

SUPERPROVA



BENETEAU 50

*Interni spaziosi,
coperta funzionale,
carena firmata da
Farr: ecco la novità '96
del cantiere francese
di Leonardo Zuccaro*

PREGI

- Piano di deriva a basso pescaggio
- Aerazione degli interni molto efficace
- Ampie capacità dei serbatoi acqua e carburante

DIFETTI

- Posizione scomoda alle ruote del timone
- Manca una pompa di svuotamento nella sentina del motore
- Bitte d'ormeggio sottodimensionate



BENETEAU 50

Con la recente acquisizione del cantiere Jeanneau, il gruppo Beneteau è arrivato a controllare il 70% del mercato mondiale della vela. Una leadership che impone un costante rinnovamento della gamma, per essere sempre all'avanguardia rispetto alle ultime tendenze progettuali, e una continua ricerca di nuove tecniche costruttive, che intervenendo sul rapporto qualità-prezzo, consente di contrastare la concorrenza dei cantieri artigianali. È la politica della grande serie, fatta di studi e programmazioni produttive, che dà come risultato un contenimento dei costi grazie al quale si possono destinare più risorse ai materiali, alle finiture e agli impianti. Un esempio viene proprio dall'ultimo modello del cantiere francese, il Beneteau 50, di cui presentiamo in anteprima la prova.

PROGETTO

☆☆☆

Disegnato da Bruce Farr, il Beneteau 50 è un quindici metri da crociera che si inserisce tra il First 53f5 e l'Oceanis 510. Del primo ricalca le linee di carena potenti, caratterizzate dalla lunghezza al galleggiamento di poco inferiore al fuori tutto, da sezioni tonde e avviate dal centro barca fino a poppa e da entrate di prua sottili; del secondo, riprende invece le pratiche soluzioni del piano di coperta e la ripartizione equilibrata degli interni, presupposti essenziali per il noleggio, settore a cui è in gran parte destinato. Il bulbo ad alette ha permesso di contenere il pescaggio a soli m 1,80, consentendo l'accesso a quelle zone finora interdette a barche di questa taglia. Per ampliare i volumi abitabili, sono stati alzati i bordi liberi e se questo ha permesso di ottenere quote interne superiori a m 1,90, ha di contro appesantito l'estetica. Piuttosto massiccia anche la poppa, che punta più alla praticità e all'abitabilità degli spazi che all'eleganza delle linee. Grazie al dislocamento medio-leggero, il piano velico è poco sviluppato, all'insegna della massima semplicità di manovra.

COPERTA

☆☆☆☆☆

Funzionale ed ergonomica, la coperta garantisce facili movimenti anche a chi non ha il piede marino. Molti i tientibene e gli appoggi su cui contare, a cominciare dalla tuga lunga e squadrata che costituisce un ottimo puntapiedi in bolina, fino ai pulpiti a base d'albero per prendere i terzaroli in tutta sicurezza. Per agevolare il passaggio tra i passavanti e il pozzetto c'è un gradino ricavato ai lati della tuga, mentre il corridoio centrale tra le due ruote, che termina con il portello apribile della poppa, facilita l'accesso allo spoiler. La forma larga ma poco allungata del pozzetto anteriore limita un po' la comodità delle panche, ma lascia ampio spazio per il tavolo fisso dotato di ante abbattibili. Molto comodi i due gavoni realizzati sui paraspruzzi, ai quali si accede senza interferire con chi è seduto in pozzetto; meno pratico il gavone di poppa, stretto e profondo. L'organizzazione delle manovre è essenziale e prevede due winch Lewmar 66 davanti alle ruote per le scotte genoa e due Lewmar 40 sulla tuga per le drizze, uno dei quali elettrico per la scotta randa. Andrebbe invece rivista la posizione al timone, sia perché manca una vera seduta laterale e sia perché le ruote sono molto basse.



La filosofia progettuale privilegia la funzionalità, come testimonia la forma un po' massiccia della poppa, dotata di spoiler attrezzato con scaletta e gavone per l'attrezzatura subacquea.



Dinette e cucina sono separate dal blocco centrale formato dalla panca a due sedute e dal mobile cambusa, che funge da appoggio nelle navigazioni in bolina con mare formato.



Nelle cabine di prua, la landa limita l'ampiezza della cuccetta.



Le quattro toilette della versione charter hanno pari volume.

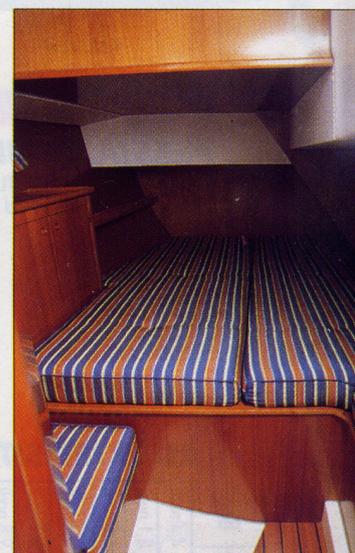
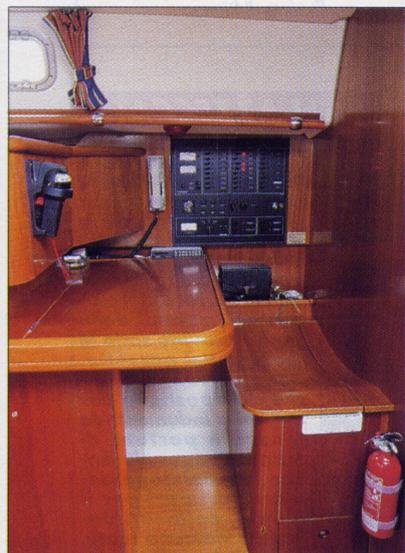


La coperta dispone di numerosi tientibene.



Livio Fioroni

Le linee di carena del Beneteau 50 derivano da quelle del First 53f5, uno dei modelli di maggior successo del cantiere francese, anch'esso opera del progettista neozelandese Bruce Farr. Completamente ridisegnati la coperta e il piano velico, nell'ottica di offrire il massimo comfort e semplicità d'uso.



Il carteggio ha molto spazio per gli strumenti, ma poco per le carte e i libri.

Spaziosa e ben ventilata la cucina, che dispone di un frigo elettrico ad apertura verticale, di un "frigoboat" a pozzetto e di un fornello a tre fuochi.

Le cabine gemelle di poppa hanno letti regolari.



La larghezza del pozzetto ha permesso di piazzare un tavolo fisso ad ante abbattibili.

Per non limitare il gavone di prua, il salpancore è montato all'esterno.

La scotta della randa e le drizze principali sono rinviate al winch elettrico, posto sul lato sinistro della tuga.

Il pozzetto è lungo 350 cm e largo 202 cm.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m	15,48
Lunghezza scafo	m	14,98
Lunghezza al gall.	m	13,85
Larghezza	m	4,48
Pescaggio	m	1,80
Dislocamento	kg	14000
Zavorra	kg	4225
Superficie velica 140%	mq	126
Numero cuccette		8/12
Motori e cavalli	Yanmar	80/95 cv
Capacità serb.acqua	lt	1000
Capacità serb.gasolio	lt	500
Disegnata da:		Bruce Farr
Costruita da:		Beneteau
Importata da:		Beneteau Italia
Via Puccini 15, 43100 Parma, tel. 0521/243200, fax 0521/243220		

ATTREZZATURE

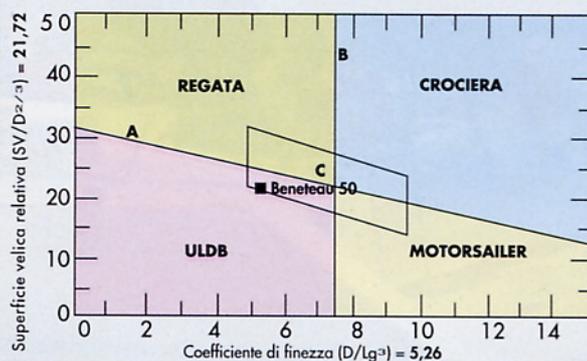
Verricelli	Lewmar
Rotaie e trasto	Harken-Lewmar
Stopper	Spinlock
Bussola	Plastimo
Albero	Z-Spars
Avvolgifiocco	Profurl
Boccaporti e oblò	Lewmar

OPTIONAL

- Elica di prua	FF	36.028
- Locale equip. + wc	FF	45.605
- Doccia in pozzetto	FF	2.072
- Passavanti in teak	FF	65.008
- Avvolgiranda	FF	6.053

FATTORI TECNICI a cura di Reno Mandolesi

Velocità critica	n. 9,04	Zavorra/Dislocamento	30%
Lft/Baglio max	3,34	(valori medi compresi tra 24 e 47%)	
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)		Slanci di carena = Lft/Lwl	1,08
		(valori medi compresi tra 1,00 e 1,30)	



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
 C: l'area C contiene il 70% delle barche presenti sul mercato italiano.
Superficie velica relativa: indica la capacità di superare la velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: valori elevati sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

RISULTATI DEL TEST

PRESTAZIONI A MOTORE

Motore Yanmar mod. 4JH2DTL turbo 85 cv (62 kW) con trasmissione in linea d'asse ed elica a tre pale fisse

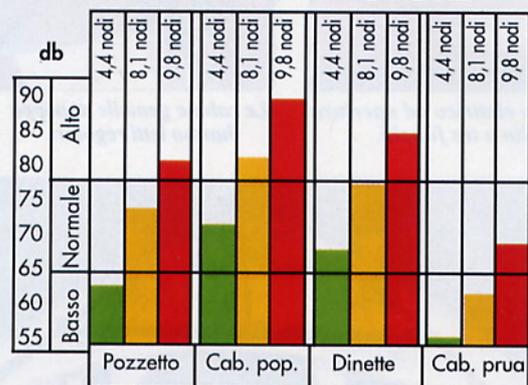
Giri al minuto

1500
2800 Crociera
3700 Max

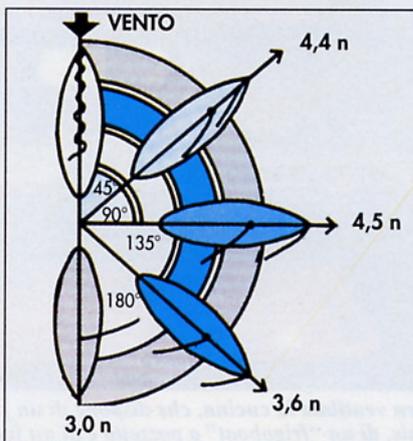
Nodi

4,4
8,1
9,8

RUMOROSITÀ MOTORE



PRESTAZIONI A VELA



CONDIZIONI METEO

Velocità del vento reale: 6/8 nodi
 Stato del mare: quasi calmo

VELE USATE

Randa avvolg. - genoa avvolgibile 140%

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - fonometro Delta - stazione del vento Autohelm

I DETTAGLI AZZECCATI



1: la coperta evidenzia un accurato studio progettuale, teso a ottimizzare l'ergonomia e la fruibilità degli spazi con soluzioni semplici ma funzionali. Nella foto il vano per gli imbandi delle scotte ricavato sotto le panche del pozzetto, che può fungere anche da ripostiglio per oggetti o indumenti da tenere a portata di mano. Pregevole anche la posizione dei winch primari per il genoa, collocati davanti a ciascuna ruota, facilmente manovrabili dal timoniere.



2: per l'accesso al pozzetto, che in presenza di paraspruzzi larghi come quelli del Beneteau 50 è sempre difficoltoso, è stato realizzato un gradino rivestito in teak sul fianco della tuga.



3: un geniale sistema telescopico consente alla draglia del pulpito di poppa di rientrare all'interno del tubo, eliminando intralci nel passaggio verso lo spoiler.

PAGELLA

PROGETTO	☆☆☆	Pur finalizzato alla crociera, ha una carena potente che garantisce buone prestazioni.	COSTRUZIONE	☆☆☆	Tecniche da grande serie con contrastampi strutturali, buono il rapporto qualità-prezzo.
COPERTA	☆☆☆☆☆	Spazi ampi e razionali, manovre facilitate, ma posizione alle ruote piuttosto scomoda.	A MOTORE	☆☆☆☆☆	Decisamente elevate le velocità, ottimo l'accesso al vano, un po' alti i valori di rumore.
PIANO VELICO	☆☆☆	Piano velico poco sviluppato, per la massima semplicità d'uso. Molto robusto l'albero.	A VELA	☆☆☆	Pur essendo poco involato, è abbastanza agile e stringe bene anche con poco vento.
INTERNI	☆☆☆☆☆	Ideale per il charter, offre locali ariosi ed equilibrati e un eccellente volume di stivaggio.	IMPIANTISTICA	☆☆☆☆☆	Impianti facilmente accessibili, autonomie ampie e dotazioni di serie piuttosto complete.

☆ = scarso ☆☆ = sufficiente ☆☆☆ = discreto ☆☆☆☆ = buono ☆☆☆☆☆ = ottimo

BENETEAU 50

PIANO VELICO

☆☆☆

L'albero Z-Spars, dal profilo fin troppo robusto, è appoggiato sul fondo ed è dotato di due ordini di crocette angolate, che evitano l'uso delle volanti. Il paterazzo sdoppiato agevola la discesa allo spoiler, ma non dispone di un tenditore per ridurre la catenaria. Il controllo della flessione è demandata quindi al solo baby-stay. L'armo in testa presenta una

ripartizione della superficie di stampo tradizionale, con una netta prevalenza del genoa sulla randa (80 mq contro 46), che nell'esemplare della prova era dotata di sistema avvolgibile. Di serie viene invece fornita una randa steccata con rotaia e carrelli a sfera, senz'altro più efficiente.

INTERNI

☆☆☆☆☆

Delle due versioni proposte, quella a quattro cabine e locale equipaggio della prova ci sembra la più azzeccata, e non solo per il charter ma anche per un equipaggio familiare. L'aspetto che più colpisce degli interni è la

ventilazione: ogni locale è provvisto di boccaporti, oltre che di oblò apribili, e anche nelle cabine di poppa è garantita una perfetta circolazione d'aria. Un'altra peculiarità è l'ampiezza dello stivaggio, a partire dalla cucina che può contare su un mobile a centro barca adibito a ripostiglio; nella dinette, dove è ricavato un grande armadio cerate, i serbatoi posti in sentina hanno liberato i vani sotto le sedute. L'unico appunto può essere che tutte le toilette hanno accesso dall'interno delle cabine e che quindi manca un bagno di servizio, ma con cinque bagni, compreso quello dell'equipaggio, ciò non dovrebbe rappresentare un problema.

COSTRUZIONE

☆☆☆

L'ossatura di rinforzo dello scafo è realizzata dal controstampo strutturale, che ingloba parte del mobilio e che è frutto di uno studio al computer per identificare la mappa degli stress. Questa tecnica velocizza i tempi di costruzione, assicurando una buona finitura delle superfici. L'opera viva dello scafo è in laminato semplice di stuoia e mat con resina poliester, mentre l'opera morta e la coperta sono in sandwich di balsa. La carena è protetta da uno speciale tessuto antiosmosi brevettato, posto tra il gelcoat e il primo strato di fibra, grazie al quale viene rilasciata una garanzia di dieci anni. Per evitare i problemi di corrosione galvanica, l'asse del timone è in composito anziché in acciaio. Buono il livello generale di finitura, con poca plastica a vista e abbondanza di legno.

A MOTORE

☆☆☆☆

L'esemplare della prova era dotato di uno Yanmar da 85 cv, ma è possibile scegliere anche un Perkins da 80 cv. A giudicare dalla velocità massima, che ha sfiorato i dieci nodi, c'è da ritenere che la motorizzazione meno potente, e meno costosa, sia più che sufficiente. Completa sui quattro lati l'accessibilità al vano motore, ma piuttosto alti i valori di rumore registrati al fonometro. Per migliorare la manovrabilità a marcia indietro, consigliamo un'elica a pale orientabili al posto di quella a tre pale fisse.

A VELA

☆☆☆

Pur essendo dotato di poca superficie velica, e per giunta della randa avvolgibile, l'esemplare della prova ha dimostrato una certa agilità anche con vento leggero, merito della carena di Farr che lascia una scia piatta e pulita. L'accelerazione è lenta, ma una volta preso il passo la velocità si mantiene costante, consentendo di stringere i 45° senza apprezzabili cali di potenza. In poppa tende invece a "sedersi" e questo dipende dalla notevole superficie bagnata, che andrebbe "contrastata" con uno spi asimmetrico. Facili e poco faticose le manovre, anche grazie al winch elettrico della randa che sopprime alla eccessiva lunghezza del circuito di scotta.

IMPIANTISTICA

☆☆☆☆

Ben 1000 litri di acqua e 500 di carburante, a cui si aggiungono 370 Ampere di energia dedicati ai servizi e due alternatori per la ricarica, assicurano adeguate autonomie anche nelle lunghe navigazioni. Corretta la disposizione degli impianti, in particolare le valvole e le prese a mare etichettate e piazzate dentro vani tecnici. Previsti due pacchetti di dotazioni opzionali a prezzi scontati che includono il dissalatore, la lavastoviglie, l'elica di prua e l'inverter. (L.Z.)

INTERNI AL MICROSCOPIO

ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 194
Toilette di poppa	cm 191
Cucina	cm 190
Dinette	cm 195
Cabina di prua	cm 192

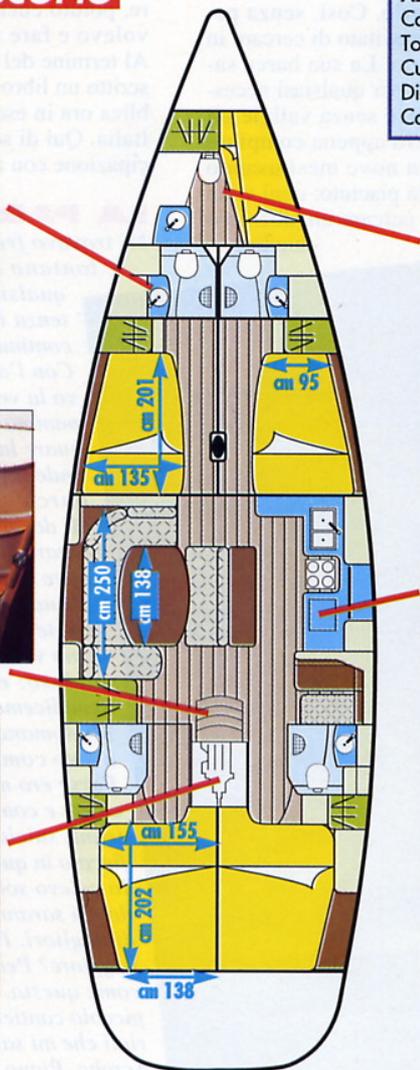


Tutte le prese a mare, le valvole e i filtri sono etichettati e installati in zone facilmente accessibili.

La scala con corrimano e gradini ricurvi garantisce una discesa sicura in bolina e dà un tocco di lusso agli interni.



Come evidenzia questa immagine, il vano motore si apre sui quattro lati.



La cabina dell'equipaggio, con accesso solo dall'esterno, dispone di due cuccette sovrapposte, del wc e del lavello.



In cucina sono previsti un frigo a pozzetto con compressore collegato al motore e un frigo elettrico ad apertura verticale.

I CONCORRENTI

Nome	Progettista	Lft (m)	Larg. (m)	Disl. (kg)	Cucc.	S.v. (m ²)	Cantiere	Prezzo
Beneteau 50	Farr	15,48	4,48	14000	8/12	126	Beneteau	1.692.786 FF
Sun Odyssey 52.2	Farr	15,20	4,85	15000	10	128	Jeanneau	1.767.660 FF
Master 52	J/N	16,00	4,60	15000	8	150	Gibert M.	2.176.950 FF
Grand Soleil 50	Peterson	15,41	4,30	12500	6	126,5	Pardo	562.000.000
X 512	Jeppesen	15,50	4,50	13800	10	160	X-Yachts	-
Oceano 54	Valllicelli	16,20	4,92	16800	6/9	170	V.R. Yachts	-
Atlantic 49	J&J	14,75	4,58	12000	10	110	Atlantic	364.000.000
Bavaria 47	J&J	14,60	4,60	12500	10	131,5	Bavaria	396.521 DM
Cigale 16	Finot	15,60	4,60	9000	8	128	Alubat	562.224.000
Feeling 486	Holland	14,50	4,46	9800	8	90	Kirié	1.438.000 FF

Per maggiori dati consultate la rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere