

Le trawler d'avant-garde

Jamais le roi du trawler classique n'est allé aussi loin dans l'innovation. Le successeur du mythique Grand Banks 42 fait en effet le choix d'une transmission par pods. Une vraie révolution qui se traduit par une manœuvrabilité exceptionnelle et des aménagements en phase avec notre époque.

Texte Michel Luizet - Photos Virginie Pelagalli et DR

630 000 €*
avec 2 x 425 ch CMD-Zeus

Vitesse maxi.
23 nds
Longueur **14,15 m**
Couchettes **4 + 2**
Conso. moy. **100 l/h**

* : prix HT de base, livré France
avec 1 € = 1,26 USD

Le Grand Banks 41 à pleine vitesse dans les eaux des Bahamas. Le trawler atteint les 23 nœuds avec seulement deux moteurs de 425 ch chacun couplés à des pods Zeus.

Rarement un bateau de plaisance aura suscité autant de commentaires et d'articles de presse avant son lancement. Grand Banks a, il est vrai, savamment orchestré l'arrivée sur le marché du 41 EU Heritage. Débutée à l'automne 2007, la campagne de communication annonçant le nouveau trawler et ses «dessous révolutionnaires» a permis à la compagnie singapourienne d'engranger trente commandes fermes alors qu'il n'existait encore que sur plans. Le GB 41 Heritage a finalement été dévoilé en première mondiale au salon de Fort-Lauderdale en novembre dernier, puis trois mois plus tard, au fameux Miami Boat Show. Pour Grand Banks, la mise à l'eau du nouveau 41 pieds est un vrai pari sur l'avenir.

Un tournant tout à fait salubre

Elle est la suite logique du tournant pris par le chantier depuis quelques années. Fin 2005, le nouvel Heritage 47 annonce la couleur. Le bateau conçu en partenariat avec le cabinet d'architectes Sparkman & Stephens rompt avec l'image du Grand Banks traditionnel sans remettre en cause les fondamentaux du trawler. Moins de bois verni à l'extérieur pour simplifier l'entretien, des aménagements plus spacieux et, surtout, une carène quillée mais véritablement planante, capable d'atteindre les 24 nœuds en pointe. Avec cette nouvelle formule, Grand Banks tirait les leçons d'une course à la puissance qui, sous la pression de la clientèle, avait vu l'illustre GB 42 en fin de carrière être affublé de moteurs jusqu'à 2 x 500 ch. Inutile de préciser que sa carène à semi-déplacement n'était plus vraiment adaptée à recevoir une telle puissance. Le GB 47 portait en lui l'acceptation par le chantier qu'un trawler pouvait naviguer à 20 nœuds sans que cela soit considéré comme une hérésie. De même, une standardisation partielle de la production permettait d'abaisser les coûts de construction qui n'étaient plus tenables. Le nouveau 41 pieds poursuit la même démarche sauf que le choix de motorisation est davantage en rupture avec le passé. Il s'agit en effet du premier trawler au monde équipé du système à transmission

Fidèle à sa réputation, Grand Banks propose un intérieur en teck satiné à la finition quasi parfaite. La succession de grands hublots latéraux rend l'habitacle particulièrement clair. À droite, le canapé est convertible en lit double (en option).

Les éléments de cuisine suspendus ont disparu au profit de rangements plus vastes et mieux intégrés sous le plan de travail. Grand Banks multiplie les placards sur rails. Notez la finition des portes et de l'aération du réfrigérateur à tiroirs.



Au premier plan, on distingue le retour du plan de travail, qui sépare la cuisine du salon. Notez au plafond la main courante en teck et les coffrages discrets, dissimulant la membrane invisible qui fait office de sortie d'air conditionné.




Manœuvrabilité grâce aux pods
Fonctionnalité des aménagements
Finitions exceptionnelles


Plan de travail de la cuisine surdimensionné
Fly-bridge trop académique
Utility room peu pratique

Comportement ★★★★★
Confort à bord ★★★★★
Performances ★★★★★
Finition ★★★★★
Manœuvrabilité ★★★★★
★ à revoir ★ moyen
★★★★ bien
★★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel



La soute moteur est sous le cockpit et non plus sous la timonerie. Le niveau sonore dans l'habitacle a considérablement diminué.



Au fait...
Le système électrique E-Plex
Le GB 41 est l'un des tout premiers bateaux à adopter le système électrique E-Plex, mis au point par la société américaine Wes Gard. Sorte de domotique appliquée au bateau, ce dispositif se traduit par la disparition du tableau électrique classique. Le système consiste en une boucle électrique sur laquelle viennent se greffer tous les équipements via un simple relais préprogrammé. Un écran tactile contrôle tous les interrupteurs et les activités électriques du navire. Si l'on veut ajouter un appareil (une machine à laver par exemple), il suffit de repérer la boucle, d'y placer un relais, puis de reprogrammer le système. Les avantages ? Une plus grande flexibilité au niveau des installations et un système davantage sécurisé grâce à la possibilité de reprogrammer un nouvel appareil qui réclamerait un voltage plus important.

► par pods Zeus. «Au départ, presque tout le monde au chantier était contre, explique Luc Colpin, directeur commercial de Grand Banks Europe, jusqu'à ce que Cummins MerCruiser nous invite à venir essayer le prototype.» Pour le constructeur, les pods Zeus sont une révélation. Les avantages de la formule sont nombreux. Premier atout : la manœuvrabilité. «Accoster en arrivant parallèle à un quai à l'aide du joystick est une impression assez fantastique», ajoute Luc Colpin. Zeus met le bateau à la portée du plus grand nombre. En outre, il ne faut pas croire que les propriétaires de GB sont tous des «manœuvriers» chevronnés ! Deuxième atout : l'installation. Zeus réclame un montage simplifié comparé à la délicate question de l'alignement d'une ligne d'arbre.

Une démarche perfectionniste

Les flaps en bronze sont intégrés aux embases et le joystick de manœuvre supprime de facto le propulseur, toujours complexe à installer. Sans parler des risques de chocs sous-marins. «Avec une transmission classique, faire chanter les hélices sur un haut-fond met un terme à la saison. À choisir entre la ligne d'arbre à changer et la perte d'un pod (il est fixé sur des vis qui font office de fusible en cas de choc) que l'on peut toujours récupérer, je prends la seconde solution». Enfin, troisième atout, le gain de place. L'implantation des moteurs sous l'arrière du cockpit offre de nouvelles perspectives d'aménagements intérieurs. C'est ce que nous verrons plus loin.

Grand Banks a été en revanche moins sensible aux arguments du motoriste sur la réduction de la consommation en carburant. «À vitesse de croisière, comparé aux anciennes motorisations, le gain existe, mais n'est pas spectaculaire», confie Luc Colpin. C'est davantage la capacité de pouvoir bien naviguer à 20 nœuds qui nous a séduits. La vitesse offre un surcroît de sécurité au trawleriste qui, pendant une traversée, peut adapter son rythme au moment opportun, en fonction des prévisions météo par exemple. D'où la présence d'une carène planante mais toujours avec une quille assez forte pour faciliter le passage en mer à vitesse lente et par mer formée. Cette fois-ci, Grand Banks a



Le couloir d'accès à la zone de nuit permet d'apprécier la qualité de la menuiserie à travers notamment les portes sans palier et courbes à leur sommet.

Dans l'unique salle de bains, le miroir sur glissière dissimule le hublot. Au fond, la douche contremoulée est particulièrement spacieuse.

La cabine latérale use d'un stratagème pour augmenter l'espace où l'on peut se tenir debout. Un bon tiers des lits se glisse en effet sous le plancher de la cuisine.



Élégance et sobriété pour caractériser cette cabine avant qui propose un lit en île pourvu, sur les côtés, de tables de chevet intégrées. Le travail du teck fait forte impression.



Impressions de pilotage

Essayé à l'occasion du salon de Miami, le 14 février dernier, le Grand Banks 41 a montré toute la palette d'avantages proposés par la transmission Zeus.

Le silence est d'or à bord du Grand Banks 41. Porte arrière fermée, le niveau sonore chute brutalement. Le bruit des deux moteurs Cummins de 425 ch chacun est comme étouffé. J'ai testé auparavant plusieurs bateaux équipés de pods, mais jamais je n'avais ressenti à bord un silence aussi manifeste. Le travail d'insonorisation, le recul de la cale moteur et la technologie Zeus font merveille. À la barre, la souplesse des commandes surprend toujours. Grand Banks a conservé pour sa roue une grande démultiplication, qui évoque les anciens modèles. En revanche, la manœuvrabilité n'a plus rien à voir. «Lancer» la barre d'un côté à 15 nœuds, voilà votre Grand Banks qui réagit immédiatement et vire de direction avec une facilité déconcertante. Il ne faut pas plus de 15 secondes pour que le bateau grimpe de 0 à 20 nœuds. La montée en puissance est progressive et les flaps automatiques greffés sur les embases

corrigent l'assiette en temps réel. Si le GB 47 avait une légère tendance à lever le nez à vitesse élevée, le 41 est parfaitement équilibré, même à sa vitesse maxi de 23,5 nœuds. Le trawler est considéré déjauger à 15 nœuds, mais il sera difficile de faire la différence tant la carène reste parfaitement plane. Sous les 10 nœuds, la réactivité de la barre est nettement moins spectaculaire. Au port, il suffit d'enclencher la position skyhook pour immobiliser le bateau au mètre près. Une fonction pratique en cas d'attente prolongée devant une écluse ou une station-service encombrée. L'option pilotage automatique est quant à elle intégrée au système Zeus. Enfin, le joystick remplit parfaitement son rôle d'aide à la manœuvre. Naviguer en GB 41 relève très loin l'ancienne génération de trawlers. Grand Banks a le mérite d'avoir compris avant tout le monde que trawler traditionnel et transmission par pods pouvaient faire une association détonante.



Cette vue en coupe dévoile les dessous particuliers du Grand Banks. Il s'agit d'une carène planante sur laquelle on a greffé une quille assez forte pour un meilleur passage à vitesse lente.

conçu la carène en interne. La compagnie a recruté un proche collaborateur de l'architecte américain Tom Fexas. L'homme avait déjà travaillé sur l'Aleutian 64 et connaissait donc en partie les exigences de la maison.

Sous le plancher, une soute inattendue

Le GB 41 est destiné à être produit en grande série. La standardisation est par conséquent encore plus poussée que sur le GB47. «Ce qui ne veut pas dire que l'on rogne sur la qualité», rétorque le directeur Europe. Pour s'en convaincre, il faut avant même de pénétrer à l'intérieur, soulever la trappe du cockpit et descendre la petite échelle qui conduit à la salle des machines. La soute entièrement contremoulée offre un volume inhabituel pour un trawler qui affiche une largeur (4,65 m) qui l'est tout autant. Les deux moteurs CMD de 425 ch chacun sont fixés quasi au contact des têtes d'embase. L'ensemble est totalement intégré. C'est limpide. Grand Banks se met aussi à l'heure européenne ►



Le fameux tableau arrière en teck verni est désormais proposé en option. On peut apprécier ici la largeur inhabituelle de ce trawler nouvelle génération.

► et a prévu l'emplacement – pour la première fois – d'une passerelle hydraulique (en option). Celle-ci s'escamotera sous le plancher de la marche d'accès à la plate-forme de bain. Plusieurs détails témoignent d'une démarche très perfectionniste. Comme pour le 47, les descentes d'eau, par exemple, sont drainées via les tubes inox qui soutiennent la casquette de fly. De même, pour ne pas entraver la bonne circulation des passavants, l'un des deux montants obliques de fly, caractéristiques du type Europa, a été supprimé. Un médaillon entre deux hublots reprend l'esthétique du montant disparu, si bien qu'à distance et de profil, l'illusion est presque parfaite ! Parallèlement, Grand Banks a décidé de faire une croix sur le plancher en teck sur l'avant, jugé trop lourd, peut-être aussi trop contraignant et trop coûteux à réaliser. Un escalier tout confort mène à un gigantesque fly. Onze personnes peuvent prendre place sur de larges banquettes. Il est possible en option d'ajouter un fauteuil à celui utilisé par le pilote. Une cuisine d'été peut être installée à l'arrière du fly, tous les éléments (banquettes comprises) étant fixés au plancher.

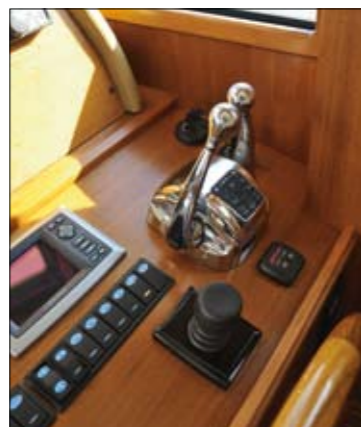


Le recul des moteurs a permis de dégager, sous le plancher, une soute aménageable en atelier réparation ou en zone de stockage.

Aménagements pour longue croisière

Les dimensions surprennent mais on aurait aimé un peu plus de fantaisie dans l'agencement de ce fly très académique. Il en va différemment des aménagements sous la timonerie. L'intérieur reste plus ou moins calqué sur le principe de celui du Grand Banks 42. Pas de révolution à attendre de ce côté-là, même s'il se dégage de cet espace une belle sérénité et un sentiment de quelque chose d'achevé.

Le plus remarquable est, comme pour le GB 47, la disparition des éléments suspendus de la cuisine. Sans entrave au champ de vision, la timonerie du 41 Heritage respire mieux. Inutile de revenir sur la finition du mobilier en teck satiné, témoin d'un savoir-faire maison légendaire. Jugeons plutôt cette cuisine, légèrement disproportionnée par rapport au salon, mais qui s'en plaindra ? Les rangements sous le plan de travail en Corian sont légion. Frigo et congélateur à tiroirs, placards articulés sur rails pour utiliser les coins inaccessibles, tout est réfléchi et agencé intelligemment pour une



Les commandes électriques, le joystick de manœuvre et l'ordinateur de bord SmartCraft : autant d'équipements rendus possibles par l'adoption de la technologie Zeus-CMD.

Près du poste de conduite, une porte dessert le passavant bâbord. Le fauteuil pilote sera surtout utilisé avec un bateau sous pilotage automatique.



Sur le fly-bridge, Grand Banks n'a pas lésiné sur les places assises. Un voire deux fauteuils peuvent être ajoutés. Une kitchenette en option est prévue derrière le retour de la banquette en L.

Conçue entièrement en infusion, la structure du GB 41 fait preuve d'une belle rigidité.

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Long. hors tout 14,15 m ● Long. coque 12,62 m ● Larg. 4,65 m ● Tirant d'eau 1,17 m ● Poids 16,8 t (en demi-charge)
- Puiss. maxi 2 x 425 ch ● Carb. 1 893 l ● Eau 757 l
- Cab. 2 ● Couch. 4 + 2 (canapé convertible) ● Cat. A
- Moteur Cummins MerCruiser Diesel ● Modèle QSB5.9
- Transm. embases Zeus ● Puiss. 425 ch ● Cyl. 6 en ligne
- Cyl. 5.9 l ● Rég. maxi 3 000 tr/mn ● Poids 612 kg (sans pods)
- Options (en \$ HT) pack électronique Raymarine 31 000 \$, cockpit en teck 12 500 \$, tableau arrière en teck 7 000 \$
- Prix à partir de 630 000 € HT livré France (800 000 \$) avec 2 x 425 ch CMD-Zeus
- Constructeur Grand Banks (Singapour/Malaisie)
- Imp. Grand Banks France (06) /www.grandbanksyachts.fr

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 425 ch Cummins MerCruiser Diesel - pods Zeus

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso* (l/h)	Rendement (milles/l)
800	5	8	0,62
1 000	6,5	20	0,32
1 500	9	30	0,30
2 000	11	68	0,16
2 500	17,5	112	0,15
3 000	23,5	170	0,14

* Données motoriste
Conditions de l'essai : mer calme, vent nul, 5 pers. à bord, plein 100%. Régime de croisière : 17 nds à 2 400 tr/mn Autonomie (avec 10% de réserve) : 290 milles à 17 nds de moyenne.

utilisation en croisière longue durée. Ici encore, le chantier se montre intransigeant sur la finition. Ainsi, les grilles inesthétiques d'air conditionné ont disparu au profit d'une membrane invisible dissimulée sous un coffrage discret sur toute la longueur du plafond.

À l'instar du GB 42, la partie avant abrite deux cabines qui n'ont cependant plus rien à voir avec celles de l'ancien modèle. La cabine latérale est la principale bénéficiaire du recul de la cale moteur. Elle comporte deux hublots et un vrai dégagement autour des lits jumeaux. Ceux-ci sont installés pour plus d'un tiers sous le plancher de la cuisine. Le gain de place est appréciable. Plus en avant, la cabine de maître est au standard Grand Banks et dévoile un très beau travail de menuiserie. Une porte sur la droite communique avec la salle de bains, aux rangements pratiques. Enfin, la description ne serait pas tout à fait complète sans évoquer «l'utility room», nom donné par le chantier à cet important volume disponible sous le

plancher de la timonerie. Une trappe d'accès munie d'une échelle découvre une soute que le propriétaire pourra disposer comme bon lui semble. Il peut l'utiliser comme établi ou y stocker un congélateur supplémentaire ou un lave-linge.

Un savoir-faire d'excellence

Assurément, le GB 41 est un trawler plus abouti que les autres et Grand Banks n'est probablement jamais allé aussi loin dans la réflexion sur le «comment optimiser un bateau de voyage de 14 m de long ?». L'adoption de la transmission Zeus n'est qu'une part de cette réflexion. Ce nouveau 41 pieds mérite de connaître le destin de son aîné, le Grand Banks 42, produit à 1560 exemplaires en quarante ans. C'est bien tout le mal qu'on souhaite à ce trawler sans compromis. Et si certains jugent sur le prix trop élevé, qu'ils se rendent sur le chantier en Malaisie pour apprécier le travail d'excellence que s'impose Grand Banks. ■