



Bénéteau Oceanis 62. Tanto spazio, prestazioni sorprendenti

Barche a Vela



di Niccolò Volpati Photo di Guido Cantini e Nicolas Claris

LA OSSERVO DALLA BANCHINA MENTRE È ORMEGGIATA DI POPPA. A prima vista mi lascia un po' perplesso. A poppa c'è di tutto e di più. Dalla piattaforma sale una doppia scaletta laterale che porta in pozzetto. Assomiglia a quella di certe barche a motore. È stata fatta perché al centro c'è il garage del tender.

È grande e, infatti, riesce a contenere **un gommone Williams con idrogetto da 2 metri e 85 centimetri**. C'è anche un sistema particolare per alaggio e varo con un verricello elettrico e i supporti per issare a bordo il pram. La piattaforma di poppa elettroidraulica s'inclina di 45° verso l'acqua. In questo modo si riesce a ricoverare nel garage il tender da soli senza particolari sforzi. Ci si avvicina alla poppa, la piattaforma s'inclina in modo da favorire l'alaggio, poi si aggancia la cima al golfare di prua e con il verricello si issa a bordo il piccolo gommone.



L'unico sforzo da fare a mano potrebbe essere quello di aiutare a direzionare il battello sui rulli, ma è un'operazione alla portata di chiunque. La stessa sequenza, all'inverso, si compie per il varo. Non sembra difficile, anche se noi la facciamo nelle acque tranquille del porto, protetti dalla diga foranea e forse, con mare

formato, avremmo avuto qualche preoccupazione in più. **Il sistema sembra comunque azzeccato.** In passato, anche per grandi yacht a motore, si sono viste soluzioni molto più complesse come i garage che si allagano, i bracci e le gruette che ruotano e si sollevano.

Questo dell'Oceanis 62, invece, appare più **semplice e funzionale.** Ma torniamo alla poppa, perché nonostante il garage del tender la faccia da padrone, non è finita qui. C'è anche una passerella elettroidraulica a scomparsa e, come optional, si può inserire sotto la seduta centrale del timoniere, un barbecue, anch'esso a scomparsa. Tanta roba. Osservandola dalla banchina sembra quasi uno di quei motorsailer degli anni '90.

Ora si tratta di capire se è anche un "chiodo" come i vecchi motorsailer oppure se riesce a navigare a vela anche con poca aria.

La condizione che incontriamo a Port Ginesta, poco a Sud di Barcellona è ideale. **Il vento passa da 8 a 19 nodi** durante il nostro test e quindi riusciamo a farci un'idea abbastanza precisa delle prestazioni sotto vela. Con randa piena e genoa al 105% l'accelerazione è notevole. Appena entra la raffica, la barca parte e trova facilmente il suo passo. Stringiamo la bolina fino a 35° e non si inchioda. Anzi. La barca è sbandata, le vele cazzate a ferro e il display del Gps indica 8 nodi di velocità.



A qualsiasi andatura, bolina larga, traverso e lasco, **navighiamo sempre**

superiori ai 6 nodi con picchi che si avvicinano agli 8. Dopo un po' di bordi, rolliamo il fiocco e apriamo il Code 0 che è comodamente già predisposto con il suo frullone sulla delfiniera. Qui le cose vanno ancora meglio e le prestazioni sono quasi esaltanti. Il vento continua a essere rafficato e poco regolare. Nonostante passi da 11 a 14 nodi d'intensità, riusciamo a portare l'Oceanis a **superare i dieci nodi di velocità.** 10,4 per l'esattezza, al traverso e con 13,4 di reale. Sono prestazioni quasi straordinarie per una barca da crociera.

I numeri assomigliano più a quelli di un one off cruiser racer. Non è un "chiodo" come i motorsailer di vent'anni fa. Sotto vela, le belle notizie non si fermano alle performance. La barca è davvero semplice da condurre. Bastano due persone e non è un slogan, ma la realtà. Winch elettrici e avvolgitori aiutano, così come tutte le manovre rinviate in pozzetto con scotte e drizza che corrono sotto la tuga per sbucare vicino alle due ruote. In pozzetto c'è anche il rollbar sopra il quale è armata la scotta di randa. Il quadrato rimane così perfettamente sgombro. Niente scotte, drizze, winch, trasti o bozzelli.



Tutto lo spazio è a disposizione dei passeggeri, così come ci si aspetta da una barca da crociera. **Il timone è molto equilibrato.** Non è mai né troppo duro, né molle. Abbiamo modo di testarlo anche con un po' d'onda sia di bolina, sia di poppa perché allontanandoci dalla costa, i marosi raggiungono quasi un metro d'altezza. L'allestimento della coperta rappresenta un mix ben riuscito tra comfort e praticità. Lo spazio è tanto perché lo scafo misura più di 18 metri, ma Pierangelo Andreani, che ha curato design di coperta e interni, non l'ha comunque sprecato. **Le soluzioni sembrano tutte azzeccate.**

Dietro le due ruote ci sono due sedute comode per il timoniere. Durante le soste in rada o in porto, si sollevano per consentire un facile accesso alle due scale che permettono di raggiungere la **piattaforma di poppa abbattibile.** La parte centrale della seduta di poppa, invece, nasconde un grande gavone ideale per cime d'ormeggio e per la zattera autogonfiabile.

Per chi desidera un’ulteriore semplificazione in manovra, è già predisposto il carrello per il **fiocco auto virante**. Oltre a tutto ciò, in coperta, ci sono tanti prendisole che sembra di essere su una barca a motore: uno matrimoniale si trova a prua, due singoli ai lati del tambuccio e della discesa sottocoperta e altri che ricoprono le sedute di poppa.

Gli interni sono coerenti con gli allestimenti della coperta. Tanto spazio, ma nessuno spreco. Mi è piaciuta molto la dinette con un divanetto lineare longitudinale che completa l’area pranzo, garantendo così molte sedute. Il tavolo da pranzo, infatti, è praticamente circondato da divanetti. Quello lineare, inoltre, è posto quasi a centro barca e sembra abbia la funzione di separare l’area pranzo con la cucina.

L’armatoriale è a prua, mentre a poppa ci sono altre due cabine matrimoniali. Tutte con bagno. Notevole è l’abitabilità, perché sottocoperta **l’altezza** a disposizione e vicina o addirittura **superiore ai due metri**. Ottima anche la luce naturale che entra in tutti i locali dalle tante finestrature e oblò collocati sulla tuga e le fiancate.

In conclusione, questo nuovo 62 ci ha convinto. Berret – Racopeau ha fornito uno scafo che garantisce buone prestazioni sottovela e Andreani ha sfruttato al meglio gli spazi sopra e sottocoperta. Il risultato è una barca nuova che non tradisce lo spirito della gamma Oceanis.



Bénétteau Oceanis 62 SCHEDA TECNICA

• Progetto: Berret Racopeau Yacht Design e Andreani Design

• Lunghezza fuori tutto 19,07 m

• lunghezza scafo 18,12 m

• lunghezza al galleggiamento 17,29 m

• baglio massimo 5,33 m

• pescaggio lungo 2,90 m

• pescaggio corto 2,30 m

• peso chiglia lunga 5.900 kg

• peso chiglia corta 6.800 kg

• dislocamento a vuoto 24.170 kg

• serbatoio carburante 1.000 litri

• serbatoio acqua 1.060 litri

• randa 94,30 mq • genoa 105% 87,60 mq



- spi asimetrico (opzionale) 250 mq •

trinchetta (opzionale) 38,70 mq

- Motore: Yanmar 6BY3-160 • ciclo operativo 4 tempi • potenza 160 cv (117 kW) • 6 cilindri in linea • alesaggio per corsa 84×90 mm • cilindrata 2.993 cc • regime di rotazione massimo 2.800 giri/minuto • trasmissione in linea d’asse • peso a secco 328 kg
- Certificazione CE: cat A 12 persone – cat. B 13 persone – cat. C 14 persone
- Prezzo: 650.000 €, Iva esclusa (versione standard)

LE MISURE

Altezza in dinette 208 cm • tavolo da carteggio 107×80 cm • cucina lineare 330 cm • divanetto a U in dinette 230x163x150 cm • tavolo da pranzo in dinette 150×110 cm • altezza cabina armatore a prua 216 cm • cuccetta 200×170 cm • altezza sopra il letto 117 cm • altezza bagno 218 cm • altezza cabina di poppa a sinistra 190 cm • cuccetta 200×140 cm • altezza sopra il letto 100 cm • altezza bagno a sinistra 201 • altezza cabina di poppa a dritta 190 cm • cuccetta 200×140 cm • altezza sopra il letto 103 cm • altezza bagno a dritta 210 cm • larghezza accesso sottocoperta 74 cm • quadrato del pozzetto 280×240 cm • panche pozzetto 240 cm • seduta di poppa 345 cm • distanza tra le due ruote 137 cm • prendisole ai lati del tambuccio 200×74 cm (ciascuno) • passavanti laterali 52 cm • prendisole di prua 210×35 • piattaforma di poppa 342×145 cm

Like a cruiser race

Good downwind performances, which become almost exciting with the Code 0. Even the comfort is unlimited both above and below deck. The naval architecture is by Berret Racoupeau and the design by Pierangelo Andreani

I OBSERVE HER FROM THE QUAY WHERE SHE’S MOORED STERN-TO. At first sight I’m somewhat confused. At the stern there’s everything, and more. From the platform, steps on either side lead up to the cockpit. They look like the steps on certain motorboats. They’re positioned there because the dinghy garage is in the centre. It’s spacious – in fact it can accommodate a 2.85 metre Williams Jet tender. There’s also a special system for launching and retrieving, with an electric winch and supports for lifting the dinghy.

The electro-hydraulic stern platform can incline at 45° to the water. This allows the tender to be stowed in the garage by one person, with a minimum of effort. Approaching the stern, the platform slopes to facilitate landing, the line is secured to the bow eyebolt and the winch lifts the inflatable on board. The only manual effort may be to help guide the tender onto the rollers, but this can be done by anyone. Launching the tender is the same process in reverse. It doesn’t seem difficult, although we’re doing this in the calm waters of the harbour, sheltered by the breakwater; in choppy water we might have a little more trouble. Nevertheless, the system seems inspired.

In the past, systems were far more complex, even for large motor yachts, with float-in garages, rotating and lifting arms and cranes. The Oceanis 62 solution, however, seems simpler and more functional. But let’s get back to the stern, because although the tender garage is the outstanding feature, it doesn’t end there. There’s also an electro-hydraulic walkway and, as an optional extra, a barbecue – which also folds away – can be placed under the central pilot’s seat. So much stuff.

Looking at it from the quay it could almost be one of those motorsailers from the 90s. Now it’s time to find out whether it’s clunky like the old motorsailers, or if it can sail even with very little wind. The conditions we find at Port Ginesta, just south of Barcelona, are ideal. During our test run the wind increases from 8 to 19 knots, so we can get a pretty good idea of the boat’s performance under sail. With full mainsail and 105% genoa, the acceleration is remarkable. As soon as the gust arrives, the boat is off, and easily finds its pace. We sail at 35° to the wind and it doesn’t slow down.

No chance. The boat veers, the sails harden and the GPS display shows a speed of 8 knots. In any close reach, beam reach or broad reach manoeuvre, we’re always moving at more than 6 knots, with peaks close to 8. After a while, we furl the jib and open the Code 0, which is conveniently positioned with its furler on the bow pulpit. With this, things go even better, and the performance is truly exhilarating. The wind continues to be gusty and



uneven. Despite the wind increasing from 11 to 14 knots, we succeed in getting the Oceanis to do more than 10 knots. 10.4, to be precise, with wind abeam at 13.4 knots. This is an extraordinary performance for a cruiser. These figures are more like those of a one-off cruiser racer. It's certainly not "clunky" like the motorsailers twenty years ago.

Under sail, performance is not the only good news. The yacht is truly easy to sail. It can be done by two people, and this isn't an ad, it's the truth. Electric winches and rollers help, as do all the manoeuvres possible from the cockpit by means of sheets and halyards passing under the coachroof and reappearing near the twin wheels. In the cockpit there's also a roll bar, over which the main sheet is rigged. Thanks to this, the picture remains perfectly uncluttered. No sheets, halyards, winches, blocks or travellers. The entire space is available for the passengers, as one would expect from a cruiser.

The helm is extremely balanced. It's never too hard or too soft. We have a good opportunity to test it with a little movement, both abeam and astern, because as we draw away from the coast, the waves reach almost a metre high. The layout of the deck is a very successful mixture of comfort and practicality. There's all this space because the hull is more than 18 metres long, but Pierangelo Andreani, responsible for the design of deck and interiors, has not wasted a centimetre. All the solutions appear to be spot on. Behind the twin wheels are two comfortable seats for the helmsman. During stops in harbour or at anchor, these lift up to give easy access to the steps leading down to the fold-out stern platform.

The central section of the stern seating, meanwhile, conceals a large locker ideal for storing mooring lines and the self-inflating life raft. For sailors seeking even more simplified manoeuvres, there's a self-rotating trolley for the jib. In addition to all this, there are numerous sun beds on deck, giving the impression of being on a motor boat: a double sun bed on the foredeck, two singles at either side of the companionway and the steps down below deck, and others on the stern seating. The interior is consistent with the style of the deck. Plenty of space, but none is wasted. I really liked the dinette with linear sofa-type seating in the dining area, ensuring enough space for all. The dining table is practically surrounded by sofas.

The linear seating, moreover, is centrally placed and seems to effectively separate the dining area from the galley. The owner's cabin is in the bow, with a further two double cabins aft. All have en suite bathrooms. It's remarkably liveable, because below decks the available height is two metres or even more. There's also excellent natural light, which pours into every space through large windows and portholes in the roof and sides. In conclusion, this new 62 has convinced me. Berret Racopeau have provided a hull which gives great performance under sail, and Andreani has made the best of the space both above and below decks. The result is a new boat which remains loyal to the spirit of the Oceanis range.

MEASUREMENTS

Dinette headroom 208 cm • chart table 107×80 cm • linear galley 330 cm • U shaped sofa in the dinette 230x163x150 cm • Lunch table in the dinette 150×110 cm • master cabin headroom at bow 216 cm • berth 200×170 cm • berth to ceiling 117 cm • bathroom headroom 218 cm • portside stern cabin headroom 190 cm • berth 200×140 cm • aberth to ceiling distance 100 cm • portside bathroom headroom 201 • starboard stern cabin headroom 190 cm • berth 200×140 cm • berth to ceiling headroom 103 cm • starboard bathroom headroom 210 cm • Underdeck entrance 74 cm W • cockpit area 280×240 cm • cockpit benches 240 cm • stern seat 345 cm • distance between the wheels 137 cm • sunbathing area at the hatchway side 200×74 cm (each) • sideway 52 cm W • bow sunbathing area 210×35 • stern platform 342×145 cm

Hull: LOA 19.07 m • length 18.12 m • waterline length 17.29 m • max beam 5.33 m • deep draught 2.90 m • shallow draught 2.30 m • deep ballast weight 5,900 kg • shallow ballast weight 6,800 kg • unload displacement 24,170 kg • fuel tank capacity 1,000 litri • water tank capacity 1,060 litri • mainsail 94.30 mq • Genoa 105% 87.60 mq • asymmetric spy (as optional) 250 mq • foresail (as optional) 38.70 mq