

Bénéteau First 375.





Né de la course au large.

Le First 375 est issu de l'expérience acquise sur les prototypes engagés par Bénéteau dans les épreuves internationales les plus exigeantes Admiral's Cup, One Ton Cup, SORC etc.

En 1984, les First ont obtenu en Europe, aux États-Unis, en Afrique du Sud et aux Caraïbes, 37 places de premier dans des compétitions de très haut niveau et les titres les plus enviés comme celui de champion du RORC. En 1985, le Bénéteau "40" Phoenix remporte l'Admiral's Cup au classement général individuel.

Signé Jean Berret.

Au tout premier rang de l'architecture navale depuis une dizaine d'années, le créateur du First 375, Jean Berret, ne se présente plus. Ses bateaux ont obtenu plusieurs fois le titre de champion du monde, notamment à la Half Ton Cup 84.

Le First 375 est un Class II IOR, bénéficiant des enseignements des fameux Bénéteau "40" et issu du First 35, l'un des meilleurs voiliers de sa catégorie.

Élégant et spacieux.

Posséder un First 375, ce n'est pas seulement s'assurer des performances et des qualités marines exceptionnelles. C'est aussi disposer d'un très beau voilier de croisière, très habitable pour six à huit personnes. Un bateau racé, à la barre duquel on est fier d'appareiller.





Un dévoreur de milles.

Un bateau qui va loin, très loin et vite, car sa très longue flottaison, 10,10 mètres pour 11,60 mètres hors tout, et ses 75,88m² de voilure au près, garantissent des moyennes élevées.

Raide à la toile dans la brise, rapide dans le petit temps, le First 375 est d'une maniabilité exemplaire, même pour un équipage réduit. Le réglage des voiles, l'optimisation des performances sont d'une très grande simplicité. Avec de tels atouts, on a tôt fait de gagner la Corse, la Grèce, les Scilly ou de traverser le golfe de Gascogne...

La puissance apprivoisée.

De grandes joies en perspective pour ceux qui aiment barrer en finesse. Le First 375 est un grand bateau qui réagit à la moindre risée. Dans un souffle d'air, il suffit de border les écoutes pour sentir ses possibilités de vitesse.

La position du barreur est idéale : bien calé dans le cockpit latté de teck, derrière la barre à roue gainée de cuir, sa visibilité est parfaite. Il a sous les yeux les cadrans des instruments de navigation, encastrés dans des bossages, et à portée de main, les commandes et le tableau de bord du moteur.

Lorsque le temps fraichit, la puissance du First 375 est saisissante. Il négocie les creux sans ralentir et l'équipage apprécie en toutes circonstances le confort du spacieux cockpit ou des hiloires conçues pour devenir à la gîte des banquettes supérieures agréables. Au près serré, le bateau s'équilibre aisément et gagne au vent comme un racer. Aux allures portantes, sa stabilité de route est excellente : il se contrôle facilement grâce à un safran de grande taille.



BENETEAU 



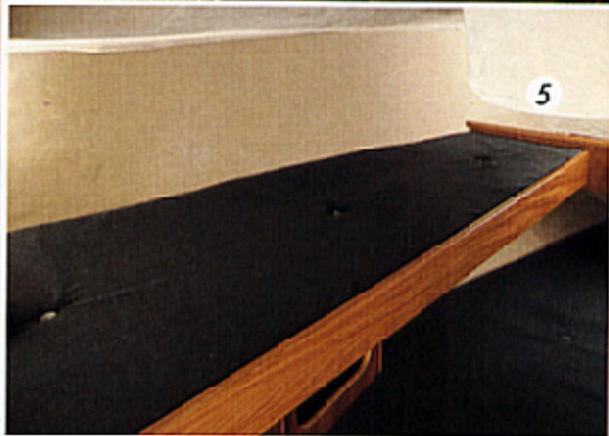




1



4



5



6



3

Une ou deux cabines arrière : choisissez votre version.

Vous pouvez choisir la version propriétaire : sa cabine arrière unique, véritable chambre à coucher est équipée comme la cabine avant d'un grand lit, d'une coiffeuse, d'une penderie et de coffres contremoulés parfaitement secs. A moins que vous ne choisissiez la version deux cabines arrière : un lit double à babord, deux couchettes superposées à tribord vous permettront d'accueillir huit personnes à bord.

Dans le vaste carré, véritable pièce à vivre du bateau, des banquettes aux coussins épais entourent la table à abatants dont le piètement sert à ranger les bouteilles. Détail digne d'attention, la grande table est équipée de fargues amovibles. En mer, les banquettes du carré peuvent se transformer en couchettes.

En bas de la descente aux marches incurvées, se trouve, à tribord, la table à cartes orientée dans le sens de la marche. De son siège, on peut consulter à tout instant un tableau des installations électriques exemplaire. Particulièrement choyé, le navigateur dispose d'une profonde bibliothèque et de nombreux équipets.

Une cuisine fonctionnelle et astucieuse.

A babord, la cuisine en U est particulièrement bien agencée : évier en inox à double bac, eau douce sous pression, glacière parfaitement isolée, réchaud deux feux et four sur cardan et un véritable plan de travail. Les nombreux caissons à légumes, paniers à vivres équipés, rangements et placards permettent de stocker sans problèmes les vivres nécessaires aux longues traversées.

Un panneau ouvrant assure une aération de cet espace fonctionnel.

Soigneusement fini dans les moindres détails.

Atmosphère lumineuse grâce à de nombreux hublots, aération ajustable à volonté au moyen du célèbre double capot coulissant breveté par Bénéteau et de panneaux ouverture compensée, tout est agencé pour renforcer l'impression d'espace. La sélection des tecks, la qualité de l'ébénisterie, le choix des tissus d'ameublement, et certains raffinements comme des stores coulissants qui servent à obstruer les capots, confèrent aux emménagements du First 375 un luxe certain.

1 - Chaleur et confort dans le vaste carré.

2 - Une véritable cuisine.

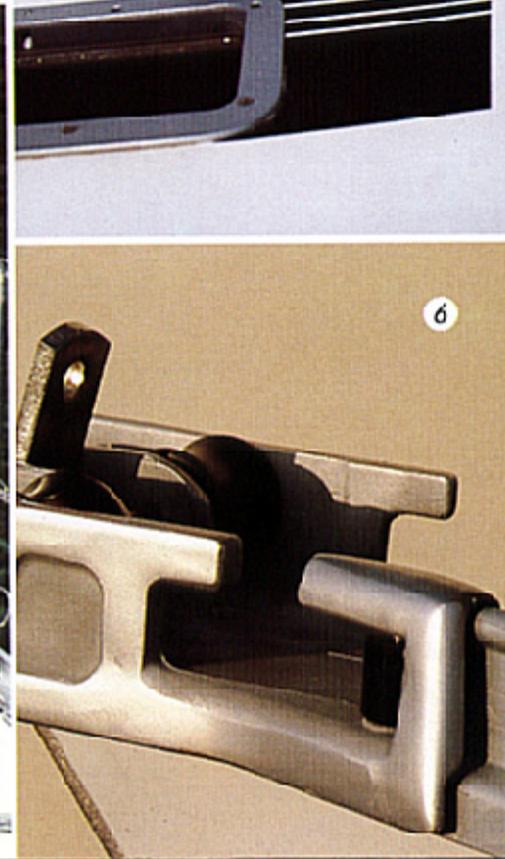
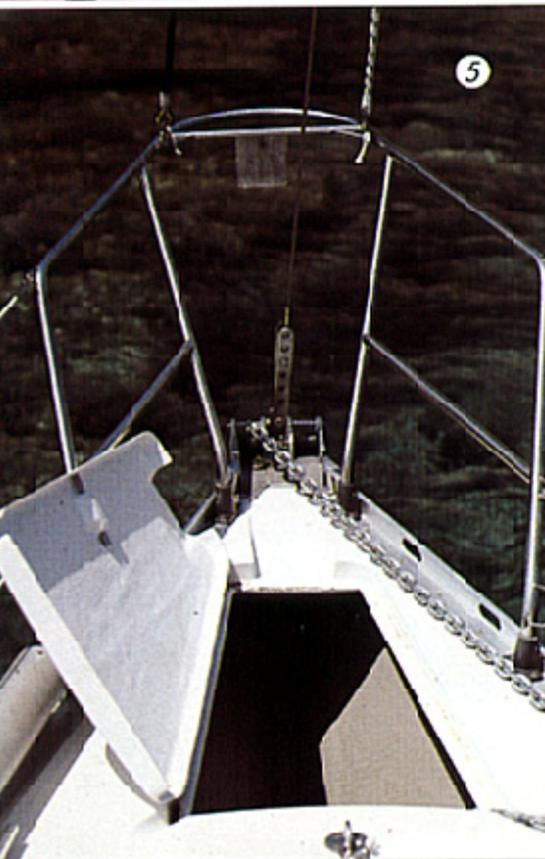
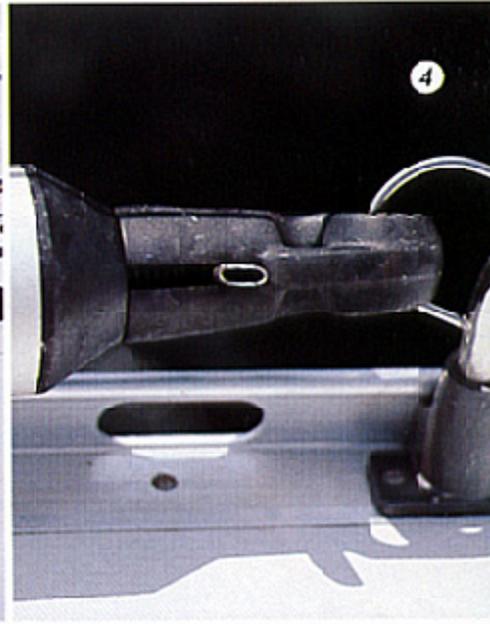
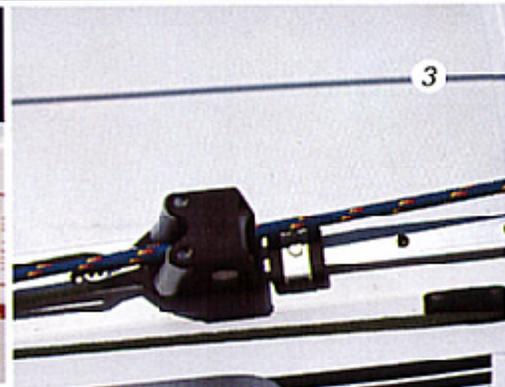
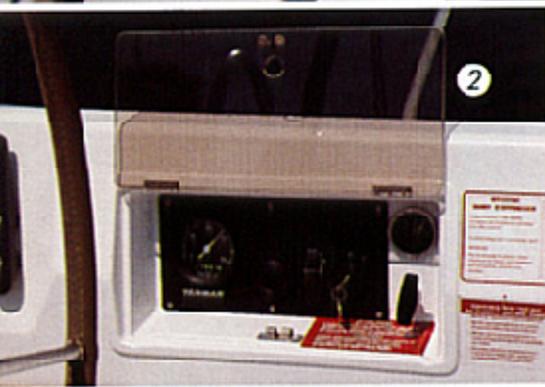
3 - Table à carte, bibliothèque et tableau de commande très complet.

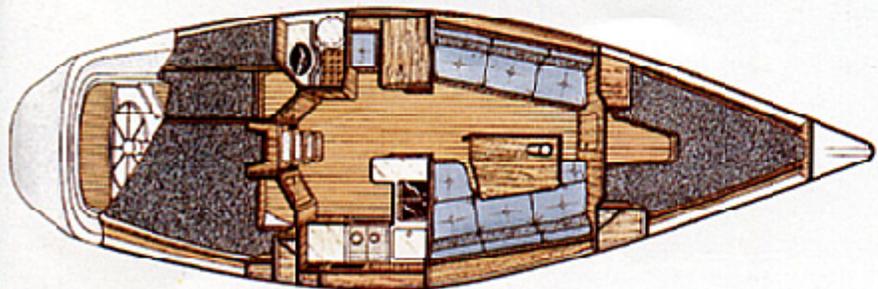
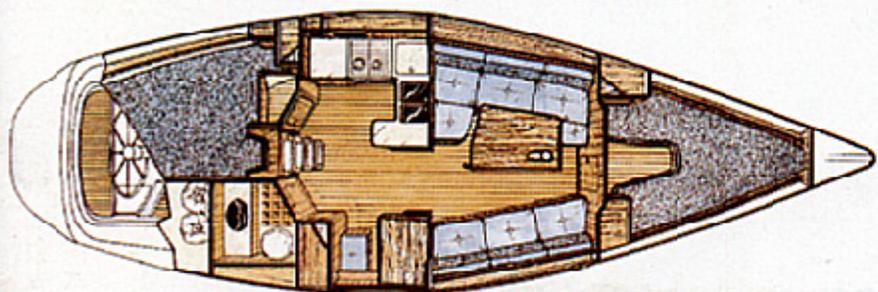
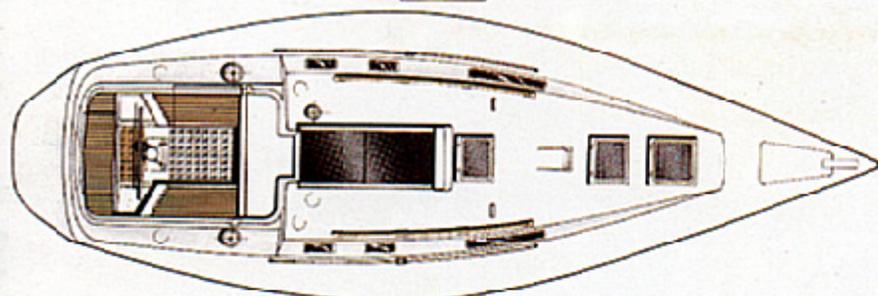
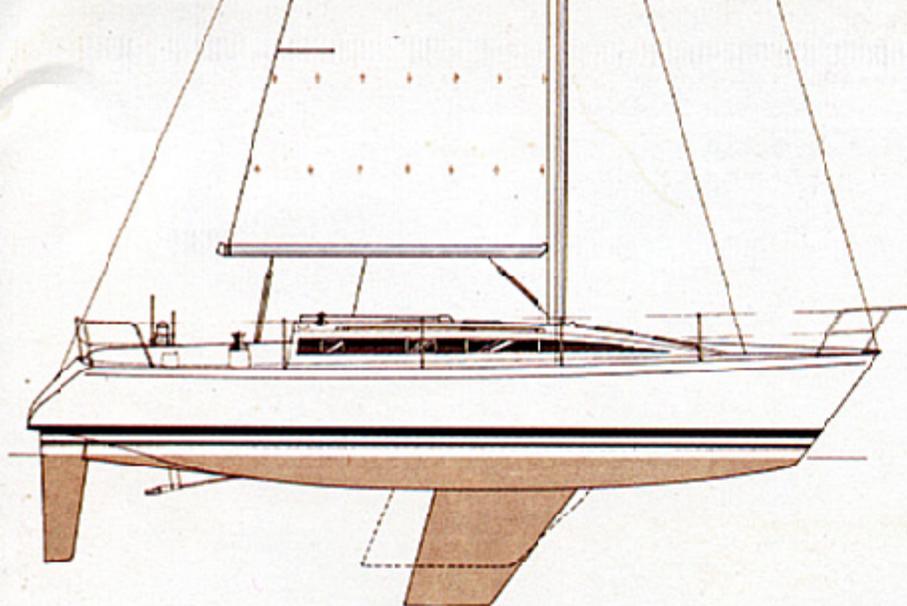
4 - La cabine avant et sa couchette double.

5 - Cabine arrière babord de la version charter.

6 - La vaste cabine propriétaire, ses nombreux équipets... et son cabinet de toilette attenant.

BENÉTEAU 





Caractéristiques

Architecte :	Jean Berret
Longueur H.T. :	11,60 m
Longueur coque :	11,30 m
Longueur flottaison :	10,10 m
Tirant d'eau lest long / lest court :	1,98 m / 1,47 m
Bau maxi :	3,80 m
Déplacement :	7 t env.
Couchage :	6/8 personnes
Surface voilure :	75,88 m ²

1 - Le skipper dispose d'une barre à roue de grand diamètre et d'un banc en dos d'âne latéral de teck.

2 - Les commandes moteur très accessibles et protégées par un capot plexi-ouvrant.

3 - Chariots avale-tout à rouleaux pour les gènois réglables sous tension.

4 - Fixation rationnelle du tangon.

5 - Le grand coffre à mouillage peut recevoir un guindeau.

6 - Des chaumards à rouleaux qui suppriment le ragage.

7 - Les puissants winches et les poulies de retour d'écoute de foc à double réa.

Bénéteau perfection.

Les succès en course au large des voiliers Bénéteau ont permis aux techniciens du chantier vendéen de tirer profit des multiples expériences menées sur des unités conçues au top niveau. Les technologies les plus modernes, les solutions les plus sophistiquées employées sur des carènes conçues pour gagner ont rejailli comme autant de bénéfices sur les techniques de construction en série et sur la qualité des matériaux utilisés.

Accastillage hors pair.

Pour l'accastillage, Bénéteau a systématiquement choisi du matériel qui a fait ses preuves dans les conditions les plus dures qui soient : en course. Tous les réglages courants sont possibles du cockpit grâce à l'efficacité d'un accastillage surpuissant ; les espars ; les winches, rails, taquets coinçeurs, les drisses, les poulies etc... sont ce qui se fait de mieux. Lorsque la pièce voulue n'existe pas, Bénéteau la crée spécialement. C'est le cas par exemple de chaumards à rouleau pour protéger vos amarres. Grâce à ces innovations et à des précautions supplémentaires comme la reprise des codènes par un tirant réglable en inox, sur une lisse stratifiée directement à la coque, ou la baille à mouillage pouvant intégrer le guindeau, le First 375 est un bateau d'une sécurité absolue.

A la main.

Malgré une modernisation des chaînes de construction, les coques Bénéteau sont toujours ébullées à la main. C'est la technique la plus sûre pour obtenir une stratification de qualité, avec des tissus bien imprégnés, sans bulle ni surcharge de résine.

Objectif rigidité.

Les bateaux Bénéteau possèdent une véritable ossature qui leur confère une excellente rigidité, la qualité la plus importante qu'un voilier puisse s'offrir. Car la rigidité c'est un meilleur cap au près, une bonne tenue dans la grosse mer et une durée de vie prolongée.

D'une part un solide contre-moule est stratifié au fond de la coque, avantage décisif qui complète les lisses et varangues.

D'autre part, les cloisons sont collées au contre-moule et stratifiées à la coque et au pont. Ce dernier est réalisé en sandwich balsa (comme les protos de course), un sandwich équilibré, truffé de renforts sur lesquels reposent les pièces d'accastillage boulonnées.

BENETEAU 

21. DES MARES. 85270 SAINT HILAIRE DE RIEZ.
FRANCE - TÉL. (51) 55.53.82



BENETEAU 