

SONO COME TU MI VUOI *I am as you want me*

Carena performante e sicura e spazi sfruttati al meglio sopra e sotto coperta. È la forza della produzione in serie che permette di studiare sempre le soluzioni migliori

A safe yet performant hull plus a good layout for both exteriors and interiors. This is the strength of production boats, which allows you to always design the best solutions

by Niccolò Volpatti photo by Nicols Claris

14.78m

L'

L'obiettivo che mi sono dato è quello di cercare un difetto. Almeno uno. Lo faccio sempre, con qualsiasi barca, ma quando il test riguarda uno scafo prodotto in serie da un grande cantiere, lo stimolo è più forte. Mi sento però come Davide contro Golia. Golia, cioè Bénétteau, ha dalla sua grandi firme, ovvero **Pierangelo Andreani** per gli interni e **Carlo Nuvolari e Dan Lenard** per il design oltre alla forza dei grandi numeri. Le cose non sono lasciate al caso. Tutte le soluzioni sono studiate accuratamente. Cominciamo dalla carena. La meteo giocava a mio favore. Palma di Maiorca, infatti, ci ha riservato un brutto mare incrociato con un'onda di un metro e mezzo. Un mare non facile da affrontare, anche per uno scafo da 13 metri e mezzo. Nonostante ciò, il GT 46 se l'è cavata alla grande. Sempre sicuro e maneggevole, anche quando abbiamo cercato di metterlo in difficoltà affrontando le onde di prua o al traverso. La V della carena ha una forma ideale, capace di fendere i marosi senza pregiudicare le performance. In sala macchine c'era una coppia di

Volvo entrofuoribordo da 272,13 kW (370 cv) ciascuno. Tra tutte le motorizzazioni è la meno potente prevista dal cantiere. Nonostante questo, la barca ha planato in sei secondi, ha raggiunto la massima in 19 e con la manetta tutta abbassata siamo arrivati a 32,5 nodi. Perfino un po' di più di quanto dichiarato dal cantiere. Merito forse dell'onda che abbiamo affrontato nell'incavo per riuscire a scatenare tutti i cavalli. E il metro e mezzo di altezza ha fatto l'effetto surf aumentando la velocità di punta. Conclusione, le prestazioni sono più che ragguardevoli. I consumi sono contenuti perché si passa da 61 litri/ora per planare a 158 per la velocità massima. Il joystick Volvo funziona alla perfezione, anche con gli entrofuoribordo, e la visibilità è ottimale a tutte le andature. Merito delle finestrature a 360°, ma anche di un assetto corretto della carena. Forse a cercare il pelo nell'uovo si può dire che l'ergonomia, da seduti, non è perfetta, nel senso che trovo le manette leggermente distanti. Quando si sta in piedi, invece, tutto è a portata

di mano. Sottocoperta mi piacciono sia l'allestimento sia i colori. Bella la cucina a L e il gigafriigo di tipo domestico. Ottimi i volumi, in tutte le cabine. Quella armatoriale a centro barca sfrutta tutto il baglio e ha perfino due divanetti, uno per fiancata. È spaziosa anche la Vip a prua e quella con letti sovrapposti non appare certo un loculo. Ottima l'abitabilità. È riuscita anche la soluzione della discesa sottocoperta con scaletta disposta a semicerchio che permette di muoversi anche a mani libere. Sul Bénétteau GT 46 i progettisti sono riusciti anche a mantenere la continuità tra esterno ed interno; infatti si passa dalla dinette in pozzetto senza alcune divisioni. Come optional è possibile scegliere una porta vetrata che divide i due spazi, ma che si apre completamente in modo da non essere mai di ostacolo quando si naviga e permette di chiudere la barca quando non si è a bordo. Ottima anche la soluzione per i divanetti intorno al tavolo da pranzo. Il divanetto del pozzetto, invece, ha una pulsantiera ai lati che serve per abbattere o alzare lo schienale.

Il design degli esterni è di Carlo Nuvolari e Dan Lenard, quello degli interni di Pierangelo Andreani.

The exterior design is by Carlo Nuvolari and Dan Lenard, the interior one by Pierangelo Andreani.



Misure

Altezza cabina armatore **194 cm** • cuccetta **195x150 cm** • altezza sopra il letto **100 cm** • cucina a L **136x140 cm** • altezza cabina Vip a prua **190 cm** • cuccetta **190x150 cm** • altezza sopra il letto **93 cm** • altezza bagno a prua **195 cm** • altezza cabina ospiti con letti sovrapposti **197 cm** • cuccetta **197x72 cm** (ciascuna) • altezza bagno armatore **198 cm** • divanetto di poppa in pozzetto **127 cm** • divanetti fiancate pozzetto **180 cm** (ciascuno) • mobile grill **86 cm** • divanetto copiloti **75 cm** • seduta pilota **45 cm** • larghezza accesso sottocoperta **54 cm** • prendisole di prua **225x210 cm** • larghezza passavanti **22 cm** • piattaforma di poppa **360x135 cm**

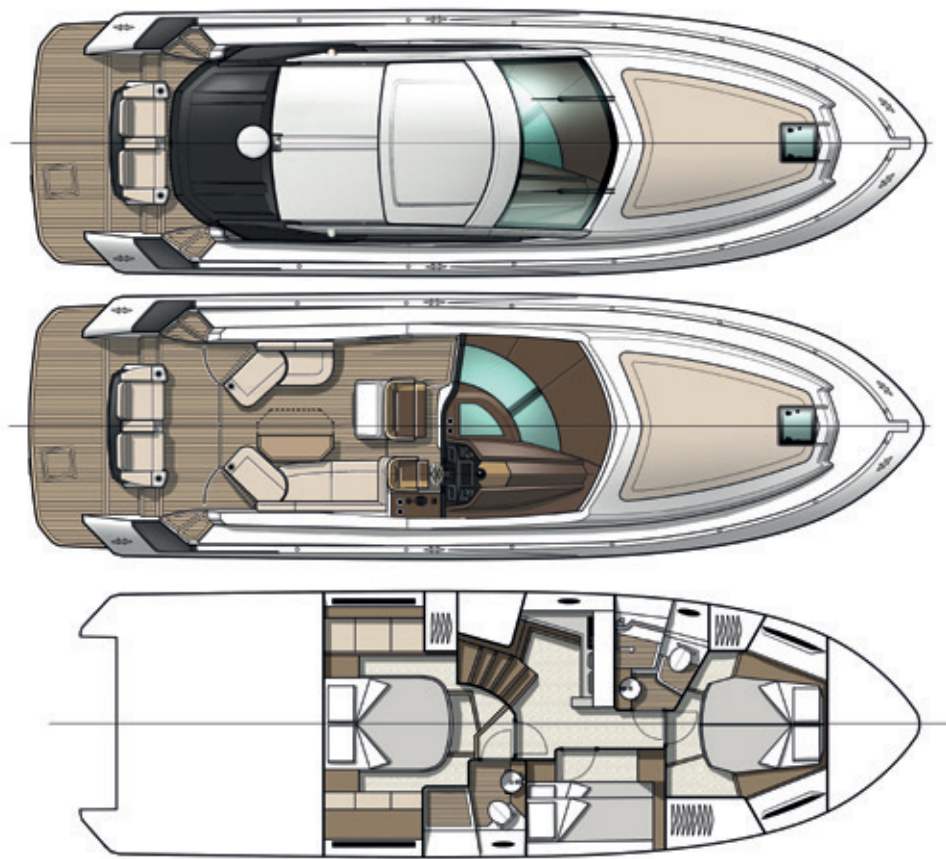
Measurements

Master cabin headroom **194cm** • berth **195x150cm** • Berth to ceiling **100cm** • L shaped galley **136x140cm** • Vip cabin headroom **190cm** • berth **190x150cm** • berth to ceiling **93cm** • Forward bathroom headroom **195cm** • guest cabin headroom with bunk berth **197cm** • berth **197x72cm** (each) • owner bathroom headroom **198cm** • Stern sofa in the cockpit **127cm** • sofas at side in the cockpit **180cm** (each) • Co-pilot seat **75cm** • Pilot seat **45cm** • Underdeck entrance **54cm** • forward sunbathing area **225x210cm** • walkway **22cm** • stern platform **360x135cm**



PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Palma de Mallorca
Mare//Sea state	mosso//rough
Vento forza//Wind speed	9 nodi//kn
Altezza onda//Wave height	1,5 m
Persone a bordo//Number of people on board	4
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	700 l
Acqua imbarcata//Water volume on board	60 l
Motore//Engines	2 x D6 370

Velocità max nodi
//Top speed knots

32,5

Autonomia mn
//Range na mi

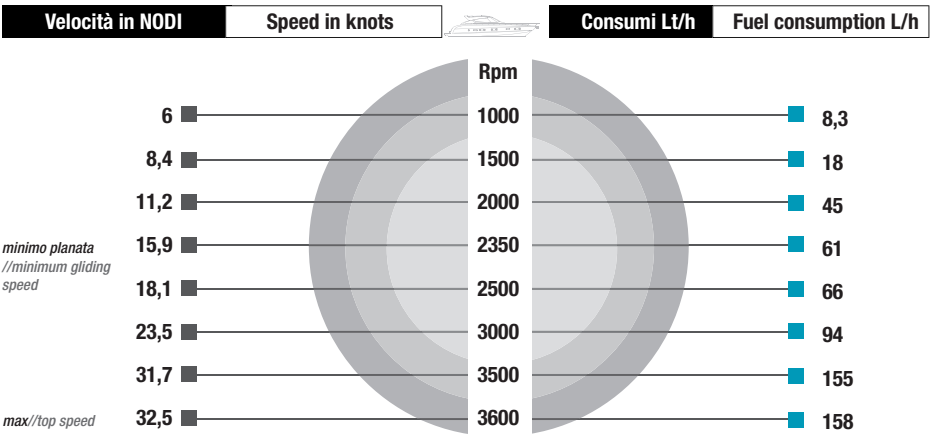
246

Rapporto peso *kg*
potenza *kW*
//Mass
/outlet power

14

Rapporto lung./larg.
//L/W

3,5



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1000	6	8,3	1,3	648	63
1500	8,4	18	2,1	420	68
2000	11,2	45	4	224	75
2350	15,9	61	3,8	234	76
2500	18,1	66	3,6	246	76
3000	23,5	94	4	223	79
3500	31,7	155	4,8	184	80
3600	32,5	158	4,8	182	82

CHANTIERS BÉNÉTEAU SA
Zone Industrielle des Mares
F - 85270 Saint Hilaire de Riez - France
+33 2 51 55 83 05
www.beneteau.com/it

PROGETTO Interni Andreani Design • Esterni Nuvolari & Lenard • architettura navale Bénétteau Power Boats
SCAFO Lunghezza ft 14,78m
• Lunghezza scafo 13,50 m • Larghezza massima 4,20m • Immersione 1,15m
• Dislocamento vuoto 7935 kg • Dislocamento pieno carico 10530 kg • Capacità serbatoio carburante 900 l • Capacità serbatoio acqua 400 l
MOTORE 2 Volvo Penta D6-370 • Potenza 272,13 kW (370 cv) • Ciclo Operativo 4 tempi • Numero di cilindri 6 • Alesaggio per corsa 103mm X 110mm • Cilindrata 5,5 l • Rapporto di compressione 17,5:1 • Regime di rotazione massimo 3500/min • Riduzione 1.63:1 • Peso 770 kg • Trasmissione Duoprop
CERTIFICAZIONE CE categoria B per 10 persone
PREZZO 357'900 €, Iva Esclusa versione provata

PROJECT Interiors Andreani Design • Exteriors Nuvolari & Lenard • Naval Architecture Bénétteau Power Boats
HULL LOA 14,78m • Hull Length 13,50m • Maximum Beam 4,20m • Draft 1,15m
• Light mass displacement 7935 kg • Full mass displacement 10530 kg • Fuel tank volumes 900 l • Water tank volume 400 l
MAIN PROPULSION 2 Volvo Penta D6-370 • Outlet mechanical power 272,13 kW (370 hp) • Engine type 4 stroke • Number of cylinders 6 • Bore & Stroke 103mm X 110mm • Total swept volume 5,5 l • Compression ratio 17,5:1 • Maximal rotational speed 3500/min • Gear Ratio 1.63:1 • Weight 770 kg • Transmission Duoprop
CERTIFICATION EC Category B - 10 people
PRICE 357'900 €, Exclusive VAT As tested

Da 0 a planata in 6 secondi
//Gliding time span of 6s for a speed change from 0 knots to 15,9 knots (minimum gliding speed)

Da 0 a velocità massima in 19 secondi//Acceleration time span of 19s for a speed change from 0 knots to 32,5 knots (top speed)



Particolarmente comode le due cabine con letto matrimoniale con un'altezza di oltre 190 centimetri.

The two double cabins are particularly comfortable, thanks to a floor to ceiling hight of more than 190 centimetres.



Da divanetto lineare, infatti, premendo semplicemente un tasto, si ottengono due chaise long regolabili. A poppavia del divanetto/chaise long, c'è un mobiletto grill a cui si accede dalla piattaforma di poppa che si immerge fin sotto la superficie dell'acqua. Oltre all'hard top con movimentazione elettroidraulica, sempre come optional, si può scegliere per le finestrature laterali elettriche. Anche questo contribuisce a creare un ambiente unico. Non mi rimane che andare a vedere il prendisole di prua. E qui, in zona cesarini, trovo quella che può essere definita un'imperfezione. Non riguarda né la zona di prua, né il doppio prendisole con schienali

ribaltabili. Si tratta dei passavanti laterali per accedere a prua. Misurano solo 22 cm, un po' poco. Per aumentare la sensazione di sicurezza quando ci si sposta, si potrebbe almeno aggiungere un tientibene sul bordo dell'hard top per avere un secondo appiglio, oltre alla battagliola. Nonostante questo piccolo difetto, la guerra tra Davide e Golia è andata diversamente da quello che c'è scritto sui testi biblici. Questa volta Davide non ha sconfitto Golia perché il GT 46 rasenta la perfezione.

I set myself a challenge: to find a defect. At least one. I always do that, with all boats,

but especially when I am testing a production boat from a large shipyard, I try even harder. I feel like David facing Goliath. Goliath, i.e. Bénétteau, has some great names on its team: Pierangelo Andreani for the interiors and Carlo Nuvolari and Dan Lenard for the design, as well as the strength of large numbers. Nothing is left to chance. All choices are carefully studied. Let's start with the hull. The weather was playing in my favour. Palma de Mallorca treated us to an ugly sea with waves a metre and a half high. Not an easy sea to face, not even for a boat 13.5 metres long. Despite these conditions, the GT 46 fared admirably.

“

Con due motori Volvo Penta di 370 cavalli CIASCUNO la barca ha una velocità massima di 32,5 nodi.

With two Volvo Penta engines, of 370 hp EACH, the boat reaches a maximum speed of 32.5 knots.

”





A richiesta il pozzetto può essere dotato di una vetrata che, quando aperta, mantiene la continuità tra dinette e area esterna.

On demand, the cockpit can be fitted with a glass door, maintaining the continuity between the dinette and the external area when opened.



It remained safe and easy to manage, even when we tried to put it in difficulty meeting the waves bow-on or sideways. The V of the hull is perfectly shaped, and is able to cut through breakers without affecting its performance. The engine room has a pair of Volvo sterndrive engines of 272.13 kW (370 hp) each. This is the least powerful engine option offered by the shipyard. Despite this, the boat planed in six seconds, reached maximum speed in 19 and with full throttle reached 32.5 knots. Even a touch faster than the yard's official figures. This may be thanks to the waves that we faced in the trough in order to let all the horsepower loose. And their metre and a half height had a surf effect, increasing our top speed. So the performance is better than noteworthy. Consumption is limited as one goes from 61 l/h to plane to 158 for the top speed. The Volvo joystick works perfectly, including with the sterndrives, and visibility is perfect at all speeds. This is thanks to the 360° windows, but also the correct balance of the hull. To be nitpicking, one could say that the ergonomics, from seated, are not perfect as I found the levers slightly too far apart. But from standing, everything is within easy reach. Below deck I liked both the fittings and the colours. The galley looks good, with a normal home fridge. There is an excellent amount of space, in all the cabins. The full beam master cabin is at amidships and has two settees, one on each side. The VIP cabin on the bow is also spacious and even the one with Pullman berths doesn't feel like a cupboard. It is perfectly liveable. I also liked the choice of semi-circular steps leading below deck, as they make it possible to move around hands free. On the Bénéteau GT 46, the designers have managed to create continuity between the inside and the outside: one moves from lounge to cockpit with no divisions. There is an optional glass door available which separates both areas but retracts totally so that it doesn't get in the way during sailing but makes it possible to close the boat when one isn't on board. The choice of settees around the dining table is excellent. The seat in the cockpit has controls on the sides to raise or lower the back. So from a standard settee, simply by pressing a button one can change to two adjustable recliners. Aft of this settee/recliner, there is a grill which is accessed from the stern platform that can fully submerge. As well as a hydraulically controlled hard top, options include electrically-operated side glazing. This helps create a single space. Finally, I got to see the bow sun lounge. And it is here, at the eleventh hour, that I find what could be called an imperfection. It concerns neither the bow area nor the twin sun pads with folding backs. It's about the walkways leading to the bow. They only measure 22cm, which is a bit small. To make one feel safer when walking down them, one could add a grab rail to the side of the hard top for a second handhold in addition to the outer hand rails. Despite this small flaw, the battle between David and Goliath ended differently than the one told in the Bible. This time David didn't defeat Goliath, because the GT 46 is almost perfect. ■