d'autonomie à la clé. À côté de cette fausse querelle des Anciens et des Modernes, bien d'autres

chantiers apportent leurs propres solutions. Celles du Chinois Adagio, le dernier venu en Europe, n'est pas la plus inintéressante. Il répond positivement aux canons propres au concept, tout en offrant un prix d'appel craquant : presque moitié moins cher que Grand Banks ! Sans être une unité gadget qui ne servira que quinze jours par an, à la belle saison, le trawler est un bateau à part. Compagnon de voyages et de découvertes, «trawler mon ami» est un bateau à vivre et à partager, comme le souligne le témoignage vécu qui clôt ce dossier. ■



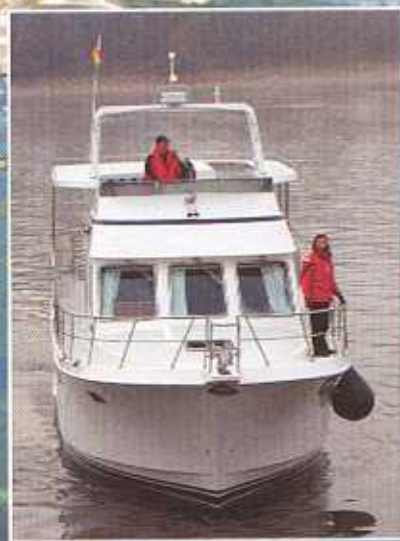
**Page 66**

**La révolution Grand Banks est arrivée. Avec sa carène planante et sa forte motorisation, le nouveau GB Heritage 44 pointe à 24 nœuds.**



## Page 74

Premier modèle d'une gamme étoffée, le Nordhavn 40/II est un véritable concentré des savoir-faire du chantier sino-californien.



## Page 82

L'Adagio 42 fait son entrée en Europe. En plus d'une conception solide, ce trawler chinois séduit par son prix plutôt attractif.



## Page 90

Trawler mon ami, ou le témoignage d'une longue passion entre une famille de plaisanciers français et leur Grand Banks 42 Classic.

## Essai Grand Banks 44 Heritage Europa

**914 000 €\***

avec 2 x 455 ch Cat diesel

Vitesse maxi.  
22 nœuds  
Longueur 15,21 m  
Couchettes 4 \*\*  
Conso. moy. 120 l/h

Dessiné par le cabinet  
d'architectes Sparkman  
& Stephens, le 44  
Heritage version Europa  
arbore une silhouette  
rajeunie et plus nerveuse  
que celle du vieux  
Grand Banks 42.



# Révolution



**Inventeur du style trawler, Grand Banks entame une mutation profonde en lançant un 44 pieds à carène rapide. Vitesse de croisière élevée, look et aménagement rajeunis, le nouveau 44 Europa se met au goût du jour sans toutefois renoncer à l'héritage du passé.**

Texte Michel Luizet - Photos Jean-Marie Liot

# de velours

**A**vec le lancement à l'automne dernier du nouveau 44 Heritage EU, Grand Banks tourne, à l'occasion de son cinquantième anniversaire, une nouvelle page de son histoire. Le chantier, né à Hong-Kong en 1956 et installé depuis, avec un pied à Singapour et l'autre en Malaisie, a stoppé la production du mythique Grand Banks 42 après quarante ans de bons et loyaux services. « Le bateau commençait à être en décalage avec les aspirations nouvelles de la clientèle », reconnaît Luc Colpin, le représentant de la marque pour l'Europe. Depuis plusieurs années, on avait constaté que la demande portait sur des bateaux plus puissants, capables d'assurer des vitesses de croisière supérieures à 15/16 nœuds. Partant de la paire de Ford Lehman 120 ch des origines, le GB 42 a augmenté par paliers son offre de motorisation pour arriver en toute fin de carrière à un 2 x 420 ch et 19 nœuds en pointe. Une escalade à la puissance préjudiciable, qui a fini par dénaturer la carène, certes à semi-déplacement, mais inadaptée à un rythme soutenu. En outre, le rendement était particulièrement médiocre, un comble pour un bateau qui, dans les seventies, avait fait de sa faible consommation en carburant son argument de vente majeur.

## Une carène planante à V évolutif

À quel moment Grand Banks a-t-il opté pour le remplacement du 42 par un nouveau bateau ? On ne le sait pas ; mais on peut parier que la décision n'a pas été facile à prendre et qu'elle a dû susciter pas mal de débats au sein de l'entreprise. Toucher à une légende a sa part de risque. Le constructeur s'est donc engagé dans une mutation à pas feutrés, sachant bien que le nouveau GB serait observé à la loupe par des plaisanciers déjà « grand-bankistes », qui représentent 70% des acheteurs de GB neufs, et qui restent, malgré tout, attachés aux valeurs traditionnelles de la marque. Le projet a été confié au cabinet de design Sparkman & Stephens, dont la réputation dans le milieu de la voile comme du moteur, n'est plus à faire. Le cahier des charges était rigoureux sur la carène. Le nouveau Grand Banks devait naviguer aussi bien à une

L'agencement du salon s'inscrit bien dans la tradition Grand Banks.

Le mobilier et les huisseries en teck satiné sont néanmoins plus présents et mieux mis en valeur.

Le parquet en croisillon, à la mode dans les années 60, a été abandonné au profit d'un parquet anglais en teck plus esthétique. Le canapé est convertible en couchette double tandis que la console basse sur tribord renferme une TV écran plat, qui monte automatiquement.

Le poste de pilotage hérite d'un grand fauteuil surélevé, au confort renforcé, et d'un caisson tableau de bord, qui n'attend plus que les écrans traceurs GPS et radar. Le pilote bénéficie toujours d'un accès direct au passavant tribord.



Travail parfait du teck  
Finition de haute qualité  
Grand fly-bridge  
Carène très stable et maniable  
Passavants sécurisés  
Cabine avant bien agencée



Coin cuisine impersonnel  
Meuble bar de fly peu esthétique  
Profil du fly anguleux

### Comportement

★★★★★

### Confort à bord

★★★★★

### Performances

★★★★★

### Finition

★★★★★

### Manœuvrabilité

★★★★★

★ à revoir ★ moyen

★★★ bien

★★★★ très bien

★★★★★ exceptionnel



## Au fait...

Avec trois nouveaux bateaux lancés en 2005 et début 2006, Grand Banks semble avoir retrouvé une seconde jeunesse. La marque, installée à Singapour et en Malaisie, joue sur trois tableaux. La gamme Heritage rassemble les trawlers traditionnels qui devraient être amenés dans les prochaines années à subir les mêmes modifications de carène et de style que le 44 EU. La gamme Eastbay, lancée en 1993, réunit les vedettes à la ligne Nouvelle-Angleterre. Elle représente 55% de la production tandis que les ventes se concentrent aux Etats-Unis. Enfin, la série Aleutian regroupe trois modèles de 72, 64 et 59 pieds (ce dernier ayant été lancé à Miami). Ce sont des trawlers de grandes croisières affichant des vitesses de pointe supérieures à 25 nœuds. La production totale Grand Banks s'élevait, en 2005, à 90 bateaux.



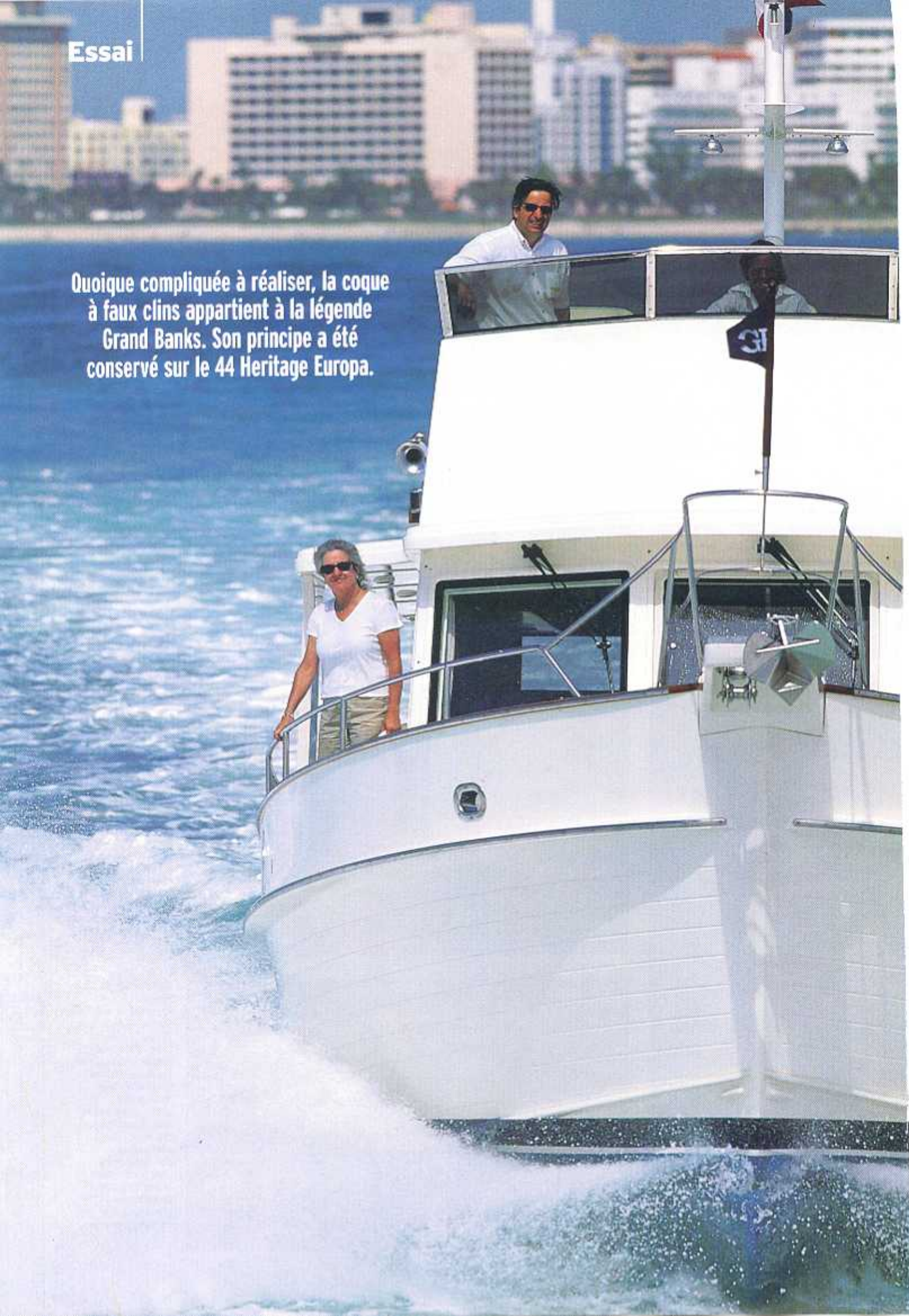
La cuisine se veut ergonomique, plus vaste et plus pratique que celle du 42. Un plateau en quartz naturel signé Silestone habille le plan de travail qui aurait mérité d'être encadré par des fergues. Le grand évier fait désormais face à la plaque de cuisson vitrocéramique. Le réfrigérateur Coolmatic est encastré dans le meuble en teck.



Sparkman & Stephens ont remanié la cabine avant avec talent. Si les parois en teck latté blanc apportent maintenant davantage de profondeur, le lit a été aussi débarrassé des commodes qui bloquaient son accès sur les côtés. Une porte sur tribord donne directement sur une salle de bains privée.

**Essai**

**Quoique compliquée à réaliser, la coque à faux clins appartient à la légende Grand Banks. Son principe a été conservé sur le 44 Heritage Europa.**



vitesse lente qu'à une vitesse de 20/25 nœuds. Ce grand écart exigeait le maintien d'une quille pour rester maniable à basse vitesse. Les architectes ont donc adapté l'appendice à une carène planante à V profond et évolutif. Une vraie révolution pour un trawler Grand Banks ! L'angle à l'étrave est de 22°. Il décline progressivement jusqu'à 17° au niveau du tableau arrière tandis que, sur le 42, le fond de carène sur la section arrière était quasi plat. Enfin, des tunnels ont été ménagés afin de protéger les arbres et les hélices. Les œuvres vives une fois modifiées, Sparkman & Stephens s'est attaqué au plus gros morceau : le relookage de la silhouette et des aménagements. Première constatation, le GB 44 est un trawler large : son maître-bau fait 35 cm de

plus que le 42 ! Dans un souci de limiter l'entretien extérieur, Grand Banks a réduit les habillages en teck verni qui tenaient plus de la cosmétique. Ainsi, la main courante en teck, qui courait le long des passavants jusqu'à la naissance de la delphinrière, est passée à la trappe. Elle a été remplacée par un simple tube en inox, qui aurait mérité d'être plus « cosu ». Même sort pour la baguette en teck fixée à la tranche de la casquette de fly. En revanche, le tableau arrière et la lisse du pavois ont conservé leur finition avec la précieuse essence. Grand Banks a également maintenu la fameuse coque à faux clins, souvenir nostalgique des premiers GB en bois, mais qui nécessite de concevoir un moule en deux parties, coûteux et difficile à mettre en œuvre.

► Concernant l'esthétique, le GB 44 arbore des lignes plus incisives que son prédécesseur. Le profil du fly-bridge est plus anguleux tandis que les toiles tendues sur le fly ont été remplacées par des pavois en dur. De plus, la structure du fly est entièrement contremoulée, ce qui élimine les risques d'infiltration d'eau, fréquents sur les anciens 42. C'est la même motivation qui a poussé GB à, non plus fixer les vitres sur une glissière, mais à les coller pour une meilleure étanchéité. Une moulure leur a été toutefois appliquée afin d'estomper cette touche de modernité trop flagrante sur un trawler.

### Teck à profusion et ambiance feutrée

À l'intérieur, les transformations sont tout aussi subtiles mais déterminantes. Le salon respire mieux. Le principe de l'open space sur un seul et même niveau est conservé, mais la présence plus prégnante du mobilier et des huisseries en teck massif sariné ajoute du corps à la cabine. Le canapé fait maintenant face à une télévision à écran plat, qui s'encastre automatiquement dans un meuble bas. Un bémol sur la cuisine, plus vaste, plus fonctionnelle, mais son grand plan de travail en quartz est, selon nous, trop clinquant pour bien se fondre dans l'ambiance feutrée du salon.

C'est finalement dans l'espace nuit que la touche Sparkman & Stephen est la plus spectaculaire. La cabine du propriétaire a été remaniée. Le lit double a été débarrassé des équipets latéraux qui empêchaient tout déplacement sur les côtés. Un grand dressing et un bureau cosy, avec un rabouret sur axe en inox pivotant, complètent l'aménagement. La porte sur tribord conduit à une salle de bains privative plutôt spacieuse. La chambre d'amis, un peu laissée pour compte sur le vieux GB 42, abandonne sa place sur bâbord à une seconde salle de bains. Elle occupe désormais le flanc tribord et prend de l'ampleur. La largeur généreuse du GB 44 fait des miracles ! D'autres améliorations techniques sont à porter au crédit des designers. On s'introduit dans la salle des machines en soulevant l'escalier de fly sur vérins. Une solution magique qui permet d'accéder plus aisément aux moteurs. De même, le peu fonctionnel mât ►



Une porte dans le tableau arrière facilite désormais l'accès à la plage de bain. Sachez que l'escalier de fly se soulève pour permettre l'accès à la salle des machines.

## La saga du Grand Banks 42

Avec l'arrivée du 44 Heritage, le chantier de Singapour met fin à la carrière du GB 42, le trawler à ce jour le plus vendu au monde.

**C'**est le roi des trawlers ! Lancé en 1965, le Grand Banks 42 est le bateau de voyage le plus vendu au monde. Environ 1 560 unités ont été produites en quarante ans de carrière. Le 42 doit une partie de son succès à ses mensurations parfaites et à une esthétique qui a fait école dans le monde du trawler. Le modèle a été produit en version Europa, motoryacht (cabine arrière et cockpit surélevé) et Classic (cabine arrière et cockpit walk-around). Les occasions en version Europa sont plutôt rares et se négocient entre 300 et 400 000 € pour un modèle de dix ans d'âge. ● Long. 13,18 m ● Larg. 4,30 m

Le Grand Banks 42 dans sa dernière version Europa de 1996. Le bateau atteint 14 nœuds à plein régime avec 2 x 210 ch Caterpillar.



La carène planante autorise des vitesses qui oscillent entre 22 et 24 nœuds en fonction de la motorisation choisie.



Les toiles tendues à l'arrière du bastingage du fly ont fait place à un pavois «en dur», ceinturant le pont supérieur. Un meuble bar (en option) assez peu esthétique, intégrant évier et ice-maker, a été disposé sur bâbord, face au salon de pont en L. L'allongement du fly rend possible l'installation d'une grue destinée à manipuler l'annexe, qui a sa place réservée en bout de casquette.



L'esthétique a dû parfois céder au sens pratique. Ainsi, la main courante en inox remplace la traditionnelle main courante en teck, exigeante en entretien.

Ci-dessous, les fauteuils signés Stidd, donnent fière allure au poste de pilotage extérieur.



► de charge du GB 42 a vécu. Il est remplacé par un mâtureau porte-antennes. Une grue (en option) facilite la manutention de l'annexe qui a sa place réservée sur la casquette de fly.

### Une stabilité tout à fait remarquable

Il est temps de prendre la mer. L'essai s'est déroulé devant Miami Beach. Mer belle, vent force 2/3. Première sensation : la réponse instantanée des moteurs aux sollicitations du pilote. Le bateau se montre réactif et progresse rapidement en vitesse. La version était

motorisée avec deux Caterpillar de 500 ch. Elle permet au GB 44 d'afficher une vitesse de pointe qui flirte avec les 24 nœuds (données constructeurs). La version standard (2 x 455 ch Caterpillar) atteint les 22 nœuds à plein régime. Comptez 17 nœuds en régime de croisière à 2 500 tr/mn. La stabilité est en tout point remarquable. Nous avons pu le constater en coupant à plusieurs reprises le sillage du bateau accompagnateur. La maniabilité est bonne même si l'on sent dans la barre hydraulique une discrète résistance due au déplacement qui reste important. Si les «moustaches» de la vague

**LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES**

- Long. hors-tout 15,21 m ● Long. sans plate-forme 13,56 m
- Long. de coque 12,67 m ● Larg. 4,65 m ● Tirant d'eau 1,22 m
- Poids 22 t ● Puiss. maxi 2 x 500 ch ● Carb. 2 271 l
- Eau 984 l ● Couchettes 4 ● Catégorie A
- Moteur Caterpillar ● Modèle C-7 ● Type diesel ● Transm. ligne d'arbre
- Puiss. 455 ch ● Puiss. adm. 28 cv ● Cyl. 6 en ligne
- Cylindrée 7 200 cm<sup>3</sup> ● Régime maxi 2 800 tr/mn
- Poids 796 kg ● Prix (livré France) 743 000 € HT (914 600 € TTC) avec 2 x 455 ch Cat C7, 792 000 € HT (947 000 € TTC) avec 2 x 500 ch Cat C9
- Constr. Grand Banks (Singapour)
- Imp. Grand Banks Europe (lucci@grandbanks.com)

**LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI**

Avec 2 x 455 ch Caterpillar C7

Régime (tr/mn)	Vitesse* (nœuds)	Conso.* (l/h)	Rendement (milles/l)	Niveau sonore int/ext (dBA)
1 200	7,1	20	0,36	-
1 600	8,5	41	0,21	-
2 000	11,4	76	0,15	-
2 200	13,5	103	0,13	-
2 400	15,9	127	0,13	-
2 600	18,7	157	0,12	-
2 800	21,9	180	0,12	-

\* Données constructeur (déplacement 22,1 t ; réservoir 100 %)

Autonomie (avec 10% réserve) : 260 milles à 16 nds moy.



Le GB 44 est proposé soit avec des lits jumeaux dans la cabine d'invités, soit avec un grand lit double (en option).

d'étrave, typiques des vieux Grand Banks, ont disparu, la carène planante du 44 taille la route sans déjauger de façon spectaculaire. L'impression globale n'en est pas moins excellente.

La clientèle Grand Banks dispose maintenant d'une vraie carène rapide. Les aficionados du trawler lent pourront toujours se dire qu'ils navigueront à 8 nœuds, sans consommer plus de 35 l/h. Les autres, les partisans d'une vitesse de croisière plus conforme à la plaisance moderne, n'hésiteront pas à pousser la cavalerie. Au bout du compte, tous les trawleristes devraient s'y retrouver. ■