

 Bénéteau

Oceanis

35

*Testo di Massimo Franchini
Foto di Martino Motti
Impressione di navigazione n. 1602*



Prezzo base con Yanmar 15 kW: Euro 82.650 IVA esclusa

Che Bénéteau stia innovando il comparto della vela da crociera credo sia ormai una realtà assodata. La cosa meno scontata è che lo stia facendo anche, e per certi versi, soprattutto, nel segmento degli entry-level dove, come si usa dire: “non c’è trippa per gatti”.

Con questo nuovo modello che riprende ed enfatizza il concetto di modularità del 38’ lo sforzo per dare a ognuno la barca giusta senza per questo caricarsi di costi di personalizzazione proibitivi, è stato veramente notevole. Si parte con una versione “daysailer”, con una sola cuccetta e tanto spazio

libero, per passare al “weekender”, dove le cabine sono due ma possono diventare tre e la cabina di prua può essere più o meno privata, per

***Una barca, anzi tre, anzi cento...
O, come dicono loro:
“Un singolare-plurale”.***

finire col classico “Cruiser”, che non ha nulla da invidiare a qualunque bella barca da crociera per famiglia numerosa ed esigente. Tante esigenze diverse che corrispondono a modi di navigare e budget altrettanto diversi. Se a questo puzzle di versioni, aggiungiamo l’articolazione delle dotazioni, anch’esse accuratamente studiate, otteniamo una specie di gioco cinese a incastri da far impazzire di gioia i cultori della “settimana enigmistica” ma che, probabilmente, ha portato all’esaurimento nervoso lo staff di tecnici e commerciali che l’hanno partorito.

Anche questa è innovazione e anche questa è capacità di interpretare il mercato e le sue evoluzioni che, non per niente, hanno fatto diventare Bénéteau e il suo gruppo, il leader mondiale della nautica a larga diffusione.

Passando alle impressioni di navigazione va detto subito che la barca pro-



Scheda tecnica

- ❑ Progetto: Finot - Conq + Nauta Design
- ❑ Costruttore: Bénéteau France; www.beneteau.com
- ❑ Importatore: Bénéteau Italia; www.beneteau.it; info@beneteauitalia.it; tel. 0522 838180
- ❑ Categoria di progettazione CE: A8/B9/C10
- ❑ Chiglia: fissa con siluro
- ❑ Lunghezza f.t.: m 11,15
- ❑ Lunghezza scafo: m 11,50
- ❑ Lunghezza al galleggiamento: m 10,72
- ❑ Larghezza massima: m 3,99
- ❑ Rapporto lunghezza/larghezza: 2,88%
- ❑ Pescaggio: m 1,60 (chiglia corta) / 2,05 (chiglia lunga)
- ❑ Peso imbarcazione a vuoto: kg 6.850 / 6050
- ❑ Peso zavorra: kg 2.050 (chiglia corta) / kg 1.790 (chiglia lunga)
- ❑ Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 30%
- ❑ Tipo di armamento: frazionato 9/10
- ❑ Albero: alluminio, in coperta, due ordini di crocette acquistate con lande in falchetta.
- ❑ Sartame: spiroidale inox 1x19
- ❑ Superficie velica complessiva: mq 65,7
- ❑ Superficie velica randa: mq 32,7
- ❑ Superficie velica fiocco/genoa: mq 33 (aggiungere per il genoa: con sovrapposizione al 103%)
- ❑ Superficie velica spinnaker o gennaker: mq 114
- ❑ Motorizzazione barca in prova: Yanmar 20 hp
- ❑ Trasmissione: Sail Drive
- ❑ Elica: pale fisse
- ❑ Velocità di crociera dichiarata: 7 nodi
- ❑ Capacità serbatoio acqua: 130 litri
- ❑ Capacità serbatoio nafta: 130 litri
- ❑ Principali optional: bulbo ghisa, chiglia mobile,
- ❑ Prezzo base con motore Yanmar 15 kW (21 cv): Euro 82.650 Iva esclusa.



vata in condizioni decisamente “mediterranee”, vale a dire con onda corta e ripida e vento rafficato e incostante, ha denunciato una certa scarsità di tela che però si è dimostrata un vantaggio nel momento in cui il vento si è steso e la distanza dalla costa ha “ammorbidito” le creste. In queste ultime condizioni, col vento al di sopra dei 15 nodi reali, la barca ha preso il suo passo e nessuno a bordo si è sentito in difficoltà.

Il pozzetto, pur molto ampio come l’ultima moda impone, resta molto vivibile e sicuro e il roll-bar (decisamente forzato nelle proporzioni in questa dimensione) svolge egregiamente il suo compito di punto di tenuta delle cose (scotta randa e bimini) e delle persone. Se poi costringe ad alzare di altri venti centimetri il boma e fare qualche contorsione per vedere cosa succede a prua, pazienza!

Quello che invece ho trovato al di sopra di ogni pregiudizio è lo specchio di poppa che, grazie anche a un semplicissimo ed efficacissimo sistema di paranchi, si trasforma in un attimo e senza sforzi in un prolungamento della barca sia in porto sia in rada, agevolando al massimo tutte quelle funzioni per cui, in buona sostanza, si compra una barca del genere: godersi il sole, fare il bagno, lasciarsi trasportare dal vento e magari provare a pescare qualcosa.

Infine la doppia timoneria (due ruote e due pale) contraddice platealmente la logica della massima efficacia col minimo costo che pervade tutto il progetto: A fronte di una dubbia utilità c’è sicuramente un raddoppio dei costi. Vedere alla voce: marketing!

Per quanto riguarda gli interni, diventa oggettivamente difficile dare un giudi-

zio sul layout generale in quanto, come spiegato in apertura, ce ne sono ben cinque, senza contare le opzioni di dettaglio sulle attrezzature e gli arredi. Ho trovato comunque di buon livello la lavorazione dei controstampi che sono sicuramente molto ben studiati in ogni dettaglio e notevole la funzionalità (tutta francese) di alcune soluzioni come il tavolo esterno strutturale, la paratia smontabile, ecc...

Naturalmente, come ormai in tutta la produzione industriale mondiale, parlare di legno è un eufemismo: tutto il mobilio interno è realizzato in compensato tipo ALPI, vale a dire legno tranciato e ricomposto a formare la superficie a vista del legno originale ma senza le "imperfezioni" e la variabilità del materiale naturale. Questa tecnologia garantisce un'ottima stabilità dimensionale e un'altissima durata nel tempo con caratteristiche inalterate, oltre a permettere una definizione di colori e venature molto ampia. In alcuni componenti emerge la tendenza (e forse la necessità) di riutilizzare componenti progettati per altri modelli più grandi e poi riconvertiti per il 35. Questa tecnica dell'unificazione e della riduzione delle componenti è sicuramente uno dei segreti del successo della Bénéteau e della sua capacità di ottimizzare e razionalizzare prodotti e ridurre, conseguentemente, i costi di produzione come qualsiasi altro comparto industriale sano. E qui la differenza con l'approccio italiano alla produzione nautica è abissale!



Valutazioni sulla barca provata

- **PROGETTO** – **Carena**: a fondo piatto, poco stellata con spigolo e murate verticali, baglio arretrato e prua fine - **Piano velico**: leggermente sottodimensionato per privilegiare l'uso crocieristico. Di facile gestione senza volanti e senza tesapaterazzi - **Coperta**: buona ergonomia generale, grande pozzetto reso ancor più funzionale dal roll-bar che elimina la rotaia di randa - Gavone ancora: più che sufficiente - Bitte e passacavi: ben dimensionate le prime, assenti i secondi (scelta discutibile).
- **ESTERNI** – **Attrezzatura** - **Albero e sartie**: molto semplice e funzionale con crocette abbastanza acquisite per permettere l'eliminazione delle volanti. Qualche difficoltà nel passaggio verso prua per l'inclinazione delle sartie basse - Paterazzo: sdoppiato con paranco manuale su mordiscotta, pratico e funzionale ma da tenere d'occhio nelle manovre





sotto raffica - Vele: oneste vele da crociera, robuste e di buon taglio senza sofisticazioni nella costruzione e nei materiali - Attrezzatura di coperta: 2 verricelli Self tailing manuali per scotte genoa + 1 S.T. per manovre randa e drizze.

Manovre - Timoneria: doppia pala e doppia ruota. Forse un costo e una complicazione costruttiva un po' eccessiva su una barca di queste dimensioni ma sicuramente di grande utilità per migliorare la governabilità visto la larghezza della poppa - Carrelli genoa: A fianco della tuga con rinvii su rulli in lega leggera - Riduzione fiocco: avvolgifiocco manuale rinviato in pozzetto - Riduzione randa: tradizionale su lazy jack (a richiesta). Opzionale l'avvolgieranda nell'albero - Rinvio delle manovre: drizze e avvolgitori rinviati in pozzetto con batterie di stopper e organizer - Trasto randa (caratteristiche carrello): carrello assente. Paranco a quattro vie fisso sul roll-bar - Vang: paranco manuale rinviato in pozzetto - Comandi motore: monoleva su colonna timoneria di sinistra - Strumenti navigazione: Due bussole magnetiche in pozzetto (per tutta la strumentazione elettronica di navigazione esistono dei Pack opzionali, calibrati sulle varie versioni) - Strumenti motore: quadro standard Yanmar con allarmi e indicatore di giri e pressione olio.

Pozzetto - Disegno: con doppia timoneria e poppa apribile per mezzo di paranco manuale e spiaggetta ribaltabile - Comfort: eccezionale la fruibilità della poppa e della spiaggetta a tutto baglio - Postazione timone: molto corretta sia dal punto di vista del governo che dell'ergonomia delle sedute - Tavolo pozzetto: centrale su base in vtr strutturale a due ante in teak ripieghevoli. Completo di console strumenti centrale - Doccia esterna: facilmente accessibile dalla piattaforma bagno - Posizione autogonfiabile: al di sotto del tavolo pozzetto, perfettamente accessibile in sicurezza - Discesa a mare: Forse la parte meglio riuscita della barca, molto pratico il sistema di apertura della poppa che permette un uso immediato della spiaggetta e una facile risalita dal mare anche a persone non particolarmente sportive.

Discesa sottocoperta - Facilità di accesso: Grande scala a quattro gradini dotati di antisdrucciolo con tambuccio a baionetta - Sistema di chiusura: classico, a chiave - Tientibene: ben posizionati e pensati per un corretto uso a barca sbandata - Divisione interna (da prua a poppa): Cabina doppia all'estrema prua, zona armadi e stipetti separata da mezza paratia strutturale con possibilità di chiusura completa nelle versioni Cruise e Week-Ender.

• **INTERNI - Quadrato**: Altezza interna minima: m 1,90 - Comfort dinette: netta la sensazione "open space" anche se, nella versione in prova era presente la paratia di separazione della cabina di prua, il trattamento delle superfici e le ampie finestrate laterali, conferiscono all'insieme una sensazione di ampiezza decisamente superiore alla media - Ventilazione: garantita da oblò incastonati nelle finestrate laterali (soluzione intelligente ma non particolarmente robusta) e da osteriggi nel soffitto



tuga (uno per ambiente), è sicuramente sufficiente anche se non eccessiva. La barca si presenta comunque ben coibentata grazie ai controsoffitti che creano una intercapedine d'aria molto efficace - Illuminazione artificiale: luci a soffitto e applique ben distribuite con qualche problema di ispezione dell'impianto inserito nel controstampo - Stivaggio: molto ben studiata la distribuzione dei gavoni secondo il motto "un posto per ogni cosa e ogni cosa al suo posto" potrebbe essere il motto della barca che privilegia i più pratici e capienti gavoni a cassetti e stipi - Carteggio dimensioni e comfort: cm. 63x48, disposto per baglio e orientato verso poppa. Ottima la disposizione degli strumenti e la loro visibilità - Rumorosità motore in navigazione: decisamente nella media, qualche vibrazione e qualche ruvidità in più si innesca solo nei momenti di cavitazione dell'elica.

Cucina - Altezza interna minima: m 1,90 - Lavelli: 1 lavello inox - 1 vasca rettangolare inox - 1 rubinetto acqua fredda, pressurizzata (Vers: Day Sailer) - 1 miscelatore acqua calda/acqua fredda (Vers: Week-Ender + Cruiser) - Fornelli: impianto gas con vano per bombola gas - Pozzetto a dritta - erogatore e rubinetto di sicurezza - 1 fornello gas inox 2 fuochi su cardano - Frigorifero: 12 V da 130 litri, con apertura frontale - stipetto, pattumiera, 1 mobile, 1 scaffale (il frigo del Pack Cucina equipaggiata è in alternativa a questo spazio) - Illuminazione naturale: 1 vetrata panoramica - Ventilazione naturale: 1 oblò apribile in tuga - Illuminazione artificiale: 6 plafoniere nel quadrato.

Cabina di prua - Tipo: a "V" con cuccetta matrimoniale a tutta larghezza - Altezza interna minima: m 1,80 - Numero letti: 2 - Dimensioni cabina: m 2,00 x 1,90 x 0,70 - Dimensione letto: m 2,00 x 1,45 (poppa) x 0,45 (prua) - Ventilazione: 1 osteriggio apribile - Illuminazione naturale: 2 finestroni fissi a murata - Illuminazione artificiale: 2 luci di lettura + plafoniera a soffitto - Gavoni e armadi: 2 appendiabiti in legno + 2 valigie appendiabiti flessibili "Longchamp" - Rumorosità motore in navigazione: 60 dBA.

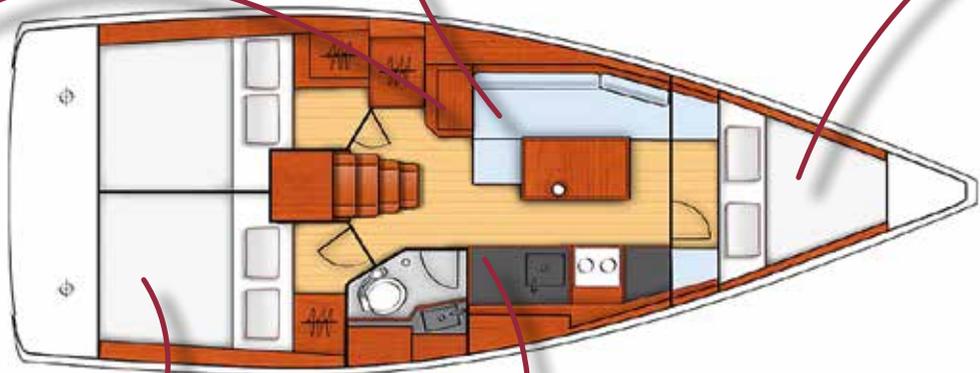
Cabina di poppa (esclusa versione "Day Sailer") - Tipo: a murata - Altezza interna minima: m 1,75 - Dimensioni cabina: m 1,45 x 2,00 - Numero letti e tipo: doppi - Dimensione letto: m 1,45 x 2,00 - Ventilazione: oblò apribili a murata e in tuga - Illuminazione naturale: Oblò - Illuminazione artificiale: plafoniera a soffitto + luci lettura - Volumi gavoni e armadi: Appendiabiti in legno - Rumorosità motore in navigazione: 75 dBA.

Bagno di poppa - Accesso: dal quadrato - Altezza interna minima: m 1,90 - Wc: marino, manuale - Ventilazione: 1 oblò apribile sulla murata interna - Illuminazione naturale: vetrata a murata - Illuminazione artificiale: plafoniera.

Vano motore - Insonorizzazione: pannelli fonoassorbenti in schiuma caricata - Accessibilità: pannello scala apribile - Accessibilità controlli: 3 portelli sui lati e sotto la scala.

Impiantistica - Impianto elettrico: 1 batteria servizi

(80 Ah) - 1 batteria motore (80 Ah) - 1 ripartitore di carica - quadro elettrico 12 V - 1 Presa 12 V - Luci di navigazione: 1 luce di via - 1 luce di navigazione a motore - 1 luce ancoraggio in testa d'albero - Predisposizione cablaggi - Pack opzionali: circuito 12 / 220 V completo: Prese interne, caricabatteria 40 Ampere, presa di banchina - 2 batterie ausiliarie 80 Ampere supplementari - Luce di navigazione & Illuminazione interna LED - Strumenti: opzionali in base ai pack scelti - Impianto idraulico: 1 serbatoio acqua dolce rotostampato (130 litri) - 1 tappo di riempimento - Gruppo acqua - 1 serbatoio rigido acque nere 80 litri - Pompa elettrica & svuotamento doccia - 1 pompa di sentina elettrica - 1 pompa di sentina manuale - scaldabagno (25 litri - utilizzo motore (220 V, pack elettricità) - quadro raccordo idraulici + vaso d'espansione - Riserva d'acqua dolce supplementare (200 litri).





Valutazioni

Allestimento pozzetto e coperta: in generale l'allestimento si potrebbe definire: "sobrio e funzionale" se non fosse per la doppia timoneria e il sontuoso tavolo centrale del pozzetto che rendono quasi esagerata l'attrezzatura dello stesso. Altro dettaglio decisamente riuscito è la poppa apribile che rende molto pratico l'accesso al mare senza interferire particolarmente con le altre funzioni di bordo. Più discutibile la scelta di dotare la barca di un voluminoso roll-bar che, in questa dimensione, risulta leggermente sproporzionato all'insieme.

Allestimento rig: crocieristico al 100%. Nessuna concessione a sofisticazioni di manovre e nessuna esasperazione sportiva delle stesse a partire dalla superficie velica non certo eccessiva.

Trattamento antisdrucchiolo: molto efficace e applicato a tutte le superficie di calpestio. Anche ai bordi di raccordo fra fianco e tetto tuga che, a barca sbandata, potrebbero rivelarsi dei perfetti puntapiedi.

Ergonomia e sicurezza esterni: nel complesso molto ben studiata con qualche piccola carenza dovuta (suppongo) alla necessità di unificare alcune soluzioni con i modelli contigui della stessa gamma. Non condivisibile l'assenza di passacavi sia a prua sia a poppa.

Sistemazione zattera autogonfiabile: perfetta: sotto il tavolo, al centro del pozzetto, facilmente raggiungibile in ogni condizione e manovrabile in totale sicurezza.

Vani di carico: esattamente quanti e dove uno se li aspetta.

Ergonomia area timoneria: perfettamente funzionale a una navigazione "rilassata e sicura" della barca. La doppia timoneria consente di avere la miglior visibilità in tutte le andature, lasciare libero il passaggio verso prua e raggiungere agevolmente le manovre rinviate in pozzetto. Ottimo nel caso di equipaggio ridotto e non professionale.

Visuale dalla timoneria: buona su tutte le andature con un piccolo angolo cieco in corrispondenza del roll-bar (soprattutto con lo spray hood montato).

Articolazione degli interni: variabile in base alle versioni (vedi piante). In generale, cabina di prua a "V" con letto a tutta larghezza e sottostanti gavoni. A seguire, zona stiperteria, attrezzata con intelligenti ed eleganti valigie appese (e trasportabili), studiate appositamente dalla "Longchamp". A centro barca, zona quadrato con divano a "C" sulla sinistra e blocco cucina a dx (più o meno ampia a seconda delle opzioni - a tutta lunghezza nella Cruise, più ridotta, con l'aggiunta di un contro-divano, nelle altre). Carteggio tradizionale sulla sinistra e bagno contrapposto a dritta. La zona di poppa può essere attrezzata con 1 o 2 cabine doppie (tranne che nella versione Day Sailer dove ci sono solo enormi gavoni). Il vano motore si trova al disotto della scala di discesa, facilmente raggiungibile da tutti i lati.

Finitura: giocata sui toni del beige e del tortora, ulteriormente rischiarati dai controsoffitti in resina bianchi. La cura e l'attenzione ai dettagli denota, ancora una volta, la bontà della scelta di Nauta Yacht per il design e lo styling generale.

Cucina: sicuramente non esagerata, soprattutto nella versione day-sailer... Ovvvia e correttamente dimensionata per gli usi previsti per questa barca.

Cabine: decisamente "avanti" la cabina di prua che presenta un letto "triangolare" con molta ampiezza verso poppa e quasi nulla sull'altro lato. Nettamente più "regolare" la cuccetta di poppa che si inserisce, senza problemi sotto la panca di sinistra del pozzetto. Stessa considerazione per la cabina di dritta (opzionale).

Salone: come già detto, non risulta penalizzato dalla presenza della paratia di prua (assente nella versione Day Sailer, presente nella versione "Cruise", provata e opzionale nella Weekender) che "chiude" parecchio la cabina prodiera.

Carteggio: orientato a poppavia, pur non essendo enorme, risulta correttamente dimensionato per la consultazione delle carte... Per tracciare le rotte c'è il plotter e, in mancanza, ormai tutti abbiamo ogni genere di APP sui nostri device personali.

Ergonomia e sicurezza interni: pur con qualche concessione al minimalismo imperante, apprezzabile l'assenza di spigoli vivi e il corretto dimensionamento degli spazi, delle altezze, delle sedute e di tutto quello che rende piacevole e pratica la permanenza a bordo a "navigatori della domenica".

Prestazioni veliche: non esaltanti ma nettamente soddisfacenti su una barca nata e costruita per crociere familiari.

Risposta timone: leggermente in ritardo in condizioni di onda corta e ripida, con poco vento che ha caratterizzato la nostra prova, soprattutto nell'avanzamento contro-mare. Molto preciso e "facile", al contrario nella conduzione sotto spi.

Stabilità di rotta: molto buona sia a vela sia a motore.

Marcia a motore: secondo le aspettative. La barca raggiunge rapidamente la sua velocità di carena e la mantiene anche con l'onda contraria con piccole decelerazioni solo in fase di risalita delle creste.

Manovrabilità in acque ristrette: nessun problema particolare. La barca manovra quasi allo stesso modo sia a marcia avanti sia in retro.

