# Bénéteau 50

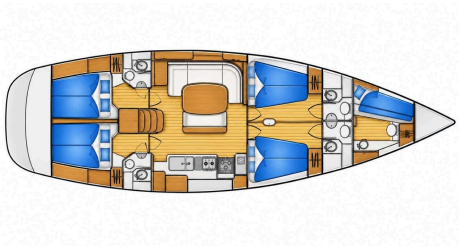
**€ 125 000**

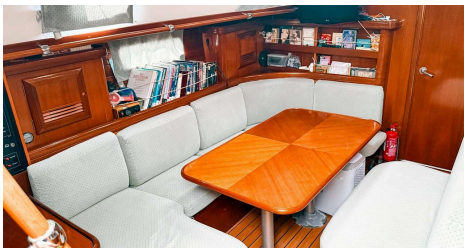


| | | | |
|---|---|---|---|
| Constructeur de bateaux: | Bénéteau | Longueur: | 14,63 m |
| Type de bateau: | voilier | Largeur: | 4,57 m |
| Catégorie: | bateau d'occasion | Année de construction: | 2003 |
| Lieu: | Grèce, Preveza | moteur: | Yanmar 4JH3-HTE, 100 cv (74 kW), diesel |

Vendeur:
**Network Yacht Brokers Lefkas**
Cleopatra Marina (Dock side) Atkio-Preveza
48100 IONIAN ISLANDS
Grèce

Téléphone: +30 2682 888015
Langues: grec, anglais, français










## Détails

| | |
|---|---|
| Réf du bateau | **s318358** |

## Données techniques

| | |
|---|---|
| Matériau de la coque | **polyester** |

## moteur

| | |
|---|---|
| Modèle | **Yanmar 4JH3-HTE** |
| Puissance | **100 cv (74 kW)** |

## Équipement

| | |
|---|---|
| Navigation | **autopilote, compas, GPS, localisateur de poisson, plotter, radar, VHF** |
| Equipement technique | **chargeur de batteries, climatisation, générateur, inverseur, peinture sous-marine, pompe de cale, prise de quai 220 V, propulseur d'étrave** |
| Equipement du pont | **amortisseur, douche de pont** |
| Intérieur | **barbecue, four, robinet, table de cabine** |
| Equipement de divertissement | **DVD, TV, TV par satellite** |
| Sécurité | **canot de sauvetage, gilet de sauvetage** |
| Couvertures | **bimini, capote (de descente)** |
| Voiles | **spinnaker** |

## Description

*Ce texte a été traduit automatiquement.*

Remarques :
Tara est un Beneteau 50 construit en 2003, un yacht de croisière dessiné par Bruce Farr, offrant une disposition spacieuse à quatre cabines et quatre toilettes, bien adaptée à la croisière en famille en Méditerranée orientale. Il est mis à sec au Cleopatra Marina, à Preveza, depuis quinze ans et se présente comme un exemplaire bien équipé du modèle, prêt à l'emploi. Tara a bénéficié d'un important programme de travaux récents, dont le remplacement complet du gréement dormant, le renouvellement de toutes les 21 prises de coque et vannes de fond, et un système de charge amélioré, le tout réalisé en 2026. Le bateau est proposé prêt à naviguer, avec une liste d'équipements complète et aucun travail important en suspens, hormis ceux mentionnés sous Défauts connus.
Points forts (listés ci-dessous, mais inclus dans les caractéristiques complètes) :
Nouveau gréement dormant (2026)
Les 21 traversées de coque et vannes à boule renouvelées avec des équipements composites TruDesign (2026)
Système de charge amélioré : alternateur de 140 A avec courroie serpentine et régulateur externe Balmar
Disposition à quatre cabines et quatre toilettes
Propulseur d'étrave
Équipement électronique Garmin complet, comprenant AIS, radar et traceur de cartes
Révision récente du moteur (septembre 2026)
Grand-voile à enrouleur dans le mât avec treuils électriques
Spinnaker équipé d'un étouffoir pour une navigation à équipage réduit
REMARQUES DU COURTIER
Tara se présente comme un exemplaire bien entretenu du Beneteau 50, ayant bénéficié d'un programme d'entretien rigoureux sous une propriété de longue durée. Le gréement dormant, les traversées de coque et le système de charge ont tous été renouvelés en 2026, ce qui permet au futur propriétaire d'avoir confiance dans les principaux systèmes du bateau. La disposition à quatre cabines et quatre toilettes est véritablement pratique pour la croisière en famille ou pour recevoir des invités, chaque cabine disposant de ses propres toilettes. Le cockpit et le pont sont aménagés pour une manœuvre facile et à équipage réduit, avec treuils électriques, propulseur d'étrave et spinnaker équipé d'un étouffoir.
Ayant été mis à sec et stocké à terre la majeure partie de l'année, Tara est en bon état général et prêt pour la saison à venir

Aménagement :
AMÉNAGEMENT
Tara offre une disposition spacieuse à quatre cabines et quatre toilettes, toutes les cabines étant équipées de couchages doubles ou queen size, une disposition véritablement pratique pour la croisière en famille, sans cabine devant partager une salle d'eau. Deux des quatre toilettes sont raccordées à des réservoirs de rétention.
AGENCEMENT
Quatre cabines doubles/queen size, chacune avec ses propres toilettes (deux équipées de réservoirs de rétention, deux sans). Table à cartes et table du salon installées.
ÉQUIPEMENTS DOMESTIQUES
La cuisine est équipée d'un four, d'un gril, d'un évier, d'une glacière et d'un réfrigérateur (transformation en congélateur possible [À VÉRIFIER]). Le circuit d'eau est sous pression, avec eau chaude par résistance électrique et échangeur. Un chauffage à diesel Webasto est installé ; la climatisation n'est pas installée en permanence, mais un groupe portable de 4 000 BTU alimenté par le quai est disponible pour une utilisation au chantier. Chaîne stéréo, TV et lecteur DVD installés ; pas d'antenne TV ni de TV par satellite. Les toilettes sont à chasse manuelle. Aucun dessalinisateur installé.

Inventaire :
NAVIGATION
Traceur de cartes / GPS : Garmin 740
Radar : Garmin HD 18
AIS : Garmin AIS 600
Pilote automatique : Raymarine SmartPilot
Pilote automatique ST6000/ST7000
Instrument de vent : Garmin GWind (filaire), girouette en tête de mât installée
Localisateur de poissons : Garmin Chirp
VHF : Standard Horizon
Compas : Plastimo, installé à chaque poste de barre
Instruments de pont : Garmin GM10, connectés à un réseau dorsal NMEA 2000

Baromètre et horloge : laiton
PONT
Revêtement de pont : PRV
Ancres : 30 kg Bruce (principale) avec 80 m de chaîne de 12 mm ; ancre secondaire de 20 kg
Guindeau : Lofrans Falcon, électrique
Winches : 2 x Lewmar 66, 1 x Lewmar 40 (électrique), 1 x Lewmar 40
Puits d’ancre : à l’avant
Balcon arrière / balcon avant
Échelle de bain
Table de cabine
Coffres de cockpit : 2
Douche de cockpit/pont : eau chaude et froide
TOILE
Capote (de descente)
Bimini
Taud d’hiver
Coussins de cockpit, y compris coussins avant pour bronzer
ANNEXE
Annexe : Naut-Tend 230 gonflable
Hors-bord : Suzuki DF6, environ 8 ans
DIVERS
Amarres : 10
Amortisseurs : 10
Jeu complet de bouts de mouillage et 2 x 50 m de bouts longs pour l’amarrage à quai
Barres à roue recouvertes de cuir
Chaise du maître d’équipage et harnais d’escalade
Paddle (stand-up) avec pagaie en carbone
Écoutes de spinnaker équipées de manilles Tylaska
Cuisine entièrement équipée : casseroles, poêles, vaisselle, verrerie, couverts et plateaux de service
Trousse à outils complète, comprenant jeu de cliquets, outillage à main, clés à sangle, scie sauteuse, scie égoïne, matériel de polissage, pompes de rechange pour toilettes et scies cloches
Régulateur Balmar 624 de rechange et alternateur de 140 A de rechange
Pompe broyeur de rechange
12 prises USB de charge
Draps-housses, draps plats, couvertures et oreillers pour chaque cabine
Jeux, livres, guitare et équipement sportif, dont 6 jeux de masques, tubas et palmes
DÉTAILS SUPPLÉMENTAIRES
Actuellement à terre, Preveza, Grèce
Mis à sec depuis 15 ans
Les 21 traversées de coque et vannes à boule ont été remplacées par des équipements composites TruDesign en 2026, avec également des conduites d’eaux usées et un flexible de toilette haut de gamme améliorés
DÉFAUTS CONNUS
L’installation des toilettes arrière bâbord est incomplète ; les pièces sont à bord et un plan est établi, pour environ 4 heures de travail pour l’achever
Le hors-bord nécessite une révision du carburateur, avec remplacement du pointeau
Le groupe frigorifique entraîné par le moteur fuit du fluide frigorigène lorsqu’il n’est pas utilisé régulièrement
Le revêtement vinyle des parois de la cabine de proue a été retiré ; le matériau de remplacement est à bord mais pas encore posé
La pompe des toilettes de la cabine de proue fuit et doit être remplacée ; trois pompes de rechange sont à bord
Les anodes devront être remplacées si le bateau doit être mis à l’eau pendant une période prolongée
La peinture de carène (antifouling) sera nécessaire si le bateau doit rester à flot plutôt que de continuer à être mis à sec
Le teck de la plateforme de bain est usé
La lisse en teck s’est fendue en trois ou quatre endroits autour des taquets et devra être remplacée
DOMMAGES CONNUS
Antécédents d’accidents : aucun
Sinistres d’assurance : aucun
HISTORIQUE
Tara a été achetée en Croatie comme ancien bateau de charter, puis immatriculée au Canada. Elle a depuis été transformée

en yacht de croisière familial privé, les propriétaires ayant navigué à bord pendant 13 mois avant de décider de la conserver plutôt que de la vendre.
En 2026, suite à la recommandation d'une expertise, l'ensemble du gréement dormant a été remplacé (les deux forestays, les deux haubans arrière et tous les haubans) avec des ridoirs et sertissages Stay-Loc, par un spécialiste du gréement à Lefkas. Dans le même temps, les enrouleurs de grand-voile et de génois ont été révisés et deux drisses ainsi que la balancine de grand-voile ont été remplacées. Les 21 traversées de coque ont été remplacées par des prises de coque et vannes à boule composites TruDesign, d'une résistance de 500 lb en charge latérale, ainsi que de nouveaux flexibles et colliers de toilette.
Le système électrique a été amélioré avec une transmission par courroie serpentine plus robuste en remplacement de la courroie trapézoïdale Yanmar d'origine, associée à un alternateur de 140 A et à un régulateur externe Balmar, permettant une recharge importante des batteries dans l'heure qui suit la mise en marche du moteur.
Au cours des 15 dernières années, le bateau a été mis à sec depuis le Cleopatra Marina, Preveza, avec en moyenne environ 35 jours à flot par an. Parmi les améliorations récentes figurent le remplacement de la mousse dans les cabines arrière, de nouveaux coussins de bain de soleil et de cockpit, un barbecue à gaz, et un équipement électronique Garmin complet (AIS, traceur de cartes, instruments de vent, répétiteurs de cockpit et radar) sur un réseau dorsal NMEA 2000.
Les voiles sont anciennes mais en bon état d'usage et ont été régulièrement entretenues par un voilier à Lefkas ; le spinnaker a été équipé d'un étouffoir pour une navigation à équipage réduit. Le moteur Yanmar totalise environ 5 500 heures et a bénéficié de vidanges d'huile et de filtres régulières ; il entraîne un arbre droit vers une hélice repliable MaxProp, qui inverse son pas pour limiter le dévirage. Vitesses indicatives à régime moteur : 1 500 tr/min ? 6,5 nœuds, 2 000 tr/min ? 7,2 nœuds, 2 500 tr/min ? 7,7 nœuds. Le coude d'échappement a été remplacé par une version en acier inoxydable, l'original étant conservé comme pièce de rechange.
L'ancre principale est une Bruce de 30 kg avec 80 m de chaîne galvanisée surdimensionnée de 12 mm (chaîne remplacée en 2016).
SÉCURITÉ
Radeau de sauvetage, dernière révision en juillet 2022
Réflecteur de radar
Gilets de sauvetage : 9
Extincteurs : 4
Couverture antifeu
Fusées de détresse : présentes [À VÉRIFIER, date d'expiration non renseignée sur le formulaire]
Pompes de cale : 2 électriques, plus une manuelle
Corne de brume
Projecteur de recherche

Mécanique :
CONSTRUCTION
Constructeur : Beneteau, France
Architecte : Bruce Farr & Associates
Année de construction : 2003
Matériau de la coque : PRV
Matériau du pont : PRV
Couleur de la coque : blanche
Type de quille : à aileron
Type de safran : safran suspendu
Type de barre : barre à roue, deux postes de barre à l'arrière
Quille : traitement époxy préventif appliqué
DIMENSIONS
LOA : 14,90 m (48 ft 11 in)
LWL : 13,40 m (44 ft 0 in)
Largeur : 4,46 m (14 ft 8 in)
Tirant d'eau : 2,30 m (7 ft 7 in)
Tirant d'air : 19,00 m (62 ft 4 in)
Déplacement : 13 000 kg
Lest : 4 228 kg
MÉCANIQUE
Marque du moteur : Yanmar 4JH3-HTE
Type de moteur : diesel intérieur, monomoteur
Année du moteur : 2003

Heures moteur : environ 5 459 heures
Historique d’entretien : dernière révision en septembre 2026 par le propriétaire (huile, filtres, antigel, huile de transmission et filtre à carburant secondaire)
Refroidissement : à eau douce
Consommation de carburant : environ 4 litres/heure
Type de transmission : ligne d’arbre
Hélice : hélice repliable MaxProp
Propulseur d’étrave : oui, 7 ch
Charge : alternateur de 140 A avec courroie serpentine, régulateur externe Balmar (amélioré)
Autres informations : alternateur et courroie serpentine améliorés par rapport à la configuration d’origine à courroie trapézoïdale Yanmar

PERFORMANCES
Vitesse de croisière : 7,5 nœuds
Vitesse maximale : 8,3 nœuds
Autonomie au moteur : environ 1 000 milles nautiques
RÉSERVOIRS
Carburant : 500 litres, 2 réservoirs, plastique
Eau : 1 000 litres, 4 réservoirs, PRV
Réservoir de rétention : 80 litres, 2 réservoirs, plastique, installé sur deux des quatre toilettes
Broyeur/pompe de vidange
Réservoir d’eaux grises : non installé
ÉLECTRICITÉ
Batteries de service : 3 x 145 Ah, fabrication septembre 2023
Batterie de démarrage moteur : fabrication août 2021
Batterie du propulseur d’étrave : date de fabrication non renseignée [À VÉRIFIER]
Inverseur : 1 000 W 110 V Xantrex
Chargeur de batteries : Xantrex
Système de charge : alternateur de 140 A avec régulateur externe Balmar (amélioré)
Générateur : Honda EU1000 portable
Alimentation à quai : câble d’alimentation à quai calibre 14
GRÉEMENT
Type de gréement : sloop, enrouleur de grand-voile dans le mât
Matériau du mât : ZSpar, pied de mât sur quille
Gréement dormant : neuf (2026), remplacement complet des deux forestays, des deux haubans arrière et de tous les haubans, avec ridoirs et sertissages Stay-Loc
Gréement courant : neuf (2026), drisse de spinnaker, drisse de foc et balancine de grand-voile remplacées ; enrouleurs de grand-voile et de génois révisés
Enrouleur : grand-voile à enrouleur dans le mât ; génois à enrouleur
Prises de ris : dans le mât
Bout-dehors de spinnaker : d’origine
Bouts renvoyés au cockpit : oui
VOILES
Grand-voile : Elvström, environ 20 ans, état correct, enrouleur dans le mât
Génois : UK Sailmakers, environ 18 ans, bon état
Spinnaker/code de croisière : North Sails, environ 18 ans, excellent état, équipé d’un étouffoir pour une navigation à équipage réduit
Les voiles ont été régulièrement entretenues par un voilier à Lefkas