



Le vele di buona fattura ci hanno consentito di testare le effettive potenzialità del nuovo quindici metri francese

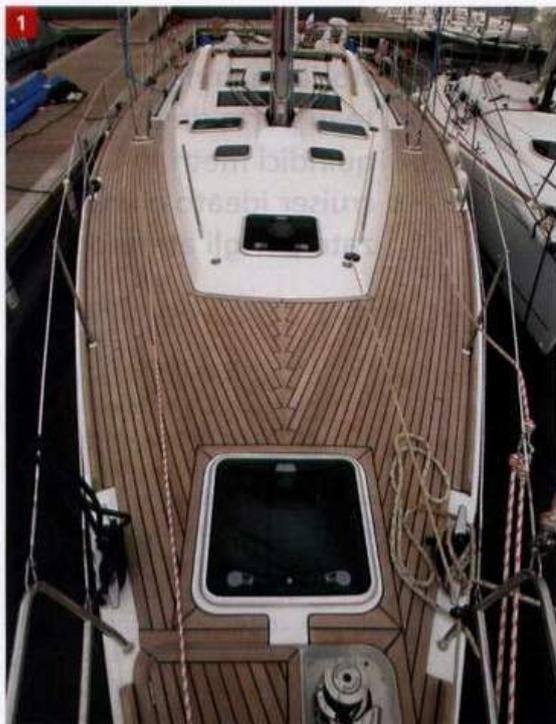
Oceanis 50

Il rinnovamento della storica gamma Bénéteau parte da questo quindici metri, un cruiser ideato e realizzato per gli armatori

di VANNI GALGANI

Oceanis è la gamma che il noto cantiere transalpino dedica alla crociera, in alternativa agli sportivi First. Storicamente le barche di questa linea dovevano avere caratteristiche adatte anche al charter, soluzioni di compromesso non sempre ideali per gli armatori. Rendendosi conto di questi problemi, Bénéteau ha creato i Cyclades, una gamma appositamente pensata per il charter; liberati di questo pesante e restrittivo fardello, gli Oceanis stanno rinascendo a nuova vita più belli e curati, completamente indirizzati a una clientela armatoriale. Ciò significa meno cabine e più spazi dedicati alle persone, ma soprattutto scafi più snelli e filanti, con una cura particolare verso l'estetica e la scelta dei materiali di finitura. Apre la nuova era questo accattivante 50 piedi a cui seguiranno il 46 e il 40. La novità più interessante, che dichiara subito l'impegno del Cantiere, è il coinvolgimento dello studio Nauta Design per la progettazione del layout e dello stile per gli interni di tutta la gamma, a conferma dell'intenzione di rendere i nuovi Bénéteau più lussuosi ed esclusivi. Il risultato è sotto i vostri occhi: un cruiser completo, esteticamente gradevole, con soluzioni e finiture interne di classe nettamente superiore al solito, tanto che molti hanno definito il nuovo 50 come il più bell'Oceanis di sempre. Un risultato raggiunto, tra l'altro, senza alzare i prezzi, a dimostrazione che il bello non costa necessariamente di più. *slow*





Il nuovo Oceanis nasce con uno scopo: consentire all'armatore e ai suoi (pochi) ospiti una vita di bordo comoda e rilassata, appagante anche dal punto di vista estetico. Sciolti dai vincoli del charter, i progettisti hanno potuto concentrarsi sulla qualità lavorando sui volumi, sui materiali e sui dettagli che rendono esclusivo un oggetto. Il duo Berret/Racoupeau ha avuto l'incarico di occuparsi dell'architettura navale e della coperta. Già con altri modelli Bénéteau hanno dimostrato di saper comprendere le esigenze di un cruiser, combinando le prestazioni con l'abitabilità, la semplicità nella conduzione e la sicurezza. Sul 50 sono riusciti anche a rendere l'insieme gradevole dal punto di vista estetico. Lo

scafo ha linee performanti per un cruiser puro, con prua moderatamente affinata e poppa potente ma non troppo bassa sull'acqua; inoltre, i volumi immersi hanno dimostrato di essere abbastanza snelli, consentendo alla barca di scivolare in mare senza eccessivi trascinalenti. Fuori dall'acqua, l'insieme scafo-tuga denota un buon equilibrio e un disegno elegante pur mantenendo i tipici canoni degli Oceanis, ovvero abitabilità e abbondante luce interna. Il tutto è stato reso con gusto usando segni che ne caratterizzano l'aspetto, a cominciare dalla finestratura del quadrato che diventerà la firma di tutta la gamma. La stessa poppa, larga quasi come il baglio massimo e decisamente imponente, è stata

disegnata con furbizia e appare quasi come una sportiva poppa aperta, mitigando il suo effettivo impatto. Le appendici, con immersione di soli due metri, sono ottimizzate per un uso tranquillo ma il loro disegno denota una buona attenzione alle prestazioni: il bulbo, comunque aiutato nell'effetto raddrizzante dalla notevole stabilità di forma, ha il peso concentrato sul grosso scarpone finale mentre il timone, completamente appeso, ha una pala discretamente allungata. Il piano velico standard è ottimizzato per navigare senza ridurre la tela fino a oltre 20 nodi reali: il genoa è comunque a forte sovrapposizione (140%) per non penalizzare le prestazioni con poco vento. Per chi gradisce una

1 La tuga si stringe lasciando ampie porzioni di coperta libere. L'elegante falchetta di legno si interrompe in corrispondenza delle ben otto bitte. A protezione del gelcoat viene applicato un tondino di acciaio; 2 Verso poppa il pozzetto è veramente largo (il passaggio tra le ruote misura 90 cm). Il pavimento sotto le ruote è sagomato correttamente ma va in crisi a forti angoli di sbandamento. Scomoda la posizione del quadro motore, ostruito dalla ruota, e dell'acceleratore. Da notare la facilità con cui il timoniere accede ai winch e l'alloggio ruotante per il plotter sul tavolo; 3 L'esclusivo disegno della finestratura; 4 Il tavolo è completo di utili vani; 5 L'intelligente disegno del piede d'albero evita che le scotte logorino i cavi elettrici. In evidenza la finestratura anteriore del quadrato

Zoom



6 La zona davanti al tambuccio è rialzata di 24 cm, rendendo l'ingresso un po' scomodo quando il grande sprayhood è alzato. In compenso il tambuccio, profondo ben 85 cm, risulta molto comodo. Divertente e pratica la chiusura verticale dell'ingresso;

7 Il salpancora è semincassato e lascia libera la campana per il tonneggio delle cime. Ampio e robusto il pulpito; **8** Sulla tuga si gestisce anche la scotta e il trasto della randa; in quest'ottica i winch 44 risultano piccoli ed è consigliabile motorizzarli;

9 Il furbo disegno della poppa, che di fatto la fa sembrare aperta, ne mitiga un po' l'imponenza. Da notare l'ampia scaletta dotata di gradini in legno; **10** Con un cinematismo a compasso parte della seduta di poppa si posiziona verticalmente lasciando un passaggio di 48 cm

barca più allegra (come l'esemplare in prova), viene proposta una versione "Performance" con randa più alta di 75 cm e genoa leggermente più grande (148%). Il disegno della tuga caratterizza la coperta: in controtendenza rispetto ai modelli precedenti, partendo da una notevole larghezza a poppa, per massimizzare le misure del pozzetto, tende a stringersi verso prua lasciando passavanti più che agevoli; siamo lontani anni luce dall'impraticabile precedente Bénéteau 50. Il pozzetto è ben dimensionato per il numero di ospiti previsto: le panche sono comode per sedersi in sei intorno al tavolo fisso o per sdraiarsi appoggiandosi verso prua. La zona di poppa ha una incredibile larghezza che consen-



te al timoniere di controllare le vele seduto più esterno possibile, mentre la pratica apertura verso lo specchio, insieme al corretto dimensionamento della zona intorno al tavolo, consentono una eccellente circolazione. Non mancano i gavoni: quelli sotto le sedute del timoniere sono profondi e organizzati con mensole, mentre le bombole e l'autogonfiabile hanno dei vani dedicati verso poppa. Capiente ma singolo quello sotto le panche. Come dicevamo, uscendo dal pozzetto i passavanti risultano subito agevoli fino a raggiungere larghezze superiori ai 60 cm. Sulla prua, la calavele (non sufficiente per un alloggio equipaggio) e il profondo gavone dell'ancora completano le dotazioni.



A Il doppio musone dell'ancora ha un oggetto sufficiente per murarci il genaker; **B** La cala vele, accessibile dalla coperta, è profonda ma non ha le dimensioni sufficienti per ricavarci un alloggio per l'equipaggio; **C** Uno dei gavoni di poppa, profondo e organizzato con mensole interne. L'accesso, però, risulta un po' limitato; **D** Il gavone sotto la panca è ben dimensionato. Ve ne è solo uno per non penalizzare gli interni, specie nella versione con la singola seconda armatoriale a poppa; **E** Accessibile direttamente dallo specchio di poppa, per l'autogonfiabile è stato ricavato questo ampio vano apposito completo di chiusura con serratura

FOTO BÉNÉTEAU

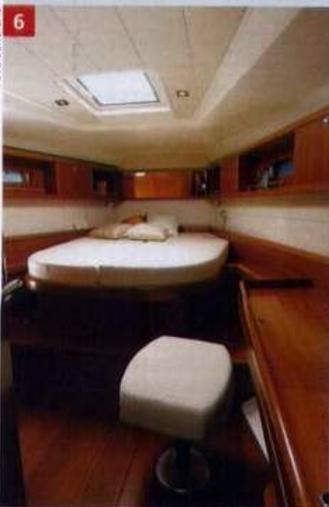


Nulla di nuovo dal punto di vista costruttivo: il 50 adotta il metodo ormai abbondantemente sperimentato da Bénéteau. Lo scafo è realizzato in solid di vetro con resina poliestere, la coperta è in sandwich con anima in balsa. La struttura è composta da un ampio controstampo integrale su cui sono ricavati anche gli attacchi per le lande, gli alloggi per le paratie e per i mobili. È incollato allo scafo e fascettato nelle zone perimetrali e in altre zone sul fondo. Questa tecnica, che deriva da economie di produzione, pur avendo il difetto di rendere gli scafi un po' più morbidi rispetto alle strutture tradizionali resinare direttamente, si sposa bene con la gamma Oceanis, barche tranquille senza tenditori idraulici o sar-

tiate in tondino. Internamente gli Oceanis vengono tradizionalmente realizzati con discrete finiture, ma il layout e l'organizzazione dei mobili sui precedenti modelli denunciava un certo disordine e un design poco lineare. Con la nuova gamma il Cantiere ha deciso di fare un salto di qualità, affidandosi alla Nauta Design. Questo Studio tutto italiano, ormai da molti anni attivo nella progettazione di lussuosi maxiyacht, ha impresso agli arredi Bénéteau un inconfondibile stile sobrio e moderno, un compromesso tra razionalità e calore che rende gli ambienti dell'Oceanis 50 di una classe superiore. Senza stravolgere gli standard del Cantiere, la Nauta ha lavorato più a "levare" che a "mettere", unifor-

mando colori e materiali, semplificando le forme, realizzando un gioco di pieni e vuoti che creano un bel ritmo negli accostamenti dei vari elementi. In pianta regna l'angolo retto, specie in quadrato, le superfici sono lisce e quasi sempre piane. Lo schema a tre cabine e due bagni, decisamente "rarefatto" per un 50 piedi (si può trovare anche in alcuni 38 piedi), consente di diluire gli spazi dotandoli di quella ariosità necessaria per vivere a bordo senza stancarsi e senza rimpiangere gli ambienti domestici. In questo senso l'Oceanis 50 può tranquillamente sostituire la seconda casa. C'è però un rovescio della medaglia: l'impostazione generale degli interni appare ottimizzata e ben sfruttabile quando la barca è drit-

1 Il carteggio si integra perfettamente con la dinette ma non è l'ideale per le lunghe navigazioni: infatti i volumi per l'elettronica sono scarsi e orientati solo di lato, e la seduta, ampia e comoda a riposo, non trattiene quando si naviga sbandati; **2** La dinette, accogliente e raffinata, è rischiarata dall'abbondante luce proveniente da ben 12 tra oblò, osteriggi e finestre fisse. Da notare il bel gioco ricavato alternando il legno con parti chiare e la qualità degli spot di illuminazione; **3** La cucina, veramente ben organizzata, è tra le più complete mai incontrate in quanto ad aree libere per lavorare. Di buona qualità il marmo sintetico che ricopre i piani; **4** Quando occorre, il tavolo della dinette ruota e raddoppia la sua superficie. Poco pratici i due puffi, scomodi e macchinosi da sbloccare



5 Guardando il quadrato da prua si ha un notevole colpo d'occhio. Il divano a dritta è completo di poggiosi, compreso uno centrale di tipo automobilistico che si abbassa;

6 La cabina armatoriale ha una buona superficie calpestabile ed è completa di armadi e stipetti pensili, che riprendono il gioco cromatico sviluppato in quadrato. In primo piano lo scrittoio-toilette completo di sgabello fisso (quest'ultimo un po' ingombrante); **7** I bagni sono entrambi dotati di wc grande e box doccia separato. Non sempre all'altezza i materiali di finitura e decisamente insufficiente la profondità dei lavelli, inutilizzabili appena la barca sbanda; **8** Con calpestio ampio, assenza del gavone e accesso diretto al bagno, la cabina di poppa a dritta può essere considerata una "vip"

ta, ma denuncia alcune carenze che la rendono meno adatta a lunghe e impegnative navigazioni. Pensiamo, ad esempio, all'impostazione del carteggio o alla forma dei lavelli nei bagni. Appena scesi in quadrato la sensazione è notevole: la campata lunga, l'organizzazione degli spazi e l'incredibile luminosità rendono tutto l'ambiente molto gradevole. Ai piedi della scala si sviluppa la grande cucina, ben organizzata e particolarmente ricca di aree dove lavorare. I volumi di stivaggio risultano soddisfacenti, vi sono due grandi frigoriferi e, nella versione "executive", un bel fornello a 4 fuochi. Il carteggio, integrato nell'area della dinette (e quindi sfruttabile anche per l'intrattenimento), ha un piano

ampio e regolare, mentre scarseggia lo spazio per l'elettronica; inoltre risulta impossibile rimanere seduti a barca sbandata. La dinette è un vero salotto, con divani comodi e tavolino che può raddoppiare la sua superficie. A prua vi è la suite armatoriale, con grande letto centrale sotto al quale si apre un cassetto, due armadi, una scrivania completa di sgabello, e il bagno annesso dotato di riparo girevole in plexiglass per la doccia. A poppa la cabina di dritta è più ampia e comunica direttamente col bagno, mentre a sinistra è un po' più piccola e parzialmente ingombrata dal soprastante gavone; entrambe hanno letti comodi. Raffinato il gioco dei colori, di pregio il paiolato in parquet.



A Parte della cucina si sviluppa intorno e sotto la bella scala "a giorno", una soluzione intelligente che però potrebbe creare qualche problema di igiene; **B** I due frigoriferi sono ben organizzati e hanno una capienza complessiva di ben 240 litri; **C** Tra i volumi di stivaggio in cucina vi è anche questa pratica dispensa, sopra la quale si apre un grande cassetto per le posate (che però è anche l'unico); **D** Il quadro elettrico è elegante ma ha poche utenze; inoltre risulta decisamente infelice la posizione dei componenti di fianco alla seduta; **E** Il vano di accesso frontale al motore è sostenuto da pistoni a gas

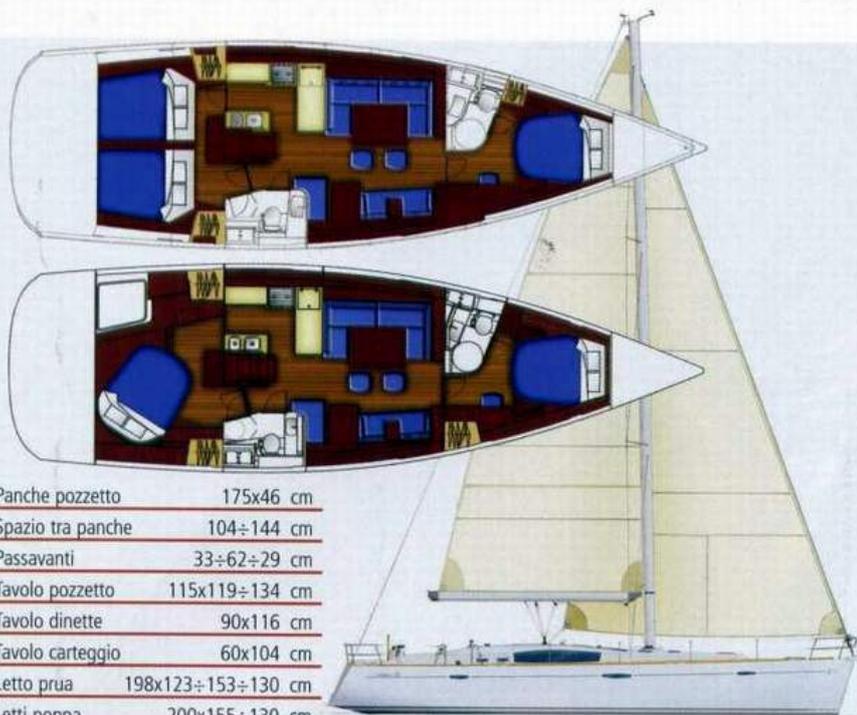


Benvenuti a bordo

Da un Oceanis non si possono pretendere comportamenti agili e sportivi ma, anche da questo punto di vista, il nuovo 50 ci ha favorevolmente colpiti. Certo, le condizioni erano ideali: vento teso, mare piatto, albero maggiorato, vele buone ed equipaggio efficiente; impossibile trovare una situazione migliore. La prima sensazione è un estremo peso al timone, ma ci viene detto che è un problema del prototipo e che stanno già cambiando le dimensioni del setto-re. Tendiamo a credergli, anche perché, sotto sbandamento, la pressione non aumenta, segno che dipende dal circuito e non dalla forma della pala. Quest'ultima, contrariamente a quanto ci hanno abituato i precedenti Oceanis, dimostra di avere un buon bilanciamento risultando efficiente e discretamente sensibile. Il comportamento della barca è onesto, persino più reattivo di quanto fosse lecito aspettarsi. Sente subito le raffiche accelerando con prontezza, muovendosi in modo sincero e reagendo alle regolazioni. La velatura di buon taglio ci ha permesso di provarla navigando anche sopraelevati: in queste condizioni può capitare di perdere il controllo e strarzare, ma è sempre una reazione annunciata che lascia il tempo di reagire. In ogni caso, appiattendolo la randa siamo riusciti a tenere tutta la tela ben oltre quanto fosse lecito (siamo arrivati sopra i 20 nodi sulla raffica quando il cantiere, con questa velatura, consiglia di ridurre prima dei 18). Parlando di prestazioni,

con un vento molto rafficato di intensità oscillante tra i 14 e i 25 nodi, l'Oceanis 50 ha navigato di bolina a 43° con velocità superiori ai 7 nodi, che crescono rapidamente appena si lasciano le scotte fino a raggiungere medie oltre i 9 con punte di 9,5; il tutto dimostrando, specie ai laschi, una buona propensione allo scivolamento, senza cioè trascinare eccessiva acqua a poppa. Sotto raffica lo sbandamento si fa sentire, facendoci rimpiangere un bulbo più profondo; oltre un certo angolo, però, interviene la notevole stabilità di forma e la situazione non diventa mai preoccupante. Il timoniere ha una buona posizione da cui controlla bene il genoa, mentre per la randa ci vuole qualcuno davanti al tambuccio; inoltre, quando il vento si fa sentire i winch di tuga diventano piccoli, rendendo necessario averne almeno uno elettrico. Il pavimento del timoniere ha una corretta inclinazione che consente di stare comodi anche sopravento, ma quando lo sbandamento supera un certo limite si sente la necessità di un puntapiedi. A motore l'Oceanis 50 manovra con una certa disinvoltura anche senza l'ausilio dell'elica di prua, segno di una buona efficienza della pala anche se, a retromarcia, l'ampia superficie rende necessaria una presa salda sulla ruota. Le velocità sono buone, 9 nodi a manetta e 8,2 di crociera, mentre sopra i 2.500 giri la rumorosità e le vibrazioni sull'asse si fanno sentire: consigliabile l'utilizzo di un'elica con l'overdrive.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	175x46 cm
Spazio tra panche	104÷144 cm
Passavanti	33÷62÷29 cm
Tavolo pozzetto	115x119÷134 cm
Tavolo dinette	90x116 cm
Tavolo carteggio	60x104 cm
Letto prua	198x123÷153÷130 cm
Letti poppa	200x155÷130 cm
Larghezza porte	48 cm

Dedicato a...

La scelta della Bénéteau di liberare la gamma per la crociera dalla schiavitù del charter ha dato ottimi risultati. Se prima sugli Oceanis, specie quelli della serie con "1" finale, si aveva l'impressione che la capienza fosse il tema conduttore, con evidenti compromessi e sbilanciamenti nelle versioni armatoriali, questo accattivante quindici metri ha dato la piena impressione di essere stato pensato e realizzato allo scopo di coccolare e soddisfare le esigenze del proprio armatore. Partendo dalla forma dello scafo e della tuga, passando per il design e i layout interni (ne esiste persino una versione con due sole enormi armatoriali, schema tanto caro agli americani), fino al comportamento in mare, tutto rende questo imponente cruiser più caratterizzato e personale, rientrando in quel concetto di lusso ed esclusività che ogni barca, persino la più economica, dovrebbe comunque mantenere. L'ottimo prezzo, anche in relazione alle dotazioni, la rende ancor più appetibile e siamo sicuri che in molti accarezzano l'idea di sfruttare questo accogliente cruiser come dimora di vacanza vivendo i suoi caldi interni anche nei mesi più rigidi.



i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Sun Odyssey 49	Jeanneau	14,73	4,49	12.650	114,00	225.620
Bavaria 50 Cruiser	Bavaria	15,40	4,49	12.600	127,40	192.758
Hanse 470e	Hanse	14,20	4,47	12.200	124,00	199.000
Dufour 525	Dufour	14,99	4,90	13.700	128,30	286.000

Progetto	Berret/Racoupeau - Nauta Design
Lunghezza scafo	14,75 m
Lunghezza gall.	13,30 m
Larghezza	4,49 m
Immersione	1,70/2,10 m
Dislocamento	12.935 kg
Zavorra (%)	3750 kg
Sup. vel. (randa + genoa 140%)	116,40 mq
Motore Yanmar 4JH4HTE linea d'asse	110 hp
Serbatoio nafta	235 l
Serbatoio acqua	565 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Facnor RX300
- vang rigido Sparcraft
- winch Harken 2x53 ST + 2x44 ST
- stopper Spinlock (8) XTS + (3) XAS
- attrezzatura di coperta Lewmar

Costruzione

- scafo: solidi di vetro, resina poliesteri
- coperta: sandwich di vetro con anima in balsa
- struttura: controstampo integrale incollato e fascettato nelle zone perimetrali allo scafo

Dotazioni

- randa con lazy-bag e genoa in dacron
- tavolo in pozzetto con supporto per plotter
- sedute pozzetto e plancetta poppa in teak
- osteriggi (9) e oblò (7) Lewmar
- timonerie ruote ø 90 cm
- serbatoio acque nere 80 l
- batterie 12 v 2x140 + 1x110 Ah
- impianto 220 v + caricabatterie 40 Ah
- salpancore elettrico Lewmar 1.600 w
- boiler acqua calda 40 l
- frigo elettrico a pozzetto 110 l
- frigo elettrico ad apertura frontale 130 l
- stereo CD con altoparlanti in quadrato

Meteo della prova

- vento da 14 a 25 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

€ 217.950

Optional

Winch elettrico scotta randa	2.980
Sprayhood	2.948
Bimini	2.730
Teak in coperta + fondo pozzetto	13.689
Bowthruster Maxpower SP 100	6.200
Desalinatore 220/12v 60 l/h	11.061
Riscaldamento Eberspächer D8LC	6.314
Tavolo quadrato pieghevole e girevole	1.520
(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)	

Informazioni Bénéteau Italia

Via G. Puccini, 15 - 43100 Parma

Tel. 0521 243200 - Fax 0521 243220

www.beneteau.com - info@beneteauitalia.it