

neptune
YACHTING MOTEUR

neptune

YACHTING MOTEUR

C'est l'été des GT!

De 10 à 15 m, les nouveaux
Bénéteau Gran Turismo à l'essai

GT45, L'AMIRAL
DE LA GAMME

Essais
Sessa C47
Rio Daytona

Equipe-
ment
Les VHF
fixes ASN



Azimut 53 Une petite révolution?



Destination Les secrets du lac d'Iseo



Patrimoine Swiss-Crat des fifties



BÉNÉTEAU GRAN TURISMO La gamme est arrivée! GT

Avec pas moins de quatre nouveaux Gran Turismo de 10 à presque 15 m de long, Bénéteau consolide sa présence au cœur du marché mondial de la croisière accessible à tous. Une gamme simplifiée et plus cohérente, du hors-bord au in board, qui devrait faire mouche auprès d'une clientèle autant française qu'internationale.

Dossier réalisé par Michel Luizet - Photos Virginie Pelagalli et l'auteur

Cela ressemble à une opération déconfinement ! Pour cette rentrée estivale 2021, Bénéteau lance pas moins de quatre nouveaux modèles dans une même fournée. Quatre modèles qui recomposent en profondeur la famille Gran Turismo, dite GT. Le chantier vendéen les avait tous réunis à Port Ginesta où est installée sa base d'essais exclusive réservée aux futurs clients. Une occasion en or pour les journalistes de pouvoir tester une gamme complète dans toute sa diversité. C'est aussi une bonne photographie de la plaisance à moteur actuelle car la série couvre un large panel de programmes, de l'embryon de croisière avec le GT32, que les Américains qualifieraient de « weekender », à la croisière plus cossue à bord de la GT45, seul modèle à posséder une timonerie fermée en option. Bénéteau est néanmoins parvenu à donner une unité de style presque étonnante. La bande des quatre arbore la même découpe de plexi teinté noir qui habille les profils de coque. La

A bord du GT41, la navigation se vit à trois de front face au poste de pilotage, pour un gain de convivialité que les passagers apprécieront !



courbe du hard-top est semblable si bien que l'on a l'impression en les regardant naviguer à distance que chaque modèle est une réduction de celui qui le précède.

Les grands fondamentaux

Bénéteau retrouve ainsi « un effet de gamme » toujours efficace quand il s'agit de fidéliser la clientèle. Cela passe aussi par des plans de pont simplifiés où l'on retrouve les grands fondamentaux : un bain

de soleil arrière systématique, un grand carré avec cuisine et un poste de pilotage que le capitaine partage avec deux voire trois passagers. La marque a gommé les éléments de design trop visibles pour renouer avec davantage de fonctionnalité dans les aménagements tant extérieurs qu'intérieurs. C'est surtout vrai pour les nouveaux GT41 et GT45 qui remplacent respectivement les GT40 et 46 lancés il y a cinq ans. Le designer Pierluigi Andreani effectue un toilettage en règle des cockpits en



GT 32
9,95 m x 3,35 m
2 x 350 ch HB

GT 36
11,56 m x 3,51 m
2 x 350 ch HB
ou 2 x 300 ch
Z-drive

GT 41
12,67 m x 3,87 m
2 x 300 ch Z-drive

GT 45
14,78 m x 4,20 m
2 x 440 ch IPS

Bénéteau a souhaité accentuer l'effet de gamme en appliquant à tous les modèles la même découpe de hublots de coque.

Entretien

A la tête du développement et de la production des gammes moteur et motoryachts du groupe Bénéteau, Erik Stromberg fait le point sur la nouvelle orientation donnée à la gamme GT.

Pourquoi fallait-il renouveler la gamme GT alors que certains modèles étaient encore relativement récents ?

C'est l'arrivée des modèles hors-bord, qui n'étaient pas vraiment à l'origine dans la culture Gran Turismo, qui a déclenché ce renouvellement. En développant les nouveaux 32 et 36 en version hors-bord pensés en partie pour le marché américain, il nous a semblé opportun de retravailler la gamme entière pour plus de cohérence. C'était, à l'origine, des produits avec une forte empreinte italienne due aux designers Nuvolari et Lenard qui avaient dessiné la plupart des modèles. Les bateaux avaient beaucoup de style, se vendaient bien en Italie et en Méditerranée mais n'étaient plus compatibles avec notre nouvel objectif d'ouverture à l'international. Avec ces nouveaux designs signés Pierluigi Andreani, nous sommes davantage armés pour séduire en premier lieu une clientèle américaine qui ne jure plus que par le hors-bord.

Qu'est-ce qui caractérise cette nouvelle gamme ?

On veut d'abord construire des unités simples qu'il s'agisse de la ligne extérieure, du plan de pont ou de l'intérieur. On a voulu retrouver une lecture plus compréhensible des bateaux et des programmes de chacun. On a généralisé le principe dans le cockpit de la triple zone bain de soleil, grand carré et poste de pilotage en

délimitant bien les espaces. Avec la précédente génération influencée par un design très italien, l'approche était plus sophistiquée mais aussi plus complexe. Le consensus était plus difficile à trouver. Désormais, le client américain, australien ou européen comprend tout de suite la logique du plan de pont et la fonction de chaque aménagement. Bref, on a gagné en simplicité et en cohérence.

Les GT41 et GT45 sont les nouvelles versions des GT40 et 46. Qu'est-ce qui change réellement au final ?

Comme on peut le constater, l'habitacle de ces deux bateaux est quasi identique à celui des précédents modèles. L'agencement de l'intérieur avec ses deux cabines, voire trois possibles pour le 45, fonctionne très bien et nous n'avons pas éprouvé la nécessité de changer la formule. En revanche, comme je l'ai précisé, nous avons simplifié les plans de pont de manière à ce que le produit fasse consensus et trouve une plus grande adhésion au concept quel que soit le pays d'origine du client.

La nouvelle gamme vous permet aussi d'offrir un large panel de transmissions, du hors-bord en passant par l'IPS et le sterndrive.

Oui, c'est encore notre vision à l'international qui exige d'être très polyvalent. La gamme est très large (de 10 à 15 m, ndr) et doit s'adapter aussi à une concurrence très diverse selon



« C'est l'arrivée des hors-bord qui a déclenché la refonte de la gamme GT », affirme le directeur de la production Erik Stromberg.

les modèles. Le benchmark sur le 32 pieds n'est pas le même que celui du 45 pieds. Cela change du tout au tout.

Il y a aussi la GT50 dans la gamme, lancée début 2018. Que devient ce modèle ?

Pour le moment le GT50 est bientôt en fin de carrière et nous n'envisageons pas de le remplacer dans l'immédiat. Nous préférons consolider notre clientèle et nos parts de marché dans les tailles clés, avant de programmer la sortie d'un modèle plus grand.

Dans la gamme, le GT36 est le seul à se décliner en version hors-bord ou Z-drive ? Pourquoi ce double choix et envisagez-vous des modèles hors-bord encore plus grands ?

Avec le GT36, on franchit un nouveau palier avec la forte

demande américaine qui exige du hors-bord sur ce segment. D'ailleurs ce modèle ne sera vendu aux Etats-Unis que dans cette version. A terme, on peut imaginer que la transmission hors-bord équipera des bateaux encore plus grands. Lancer un GT41 en hors-bord d'ici deux à trois ans est une perspective plausible.

Quelles sont les projections de vente sur le GT36 ?

Ce sera probablement du 50/50 au départ. Moitié inboard, moitié hors-bord. Puis celui-ci devrait gagner rapidement du terrain, tiré par les marchés asiatiques et américains. A l'inverse, en Europe, le marché devrait rester pour le moment favorable en termes de volume au sterndrive mais l'écart va se resserrer.



Le GT32 est le benjamin de la gamme. Il fait la jonction entre le monde des opens et celui des sport cruisers avec la capacité d'héberger jusqu'à quatre passagers en petite croisière.

► supprimant toute forme d'équipement jugé trop luxueux ou trop sophistiqué. Cette stratégie permet probablement, du point de vue du constructeur, de mieux encadrer les coûts et d'avoir des bateaux en adéquation avec un objectif élevé de production. Car l'enjeu est ici mondial. Bénéteau vise avant tout le marché américain qui représente trois fois l'Europe en termes de volume de vente. Les GT32 et 36 seront les têtes de pont outre-Atlantique du chantier français qui a ouvert sur place des lignes de production dans son usine de Cadillac dans le Michigan. Les modèles seront exclusivement proposés en hors-bord. Car la clientèle américaine ne jure que par cette transmission. Une tendance lourde qui gagne l'Europe à pas de géant. ■

Top départ pour la petite croisière

GT32

Benjamin de la gamme, le 32 GT est un open hybride qui cible avant tout une clientèle cherchant à combiner sorties à la journée et week-ends au mouillage. Il n'est ni plus ni moins un Flyer 10 que l'on a coiffé d'un hard-top pleine largeur, mais qui change tout !

Avec la 32 GT, Bénéteau suit à la lettre la tendance du moment qui associe, sur une même coque, transmission hord-bord, cockpit protégé et programme de croisière le temps d'un week-end. Sur une longueur de tout juste dix mètres hors-tout, c'est un vrai défi à relever surtout lorsqu'on veut continuer à mettre l'accent sur une ligne et un tempérament de sportif. Dans une stratégie d'optimisation des coûts, Bénéteau réutilise l'excellent Flyer 10 lancé il y a deux ans pour le coiffer d'un hard-top intégral et pleine

largeur. « Pleine largeur » signifie dans notre jargon motonautique que les passavants n'existent plus.

Une protection efficace en navigation

La configuration est un peu déroutante au début car elle oblige à repenser les manœuvres de port comme fixer la défense centrale en passant par le hublot latéral ou, dans un contexte méditerranéen, « gaffer » la pendille pour l'amener à l'avant. Inquiet du léger trouble que cela peut produire sur le plaisancier, le chantier a même imaginé en option un discret rail le long

du bordé bâbord avec crochet et palan pour guider la pendille jusqu'à la plage avant. Parions que les clients, à moins d'être seul à bord, assimileront rapidement les bons gestes sans avoir recours à ce système inventif. Et puis le concept de hard-top pleine largeur semble avoir déjà ses supporters. Sea Ray en tête et son 32 Sundancer mais aussi Bavaria avec le Vida 33 (ex-Greenline Neo), ou Galeon avec le 325 GTO s'y sont mis. Dans le cas du GT32, l'avantage saute aux yeux. Sa superstructure extra-large est équivalente à celle du modèle supérieur, le GT36. Le cockpit apparaît plus spacieux ▶



Le GT32 qui se déclinait en version in board à l'origine est désormais vendu aussi en hors-bord. Un choix bien dans la tendance du moment.

201 000 €

Prix TTC * avec 2 x 300 ch Suzuki

Vitesse maxi (en nœuds)	37
Conso. à 25 nœuds (en l/h)	95
Longueur (en mètres)	9,98
Couchettes	2 + 2 (carré)

* prix estimé



En l'absence de passavants, il faudra s'habituer à fixer la défense centrale depuis les hublots latéraux.

Les moteurs hors-bord apportent du tonus et une belle maniabilité en navigation.



Circulation et déplacement à bord malgré l'absence de passavants.

L'accès à la baignade, agréable et bien sécurisé.

La zone avant bien agencée avec son triple bain de soleil décalé sur tribord

Les quatre assises de front, très conviviales en navigation.



Pas de cuisine intérieure.

Le niveau sonore élevé en navigation.

L'absence de passavants qui complique les manœuvres de port.



La forme complexe de la table n'est pas des plus pratique mais l'on peut aisément déjeuner autour à 4 ou 5 passagers.

cockpit. Les aménagements correspondent en tout point à ceux du Flyer 10 et il est étonnant de constater qu'ils s'adaptent très bien à cette version hard-top ouvert. On retrouve ainsi les points forts que nous avons énumérés lors de l'essai du Flyer 10 (*Neptune* n° 282). La bonne circulation entre les zones de vie tout d'abord,

l'ergonomie du triple bain de soleil avant ensuite, ou encore la transformation rapide du salon arrière en bain de soleil complet. La zone de pilotage avec ses quatre assises de front face au pare-brise est en adéquation avec la recherche de confort des passagers en navigation. L'intérieur abrite quatre couchages, deux en pointe après



conversion du salon en lit double, deux autres en midcabin fermée pourvue d'un lit traversant. Bénéteau a préféré faire l'impasse sur la cuisine intérieure, c'est l'une des réserves que pourraient formuler les adeptes de la petite croisière. Sur l'eau, le GT32 se montre aussi vif que le Flyer 10. Nous avons atteint les 37 nœuds en pointe avec 500 tours de moins que la normale. L'hélice dédiée à la pratique du wake y est certainement pour quelque chose. Le Flyer 10 filait quant à lui à 41 nœuds avec la même motorisation (2 x 350 ch). ▶

Le salon de cockpit présente l'avantage de se convertir rapidement en bain de soleil grâce au dossier arrière basculant et à l'ajout d'un coussin.

La midcabin propose deux couchages sur toute la largeur arrière. Le dégagement à l'entrée est suffisamment haut pour se tenir debout.



Le solarium avant est un must, à la fois vaste, confortable et plutôt sécurisant pour les enfants.



La plage arrière encadre bien les moteurs et permet de circuler facilement d'un bord à l'autre en plus de la sécurité offerte par l'arceau de wake.



Bénéteau opte pour un carré en forme de fer à cheval classique. Pas de cuisine intérieure mais un placard contenant frigo et micro-ondes en option.



SES CONCURRENTS



Sea Ray 320 SD
L'Express Cruiser qui a ouvert la voie. Le nec plus ultra en termes de finition. Plus cher aussi !
10,64 m x 3,23 m
312 420 € / 2 x 350 ch



Galeon 325 GTO
Le tout nouveau Galeon joue aussi le hard-top pleine largeur avec pavois basculants SVP !
9,99 m x 3,34 m
247 000 € / 2 x 300 ch



Bavaria Vida 33HT
L'ex-Greenline Neo passé chez Bavaria adopte aussi le toit pleine largeur. Deux couchages seulement !
10,99 m x 3,49 m
230 000 € / 2 x 150 ch



La plage arrière encadre bien les moteurs et permet de circuler facilement d'un bord à l'autre.

Notre bateau d'essai était équipé de flaps auto Lenco, d'un Garmin 16" et d'un propulseur d'étrave. Le prix franchit la barre des

250 000 € TTC avec un bon niveau d'équipements optionnels. Sur ce point, l'atout compétitif tient toujours chez Bénéteau. ■

► Le rythme de croisière restera élevé : 28 nœuds à 3800 trs/mn en raison d'un déjaugage qui a du mal à se stabiliser sous les 25 nœuds (plus de 6 tonnes de déplacement léger). Pour le reste, il se révèle maniable et très à l'aise au pilotage, même lorsqu'il s'agit de croiser le sillage d'un autre bateau ! La motorisation semble en tous les cas la bonne et il serait regrettable de choisir la version 2 x 300 ch.

BÉNÉTEAU GRAN TURISMO 32

VITESSE MAX

CONSO à 25 nds

RENDEMENT

37
nds

95
l/h

3,8
l/mille

LE TEST NEPTUNE

DF350 Suzuki - 2 x 350 ch @ 6000 tr/mn - 6 cylindres en V - 4,028 l - Poids/moteur 279 kg
Conditions de l'essai : 4 personnes à bord, 80 % carburant, 100 % eau, vent force 2.

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
3000	11	65	5,9	720
3500	16,5	80	4,8	120
4000	25	95	3,8	150
4500	29,5	115	3,9	145
5000	34,5	150	4,3	135
5500	37	203	5,5	105

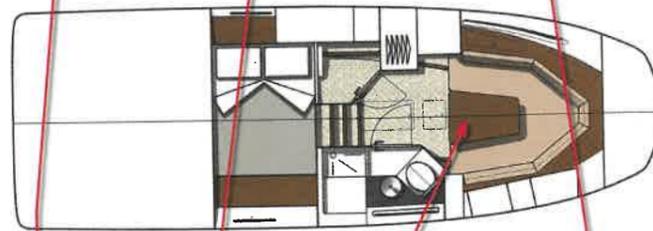
* Avec 20 % de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque / hors tout	9,63 m / 9,98 m
Largeur	3,35 m
Tirant d'eau	0,80 m / 1,30 m
Poids lège	6 148 t
Transmission	Hors-bord
Puissance maximale	2 x 350 ch
Carburant	2 x 360 l
Eau	160 l
Cabines	2
Couchettes	4
Catégorie CE	B-8 / C-11 pers.

CONTACT

Chantier Contact
Bénéteau (France)
www.beneteau.com



Un passage entre cuvette moteur et banquette arrière. Un plus pour circuler facilement entre les deux plateformes de bain.

Quatre fauteuils à se partager entre le pilote et les passagers pour vivre la navigation aux premières loges.

Bénéteau opte pour un salon fer à cheval classique que l'on peut facilement convertir en double couchage.

On retrouve l'élégant bain de soleil trois places qui faisait la spécificité du Flyer 10. Les enfants s'y sentiront en parfaite sécurité.

PRIX DE BASE TTC

145 200 € sans moteur / Env. 212 000 € avec 2 x 350 ch Suzuki
201 000 € env. avec 2 x 300 ch Suzuki / 251 241 € bateau de l'essai
Options Finition Comfort 7 716 € (guindeau électrique, propulseur d'étrave, chauffe-eau 25 l, circuit 220 et prise de quai, lumière cockpit, marche pour pilote). Pack électro 5 328 € (écran Garmin 12", sonde Garmin GT21) ou 7 428 € (avec écran 16"). Pack Sound 3 876 € (Fusion RA70N, 6 enceintes ext., 2 enceintes int. + subwoofer) ; fermeture cockpit arrière 2 448 € ; plate-forme bain polyester 1 200 € ; générateur ess. 3,5 kW 22 716 € ; barbecue gaz arrière 984 € ; frigo cockpit 49 L 1 908 € ; cockpit teck + plateformes 4524 €.

Passeport pour la croisière en famille

GT36

Nous avons découvert le GT36 in board en septembre dernier. Voici maintenant la version hors-bord au plan de pont tout aussi séduisant. Ce nouvel express cruiser a les atouts pour rafler la mise sur le marché des 11/12 mètres. C'est notre coup de cœur de l'été 2021 !

C'est certainement une première pour un chantier français. Le GT36 OB a été officiellement lancé en novembre dernier aux Etats-Unis à l'occasion du salon de Fort-Lauderdale sans passer par la case France. La faute à la pandémie probablement mais qui peut s'expliquer aussi par l'importance du marché américain pour ce concept de hors-bord habitable toujours plus prisé. Ce n'est pas un hasard si Bénéteau a aménagé une ligne de production spéciale pour ce modèle hors-bord dans son usine américaine de Cadillac dans le Michigan. C'est dire si la marque française pense avoir le bon produit pour se tailler la part du lion sur le plus grand marché mondial. Le GT36 OB com-

plète l'offre sur le segment des 11/12 m après la sortie de son sistership à transmission Z-drive qui a déjà fait l'objet d'un essai complet dans *Neptune* (n°293). Choisir l'une ou l'autre version est une histoire de goût et de programme, les prix étant très semblables. Le modèle hors-bord joue assurément sur un registre plus sportif et une simplicité d'entretien qui séduisent de plus en plus de plaisanciers. Bénéteau anticipe cependant une répartition des ventes à parts égales en Europe. Au-delà de la question mécanique, le GT36 fait forte impression. C'est à l'évidence un bateau bien né. Il partage le même style de carène que le GT32 caractérisé par cette proue quasi rectangulaire qui se traduit par un gain de surface à l'avant, loin d'être négligeable. Le

36 pieds a néanmoins une approche plus ambitieuse que le benjamin de la gamme en termes de programme. Son architecture lui ouvre de vraies perspectives de croisière longue durée grâce notamment à un volume intérieur peu banal pour une unité d'à peine 12 m.

De judicieux aménagements

Un grand carré en L au pied de la descente, des hublots de coque et des vitrages panoramiques au plafond, une petite cuisine dans le coin tribord... Le GT36 se prend pour plus grand qu'il n'est en réalité. C'est ce qui plaît. Ici pas de midcabin étriquée mais un espace très bien aménagé à l'arrière avec un lit double de 140 cm de large, ▶



Le GT36 OB aux côtés du modèle in board. Cette nouvelle version, ici avec une paire de Suzuki 350, répond à une demande de plus en plus forte.

280 000 €

Prix TTC env. avec 2 x 350 ch Suzuki

Vitesse maxi (en nœuds)	39
Conso. à 26 nœuds (en l/h)	100
Longueur (en mètres)	12,42
Couchettes	4

Essai Bénéteau Gran Turismo 36

Reprenant le même dessin que le GT32, l'étrave élargie sur sa partie haute profite aux volumes de la cabine avant et à une baille à mouillage hors-normes.



Le déplacement du bloc cuisine en bout de cockpit permet de libérer de l'espace sous le hard-top. Son intégration est parfaite.

Salon de cockpit en L, double plateau de table, dossier biposition et banquette opposée : Bénéteau fait dans l'efficacité.



SES CONCURRENTS



Galeon 365 HTS
Pas de transmission hors-bord pour le futur 365 programmé pour très bientôt.
11,30 m x 3,43 m
Prix nc



Sealine C390V
Hors-bord, timonerie fermée et porte latérale font la différence sur ce double cabine.
11,01 m x 3,50 m
357 000 € / 2 x 300 ch



Rhéa 32 Timonier
Beaucoup de singularité pour ce Rhéa hors-bord à timonerie fermée et double cabine.
9,80 m x 3,45 m
310 000 € / 2 x 300 ch



L'agencement génial du plan de pont.

Les dimensions étonnantes de la cabine arrière.

Le module cuisine à l'arrière du cockpit.

Les performances et le bon comportement marin.



Le niveau sonore élevé en navigation lorsque le toit est fermé.

La cuisine intérieure, étroite et minimaliste.

Le prix élevé de certaines options.

et pléthore de rangements pratiques. Comme le salon, la cabine avant est lumineuse, profitant bien de grands vitrages latéraux. Les quatre passagers devront partager une unique salle de bain mais qui parvient à dégager suffisamment de surface au plancher pour héberger une vraie cabine de douche séparée du coin WC/lavabo. Si l'intérieur semble bien paré pour la croisière, le cockpit tente d'offrir tout ce qu'on est en droit



Trois personnes, pilote compris, peuvent s'asseoir face au pare-brise. Notez le bon débatement du toit ouvrant qui change l'ambiance en un clin d'œil.

d'attendre en navigation ou au mouillage. Un bain de soleil arrière avec système de dossier double position pour agrandir la surface, un carré en L et sa table repliable ainsi qu'une banquette en vis-à-vis... c'est le canevas habituel d'une vedette de 40 pieds. Pour faire « rentrer » ce package croisière, Bénéteau déplace le bloc

cuisine avec grill électrique, évier et frigo top au pied de la plateforme de bain tribord. Une solution judicieuse permettant de consacrer exclusivement l'espace sous le hard-top à la détente. Toit ouvrant king size et belles fenêtres à ouverture manuelle ventilent l'espace plus qu'il n'en faut. Comme pour le GT32, le poste



hard-top sur l'arrière. Les passagers bénéficient également d'une seconde zone de farniente à l'avant du bateau. Le bain de soleil n'est pas un simple matelas fixé sur la plage avant. Il s'insère dans une empreinte contre-moulée pour un rendu beaucoup plus qualitatif et sécurisant pour les utilisateurs. Comme pour le GT32, le poste

Sur la version hors-bord, l'ex-cale moteur est convertie en local technique et en espace de stockage.



La paire de hors-bord ne gêne en rien l'accès à la baignade. La version in board bénéficie quant à elle d'une extension de plateforme en option.

de pilotage est un lieu de partage. On vit la navigation aux côtés du pilote assis sur une banquette à part qui fait face au pare-brise. Le tableau de bord s'organise autour d'un écran Garmin de 12 ou 16". Le niveau d'équipement est au choix du client, mais sachez que toutes les combinaisons sont possibles (radar, AIS, autopilot, joys-

tick de manœuvre...). Ce n'est qu'une question de budget. On ne saurait trop recommander le propulseur d'étrave mais aussi l'option flaps automatiques de type Zipwake ou Lenco pour corriger l'assiette en instantané. Disposer de moteurs déportés sur l'arrière n'est pas une configuration complètement naturelle pour un bateau qui présente

Essai

L'intérieur s'ouvre sur un salon en L très bien pourvu en hublots et capot de pont panoramique.

Le GT36 se pilote avec la même réactivité qu'une coque open.



BÉNÉTEAU GRAN TURISMO 36

VITESSE MAX CONSO à 26 nds RENDEMENT

39 nds 100 l/h 4 l/mille

LE TEST NEPTUNE

DF350 Suzuki - 2 x 350 ch @ 6 000 tr/mn - 6 cylindres en V - 4,028 l - Poids/moteur 279 kg
Conditions de l'essai : 4 personnes à bord, 30 % carburant, 30 % eau, vent nul

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
3500	15,5	70	4,5	150
4000	20	90	4,5	150
4500	26,5	105	4	170
5000	31	130	4,2	160
5500	36	180	5	130
5800	39	215	5,5	120

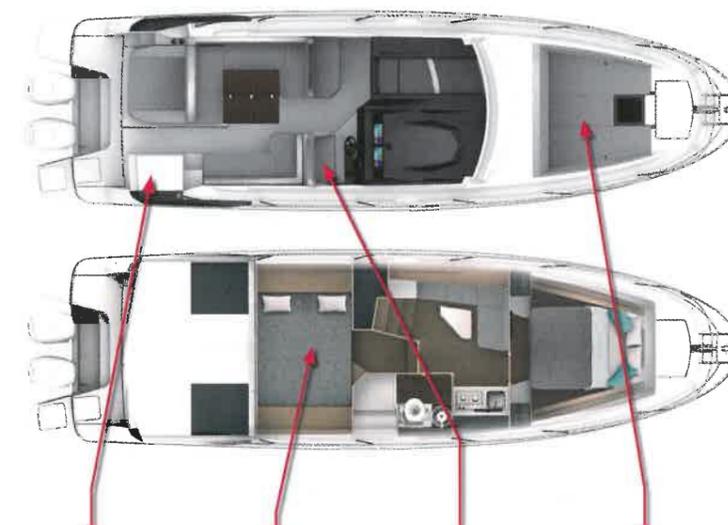
* Avec 20 % de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	11,56 m / 12,42 m
Largeur	3,51 m
Tirant d'eau maxi	1,15 m
Poids lège	7,19 t
Transmission	Hors-bord
Puissance maximale	2 x 350 ch
Carburant	2 x 408 l
Eau	150 l
Cabines	2
Couchettes	4
Catégorie CE	B-8 / C-10 pers.

CONTACT

Chantier Contact Bénéteau (85) www.beneteau.com



Au pied de la plateforme de bain, le module cuisine avec grill électrique est placé idéalement en marge du cockpit.
La cabine arrière est l'atout maître du GT36. Probablement, la plus vaste et la mieux conçue de sa catégorie.
Comme pour le GT32, le designer Pierluigi Andreani a aménagé quatre assises face au poste de pilotage.
La plage avant profite à plein de la forme carrée de la proue pour installer un bain de soleil avec empreinte moulée dans le pont.

PRIX DE BASE TTC OB ET IB

216 000 € sans moteur / 280 000 € env. avec 2 x 350 ch Suzuki / 290 700 € / 311 000 € (+ joystick) avec 2 x 300 ch Volvo D4
Options Finition Essential 9 960 € (frigo cockpit 49 l, batterie supp., radio Fusion RA210 + 4 HP, écran Garmin 12", fenêtres coulissantes, trimauto Zipwake). Finition Comfort 10 728 € (Essential + sondeur Garmin GT21, micro-ondes, WC électrique eau douce). Pack Ambiance 4 380 € (bain de soleil avant haute qualité, accoudoirs, repose-tête, housse, capote soleil, porte-gobelets...); propulseur étrave 4 776 €; générateur 4 kW diesel 16 836 €; clim cockpit 3 876 €; clim salon 14 000 BTU 11 220 €; grill électrique cockpit 2 004 €; teck cockpit + plateforme 5 844 €.

Les visiteurs sont tout de suite saisis par les dimensions de la midcabin et son étonnante hauteur sous barrots.



Sur le flanc tribord, la kitchenette avec évier, plaque de cuisson et frigo top assure le minimum.

► un fort volume intérieur. Reste qu'en navigation, la transmission hors-bord conserve tout son dynamisme. On flirte avec les 39 nœuds à plein régime (contre 32 en Z-drive avec une paire de 300 ch Volvo D3). La meilleure plage de vitesse en croisière se situe entre 25 et 30 nœuds, autour de 4000 trs/mn. En dessous, on revit le même phénomène que sur le GT32 avec un régime difficile à stabiliser en limite de planning. La version hors-bord n'en demeure pas moins un bon compromis offrant la possibilité de se rapprocher de la côte sans prendre de risque ou même de beacher moteur relevé sur une plage du banc d'Arguin, par exemple. Une forme de liberté qui convient bien aux nouvelles pratiques. ■

La cabine avant est lumineuse grâce aux grands vitrages latéraux.



Une véritable montée en gamme

GT41

L'ex-GT40 de Bénéteau bénéficie d'un lifting majeur qui se manifeste surtout par un plan de pont moins radical et plus consensuel dans ses aménagements. Un modèle « passerelle » qui trouve sa place entre le GT36 et le nouveau GT45, navire amiral de la gamme.

A l'instar de ses concurrents, le nouveau GT41 se positionne sur le marché des 40 pieds dans un entre-deux assez inconfortable. Il est trop grand pour recevoir comme le GT36 la transmission hors-bord que la clientèle d'aujourd'hui plébiscite, et pas assez lourd pour s'armer de pods IPS. Reste la transmission stern-drive dont la production est en chute libre aux Etats-Unis. Pour-

tant le « Z » a encore ses aficionados en Europe et retrouve une seconde jeunesse avec les DPI de Volvo. Ses nouvelles embases lancées il y a deux ans corrigent les faiblesses des anciennes générations, notamment au niveau de l'inverseur. Les manœuvres gagnent en souplesse d'utilisation et se combinent parfaitement avec l'usage d'un joystick Volvo. A bord du GT41, les embases sont couplées à une paire de 300 ch Volvo D4, la motorisation optimale se-

lon nous. Le binôme fonctionne à merveille. 32 nœuds en pointe et 23,5 en régime de croisière économique (75 l/h en moyenne).

Une décoration retravaillée

Le bateau est aussi joueur que le GT36, plus silencieux aussi du fait du bon calfeutrage des moteurs dans la soute. La carène Air Step 2 est identique à celle de l'ex-GT40 lancée en 2016 mais ce n'est pas le ▶

Le GT41 affiche une ligne élancée et sportive pour un plan de pont simplifié par rapport à l'ancien GT40.

367 500 €

Prix TTC avec 2 x 300 ch Volvo D4

Vitesse maxi (en nœuds)	32
Conso. à 23 nœuds (en l/h)	75
Longueur (en mètres)	12,87
Couchettes	4



Essai Bénéteau Gran Turismo 41

Le GT41 marque le retour du bain de soleil arrière comme c'est le cas sur les GT 36 et 45.



L'espace intérieur adopte le même agencement que le GT36 mais plus généreusement dimensionné à l'image du plan de travail de la cuisine.



La cabine arrière propose un couchage double de bon standing avec une hauteur sous barrots de 2,00 m à l'entrée.



Une baïlle à mouillage avec moins de volume que les GT 32 et 36.

Large choix de sellerie PVC, tissée ou cuir pour plus de personnalisation.

Une motorisation éprouvée, raisonnable en consommation. Poste de pilotage large et confortable.



La kitchenette extérieure moins bien lotie que celle du GT36.

Pas de grand lit double dans la cabine arrière. Les passavants étroits.

seul point commun. L'agencement de l'habitacle est un quasi copier-coller. Bénéteau a retravaillé la déco, habillé les huisseries d'un séduisant placage en noyer gris, soigné certains détails comme le contour des lits en bois cintré. On retrouve un plan général ressemblant comme deux gouttes d'eau à celui du GT36 avec des dimensions plus généreuses au niveau du carré et de la cuisine.

Un tableau de bord au look sophistiqué

Le GT41 propose quatre couchages, deux à l'avant et deux en mid cabin en lits jumeaux ou lit double au choix. Les rangements étaient un peu justes sur le modèle initial. Il le reste à l'intérieur du GT41 dans la perspective d'une croisière prolongée. Les plus importants changements interviennent dans le cockpit. Bénéteau renoue avec un bain de soleil

Afin de renforcer l'esprit de gamme, le tableau de bord du GT41 reprend la même couleur bleu cobalt que les autres Gran Turismo.



Le cockpit affiche une certaine simplicité dans les aménagements qui s'articulent autour d'un grand carré à table fixe.



SES CONCURRENTS

	Rio Parana 38 Un hard-top ouvert avec un agencement similaire mais plus qualitatif dans les prestations. 12,30 m x 3,65 m 480 000 € / 2 x 300 ch
	Jeanneau Leader 40 Beaucoup de points communs entre les marques du même groupe. 12,33 m x 3,80 m 350 000 € / 2 x 300 ch
	Sealine C390 Même programme mais un univers plus cosu sous un hard-top fermé par une baie vitrée. 12,15 m x 3,95 m 384 000 € / 2 x 300 ch

muni d'un coffre dédié aux palmes, masques et tubas. Le retour d'un solarium arrière proche de la plateforme s'est imposé comme une évidence. Le GT40 misait sur un immense salon de cockpit avec plancha électrique au pied de la plage de bain. Le chantier revient à plus de simplicité en installant un sofa en U qui fait face



La paire de 380 ch montée sur embases se montre peut gourmande à 20 nœuds avec une conso horaire sous les 70 litres.

à une kitchenette minimaliste. Le hard-top coiffant l'ensemble est similaire à celui du GT36 offrant toujours un gigantesque toit ouvrant électrique flanqué de fenêtres à ouverture manuelle. Le poste de pilo-

tage adopte quant à lui le même dispositif que sur la version 2016 : trois assises de front, dont un fauteuil copilote indépendant à l'extrémité tribord à l'emplacement un peu surprenant. Le tableau de

Essai Bénéteau Gran Turismo 41



Une capote repliable coiffe le bain de soleil avant, dont une partie peut se redresser.

bord affiche un look sophistiqué s'inscrivant dans une parfaite continuité avec celui du GT40. Le pilote bénéficie d'une ergonomie impeccable.

Précis et vif à la barre

Le bateau de l'essai était équipé d'un écran Garmin 12" (on ne pourra pas mettre plus grand), d'un joystick de manœuvre et d'un correcteur d'assiette automatique Zipwake. Un équipement ad hoc pour ce bateau qui se révèle, comme tous les Gran Turismo, précis et vif à la barre. Béné-



En navigation, les trois assises face au poste de pilotage apportent de la convivialité.

teau propose une version moteur plus musclée avec les nouveaux D6 de 380 ch. Pas certain qu'on y gagne beaucoup en termes de confort et de réserve de puissance. En puisant dans la longue liste d'options, le Gran Turismo augmente en pouvoir de séduction.

La plateforme immergeable avec système électrique, nettement plus léger que la solution avec vérins hydrauliques, devrait être plébiscitée par la clientèle (11 000 euros TTC) tout comme le teck de cockpit qui reste en France une option toujours très appréciée. ■

BÉNÉTEAU GRAN TURISMO 41

VITESSE MAX

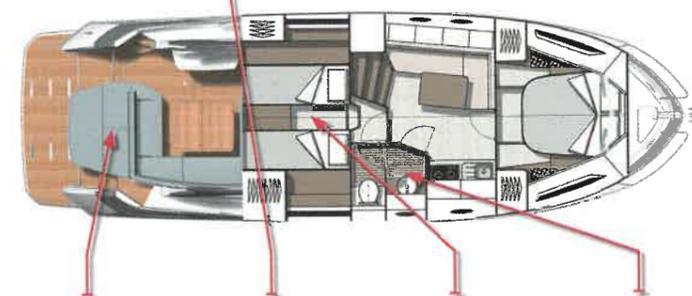
32
nds

CONSO à 23 nds

75
l/h

RENDEMENT

3,2
l/mille



Le bain de soleil arrière extensible revient en grâce, tandis que la plateforme est immergeable en option.

La kitchenette est installée face au carré à l'abri du hard-top.

La mid cabin est pourvue de 2 lits séparés par un passage central. Possibilité d'opter pour un lit de 140.

L'unique salle de bain est un peu old school. Les WC cohabitent avec la cabine de douche.

LE TEST NEPTUNE

Volvo D4-300 - 2 x 300 ch diesel @ 3500 trs/mn - 4 cylindres en ligne - 3,71 - 600 kg/moteur
Conditions de l'essai : 5 personnes à bord, 40 % carburant, 60 % eau, vent nul

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2500	16	60	3,7	150
2800	21	70	3,3	160
3000	23,5	75	3,2	160
3200	27	82	3	175
3500	31	100	3,2	160
3600	32	115	3,6	145

* Avec 20 % de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque / hors tout	11,50 m / 12,87 m
Largeur	3,87 m
Tirant d'eau	0,94 m
Poids	7,96 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	2 x 380 ch
Carburant	2 x 325 l
Eau	200 l
Cabines	2
Couchettes	4
Catégorie CE	B-10 / C-10 pers.

CONTACT

Chantier Contact Bénéteau (85) www.beneteau.com

PRIX DE BASE TTC

367 500 € / 385 700 € + joystick avec 2 x 300 ch Volvo D4
402 700 € avec 2 x 380 ch Volvo D6 + joystick
Options Finition Comfort 11 500 € (écran Garmin 12", pack audio Fusion ; frigo cockpit 49 l, 1 batterie supp., WC électrique, fenêtres coulissantes) ; Pack Premium 7 400 € (bain de soleil sellerie Marlin, Bora Bora ou Vita, canopée rétractable, lumière courtoisie LED) ; Pack électro 4 900 € (VHF/AIS, pilote auto, connexion lpad sans fil, chargeur sans fil) ; plateforme bain immergeable électrique 11 000 € ; propulseur d'étrave 4 700 € ; clim carré et cabines 16 000 BTU 9 850 € ; flaps auto Zipwake 3 680 € ; teck cockpit et plateforme 9 800 €...

Un retour volontaire au pragmatisme

GT45

Bénéteau propose une nouvelle mouture de l'ex-GT46 avec un plan de pont réagencé et moins sophistiqué. Ce retour aux fondamentaux dans les aménagements se traduit par un cockpit optimisé pour des croisières à quatre ou six selon que vous optiez pour cette fameuse troisième cabine qui peut faire la différence.

C'est dans les vieux pots qu'on fait les meilleures soupes. L'expression est un peu rustique mais elle s'applique assez bien finalement au plus grand des nouveaux Gran Turismo. Le GT45 profite pleinement de l'expérience des modèles précédents. Une filiation que l'on peut faire remonter au Flyer 42 renommé par la suite Gran Turismo 44 et lancé en 2010. Celui-ci fut ensuite remplacé cinq ans plus tard par le très italianisant GT46.

Un agencement intérieur fonctionnel

Le nouveau modèle représente donc la troisième génération d'express cruiser flirtant avec les 15 mètres de long et disponible

Priorité au mouillage et à la baignade! Le nouveau plan de pont dégage un large accès à la plateforme de bain immergeable (en option). Le bain de soleil fixe à l'arrière est une façon de renouer avec le GT44 de la génération 2010.



soit en sterndrive, soit en IPS Volvo. Cette mise en parallèle est nécessaire pour constater que Bénéteau ne cesse d'améliorer sur une même carène un agencement intérieur plutôt génial validé... voici

plus de dix ans! Sans surprise, on retrouve le principe d'une cuisine en L au pied d'une large descente. Le capot de verre en forme de demi-lune est une trouvaille qui fait encore son effet. Le plan de travail ►

Proposé en transmission Z-drive ou IPS, le nouveau GT45 peut héberger jusqu'à six passagers en croisière grâce à sa troisième cabine optionnelle.

586 000 €

Prix TTC avec 2 x 440 ch Volvo IPS

Vitesse maxi (en nœuds)	33
Conso. à 26 nœuds (en l/h)	120
Longueur (en mètres)	14,78
Couchettes	4/6



Le tableau de bord au design très travaillé est rigoureusement identique à celui de l'ex-GT46. Les commandes de gaz et le joystick de manœuvre qui repose sur une platine s'avèrent bien positionnés.



La salle des machines est particulièrement spacieuse. Rarement les pods IPS n'auront été aussi accessibles.

Le cockpit conserve un grand carré pourvu d'une table à plateau double. Un dispositif convivial qui pourra accueillir jusqu'à huit passagers.



L'idée géniale du barbecue électrique arrière installé sur l'ex-GT40 est reprise à bord du 45 pieds.

► n'a rien d'étriqué. On cuisine ici à l'aise en ayant tout à portée de main: les tiroirs et placards aménagés, le four suspendu, le double évier, la plaque vitro et le grand réfrigérateur-congélateur. Sur le flanc tribord est installé un carré pour 4/5 personnes.

L'efficacité avant tout

Le client pourra choisir entre cette combinaison salon/cuisine en open space et la pose d'une cloison afin d'installer une troisième cabine avec lits superposés. Elle viendra compléter un dispositif familial qui dispose aussi d'une cabine avant et d'une salle de bain à partager. La suite propriétaire est quant à elle logée à l'arrière en pleine largeur, dans un volume décaissé afin de conserver une



Le garage à annexe est suffisamment vaste pour abriter un pneumatique de 2,30 m de longueur. Il est possible d'accéder aux moteurs depuis le plancher.

hauteur sous barrots correcte. La salle de bain indépendante est sur le palier d'entrée. Elle est associée à une confortable cabine de douche

séparée. L'habillage des cabines et la déco ont été mis au goût du jour mais nous sommes bien en présence du même plan intérieur que

celui des GT 44 et 46. C'est une tout autre musique à l'extérieur. Le plan de pont a été cette fois-ci modifié en profondeur. Il y a six ans, Bénéteau était encore sous l'influence des stars vénitienes du design de yachts, Carlo Nuvolari et Dan Lenard. Ces derniers avaient conçu la gamme Monte Carlo puis les GT40 et 46 dans la foulée. Leur style sophistiqué impliquait un vrai changement de paradigme pour Bénéteau. On se souvient des fauteuils électriques à convertir en chaise longue, des sofas orientables ou des fenêtres de hard-top que l'on pouvait abaisser comme sur les voitures. Bref, du design inventif, de la personnalisation, de l'ingénierie sans limite de budget et, au bout du compte, une manière d'appréhender la plaisance assez éloignée de la vision pragmatique du chantier ven-

déen. Le GT45 redéplace le curseur vers plus de simplicité, orchestré par le designer Pierluigi Andreani, à l'origine du premier Gran Turismo de 2010. C'est un retour clair à un cockpit plus fonctionnel et convivial.

Un cockpit climatisable

On adopte de nouveau un zonage bien délimité de l'espace coiffé d'un hard-top aux vitrages latéraux plus généreux. Comme pour les autres GT, c'est le retour à un bain de soleil arrière intégrant cette fois-ci un garage pour une annexe jusqu'à 2,30 m avec le hors-bord démonté. L'ouverture électrique s'effectue sans avoir à dézipper les coussins, c'est appréciable! L'immense plage de bain immergeable est aussi équipée



L'agencement très intelligent du cockpit.

La ligne sportive, le design extérieur.

Un aménagement intérieur particulièrement efficace.

La possibilité de fermer le cockpit par une baie vitrée optionnelle.



La cuisine latérale trop dans le passage.

Un tarif moins compétitif qu'avant.

Un air de déjà vu...



Bénéteau parvient à rendre l'habitacle cosy et bien équilibré entre cuisine et salon pour quatre. Celui-ci peut être remplacé par une troisième cabine fermée avec lits superposés.



L'entrée-cuisine est un must. Grand réfrigérateur-congélateur, four suspendu, plateau en Corian... Super équipée mais aussi lumineuse grâce au capot vitré.



Lits en ciseau pour la cabine avant du GT45, qui présente une belle combinaison de placage en noyer grisé et tissus gris clair ou bleu cobalt.

► d'un système de fixation pour une seconde annexe ou des propulseurs sous-marins. L'arrière dissimule enfin sous un capot un barbecue électrique. Andreani reste dans le pratique en aménageant un colossal salon en U pour 8 à 10 passagers faisant face à une étroite console-cuisine et un écran TV de 43" escamotable. La configuration du cockpit a l'avantage de pouvoir être fermée par une porte en verre et une fenêtre basculante entre le salon et le bain de soleil. L'espace est climatisable, option prisée aux Etats-Unis, ►



La cabine arrière traversante bénéficie de nombreuses trappes de rangement sur les côtés. Une place est réservée pour installer un écran TV de 22"

Les dimensions du GT45 ne l'empêchent pas de se glisser dans les criques les plus étroites, comme ici, non loin de Rosas, sur la Costa Brava.



SES CONCURRENTS



Azimut Atlantis 45
Un concurrent sérieux également en IPS qui présente un prix 2020 à hauteur du Bénéteau. 14,60 m x 4,20 m / 534 000 € / 2 x 440 ch



Princess V40
Une valeur sûre dans le milieu de l'express cruiser, mais uniquement en sterndrive. 12,98 m x 3,81 m / 440 000 € / 2 x 340 ch



Galeon 485 HTS
Une ligne sculpturale et un plan de pont très original avec bain de soleil et garage annexe. 14,98 m x 4,25 m / 562 600 € / 2 x 440 ch



► moins en Europe où l'on préfère la ventilation naturelle provenant du toit ouvrant et des ouvertures latérales. Le poste de pilotage déporté sur tribord et flanqué d'un fauteuil pilote et d'une banquette double a prouvé son efficacité à bord des précédents GT. Il est ici conservé en l'état après avoir subi bien évidemment quelques adaptations d'ordre cosmétiques. La transmission IPS Volvo semble

Notre bateau d'essai était équipé de pods IPS couplés aux nouveaux Volvo D6-440. 50 000 euros de plus comparé à la version sterndrive.

être la mieux adaptée à cette vedette musclée qui accuse plus de 10 tonnes de poids lège sur la balance. On atteint les 33 nœuds en pointe tandis que la vitesse de croisière s'établit autour de 23 nœuds pour une conso dans les clous ha-

bituels entre 100 et 110 l/h. Le joystick de manœuvre, quasi incontournable, est compris dans un prix de base qui tutoie les 600 000 euros avant options. C'est quand même 110 000 euros de plus que le millésime 2016 ! ■

BÉNÉTEAU GRAN TURISMO 45

VITESSE MAX

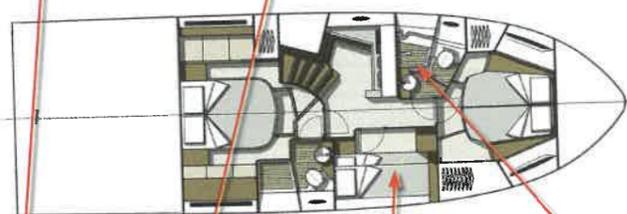
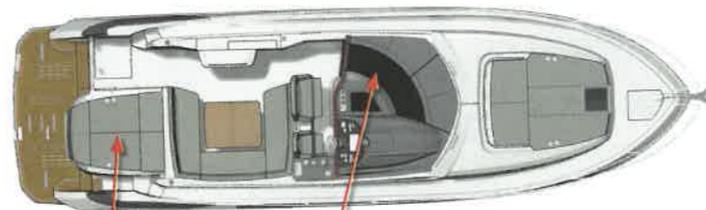
33
nds

CONSO à 26 nds

120
l/h

RENDEMENT

4,6
l/mille



La possibilité de glisser une annexe dans la soute située sous le bain de soleil fait la différence avec les autres GT.

Le grand panneau de pont en verre au-dessus de l'entrée fournit un formidable éclairage naturel à l'intérieur.

La troisième cabine avec lits superposés est une option. Le standard correspond à un salon ouvert sur la cuisine.

On passe à deux salles de bain privatives au lieu d'une pour le GT41.

LE TEST NEPTUNE
Volvo D6-440 IPS - 2 x 440 ch @ 3 700 t/m - 6 cylindres - 5,5 l - Poids/moteur 750 kg
Conditions de l'essai: 5 personnes à bord, 72 % carburant - Vent force 2

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2500	15	90	6	120
2800	19	100	5,2	140
3000	23	110	4,8	150
3200	26	120	4,6	160
3500	30	140	4,7	155
3700	33	170	5,1	135

* Avec 20 % de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	13,50 m / 14,78 m
Largeur	4,20 m
Tirant d'eau	1,11 m
Poids	10,1 t
Transmission	IPS Volvo ou Z-drive
Puissance maximale	2 x 440 ch
Carburant	2 x 450 l
Eau	2 x 200 l
Cabines	2 ou 3
Couchettes	4 ou 6
Catégorie CE	B-12 / C-12 pers.

CONTACT

Chantier
Contact

Bénéteau (85)
www.beneteau.com

PRIX DE BASE TTC

537 000 € TTC avec 2 x 380 ch Volvo D6 DP (sterndrive) + joystick
586 800 € TTC avec 2 x 440 ch Volvo D6 IPS + joystick
Options TTC Troisième cabine 4 300 € ; Finition Comfort 15 600 € (treuil mise à l'eau annexe, réfrigérateur cockpit, pack audio Fusion, écran Garmin 12", fenêtres coulissantes hard-top) ; Pack électro 12 900 € (chargement induction smartphone, données moteur/bord sur écran, radar broadband Garmin, écran + sondeur Garmin 8416, pilote auto, VHF et AIS) ; générateur 7,5 kW 21 900 € ; Grille électrique plage de bain 6 600 € ; lave-vaisselle 2 070 € ; flaps électrique Lenco 2 150 € ; baie vitrée arrière électrique 15 060 € ; clim carré/cabines 14 900 € ; vitrages fixes toit ouvrant avec rideaux occultants 2 400 € ; teck massif cockpit 14 400 €.