

Essai Grand Banks Eastbay 45 SX



Une ligne élégante
et intemporelle
caractérise ce nouveau
Eastbay qui, malgré
un lifting prononcé,
demeure fidèle
à l'esprit de la gamme.

771 420 €

avec 2 x 455 ch Caterpillar

Vitesse maxi.
30 nds
Longueur 15,15 m
Couchettes 4

L'évolution



Lancée au milieu des années 90, la très fameuse gamme Eastbay produite par le chantier Grand Banks débute tout juste son renouvellement. *Neptune* a pu essayer à Miami le tout nouveau 45 SX, remplaçant du mythique 43 pieds. Entre classicisme et modernité. Texte Michel Luizet - Photo Jean-Marie Liot et DR

d'une icône

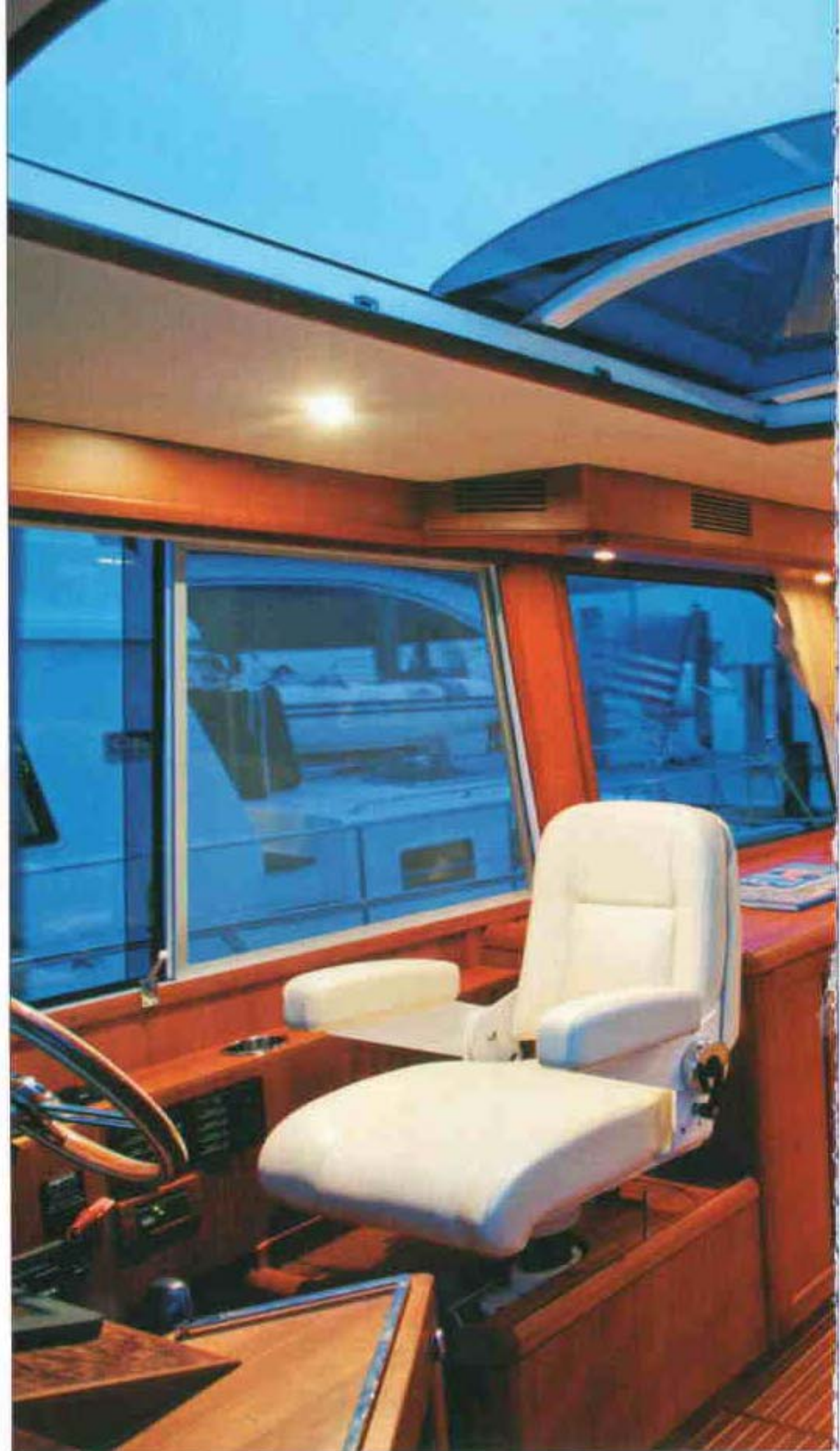
Moderniser un bateau qui a forgé son identité sur un concept rétro, voilà toute la difficulté du challenge que devait relever Grand Banks avec le nouvel Eastbay 45 SX. Il faut remonter au milieu des années 90 pour voir l'apparition des premiers Eastbay. À l'époque, le chantier singapourien ne connaît qu'un style de bateau : le trawler. Grand Banks en est à la fois l'inventeur et le spécialiste incontesté. Mais trente ans après la naissance du légendaire Grand Banks 42, le moment est venu de se renouveler en s'ouvrant à d'autres horizons. Quel est le chantier qui a eu le premier l'idée de reprendre la ligne du Down East, terme un peu vague désignant le bateau typique du Maine, pour en faire une luxueuse vedette rétro ? Nul ne le sait. Toujours est-il que Grand Banks, associé au fameux cabinet bostonien de design Raymond Hunt & Associates, fut l'un des pionniers sur ce marché de niche. En 1994, naît le premier Grand Banks Eastbay 38. Il sera suivi un an après par l'Eastbay 43.

Une belle réussite esthétique

Le succès est vite au rendez-vous, et le 38 et le 43 deviennent vite les coqueluches des plaisanciers chics de la côte est des États-Unis. C'est précisément ce dernier modèle, un peu plus d'une décennie après son lancement, que l'Eastbay 45 SX est chargé de faire oublier. Il s'agit de procéder par petites touches pour ne pas dénaturer l'esprit classique et heurter une clientèle très attachée à la tradition Grand Banks. Premier constat : la ligne élégante et très gentleman bostonien, qui a fait le succès du 43 Eastbay, a été magnifiée. Le cabinet Ray Hunt a obtenu à nouveau la confiance du chantier pour faire évoluer l'Eastbay. C'est incontestablement une réussite esthétique. Tout juste peut-on regretter la présence d'une plate-forme de bain arrière aussi imposante (1,50 m de large !). Autre constat, la superstructure a été allégée et la surface vitrée considérablement augmentée. Les angles des vitres latérales ont été adoucis et certaines, notamment sur la partie arrière, ont

La surface vitrée du 45 SX est exceptionnelle et n'a plus rien à voir avec celle du précédent modèle. Sur la version standard, la cuisine en U est judicieusement installée à l'entrée de la timonerie, à proximité du cockpit et du coin repas en été.

Sous pilote automatique, les longues veilles au poste de pilotage ne devraient pas être trop pénibles grâce à l'ergonomie parfaite du fauteuil ajustable au gabarit de chacun.



Silhouette élégante et indémodable
Superbe finition en teck
Qualité de fabrication
Cuisine originale et bien équipée



Cockpit arrière plutôt exigu
Porte d'entrée étroite
Plate-forme arrière démesurée

Comportement



Confort à bord



Performances



Finition



Manœuvrabilité



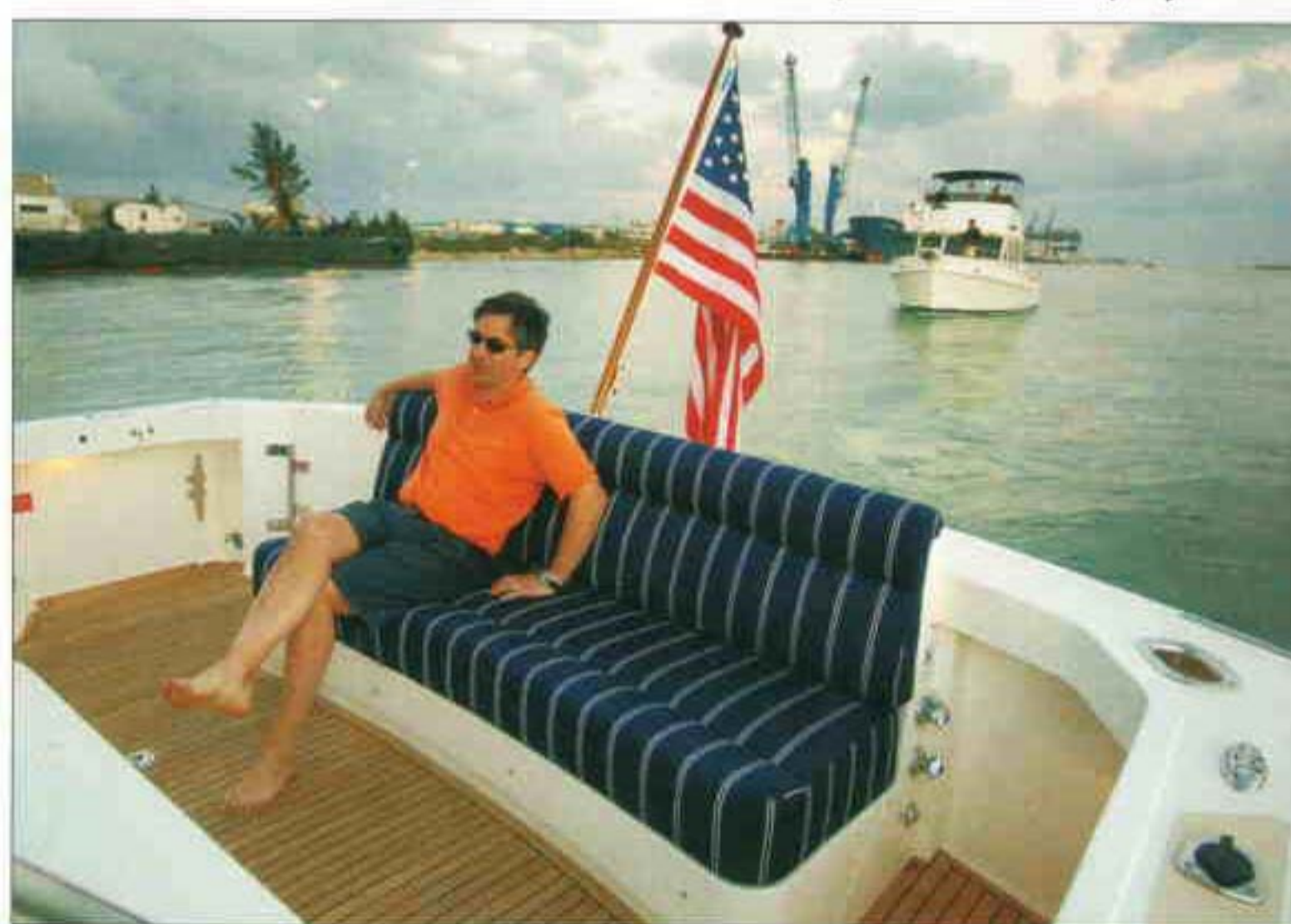
* à revoir * * moyen



Au fait...

L'Eastbay est un bateau 15 à 20% plus cher que la plupart de ses concurrents. «*Oui et alors ?*», réplique Luc Colpin, directeur de la marque pour l'Europe. Le chantier ne marge pas plus que ses concurrents, c'est tout le paradoxe de Grand Banks ! «*Tous ceux qui achètent aujourd'hui un bateau chez nous n'ont pas les yeux rivés sur les tarifs*», poursuit-il. Luc reconnaît sans langue de bois que les Grand Banks sont des bateaux plus difficiles à vendre car le plaisancier intéressé par un Down East ou un trawler se retrouve à choisir entre une dizaine de modèles différents souvent proposés à des prix plus alléchants. «*Le "top" ne se voit pas mais se mesure à l'usage*», admet l'importateur Grand Banks. La supériorité du chantier est en effet flagrante dans des domaines aussi divers que la qualité de construction (pont en sandwich de polyuréthane à cellule fermée), la qualité de la connectique ou celle de la menuiserie (teck de Birmanie exclusivement). Autant de détails de finition cruciaux que seuls les plaisanciers expérimentés peuvent déceler.

Une large banquette contremoulée s'appuie contre le tableau arrière. Le plancher de cockpit est bien évidemment en teck mais pas les passavants ni la plage avant.



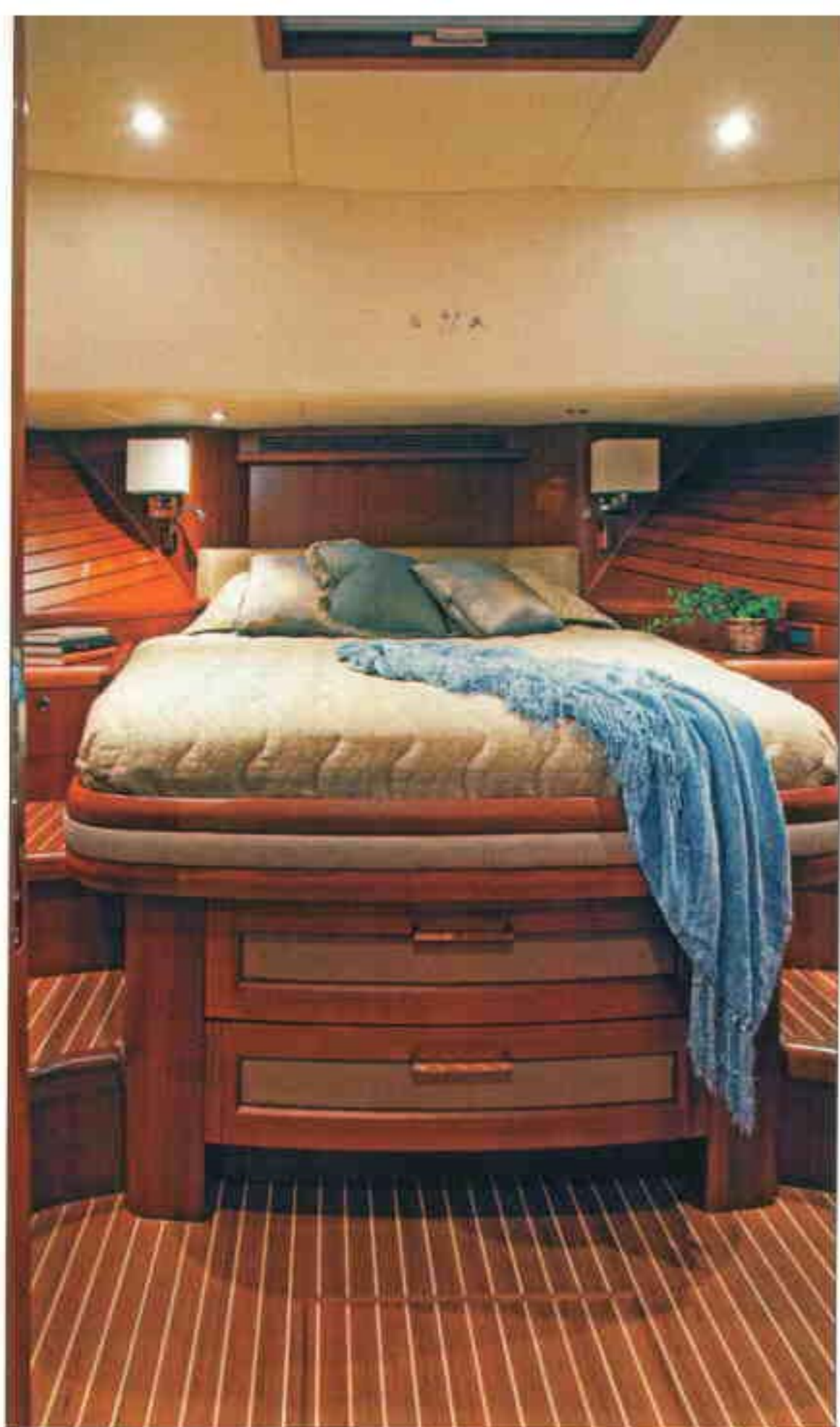
L'Eastbay se distingue par une confortable largeur de passavant, qui permet de circuler facilement d'un bout à l'autre du bateau.

Equipé de deux Caterpillar de 567 ch chacun, l'Eastbay file à



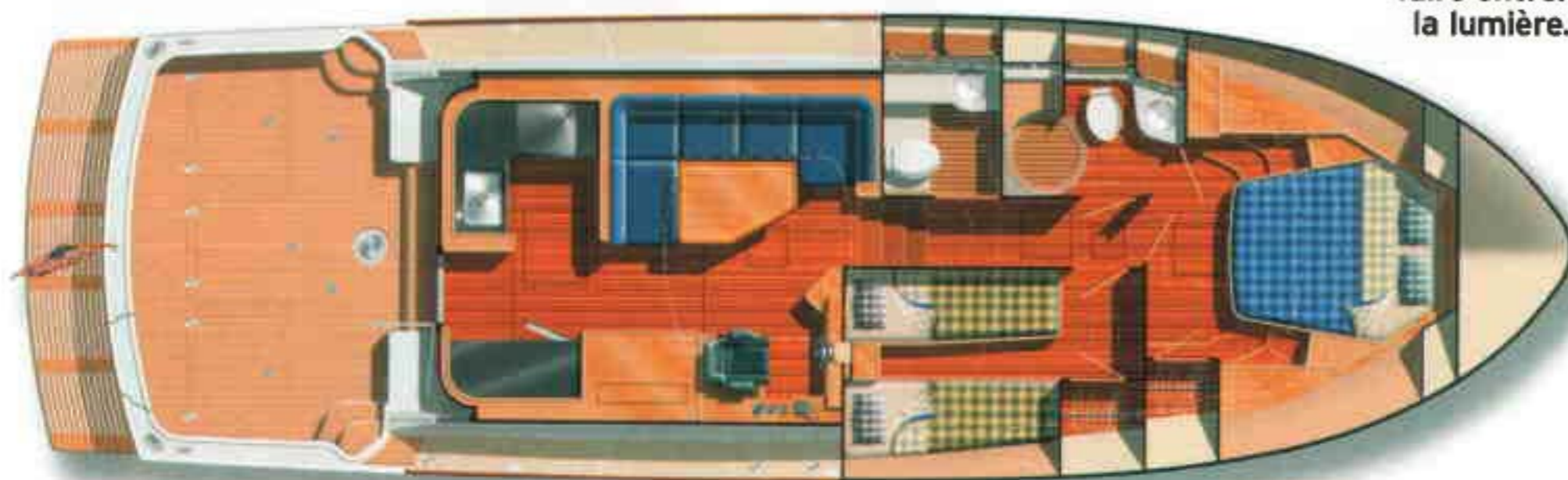
**Au pied de la descente,
le visiteur a la tête dans
les étoiles et peut apprécier
la qualité des inox et celle du
teck qui meuble la timonerie.**





Déco tout teck pour la cabine principale. Les ébénistes de Grand Banks sont définitivement les meilleurs au monde.

Un toit ouvrant sur un Eastbay. Les puristes y voient une hérésie, les autres un aménagement formidable pour faire entrer la lumière.



L'Eastbay 45 SX propose désormais deux véritables cabines doubles. Notez l'implantation originale de la cuisine, à l'entrée du salon.

► finalement que souffle réellement un vent de modernité. Lors de notre essai en février dernier à Miami, l'Eastbay 45 SX était présenté dans une version intérieure tout à fait inédite pour un bateau dit classique. Pour la première fois, Grand Banks a fait remonter la cuisine d'un palier (elle se trouvait traditionnellement au niveau des cabines) pour l'installer à l'entrée de la timonerie. Sa proximité directe avec le cockpit renforce la convivialité et revêt un aspect pratique. En outre, une vitre arrière donnant sur la cuisine et le haut de la porte s'ouvre en grand dans le but de créer une ouverture sur l'extérieur à la façon de certaines vedettes italiennes. Les puristes du style Down East auront peut-être du mal à accepter d'entrer dans un bateau via la cuisine.

La qualité des emménagements

Ils pourront toujours se rabattre sur la version standard qui renoue avec un agencement plus classique, déjà adopté par le vieil Eastbay 43. Double sofa occupant la partie arrière de la timonerie, banquette face au pare-brise à hauteur du poste de pilotage et cuisine au pied de la descente et au même niveau que les deux cabines. C'est efficace mais cela n'a pas l'originalité de la version optionnelle d'autant qu'une réserve (avec machine à laver et congélateur) voit le jour en lieu et place de la cuisine. Grand Banks en a profité pour travailler sur la cabine d'invités. Plus vaste que celle du modèle précédent, elle permet de loger deux adultes (lits jumeaux de bonne taille). Au final, l'habitacle de l'Eastbay produit une forte impression. C'est un subtil équilibre entre classicisme et modernité. La qualité des aménagements tout en teck satiné prouve à quel point le constructeur singapourien dispose encore d'un savoir-faire toujours au top niveau.

En navigation, l'Eastbay ne déçoit pas. Les architectes ont conçu une coque plus rapide et totalement planante qui accepte davantage les grosses puissances. Résultat, sa vitesse de pointe dans sa version la mieux motorisée (2 x 564 ch Cat) flirte avec les 33 nœuds. Du jamais vu pour une vedette Grand Banks. Le roi du Down East clas-

Le petit frère...

Ce joli 39 pieds succède à l'Eastbay des origines



Voilà le remplaçant de l'Eastbay original, le fameux 38 pieds dessiné par le cabinet Ray Hunt & Associates en 1994. Après onze ans de bons et loyaux services, le 39 SX prend la suite. Lancé en 2005, cet Eastbay de moins de 12 m de long hérite des mêmes innovations esthétiques que le 45 SX, à savoir des fenêtres de forme convexe à l'arrière. À l'intérieur, on retrouve une unique cabine avec sa salle d'eau attenante.

• Longueur 11,89 m • Largeur 4,01 m
• Poids 13 t • Prix environ 650 000 €

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

• Longueur 15,15 m • Largeur 4,43 m • Tirant d'eau 1,19 m
• Poids 19,4 t • Puissance maximale 2 x 593 ch
• Carburant 1 938 l • Eau 549 l • Couchettes 4
• Personnes nc • Catégorie A
• Moteur Caterpillar • Modèle C9 • Type diesel turbo injection
• Transmission ligne d'arbre • Puissance 567 ch
• Puiss. adm. 35 cv • Cylindres 6 en ligne • Cylindrée 8 800 cm³
• Régime maxi 2 500 tr/mn • Poids 1 000 kg
• Prix à partir de 771 420 € avec 2 x 455 ch Caterpillar
• Constructeur Grand Banks • Importateur Grand Banks Europe (Luc Colpin/lucc@grandbanks.com).

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 567 ch Caterpillar C9 diesel

| Régime (tr/mn) | Vitesse (nœuds) | Conso* (l/h) | Rendement (milles/l) | Niveau sonore int/ext (dBA) |
|----------------|-----------------|--------------|----------------------|-----------------------------|
| 1 500 | 12 | 48 | 0,25 | - |
| 1 700 | 16,5 | 71 | 0,23 | - |
| 1 900 | 20 | 96 | 0,21 | - |
| 2 000 | 21 | - | - | - |
| 2 100 | 23 | 125 | 0,18 | - |
| 2 300 | 27 | 166 | 0,16 | - |
| 2 500 | 30 | 221 | 0,13 | - |

* Données motoriste (consommations instantanées)

Conditions de l'essai : test de vitesse réalisé par Grand Banks. Régime de croisière : 2 100 tr/mn, soit 23 nds.

Caractéristiques

Le test Neptune