

Comme de l'Italie qui descendrait l'Escaut...

En vous promenant sur les pontons de la prestigieuse marina de Breskens, en Hollande, votre œil de marin averti devrait vous faire découvrir un type de carène inhabituelle dans les eaux de la Mer du Nord ! En effet, celle-ci se rencontre bien plus souvent dans les ports ensoleillés de la Méditerranée. Et pourtant, le chantier italien « Cantiere Del Prado » connaît un succès grandissant dans le nord de l'Europe. Un peu comme si l'Italie descendait l'Escaut !

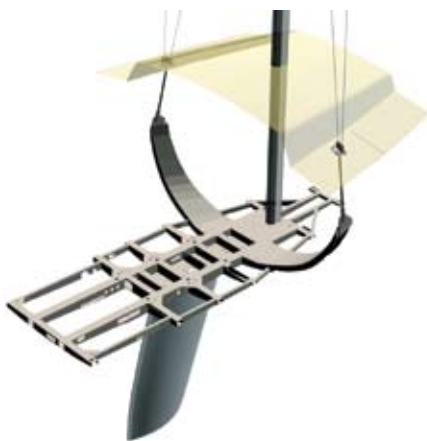
Nous nous sommes donc intéressés à ces voiliers et nous avons essayé pour vous le tout dernier né de la gamme, le Grand Soleil 40.



Dès le premier regard sur cette carène élégante et élancée, on réalise que l'on est en présence d'un voilier dont le programme de navigation s'oriente vers la performance, tout en assurant au propriétaire un niveau de confort et de prestige quatre étoiles.

ARCHITECTES ET PROCÉDÉS DE CONSTRUCTION

Les designers de cette petite merveille sont deux jeunes architectes, formés à la célèbre école d'architecture navale de Southampton. **Botin** et **Carkeek** entretiennent une fidèle collaboration avec le chantier italien depuis le lancement du **Grand Soleil 37**. C'est donc à ce brillant duo que le chantier a confié la réalisation de sa nouvelle gamme, dont le **Grand Soleil 40'** est le dernier modèle. Le chantier **Cantiere Del Prado** intègre, lors de la construction de la coque, une longue structure en acier zingué, collée dans le fond et partiellement stratifiée. Cette structure a comme effet de reprendre les



efforts que subissent la quille et le gréement. Il s'agit d'un procédé de construction également utilisé par le chantier danois « X-Yachts », (voir Y.S. n° 876), à la différence que chez le constructeur danois, cette structure est totalement stratifiée.

Les flancs de la coque sont réalisés suivant un procédé de production traditionnelle en « sandwich », de même que le pont. Des renforts en laiton sont prévus aux points de fixations de l'accastillage.

CARÈNE ET PLAN DE PONT

La carène aux lignes très tendues de ce nouveau-né est vraiment très élancée. Une hauteur de rouf très discrète assure une belle visibilité vers l'avant. Cette visibilité est encore renforcée par l'astucieux système de pliage de la capote, celle-ci se logeant dans un compartiment



Le carénage de la capote.

spécialement conçu en avant de la descente. Cette manière de ranger la capote est tellement pratique et élégante que l'on peut



L'enrouleur de génois encastré dans l'étrave.



Une étrave droite.

se demander pourquoi ce procédé n'est pas plus souvent utilisé sur d'autres unités. À l'avant, l'enrouleur de génois disparaît sous le pont, augmentant encore la visibilité tout en renforçant la performance du bateau. Un génois plus toilé vient littéralement lécher le pont avant, à la façon des Class America. Le balcon avant est ouvert, autorisant un accès facile au davier en inox à bascule qui dégage bien l'ancre de l'étrave. Cette dernière est parfaitement droite, ce qui apporte une touche moderne et augmente les performances sur l'eau. Drisses, hâle-bas, balancines, disparaissent soigneusement sous le pont pour réapparaître au niveau du pied de mât.



L'organisation du cockpit est assez traditionnelle : une immense barre à roue, très en arrière, vous permet de barrer confortablement au vent ou sous le vent, suivant les conditions

Une immense barre à roue qui permet de barrer confortablement.



rencontrées. La plateforme arrière est très carrée, avec des lignes droites qui se prolongent par une petite jupe accessible par un panneau amovible. La jupe arrière est vraiment très réduite pour un bateau à vocation méditerranéenne, là où la baignade est tellement prisée. Les réglages de grand-voile peuvent être facilement assurés par le barreur ou par le régleur depuis le cockpit. Notons qu'en version « **Racing** », l'écoute de grand-voile est renvoyée sur les deux winches arrière avec un rail Harken placé

Essai : Grand Soleil 40'

en avant de la barre. En version « *Performance-Croisière* », vous retrouvez un palan de grand-voile classique, en direct sur le rail d'écoute.

L'accastillage est de bonne qualité, puissant et bien disposé afin que les équipiers ne se gênent pas lors des manœuvres (virements, empannages, ...). Drisses et manœuvres de spi reviennent classiquement de part et d'autre de la descente au sortir d'un élégant carénage.



Un accastillage puissant bien disposé.



Les capots parfaitement intégrés au pont.



Le parcours de l'écoute de grand-voile.



COMPORTEMENT EN MER

C'est par une magnifique journée que nous réaliserons l'essai de cette nouvelle unité, sortie tout droit du chantier. Le propriétaire, qui a pris possession du bateau une semaine avant, semble un peu stressé et nous déclare que c'est la première fois qu'il sort son voilier avec autant de vent... Perplexes, nous regardons les écrans électroniques : 10 nœuds de vent, soit une petite brise de 2 à 3 Beaufort de secteur nord-ouest ! Pas de quoi paniquer, pensons-nous !

Le Grand Soleil 40 que nous essayons est la version Croisière, munie néanmoins d'une multitude d'options de la version course. Dans l'avant-port de Breskens, nous envoyons la grand-voile, une magnifique voile North Kevlar 3DL, option de luxe pour les mordus de régates. Dès la sortie du chenal, le génois, au recouvrement de 108 %, est



Le génois rase le pont.

déroulé facilement. Doté de ces superbes voiles, le Grand Soleil 40 démarre immédiatement au premier souffle de vent. Ce dernier forçit à 15 nœuds et nous atteignons la vitesse de carène, soit un peu plus de 8 nœuds. Nous ne serons malheureusement pas autorisés à prendre la barre et c'est donc en regardant faire le propriétaire que nous constaterons la raideur à la toile du voilier ! Celui-ci conserve un bon équilibre à la gîte. Au près, le bateau remonte très près du vent, tout en conservant une belle vitesse. Un véritable régal pour le barreur, la barre ne semblant subir que très peu de pression. Les virements sont très rapides grâce au génois à recouvrement réduit qui profite de chariots réglables au départ du cockpit. Bordé à fond, il vient rapidement au contact des haubans. Il sera difficile d'utiliser une voile d'avant plus grande que celle utilisée lors de cet essai. Au bon plein, les voiles, légèrement choquées, le bateau prend rapidement de la vitesse.

Nous ne nous permettrons aucun commentaire sur le comportement du bateau sous spi, n'ayant malheureusement pas eu l'occasion de le tester sous cette allure. Pour ce qui concerne la motorisation, il s'agit d'un Volvo Penta 40 ch. Vitesse de croisière de 6 à 7 nœuds à 2.500 tr/minutes. Le degré d'insonorisation nous a semblé très correct.



Un carré en U très accueillant.

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Que ce soit sur le pont ou à l'intérieur du voilier, il paraît clair que le chantier italien place la barre très haut au niveau de la finition comme par exemple l'intégration harmonieuse des capots dans le teck du pont ou, à l'intérieur, l'utilisation systématique de cales-portes magnétiques très discrets et efficaces. Exemples révélateurs qui font plaisir à voir. L'ébénisterie en acajou est très réussie et ne laisse apparaître aucun angle vif. Une belle harmonie, toute en souplesse, et qui rend l'intérieur chaleureux et agréable à vivre.

L'organisation est assez classique : à tribord de la descente, une belle table à cartes où il est encore possible de déplier une carte papier. Un tableau électrique très complet avec panneau ouvrant est à portée de main du navigateur ainsi que de nombreux tiroirs de rangements. En face, le carré en U, équipé d'une belle table, permet d'installer confortablement 6 personnes. La banquette du carré peut aussi servir de couchette. La cuisine est en longueur sur bâbord, munie de nombreux rangements, armoires et tiroirs. Au-dessus de la cuisinière, un hublot ouvrant permet une bonne aération. Frigo et surface de travail sont bien proportionnés. Par contre, cuisiner en mer risque d'énerver un peu le chef coq, car il n'aura pas la possibilité de se caler valablement. Il faudra attendre le retour au port...



Une cabine avant confortable.

La cabine avant, qui fait office de cabine de propriétaire, offre une belle couchette double spacieuse comportant de nombreux rangements, tiroirs et penderie. Sous le lit se cache un coffre, très astucieux pour ranger les sacs ou autres objets encombrants. Sur le voilier testé, la cabine avant est munie d'une superbe salle d'eau privée, mais il s'agit ici d'une option.

Essai : Grand Soleil 40'

Cale-portes.



Une cuisine bien équipée : double-évier, rangements adéquats, ...



Une table à cartes pratique et largement dimensionnée.

À l'arrière, deux cabines de dimensions respectables sont équipées de tiroirs et de penderies. La hauteur sous barrot est de 1,90 m dans le carré et la cabine avant et de 1,89 m dans les cabines arrière.

Nous pouvons sans crainte conclure cet essai en affirmant que la qualité de fabrication et de finition rencontrée sur ce Grand Soleil 40 est supérieure à celle de bien des chantiers. C'est un voilier très élégant qui séduira ceux qui apprécient les croisières rapides et qui ne désirent pas faire l'impasse sur leur confort. La version « Racing » devrait, elle aussi, séduire les mordus de régates. Cependant, attention aux options ! En effet, en étudiant la liste des prix, on constatera qu'il est indispensable d'en choisir beaucoup afin d'obtenir un voilier « clé sur portes » et cet hiatus influencera fortement le prix final du bijou !

Caractéristiques :

Longueur de coque :	12.12 m
Longueur à la flottaison :	10.60 m
Bau :	3.85 m
Tirant d'eau standard :	2.15 m
Tirant d'eau « Racing » :	2.40 m
Lest :	2.650 kg
Déplacement :	7.850 kg
Motorisation :	Volvo Penta 40 Ch
Architectes :	Botin & Carkeek
Design intérieur :	Patrick Roseo
Chantier :	Cantiere Del Pardo
Voiles :	
Surface voiles :	85 / 102 m ²
Prix :	232.000 €
(version croisière avec voiles)	

DALI SAILING, l'importateur Grand Soleil pour la Belgique, organise un week-end d'essai sur l'ensemble de la gamme, les **15 et 16 septembre 2007** dans le port de **Breskens**.