

Bénéteau 40



Les lignes de la nouvelle gamme Bénéteau tranchent complètement avec les formes de la génération précédente. Le grand hublot aux sommets arrondis attire inmanquablement le regard et anime la silhouette générale.

Le chantier Bénéteau a entrepris l'année dernière le processus de renouvellement complet de sa gamme de voiliers de croisière, encore appelée Océanis en France. Plus qu'un simple exercice de modernisation, le chantier a choisi de frapper un grand coup et demandé au duo d'architectes Jean Berret et Olivier Racoupeau de repartir d'une page blanche pour dessiner carènes et plans de ponts de ces nouvelles unités. Lorsqu'on prend la peine de comparer ce nouveau 40 avec le 393 de la précédente génération, on constate dès le premier coup d'œil que les deux bateaux n'ont plus grand-chose en commun, bien qu'ils soient issus du même cabinet d'architectes.

Alors que le 393 tentait de faire oublier sa silhouette massive avec un rouf en sifflet, le 40 présente un franc-bord moins important et des

lignes beaucoup plus gracieuses. Le dessin des superstructures est particulièrement réussi; les grands hublots latéraux aux sommets arrondis s'intègrent harmonieusement dans la courbe du rouf et ne manquent pas d'attirer l'attention. Certes, tous les goûts sont dans la nature, mais ce 40 est franchement bien plus agréable à regarder que son prédécesseur.

Le plan de voilure témoigne également de nombreux changements. Mât plus élancé et gréé au 9/10^e, bôme plus longue, base du triangle avant plus courte, on a cherché à limiter la taille des voiles d'avant pour faciliter les manœuvres. Génois et grand-voile offrent d'ailleurs des surfaces quasi similaires et il est vrai qu'on n'a pas à déployer trop d'efforts pour border le génois.

La séance d'essai devant Québec par 15

nœuds de vent réel a donné un bon aperçu des qualités nautiques de ce dernier-né. Même si le ratio poids/surface de voilure est très proche des valeurs de l'ancienne gamme, j'ai trouvé le Bénéteau 40 plus vivant et plus communicatif. Bien que nous ayons à vivre avec les inconvénients d'une grand-voile sur enrouleur aux formes particulièrement affligeantes, le bateau flirte avec les 7 nœuds au près. Il accélère franchement dans les risées, la barre reste douce et les sensations sont très agréables. Avec un jeu de voiles de meilleure qualité, voilà un bateau qui pourrait très bien se défendre dans les régates de club. Sa carène très plate devrait faire merveille au portant dans la brise, mais attention, il faut éviter de dépasser les 25° de gîte pour en tirer tout le potentiel.

Bénéteau 40

Longueur de la coque: 11,82 m
Largeur: 3,91 m
Déplacement: 8 260 kg

Lest: 2050 kg
Tirant d'eau: 1,55 m ou 1,90 m
Surface de voilure au près: 78 m²

Motorisation: Yanmar 40 CV en ligne
Architecte: Berret-Racoupeau
Prix: 177 000 US \$ livré au Canada, préparation en sus
Distribué par Marina Gosselin et Boulet Lemelin Yacht

Un bon bateau assurément, et facile à naviguer, on s'en rend vite compte. Le vaste cockpit, dont la largeur augmente au fur et à mesure que l'on se déplace vers l'arrière, est particulièrement convivial. C'est indéniablement l'un des points forts du bateau. Le barreur profite d'une bonne visibilité et trouve un appui confortable sur le plancher concave pour se caler les pieds à la gîte. Le winch de génois, presque dans le

même axe que la barre à roue, se manœuvre aussi facilement depuis le poste de barre. Sur un bateau de cette taille, le concept des deux barres à roue est déjà parfaitement justifié. Il facilite notablement les déplacements de l'équipage et laisse le passage libre vers le tableau arrière et la jupe.

Un mot pour souligner la bonne idée d'avoir prévu de renvoyer les contrôles du chariot d'écoute sur les winchs de drisse, une manœuvre souvent laissée pour compte sur



On remarque ici la largeur de la carène qui profite d'une importante stabilité de forme.

les bateaux de série. Rien à redire pour le reste du plan de pont, mais notez au passage que les rails de fargues métalliques ont disparu au profit de cale-pieds en bois rapportés.

Le changement de style ne pouvait pas s'afficher qu'à l'extérieur et le chantier a choisi de confier le design intérieur à la firme Nauta, spécialisée dans ce domaine particulier. La mode est aux lignes épurées et aux contrastes tranchants, le cabinet italien s'est donc livré à cet exercice de style avec un

certain succès. La sellerie blanche et les tons rouges du mobilier sont certes très chic, un peu trop peut-être, stricte affaire de goût.

Dans la version deux cabines mise à notre disposition pour cet essai, le coin cuisine est particulièrement bien traité et tout à fait fonctionnel. Une coursive se prolonge à bâbord derrière la descente et offre deux généreux plans de travail, un bon volume d'équipements et tout le rangement nécessaire. La table à carte fait face au comptoir de la cuisine et l'on y trouve encore suffisamment de place pour manipuler une carte de papier. Grâce aux très grands hublots latéraux et sur le sommet du rouf, le carré est très lumineux et offre même un joli coup d'œil vers l'extérieur dès que le bateau prend 10 ou 15° de gîte. On a placé la table à tribord, car dans la version trois cabines la banquette fait place à un bloc-cuisine tout en longueur. Seul bémol, on trouve finalement peu d'espace de rangement dans le mobilier du carré et l'on regrette également l'absence de main courante sur les plafonds.

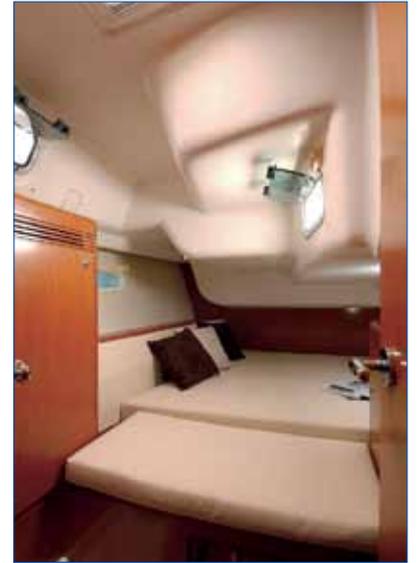
La cabine arrière est aussi spacieuse que l'on pouvait s'y attendre sur un bateau aussi large et l'on a disposé la literie transversalement. À l'intérieur de cette cabine, une porte donne directement accès au cabinet de toilette, une seconde porte s'ouvrant également sur le carré. La cabine avant est la mieux pourvue en mobilier de rangement avec une penderie de chaque côté et une coiffeuse



Le poste de barre s'est révélé confortable à l'usage. Le winch de génois est à portée de main du barreur.



Le cockpit est une franche réussite. On circule facilement autour de la table centrale qui sert aussi de console pour l'écran de navigation. Notez que le revêtement de teck est une option.



Literie transversale dans la cabine arrière.

devant laquelle se trouve un coffre/tabouret mobile. Sous la literie, un équipet/tiroir où l'on peut stocker un bon volume de vêtements.

À mon avis, la plus belle cabine est encore le grand cockpit où l'on réalise le chemin parcouru en quelques années dans la conception des bateaux de plaisance. Le

chantier Bénéteau a manifestement réussi son coup en modernisant sa gamme de croisière, d'autant plus que le rapport qualité-prix est particulièrement concurrentiel.



Le carré très spacieux et lumineux.



Le coin cuisine est particulièrement bien pourvu.

SAINTONGE
VOILES/SAILS

201, 3^e Avenue
Québec (Québec) G1L 2V7
(418) 529-0096
www.voilesaintonge.com

Détaillant autorisé
Laser Performance

CONFECTION RÉPARATION SERVICE CONSEILS