

Grand Soleil 54

Croisière rapide



Fiche technique

Architecte	Luca Brenta & Co
Constructeur	Cantiere del Pardo
Longueur de coque/NIT	14,95 m/16,25 m
Largeur	4,65 m
Tirant d'eau	2,70 m
Poids/Lest	16 000 kg/6 500 kg
Voilure au prix/SpI	152,55 m²/239 m²
Eau/Gazole	600 /1400 l
Motorisation	110 ch

Grand Soleil Harco, 11 rue des Résistants, 96470 La Selve-sur-Mer 02 97 87 14 82 www.grandsoleil-benzo.com

Budget

- Prix standard: 609 730 €
- Options:
Passavants et roof en teck: 36 970 €
Accastillage de pont pour le spi: 1 993 €
Accastillage de spi (tangon, etc.): 5 184 €
Winches électriques Harken: 9 546 €
Table de cockpit: 2 625 €

Dans la même catégorie

- Sun Odyssey 54DS, 16,78 m, 455 172 €
- Hanse 540e, 16,08 m, 358 560 €
- Latini 52, 15,78 m, 530 000 €

Conditions de l'essai

Lieu: Punta Ala (Italie)
Vent: 30 à 35 nœuds
Mer: belle à agitée
Durée de l'essai: une journée

AU RAYON HAUT DE GAMME

En faisant appel à l'architecte italien Luca Brenta pour son dernier-né, le constructeur Cantiere del Pardo avait une idée bien précise: réaliser un voilier de croisière moderne, design, à l'équipement haut de gamme et aux performances très au-dessus de la moyenne. Pari gagné! TEXTE OLIVIA MAINCENT PHOTOS MAËL KERNEIS

Présenté au dernier salon de Gênes, le Grand Soleil 54 a visiblement séduit d'entrée de jeu les amateurs de croisière rapide sur de beaux bateaux, puisque pas moins de neuf unités ont été commandées pendant le salon italien. « Le chantier a dû réduire la production des plus petits voiliers pour

répondre à la demande! », souligne Ghislain Gorniot, le responsable France de la marque Grand Soleil. Il faut dire que cette unité est un condensé de l'expérience de l'architecte Luca Brenta (Molly, CNB, Swan, entre autres...) et du savoir-faire de del Pardo, un chantier réputé pour ses coques à la fois légères et structurellement rigides et ses finitions

aux petits oignons. La signature Grand Soleil se marque par un châssis métallique allant de la cabine avant jusqu'en arrière de la quille, sur lequel sont reprises les cadènes. Une carlingue, en quelque sorte, raidissant la coque et reprenant tous les efforts du mât pour un bateau rigide, gage de meilleures performances et d'une excellente solidité structurelle.



Du 37 au 56 pieds, toute la gamme est réalisée de la même manière, avec pont et coque en sandwich (PVC mousse à cellules fermées, Vinylester à l'époxy) et quille en plomb. Autre qualité du chantier, des finitions parfaites et un travail de menuiserie impeccable: sur fond de chêne clair marqué par un veinage à l'horizontale du plus bel effet, les aménagements respirent la qualité. Bref, si ce 54 pieds reste bien dans le jus de la gamme du constructeur italien, l'architecte Luca Brenta a su de surcroît insuffler sa patte de designer et cette touche de modernisme très à la mode actuellement. Ajoutons un bateau très complet dans le prix standard: davier amovible, garage pour l'annexe avec tableau arrière ouvrant, électrique

Grand-voile haute et générale roule sur deux tours, le Grand Soleil 54 allonge la foulée en se fichtant pas mal des 35 nœuds de vent établi et de la houle qui se creuse.



juillet 2008 / Bateaux 69

Un cockpit bien distribué et spacieux malgré le manque de cale-pieds et des fargues trop basses pour se déplacer à la gîte en toute sécurité.

comme le guindeau, deux barres gainées de cuir, douche de cockpit, moteur Yanmar 110 ch, hélice tripôle repliable... du prêt à naviguer!

En navigation

★★★★★

Amarré au ponton dans le marina de Punta Ala, le Grand Soleil 54 est en famille... ici, dans cette magnifique baie de la Toscane ouverte sur l'île d'Elbe, beaucoup d'amateurs de cette marque ont élu domicile. Pas étonnant, car Punta Ala demeure un « spot » idéal pour la croisière et la régata... Mais aujourd'hui, pas une voile sur l'eau, le vent souffle à plus de 35 nœuds, et la mer se creuse. Peu importe, par sa grande longueur à la le Grand Soleil 54 devrait se montrer capable d'affronter le vent et la grosse

Grand Soleil 54 ESSAI



Rouf très discret et pont totalement flush, le tout recouvert de teck: le design à l'italienne!

Bien vu, le davier amovible mécaniquement (monté sur ressort) pour une fiabilité à toute épreuve.



mer sans broncher. Nous quittons le ponton rapidement, aidés par le propulseur d'étrave que le propriétaire a choisi de faire installer. Une option qui s'avère indispensable aujourd'hui, compte tenu du vent qui nous gêne pour nous déhaler. L'équipage s'affaire à hisser la grand-voile. Le gréement 910° est équipé de trois étages de barres de flèche, d'une puissante grand-voile et d'un ginois à faible recouvrement. Un plan de voilure élané avec un mât très avancé. « Cela permet de tirer fortement sur le gréement, d'obtenir des voiles très plates, donc de permettre au bateau de bien remonter au près. De plus, on n'a pas besoin de travailler beaucoup sur le patacas », explique Ghislain. La garde-robe est impressionnante



mais ne demande pas longtemps pour être hissée. D'autant que les winches électriques limitent considérablement les efforts. L'abats de quelques degrés, le bateau prend de la vitesse immédiatement. Etonnant... 8, 9, 10, 11 nœuds, le Grand Soleil 54 cavale alors que nous ne sommes pas réglés très finement en raison des rivières musclées.

À la barre, c'est un jeu d'enfant. Le bateau répond au doigt et à l'œil même si je sens que nous sommes un peu surtaillés. Verment de bord, nous en profitons pour rouler le ginois de deux tours, nous n'ions pas moins vite... Au large, aidé par les vagues, le navire glisse comme sur des rails. Plaisir intense en barant: je toffe puis abats dans les rivières, un œil sur les vagues, l'autre sur le speedo: 14 nœuds, c'est l'extase!

Côté confort sur le pont, je regrette le manque de cale-pieds au niveau des postes de barre. Ce premier exemplaire manque toutefois cruellement de mains courantes sur le rouf et de quoi se caler dans le cockpit. Un pont éparé et flush, c'est beau certes, mais pas très marin! Ghislain indique que les autres unités en seront équipées. En revanche, le cockpit et la plage arrière cachent des coffres volumineux, la plupart montés sur vérin pour une accessibilité aisée. Autre point fort du bateau: la baïe à mouillage qui cache un davier basculant sur ressort. Un système entièrement mécanique pour une fiabilité maximale. Hydraulique et électrique ayant démontré leur faiblesse sur d'autres unités. Performances et facilité sont bel et bien les maîtres mots à bord.



Rangements, aération et larges plans de travail caractérisent la cuisine en U située à bâbord. Les fargues manquent hélas de hauteur.



Le coin du navigateur ressemble à un bureau agrémenté de multiples tiroirs et d'une large table à cartes.

Vie à bord

Le chantier del Pardo peut se targuer de disposer d'un atelier menuiserie et ébénisterie de qualité. L'intérieur du Grand Soleil 54 est un modèle du genre: sur fond de boiserie en chêne clair (les autres unités de la gamme sont en acajou), les finitions sont tout simplement magnifiques. Vainages à l'horizontale, chants de portes en massif, vainages en lattes de bois peint... Le tout avec beaucoup de clarté et une aération maximale. Luca Brenta a apporté ici son expérience des yachts de luxe.

La juste proportion des meubles, banquettes, tables et plans de travail apporte une circulation et un espace appréciables. Pourtant, on le sait, le fameux châssis métallique posé sur la coque fait perdre en volume. Face à la table du caré, l'apprécie la banquette, dont l'extrémité se prolonge à la façon d'une mendiante. La cabine avant de propriétaire (une seule version trois cabines proposée) est immense avec son cabinet de toilette attenant et ses penderies aussi grandes que dans une vraie maison! Partout, des tiroirs permettent de stocker du matériel: sous les couchettes, sous les banquettes... Bref aucune place n'est perdue. La table à cartes, outre son usage pour la navigation, peut également faire



1 LA BELLE TABLE DU CARÉ dissimule un rangement à bouteilles large et profond.

2 LA BANQUETTE du caré est équipée d'un dossier rétractable pour servir de repose-pieds.

3 NOTEZ LES CLOISONS ET VAINAGES en chêne clair: dont les vainages horizontaux augmentent l'impression d'espace.

4 LA MENDIANTE, accessoire fétiche de Luca Brenta, se montre bien agréable au port.

office de bureau. Preuve d'une synergie parfaite avec l'architecte, le chantier a su préserver son cheval de bataille: l'accessibilité aux tuyauteries, au compartiment moteur, aux batteries, aux réservoirs, et aux éléments de confort comme le desalinateur... Tout est regroupé près du compartiment moteur avec une lumière intérieure. Bref, chaque détail est soigné. Cependant, encore une fois, je remarque que les déplacements à la gîte ne sont pas aisés. Les fargues manquent un peu de hauteur, il n'y a pas de mains courantes au plafond. Des détails d'importance lorsqu'on navigue beaucoup, même en croisière. Le chantier promet des modifications... ▽



Si la cabine avant demeure la plus spacieuse avec son cabinet de toilette attenant, les deux cabines arrière ne manquent pas de volume. A noter, depuis la cabine bâbord, un accès aisé aux éléments techniques et au moteur.

Bilan ★★★★★

Voici une unité de prestige, mariage harmonieux de l'expérience d'un architecte de talent et d'un chantier qui ne fait pas les choses à moitié. Si quelques détails marins font cruellement défaut (mains courantes, cale-pieds, etc.), le Grand Soleil 54 affiche un tempérament de feu: des performances étonnantes, un plaisir de barre rarement égalé, un plan de voilure puissant et une unité facile à manœuvrer. Du beau, du bon et, surtout, un grand plaisir de navigation, quelle que soit la météo!