

# Tout-en-un

Adapté aussi bien à la Barefoot Route qu'à une régates du mercredi, et également disponible sans cet imposant arceau de cockpit, le «Grand Soleil 42 LC» surprend par sa multifonctionnalité.

Jochen Rieker | EYOTY/Rick Tomlinson



## Grand Soleil 42 LC

<b>Chantier</b>	Cantiere del Pardo, Forlì (ITA)
<b>Design</b>	Marco Lostuzzi (ITA)
<b>Longueur coque</b>	12,90 m
<b>Largeur</b>	4,16 m
<b>Tirant d'eau</b>	2,30 m
<b>Poids</b>	9600 kg
<b>Ballast</b>	2500 kg
<b>Surface de voile au vent</b>	103,5 m <sup>2</sup>
<b>Version Sport</b>	109,0 m <sup>2</sup>
<b>Réservoir d'eau douce</b>	300 l
<b>Réservoir de carburant</b>	200 l
<b>Motorisation</b>	Volvo Penta Sailandrive 51 cv (38 kW)
<b>Prix de base</b>	dès 309 000 euros, hors TVA, depuis le chantier

Cantiere del Pardo SpA | I - 47122 Forlì  
Tél. +39 0543 782 404  
www.cantieredelpardo.com

Il s'agit du plus récent et plus petit yacht de la gamme de modèles avec laquelle le célèbre chantier naval italien Cantiere del Pardo entend bien séduire les propriétaires en quête de confort. Les lettres «LC» signifient ici «Long Croisière», ou longue croisière en français. Il conviendrait cependant de préciser «croisière de plaisance», le Grand Soleil 42 LC n'ayant en effet pas été conçu pour des croisières d'aventure dans les hautes latitudes.

Le copropriétaire et maître à penser du chantier naval, Gigi Servidati, a conçu cet élégant cruiser plutôt pour la Méditerranée et les traversées océaniques dans les alizés. Pour ce faire, il a délibérément permis un choix de variantes exceptionnellement large. Allant du pur yacht de croisière avec grand-voile à enrouleur, foc autovireur et arceau de cockpit, jusqu'à la version sport avec un mât en aluminium plus élevé, un gréement rod, une surface de voile nettement plus importante et une poupe ouverte, le voilier de 13 mètres peut être adapté en fonction des souhaits du futur propriétaire. Rares sont les chantiers navals de série à offrir un tel degré de personnalisation – d'autant plus que Grand Soleil propose également la gamme de modèles indépendante Performance, laquelle est véritablement optimisée pour les régates: du GS 34 Performance, lui aussi récemment lancé, au GS 80 Performance.

Les constructeurs navals de Forlì, situé non loin de Rimini sur la côte est de l'Italie, couvrent ainsi un très large spectre – du bateau de plaisance à celui de course. Connaissant le marché depuis des décennies, Gigi Servidati explique la stratégie comme



S'il n'est pas bon marché, il justifie cependant le supplément de prix par ses nombreuses qualités.





suit: «Aujourd'hui, les propriétaires du segment haut de gamme attendent un yacht qui corresponde parfaitement à leurs attentes. Nous ne pouvons pas répondre à cette demande avec un seul modèle et quelques options.»

#### Version standard ou sport

La versatilité du 42 LC est exceptionnellement grande. La version sport (supplément de prix de 5360 euros) ne fait pas uniquement preuve d'élégance et de race, mais affiche également près de 15 pour cent de surface de voile supplémentaire au près. La version standard présente en revanche un aspect plus massif avec son arceau dans le cockpit et sa plateforme de bain plus élevée à l'arrière, et offre plus d'espace de rangement et de praticabilité.

Même dans sa configuration de base, le 42 LC ne manque cependant pas de tempérament. Le designer Marco Lostuzzi a déplacé le mât un peu plus à l'arrière que sur les plus grands modèles de la gamme, ce qui confère au bateau une plus longue mesure J. C'est pourquoi le foc autovireur affiche à lui seul une surface de 43,5 mètres carrés – alors qu'un génois 3 frappé sur le toit de la cabine mesure 49,5 mètres carrés sur un mât standard. Par gros temps, un tourmentin de 18 mètres carrés peut également être conduit sur l'étau de cotre amovible – une option recommandée pour les croisières en haute mer.

Le 42 LC navigue de façon étonnamment rigide. D'une part, la quille en L dotée d'un bulbe assure un centre de gravité bas et, d'autre part, la large poupe offre une grande stabilité de forme. Même en cas de forte houle, le voilier ne se laisse pas perturber et reste équilibré et prévisible. Ce qui le distingue de manière agréable des bateaux de conception plus sportive, dont la forme de la membrure est plus extrême et le déplacement plus faible.

L'agencement du cockpit est lui aussi réussi. Les deux postes de pilotage sont éloignés l'un de l'autre, permettant ainsi d'avoir une bonne vue sur les voiles et les vagues. En position assise, le barreur peut s'appuyer en toute sécurité avec un pied sur la colonne qui dépasse de l'hiloire. Les réglages s'effectuent également sans encombre grâce à l'écoute de grand-voile qui est conduite vers l'arrière des deux côtés sur ses propres winches ainsi qu'au foc autovireur qui ne demande presque aucun travail.

Ceux qui souhaitent encore plus se faciliter la tâche peuvent en outre opter pour deux winches à entraînement électrique (supplément de prix de 8460 euros). Ces derniers semblent particulièrement judicieux pour ceux qui hissent fréquemment un génois, un gennaker ou un code zéro, leurs surfaces nécessitant sinon un coup de manivelle vigoureux.

Les hiloires latérales du cockpit sont quant à elles un peu courtes, surtout lorsqu'elles descendent vers les winches, ne permettant ainsi pas de s'appuyer confortablement et en toute sécurité en mer. Cela n'est possible que si l'on s'assied dans le sens inverse de la marche et avec le dos contre la paroi de la cabine. En contrepartie, les banquettes du cockpit sont confortablement larges (59 centimètres) et suffisamment longues (1,94 mètre).

Le passage vers la proue du 42 LC s'effectue sur de larges ponts et reste dégagé. Les galhaubans sont ramenés à l'extérieur de la paroi de la coque, et les bas-haubans sur la superstructure de la cabine – ce qui n'est malheureusement pas une évidence de nos jours. L'espace de rangement divisé en deux parties à la proue est également adéquat. Derrière le coffre pour la chaîne d'ancre, sous le même panneau d'écotille, se trouve un deuxième compartiment beaucoup plus grand, qui peut également accueillir des voiles de portant et des défenses. Une solution qui permet d'économiser de longs trajets.

#### Deux ou trois cabines

Le dernier Grand Soleil n'est certainement pas petit. Au contraire, il offre tellement d'espace qu'il ne se contente pas uniquement de séduire face aux modèles concurrents de même longueur, mais pourrait également rivaliser avec le 46 LC du même chantier naval.

# marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina.ch  
www.marina.ch


Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56



Même le modèle de base avec trois cabines et deux salles d'eau ne manque de rien. La version avec seulement deux cabines semble presque luxueuse, mais coûte un supplément pas tout à fait compréhensible de 6780 euros. La cabine arrière est ici plus large, la cuisine plus longue et le coffre de rangement à bâbord affiche un volume supérieur d'un mètre cube et demi. Un aménagement qui est particulièrement recommandé aux propriétaires qui souhaitent naviguer pendant plusieurs mois.

À première vue, l'atmosphère sous le pont ressemble à celle de nombreux bateaux de croisière modernes: fonctionnelle et géométrique – comme le sont actuellement aussi les yachts dans la catégorie de prix inférieurs. Mais l'impression donnée par le 42 LC est plus haut de gamme, plus chaleureuse aussi, et la qualité de construction également meilleure: les faibles interstices en témoignent, tout comme les surfaces en bois soigneusement laquées. Les panneaux de plafond sont particulièrement bien réalisés: le textile de décoration Whisper est tendu sur les constructions de cadre, formant une surface douce et très régulière. Sur le plan fonctionnel et esthétique, il s'agit d'une excellente solution qui n'a guère été vue auparavant.

Les dimensions à l'intérieur assurent également un bon confort. Avec une hauteur sous barrots de 1,87 à 1,93 mètre, le Grand Soleil offre une hauteur suffisante, et les couchettes doubles sont elles aussi suffisamment larges. L'espace de rangement se révèle quant à lui adéquat: un volume de près de 400 litres dans chacun des compartiments arrière et dans la cuisine, et plus de 800 litres dans la cabine de propriétaire avant. Seuls le couvercle en Corian de la cuisinière, qui cliquette en cas de houle, et le bruit rauque du moteur en vitesse de croisière viennent faire baisser la note du confort, qui se révèle sinon très bon.

Dans l'ensemble, le 42 LC marque des points dans presque tous les domaines pertinents, même dans la version standard que nous avons testée. S'il n'est pas bon marché, il justifie cependant le supplément de prix par ses nombreuses qualités – et par la possibilité de le configurer très précisément en fonction du profil d'exigences du propriétaire. 



## Point par point

### Propriétés de navigation



Le 42 LC affiche des propriétés de navigation respectables. Avec un gréement et des voiles standards, il peut atteindre environ 5,5 nœuds au près dans une brise modérée. Avec un léger vent arrière et sous code zéro, il atteint même les 8 nœuds, tout en répondant bien au gouvernail. Même avec plus de pression toutes voiles dehors, il suit sans souci toutes les impulsions à la barre.

### Construction



Alors que l'écoute de grand-voile est fixée à la structure de support en fibre de carbone qui traverse le cockpit, un sprayhood et bimini peuvent également être fixés aux rails, offrant à l'équipage une excellente protection contre le soleil et les embruns. En standard, le 42 LC est équipé de banquettes derrière les barres à roue et d'une grande plateforme de bain rabattable.

### Équipement



Le renforcement dans la proue sert à fixer des capitonnages optionnels afin d'obtenir un solarium. Le bout-dehors situé plus à l'avant s'intègre parfaitement au pont et est idéal pour le gennaker ou le code zéro. L'ancre est suspendue en dessous. Ceux qui préfèrent un bateau plus racé peuvent opter pour la version sport avec un cockpit ouvert à l'arrière – et un peu plus de cv inclus.



**marina.ch**  
Le magazine nautique suisse

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina.ch  
www.marina.ch

Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56