

ESSAI

Grand Soleil 43

Course-croisière



Fiche technique

Architectes	Botin & Carlenek
Constructeur	Cantiere del Pardo
Longueur HT/coque	13,25/12,95 m
Flûte/mâts	11,40 m
Mâts/bas	3,95 m
Tirant d'eau	2,30 ou 2,50 m
Déplacement/boat	8500/2 650 kg
Volume au près	110 m ³
Motivisation	40 dh
Façonnable	400-230 litres

Grand Soleil, le port 56670 La Doulière
0297301442 www.grandsoleil.fr/en

Budget

- Prix de base: 251 160 €
- Version testée: 362 910 €, sans voiles
- Options: pack Racing (gaïlle plomb 2,50 m, Valve 55 dh), 11 095 €; pack Carbone (mât et tangon carbone, gréement Rod, putaras hydraulique, hale-bas rigide...), 77 022 €; pack électronique (sondeur, giroette, loch, pilote, répétiteur, VHF...), 8 495 €; acc. Racing (winches genols S3.2 ST et rouf 44.2 ST, pouillage Harken), 11 278 €...

Dans la même catégorie

- Dufour 44, 13,35 m, 235 154 €
- First 44.7, 13,37 m, 217 493 €
- A-133, 13,11 m, 376 740 €
- X-43, 12,94 m, 316 342 €

Condition de l'essai

Lieu: La Trinité-Mer-Belle-Île-Croisette
Vent: nord-ouest à SE, modéré
Mer: belle
Durée de l'essai: un jour et demi

UN CHAMPION RAFFINÉ



Emblématique de la nouvelle gamme Grand Soleil très orientée course-croisière, ce 43 pieds concilie avec réussite les impératifs de la compétition avec un plan de pont très efficace et les contraintes de la croisière avec un intérieur chaleureux.

PAR DOMINIC BOURGEOIS

Croissance exponentielle pour le chantier italien Cantiere del Pardo, créé en 1981 sur l'Adriatique avec une gamme très anglo-saxonne: des unités très classiques, typées croisière, alors que la plaisance est encore relativement peu développée en Italie et la course en pleine effervescence. À l'aube du troisième millénaire, les dirigeants changent leur fusil d'épaule.

Le Grand Soleil 40, nettement typé course-croisière, marque cette nouvelle orientation et le chantier prend une participation majoritaire dans le constructeur français Dufour. Ce dernier s'appuie sur une nouvelle gamme conçue par Umberto Felci et Patrick Rosio qui vise le plaisancier européen affectionnant le confort et la vitesse, tandis que Cantiere del Pardo se positionne de plus en plus sur le marché de la régaté.

En 2005, le nouveau Grand Soleil 37 dessiné par Botin & Carlenek, architectes réputés pour leurs prototypes IMS, amorce un nouveau virage. Le chantier se démarque de plus en plus de la croisière tranquille avec des unités très optimisées pour la régaté, voire totalement dédiée à la course, comme le Grand Soleil 42 Racing ou le Transpac 52. La construction fait appel à des matériaux haut de gamme, la structure interne s'appuie sur →



Vainqueur du dernier Sea Quest, le Grand Soleil 43 a confirmé son aisance dans toutes les conditions météo.



Photo: Eric Thomassin

ESSAI Grand Soleil 43

Très à l'aise dans les petits airs, le Grand Soleil 43 est redoutable au près dans les brises médium.

Luc Rousseau

→ une coque en acier qui reprend les efforts de la quille et du grément pour une meilleure rigidité longitudinale. Les architectes optimisent les carènes pour les petits airs méditerranéens et les jauges IMS et IRC. Les résultats en course ne se font pas attendre : champion du monde IMS, champion d'Europe et d'Italie, vainqueur de la Copa del Rey, la Graglia, la Cowes Week, la Fastnet Race et, l'an passé, du Spi Ouest-France avec le Grand Soleil 37. Le résultat est de nouveau sans appel ce printemps avec la victoire incontestée du Grand Soleil 43 mené par Jimmy Pihun au Spi Ouest. La gamme se décline désormais de 37 à 56 pieds et un 40 pieds dans le même esprit est prévu pour les salons d'automne. Mais, si les performances sont une priorité, le confort n'est pas négligé et de gros efforts ont été faits pour améliorer la friction, les essences de

En navigation

Prendre la barre du Grand Soleil 43 est un véritable régal : dans toutes les configurations, la position est excellente derrière la roue de très grand diamètre qui offre une réponse très précise, une très grande sensibilité et une visibilité remarquable sur l'avant. De plus, le réglage de grand-voile est bien calé, juste à côté du barreau, avec les retours de chariot et il écoule de grand-voile faciles à régler. Le système dit « à l'allemande » – un winch dédié dans l'axe de la barre d'écoute –

LE MÂT en carbone offre une très bonne raideur latérale pour un gain de poids significatif dans les hauts.

LE COCKPIT, s'il est assez réduit, est très bien conçu pour régler les voiles.

LES PANNEAUX DE DESCENTE à glissières se rangent en un clin d'œil.

LE BARREAU dispose d'une immense barre à roue à la sensibilité et l'évolativité exceptionnelles.

Ci-dessous à gauche : la goulotte de capote s'intègre dans le rouf et ne gêne pas les manœuvres au piano.

À droite : la grande balle à mouillage permet d'installer l'enrouleur de génois sous le pont pour moins de fardage.

est non seulement efficace en rigate mais très pratique en croisière puisque le barreau peut intervenir sans quitter sa place à l'arrière du cockpit. La forme de l'hière et les décrochages du pont sont ergonomiques pour se caler (le barreau peut s'appuyer sur le support de barre triangulaire) et la main courante tubulaire en inox des instruments constitue un bon point d'appui dans le cockpit : il faut seulement faire attention lors des empannages à ne pas laisser l'écoute de grand-voile lâche. Elle risque alors de se prendre dans cette étroitesse. Certes, le cockpit est réduit pour la course mais le positionnement et le dimensionnement de

l'accastillage sont bien conçus et, même avec la capote (parfaitement intégrée au rouf dans son rangement roulé), les manœuvres restent aisées et rapides. Rien n'est toutefois prévu pour manger à l'extérieur et l'accès à la jupe, de dimensions succinctes, n'est pas très facile. Les performances sont convaincantes, en particulier au près, épaulé par le génois à faible recouvrement dis-

posant de rentrer, le point de tir pouvant être décalé vers l'intérieur pour gagner encore en cap. Car le Grand Soleil 43 est un excellent « remonteur de vent » et son seul point faible est le près dans le petit temps clapoteux où le manque de surface à l'avant le pénalise à la relance. Dans toutes les autres conditions, c'est un plaisir de grimper, de pouvoir sortir un concurrent sur une ligne de →

Toutes les manœuvres reviennent au cockpit sous un faux pont.

Sous spi, la stabilité de route permet de bien descendre au vent arrière.

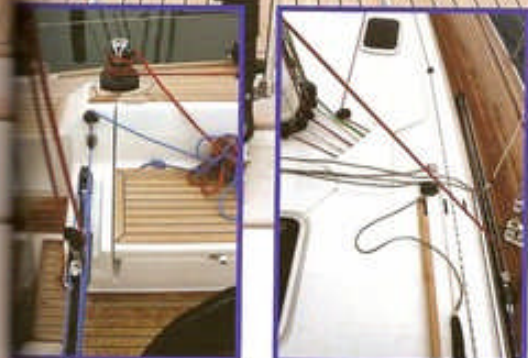


Photo: D. Bouchard

Luc Rousseau



Tout bien équipé, la cuisine en bois est dotée en rangement d'un espace juste au pied des marches.

→ départ, de pointer à moins de 40° du vent rien sans s'arrêter. La précision de barre et la réactivité du bateau sont les principaux atouts de ce racor qui glisse aussi avec une grande aisance au portant dans la brise. Faible surface mouillée et grand tirant d'eau sont gages de raideur à la voile et de vitesse au large serré, l'allongement de la pelle de safran garantissant toujours un contrôle parfait. Ses résultats au Spi Ouest France à Plagues à La Trinité-sur-Mer montrent bien que ce 43 pieds est même capable de s'imposer en temps réel devant des unités plus grandes.

A l'intérieur

L'intérieur du Grand Soleil 43 n'a rien à envier aux unités prestigieuses. De gros efforts ont en effet été réalisés sur la qualité des menuiseries (en acajou teinté merisier) et le nombre de mobiliers en boiserie crée une atmosphère très agréable et intime. À noter que les panneaux de descente sont astucieusement sur glissières. On peut ainsi les ranger d'un coup de

main sans les démonter. La descente aurait mérité d'être un peu moins abrupte mais il faut souligner la facilité d'accès au bloc moteur et à toute la plomberie, regroupée sur une cloisonnette au pied des marches. Le carré est très agréable à vivre avec sa banquette en U suffisante pour cinq équipiers. Un siège en vis-à-vis (démontable pour les courses) accueille encore deux autres personnes. Il servira aussi au cuisinier pour se caler en mer à la gîte, la cuisine en long étant très bien équipée, avec des rangements à profusion: trois placards, glacière, réfrigérateur, réchaud trois feux et four.

Si les deux hublots dans le bordé sont bien venus pour la lumière, l'aération aurait été améliorée par des panneaux ouvrants sur le rouf car il n'y a que les dorades et un panneau de pont pour créer une ventilation. La hauteur sous barrots aurait aussi mérité quelques centimètres supplémentaires pour augmenter l'impression de volume (1,88 m au pied de la descente et dans le carré). La table à cartes navira quant à elle le navigateur qui dispose d'un grand espace pour installer ses répéteurs et



La table à cartes est de belles dimensions et son plan de travail très pratique.



Les deux cabinets de toilette sont très agréables avec leur douche de bonne taille.



La cabine propriétaire est vraiment très spacieuse mais les petits sièges sont impraticables.



Les rangements ne sont négligés dans aucune zone, à l'image de ce tiroir sous la couchette avant.

POUR PLUS DE LUMIÈRE, le 43 est le premier modèle de la gamme à proposer des hublots dans le bordé.

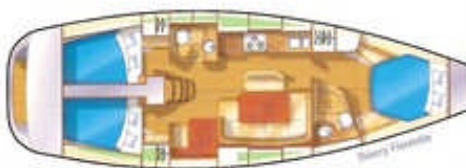


L'AÉRATION est sans doute le seul point faible du Grand Soleil 43, à l'image de la cuisine sans panneaux ouvrants.

LA HAUTEUR SOUS BARROTS est un peu juste pour un 43 pieds: seulement 1,88 m dans le carré.

LES BOISERIES en acajou apportent une atmosphère très chaleureuse au grand carré.

LE CARRÉ EN U offre de la place pour sept convives avec sa banquette en vis-à-vis démontable pour courir.



Henry Fleury



Le tableau électrique est un bel exemple du soin apporté à la finition et à la qualité des éléments.

d'un tableau électrique très pratique pour intervenir. Les deux cabines arrière sont plutôt classiques, avec des couchettes de 1,98x1,40 m. La cabine propriétaire à l'avant est spacieuse, ses rangements en nombre (avec même un tiroir sous le lit) et son accès à la salle d'eau très agréable. En revanche, l'intérêt des « sièges » sur le côté de la couchette (1,98x1,70 m mais impraticable en mer) ne nous est pas apparu évident... Sans être très novateur dans sa décoration ou son agencement, le Grand Soleil 43 est très bien fini, notamment les périphériques (électricité, plomberie, motorisation...) et les menuiseries à la qualité irréprochable.

Bilan ★★★★★

Remparer dès sa mise à l'eau le Spi Ouest face à une armada affûtée de 40 à 45 pieds prouve que ce plan Botin & Carkeek est une véritable bête de course. Il s'est même imposé en temps réel devant des unités plus grosses! Le Grand Soleil 43 dispose d'une très belle carène et d'un plan de voilure efficace à toutes les allures, et le barreur est aux anges pour tirer la quintessence de cette machine à remonter le vent. Enfin, l'intérieur offre une très belle finition, même si on peut regretter une aération un peu juste et une hauteur sous barrots limitée.

PIERRE ROUGELOU

