

# neptune

YACHTING MOTEUR

## SPECIAL TRAWLERS & bateaux de voyage

Essais

Grand Banks 54 EU

Minorchino 54

Rhéa Trawler 47

Bénéteau ST 50

◀ Garcia Trawler 54

Ocean King 88

Un poids lourd  
au long cours

# Ils naviguent !

De la Bretagne aux Antilles en passant par l'Italie,  
nos lecteurs-plaisanciers racontent leur expérience



7,10 € - MENSUEL - N  203 S - MARS 2013

BEL/LUX : 7,80 € - CH : 12,00 CHF - CAN : 12,00 \$CAD - AND : 7,10 € - PORT.CONT/GR/ESP/IT : 8,10 € - DOM/S : 8,00 € - CAL/A : 1980 XPF - CAL/S : 1100 XPF - POL/A : 2180 XPF - POL/S : 1200 XPF - TUN : 16,00 TND



# GARCIA TRAWLER 54

## Une classe hauturière



Solide et élégant, le GT 54, premier trawler en aluminium du chantier Garcia, donne une nouvelle image du bateau de voyage. Couronné «Bateau de l'année», il vient en outre de réaliser sa première transatlantique.

Texte Olivier Voituriez - Photos Jérôme Kélagopian et Thierry Seray



**1 125 000 €**

Prix HT de départ avec 185 ch CAT

Vitesse maxi (en nœuds)	11
Conso. à 8 nœuds (en l/h)	12
Longueur (en mètres)	16,50
Couchettes	4

Avec sa personnalité marquée, le premier trawler du chantier Garcia s'est immédiatement imposé dans l'univers du navire de voyage.





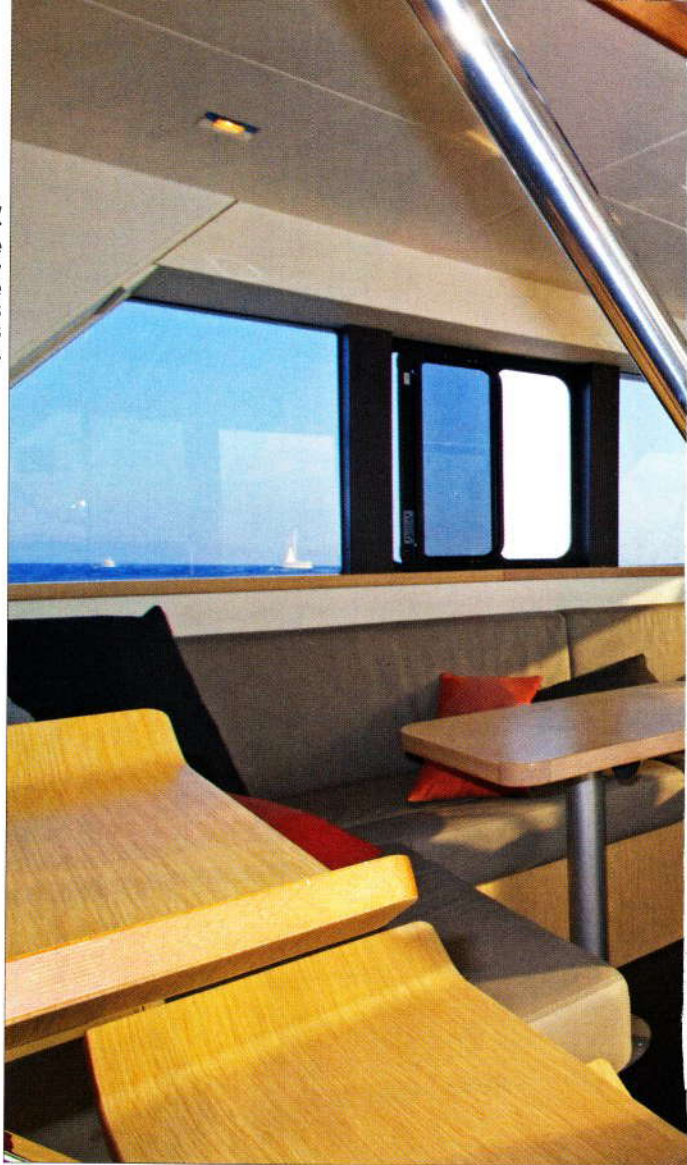


**C**'est en forgeant que l'on devient forgeron, c'est bien connu. Et c'est en se mesurant à l'océan qu'un bateau prouve ses capacités transatlantiques. À peine lancé à Cherbourg début septembre, le GT 54, un trawler tout en métal, a rallié Cannes par la mer pour sa présentation officielle. Dès le salon terminé, il traverse l'Atlantique pour gagner les USA. Pouvait-on imaginer meilleur baptême – bien chahuté par le cyclone Nadine – pour un bateau hauturier ? Premier yacht à moteur d'un chantier réputé pour ses grands voiliers en aluminium, le GT 54, nommé bateau de l'année 2013 catégorie trawler, a vite marqué les esprits.

## De sacrés atouts pour ce voyageur

Doté d'une forte personnalité, il donne une approche différente du bateau de voyage. Avec ses 16,50 m de long pour 4,90 m de large, le GT 54 est paré de sacrés atouts : solidité, design innovant et confort de haut niveau. Sans oublier une consommation raisonnable en carburant et des qualités marines avérées. La solidité du Garcia Trawler est due à son imposante carène grise, que souligne le décrochement du pont à teugue. Alors que les superstructures et le pavois sont peints, les bordés de la coque volontairement laissés bruts d'aluminium poncé renforcent le côté costaud. La construction traditionnelle de la carène sur lisses et membrures en alu a été réalisée à partir de tôles de 8 mm dans les fonds et 6 mm dans les hauteurs. Elles sont de 5 mm sur le pont et de 4 mm pour les superstructures. Il suffit de jeter un coup d'œil dans la volumineuse baille à mouillage pour se rendre compte de la qualité du travail des chaudronniers. Une quille de 0,80 cm avec un lest de 4 tonnes, deux ailerons antiroulis et un compartiment moteur centré contribuent à l'équilibre de cette unité de 32 tonnes en charge. Sur le GT 54, le design est à l'honneur. Il est le fruit de la collaboration entre deux créateurs réputés, Patrick le Quément (pour l'extérieur) et Franck Darnet (pour les aménagements intérieurs). Les lignes tendues de la silhouette confèrent une belle allure à ce

Espace central, la timonerie surélevée offre une vision quasi panoramique au pilote et aux passagers assis dans le canapé d'angle.



Unité novatrice très bien pensée, le GT 54 bouscule agréablement l'univers souvent très conservateur du bateau de voyage, tout en connaissant parfaitement ses classiques. Facile à vivre, fonctionnel, confortable, robuste et économe en carburant, ce vrai transatlantique est également un excellent marin.



Les principaux bémols résident dans le sol à plusieurs niveaux de la timonerie, assez peu pratique, et la descente un peu raide vers la zone nuit. En navigation, depuis la timonerie, il faudra compter sur les angles morts arrière. Enfin, avec sa carène proche de celle d'un voilier, le GT 54 pourrait avoir tendance à rouler dans les mers rudes.



Les larges passavants, qui contournent la superstructure, sont protégés par de hauts pavois. Le pont est en teck synthétique.

Le cockpit arrière est pourvu de deux canapés face à face. Une large trappe au milieu du plancher permet l'accès au lazaret et au compartiment moteur.



Design	★★★★★
Plan de pont	★★★★★
Performances	★★★★★
Finition	★★★★★
Aménagements	★★★★★
★ à revoir ★★ moyen	
★★★ bien	
★★★★ très bien	
★★★★★ exceptionnel	





## Au fait...

### Les spécialistes de l'aluminium

Le chantier Garcia a été créé en 1974, en Normandie, par les frères Jean-Louis et Jean-Pierre Garcia. Spécialistes reconnus des grands voiliers de voyage en aluminium, les deux frères ont une solide réputation dans l'univers de la croisière hauturière. Ils ont construit près de 300 unités, visibles sur toutes les mers du globe, avant de céder leur chantier en 2005. Fondé à Cherbourg par Stéphan Constance et Xavier Desmarests, le chantier Allures est lui aussi connu pour ses voiliers en alu. En 2007, Allures rachète Outremer, qui fabrique des catamarans en aluminium. Le groupe Grand Large Yachting est né. Puis, en 2010, c'est au tour de Garcia de rejoindre Grand Large... Avec la bénédiction de Jean-Louis Garcia, commanditaire du GT 54, et qui aura le plaisir de faire fabriquer le premier trawler de la marque dans son ancienne usine de Condé-sur-Noireau (14).



**La décoration très contemporaine du bateau joue sur des teintes claires, une abondante luminosité et des aménagements fonctionnels.**

voyageur de nouvelle génération. Il marie de manière originale les canons classiques du bateau de voyage (ancrage à poste façon paquebot, gréement, pare-brise inversé, nez coupé...) à des concepts contemporains (double S symétrique des baies vitrées et de la lisse, retour de pavois, angle aigu de la pointe avant, carène à triple rangée d'ouvertures verticales...).

Les selleries rouge vif des deux sofas, qui se font face dans le cockpit, de la banquette du pont avant et des assises/solarium du fly ajoutent une note pimpante très actuelle. À l'instar du pont, recouvert de teck synthétique Dek-King. En cohérence avec le style extérieur, les aménagements intérieurs offrent un niveau de confort élevé, décliné dans une sorte de simpli-



**Totalement intégrée à l'espace repas qu'elle jouxte, la cuisine américaine participe à la manière simple et efficace de vivre à bord.**

cité légère et sophistiquée. Difficile de discerner que le plancher est en PVC rainuré, imitation wengé. Les baies vitrées garantissent luminosité et vue panoramique. Les boiseries en chêne clair, les selleries gris perle et les parois blanches renforcent la clarté des espaces communs. En dépit de sa relative étroitesse, le carré accueille une table modulable pour ►



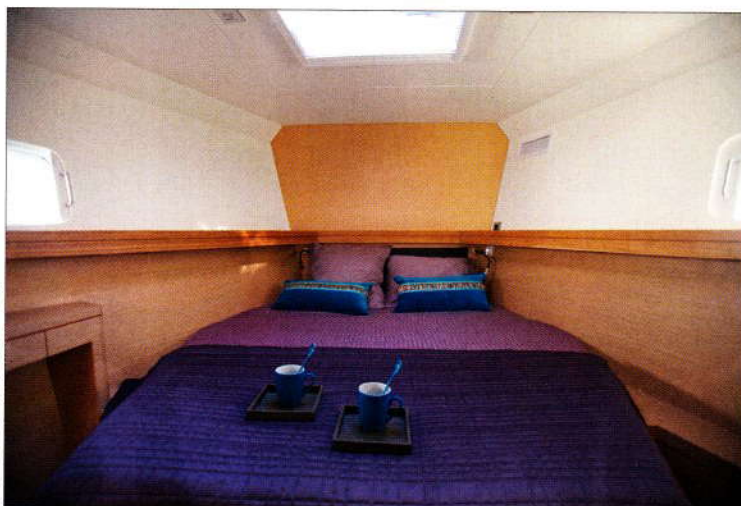
► six/huit personnes sur bâbord. En face, deux fauteuils encadrent une commode surmontée d'un écran amovible de 94 cm. Totalement intégrée, la cuisine américaine dispose de grands tiroirs réfrigérés, d'un congélateur et de placards verticaux, intégrés à la paroi arrière. L'accès à la timonerie s'effectue en montant trois marches. Cet espace surélevé est une réussite. Un canapé d'angle permet aux passagers de profiter de la navigation et de tenir compagnie au capitaine. Bien calé sur son siège, celui-ci profite d'une vision à 290 °, mais doit compter avec les angles morts de l'arrière. Avec ses instruments de toute dernière technologie et son organisation méthodique, la console de pilotage est particulièrement fonctionnelle. Tout comme les accès vers l'extérieur qui fluidifient la circulation, avec la porte latérale vers le passavant tribord et surtout la montée qui mène directement au fly. Très pratique !

## Consommation de carburant optimisée

En revanche, il faudra s'habituer aux nombreuses différences de niveaux du sol. Autre bémol, l'escalier qui tournicote jusqu'à la zone nuit est un peu raide. Conçu pour être fabriqué en série, le GT 54 est proposé en versions 2, 3 ou bien 4 cabines. Coque n°1, l'unité essayée en septembre à Cannes était équipée de deux cabines doubles et de deux salles d'eau. Au centre du bateau, la cabine de l'armateur s'épanouit dans toute sa largeur. Dotée d'une belle hauteur sous barrots, elle est ajourée par les hauts hublots de coque, sur tribord, tandis que les ouvertures bâbord éclairent la salle d'eau, qui se ferme à l'aide de parois coulissantes. Également très claire, la cabine VIP est en pointe, avec son lit en île, sa bonne hauteur sous barrots et sa salle d'eau privée. Un WC de jour est accessible depuis la coursive. Sur le fly, où se trouve le second poste de pilotage, le treuil de l'annexe est intégré dans la bôme, et le mât à enrouleur permet de déployer un génois de 34,4 m<sup>2</sup> et un tape-cul de 11 m<sup>2</sup>. Ce gréement stabilise le bateau et optimise ses performances au portant. La carène et le choix de la propulsion du GT 54 ont été confiés à Guy Saillard, héraut de l'économie d'énergie. Pour les unités qu'il des-



Placée au centre et dans toute la largeur du bateau, la cabine de l'armateur profite des larges ouvertures horizontales percées dans la coque.



Hauteur sous barrots généreuse, belle luminosité, déco contemporaine et nombreux rangements... la cabine VIP en pointe est à l'image du GT 54.

Pour renforcer la stabilité et l'équilibre du trawler, le compartiment moteur est situé au centre du bateau. Il accueille un 185 ch CAT.



sine, l'architecte naval a toujours en tête d'obtenir la consommation de carburant la plus raisonnable. Sur la longue distance, à huit nœuds de croisière, le moteur 185 ch CAT consomme entre

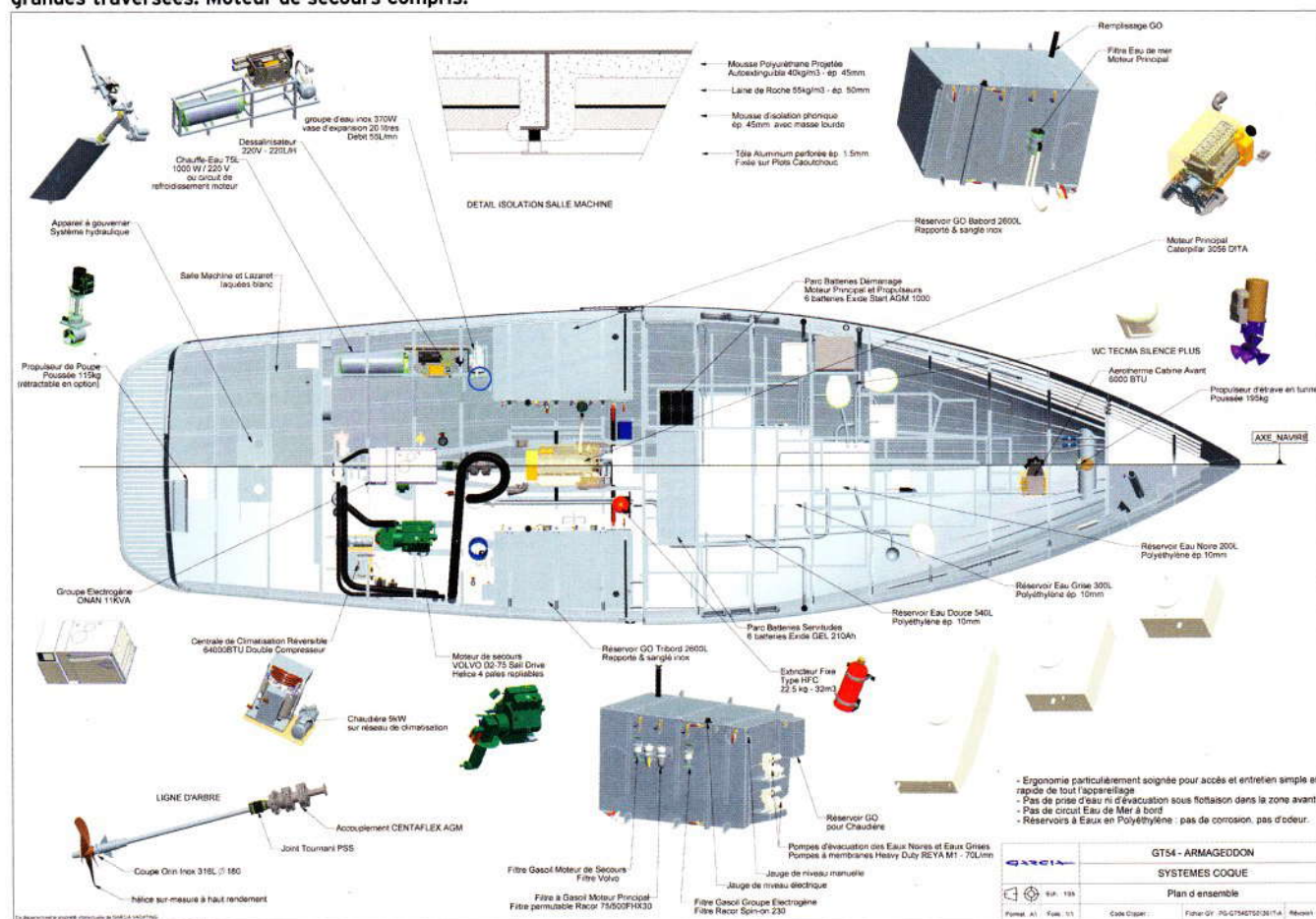
10 l/h par grand calme et 13 l/h dans les conditions les plus rudes. Lors de l'essai de Neptune, par une belle houle, le bateau a démontré toute son assurance et sa sérénité. Nous avons apprécié ►





Concentré de haute technologie, cette unité transocéanique est équipée de tous les équipements mécaniques et électroniques indispensables aux grandes traversées. Moteur de secours compris.

Le GT 54 est immédiatement reconnaissable à sa carène en alu brossé, ses superstructures équilibrées peintes en blanc et son gréement rouge vif.





En couverture

Le GT 54 associe avec succès  
la tradition classique à  
des concepts très novateurs.





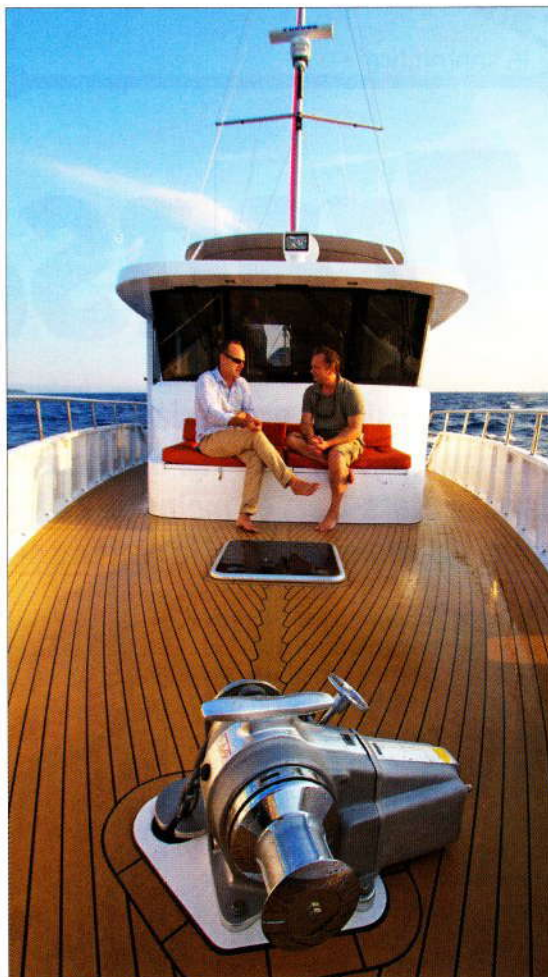


Sur le fly, de larges banquettes à dossier modulable apportent un confort appréciable au pilote et aux passagers, qui peuvent les utiliser aussi en solarium.



L'organisation méthodique de la console de pilotage associe la toute dernière technologie à la grande tradition nautique.

Sur le fly, la timonerie, protégée par un taud, est un lieu de choix pour naviguer au grand air. Elle est à proximité du gréement stabilisateur.



Avec sa banquette double et sa belle surface en pointe, le pont avant est un autre espace privilégié.

#### CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	16,50 m
Largeur	4,90 m
Tirant d'eau	1,68 m
Poids	32 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	225 ch
Carburant	5 200 l
Eau	800 l
Cabines	2/3/4
Couchettes	4/6/8
Catégorie CE	A/8 et B/10

#### LE TEST NEPTUNE

185 ch CAT 3056 Dita@ 2 400 tr/mn - 6 cylindres - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie (milles)
1 250	6,5	6,5	1	5 200
1 550	7,6	10,5	1,3	4 000
1 650	8	12	1,5	3 466
1 850	8,8	16,5	1,8	2 888
2 150	9,8	27	2,7	1 925
2 250	10,3	32	3,1	1 677

Conditions de l'essai : 8 personnes à bord, 12 nœuds de vent et belle houle. Gasoil 80 %. Eau 20 %.

#### PRIX

**1 125 000 € HT** Prix de départ avec 185 ch CAT (version 2 cabines)

**Équipement standard** propulseurs d'étrave et de poupe Max Power 24 V, groupe électrogène Onan 7kVA 50 Hz, hélice fabriquée sur mesure, coupe orin...

**Options** (liste de prix sur demande) : moteur de secours Volvo D2-75 saildrive, gréement stabilisateur avec mât enrouleur, gennaker et treuil de levage pour annexe, bimini, taud de soleil, grue hydraulique, sellerie cuir, lave-linge, climatisation réversible, dessalinisateur...

#### CONTACT

Chantier Contact Garcia Yachting (Condé-sur-Noireau, 14)  
www.garcia-yachting.com



► la discrétion du moteur et noté qu'il pourrait rouler un peu dans les mers hostiles. David Steckar, le skipper qui a convoyé le bateau entre Cherbourg et la Méditerranée, soit un bel essai sur 1800 milles en neuf jours, confirme que le meilleur rapport vitesse/consommation est à 1800 tr/mn.

### Un comportement marin appréciable

Dans son carnet de bord, ce marin professionnel relate le comportement du bateau lors de son premier véritable coup de vent. « À huit nœuds de croisière, le Garcia Trawler 54 fait son chemin sans mot dire ; il ne souffre pas, il ne tape pas, il est parfaitement dans son élément. Incroyable ! Ce bateau est fait pour naviguer, déconcertant de facilité malgré les conditions, trente nœuds avec rafales, mer courte un à deux mètres. » Un témoignage qui ne fait que renforcer notre point de vue : à n'en pas douter, le GT 54 fait partie de ces unités qui donnent envie de partir loin, très loin. Et pour longtemps. ■

