

SUPERPROVA



OCEANIS 321



Tre cabine separate, un'ampiezza sorprendente degli interni caratterizzano il nuovo dieci metri di Beneteau, che rientra ora nei senza patente e immatricolazione di Leonardo Zuccaro

Difetti

- Estetica un po' massiccia
- Le manovre di scotta sono lontane dal timone
- I serbatoi posti alle estremità penalizzano il passo sull'onda

Pregi

- Eccellente ergonomia e abitabilità degli interni
- Pozzetto di grandi dimensioni
- Facilità di conduzione, frutto del piano velico semplificato e dell'alta stabilità di forma

OCEANIS 321

Malgrado la crisi abbia duramente colpito anche la nautica d'oltralpe, il cantiere Beneteau non ha rallentato il processo di rinnovamento della gamma, che come noto, è divisa in due linee ben distinte: la First per la crociera-regata e l'Oceanis per la crociera pura. Appartiene proprio a quest'ultima una novità che sembra fatta apposta per il mercato italiano, dove l'ultimo decreto ha creato una nuova categoria di senza patente e immatricolazione rappresentata da scafi di lunghezza fuoritutto fino a dieci metri. I punti di forza degli Oceanis sono da sempre la comodità e la facilità di governo, ma con i nuovi modelli il cantiere francese ha ulteriormente ottimizzato l'abitabilità degli interni, confermando ancor più la vocazione caratteristica della gamma. Non a caso l'esemplare della prova è di proprietà di una nota società di noleggio italiana.

ESTETICA E PROGETTO



La filosofia progettuale trova nella funzionalità l'elemento dominante. Questo dieci metri, che è un esempio di sfruttamento dei volumi, è stato impostato su parametri ergonomici propri di uno scafo di categoria superiore; ad esempio le quote interne, che raggiungono i 193 cm in quadrato, si mantengono sopra i 185 cm anche nella cabina di prua. Con una carena poco immersa, ottenere questi spazi ha significato forzare l'opera morta, cioè alzare i bordi liberi e la tuga, a scapito dell'estetica che risulta piuttosto massiccia. Le sezioni molto larghe (il baglio massimo è il più sviluppato della categoria) forniscono un'alta stabilità di forma che ha limitato la percentuale di zavorra al 31% e il pescaggio a soli m 1,30; il siluro terminale assicura comunque un buon raddrizzamento, a vantaggio della rigidità alla tela. Dell'Oceanis 321 colpisce anche la lunghezza al galleggiamento che sfiora i nove metri e che determina una velocità critica di oltre 7 nodi, ideale presupposto per le condizioni di vento medio, nonché per i trasferimenti a motore. Un altro particolare che denota l'attenzione rivolta al crocierista è il calcagnolo dell'elica strutturale che oltre ad essere particolarmente robusto, offre una maggiore stabilità di rotta.

COPERTA E ATTREZZATURA



Con un baglio massimo di oltre m 3,40 la coperta non può che essere confortevole; a questo bisogna aggiungere alcuni accorgimenti che ne esaltano la praticità, come la seduta amovibile del timoniere che facilita la discesa verso lo spoiler attrezzato con doccia e scaletta. Molta importanza è stata data al pozzetto, lungo ben 240 cm e provvisto di sedute comode e ben protette; ampio anche il passaggio intorno alla ruota, che è di serie. Non altrettanto felice l'organizzazione delle manovre: i due winch self tailing a doppia velocità del genoa sono lontani dal timone, così come la scotta della randa rinviata sulla tuga, che peraltro lavora proprio al centro del boma. Apprezzata invece la scelta di sostituire il trasto con un più semplice ma efficace circuito a V rovesciata. Semplicissimo lo schema delle drizze, che corrono lungo un solo lato della tuga e dispongono di una batteria di quattro stopper ed un winch s.t. ad una velocità. Merito della forma larga e poco profonda, il gavone offre un razionale stivaggio delle dotazioni, compreso l'autogonfiabile; la bombola del gas è alloggiata in un vano attiguo ma separato mentre la cala dell'ancora, rivestita dal controstampo che la rende stagna, è predisposta per il verricello elettrico.



Progettato dal mitico Groupe Finot, uno degli studi più affermati nella medio-piccola taglia, l'Oceanis 321 è un dislocamento medio con sezioni larghe e poco immerse, capaci di fornire un'alta stabilità di forma, requisito essenziale di un cruiser. Ad una percentuale di zavorra di appena il 31% e al pescaggio di m 1,30 si contrappone un piano di deriva a notevole sviluppo orizzontale con il siluro.



Negli interni il 321 non ha rivali, è infatti il primo dieci metri che oltre a disporre di ben tre cabine separate, vanta misure davvero inusuali. Nella dinette l'altezza supera i 190 cm, mentre il tavolo di oltre un metro quadrato accoglie comodamente otto persone. Ottima anche l'aerazione, che conta in questa zona quattro oblò apribili ed un boccaporto. Occorrerebbe invece qualche stipetto supplementare.



Illuminata da un oblò fisso e dal boccaporto apribile, la cabina di prua dispone di un geniale sistema scorrevole del cuscino a trapezio, che permette di ampliare rapidamente la cuccetta o il piano di calpestio.



Al vano motore si accede comodamente sul fronte o sul retro, dove è possibile ispezionare la linea d'asse. Da notare il circuito antisifone del raffreddamento.



Non appena il vento supera i dieci nodi di reale, il 321 sfrutta la sua notevole lunghezza al galleggiamento, permettendo ottime medie di velocità, specie alle andature portanti, indubbiamente quelle più consone ad una carena da crociera. Viceversa, con poca aria, si paga il prezzo del basso sviluppo del piano velico e del dislocamento piuttosto importante. Lo specchio di poppa apribile (la seduta del timoniere è amovibile) risulta molto efficace per migliorare l'agibilità dello spoiler, attrezzato con scaletta e doccia di serie. Utili anche i profili di rivestimento in gomma che proteggono dagli urti nelle manovre di ormeggio.



Oltre 150 cm lo sviluppo lineare della cucina a L, dove non manca un piano di lavoro libero ed un frigo a cestelli di ampio volume.



Per quanto piccolo (il piano misura cm 47x74), il carteggio dispone di spazio a sufficienza per la strumentazione elettronica.



La forma trapezoidale del bagno ha permesso di affiancare il lavello al wc, ampliando il piano di calpestio. Di serie l'impianto doccia fredda.



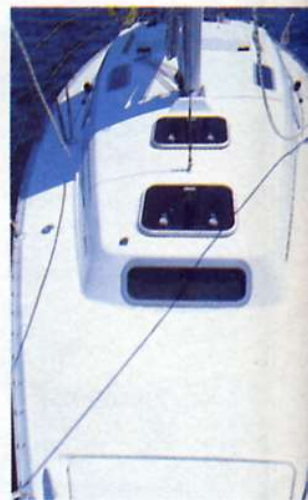
La cabina di dritta è leggermente più ampia dell'altra e dotata dell'oblò sul fondo, ma le misure delle cuccette sono identiche (cm 140x193).



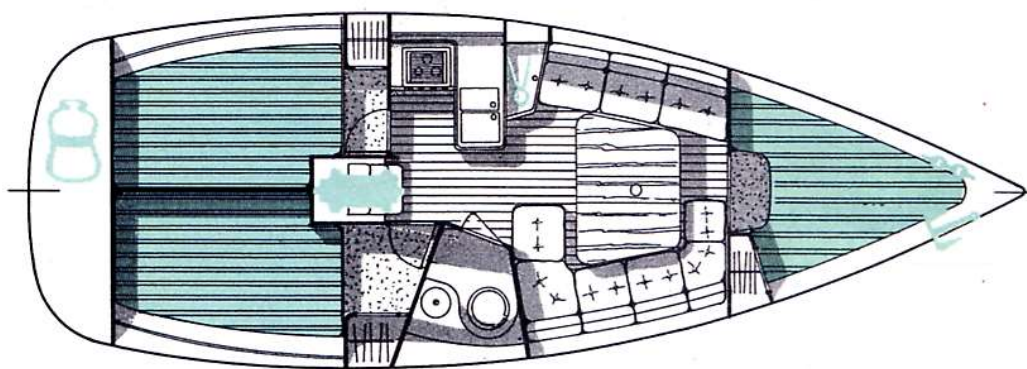
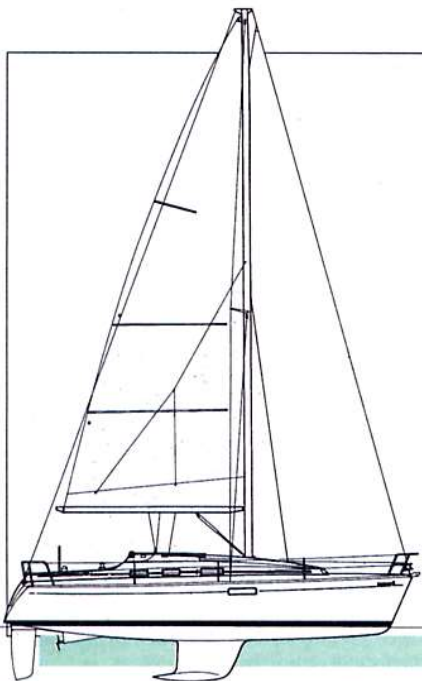
Lungo 240 cm e largo 160 cm, il pozzetto dell'Oceanis 321 è tra i più comodi della categoria. La sagoma circolare della sede del timone consente un agevole passaggio laterale, facilitato anche dalle dimensioni contenute della ruota, mentre gli alti schienali realizzano sedute ergonomiche.



Nella versione con rollaranda, le drizze corrono lungo un solo lato della tuga. Giusta la scelta di sostituire il trasto con un più semplice paranco a V, ma la posizione è troppo appruata.



La tuga che finisce tronca crea un piccolo prendisole, i passavanti sono piuttosto stretti ma liberi da intralci.



CUCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO
VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO
ANCORA

ARMADI

Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●	Dislocamento medio, basso sviluppo del piano velico, notevole lunghezza al galleggiamento, alta stabilità di forma: una miscela ideale per una crociera facile e confortevole.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●	Ottima abitabilità della coperta, dove si apprezza in particolare l'ampio pozzetto e la discesa verso lo spoiler di poppa. Discutibile la posizione del punto di scotta della randa.
ALBERO E VELE	●●●	Armamento semplificato, senza volanti e con largo uso di sistemi avvolgibili. Di serie l'indispensabile vang rigido.
INTERNI	●●●●●	Un autentico prodigio di architettura, dove oltre al numero di locali separati, si apprezza l'ampiezza delle dimensioni funzionali. Un po' sacrificati il carteggio e gli stipetti in dinette.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●	Materiali e tecniche poco raffinate ma la costruzione è garantita dalla grande esperienza del cantiere. Finiture tipiche dei prodotti di grande serie.
A MOTORE	●●●	Consigliato un motore più potente di quello provato, valori di rumore leggermente alti, evidente l'effetto destrorso a marcia indietro.
A VELA	●●●	Soffre un po' con venti leggeri, mentre sopra i dieci nodi è capace di sviluppare ottime prestazioni, merito dei nove metri di galleggiamento.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●	Buono lo standard degli impianti, specie la loro accessibilità ma la capacità e la posizione dei serbatoi sono discutibili.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	3,2
2300CROCIERA	5,3
3200MAX	6,6

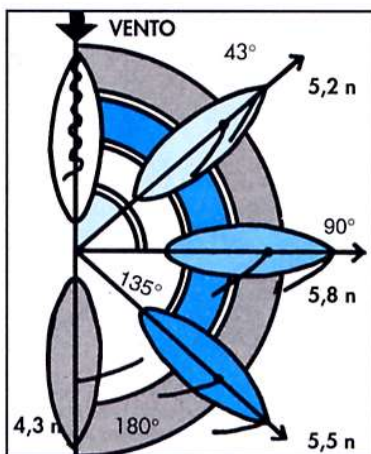
Rumorosità motore: velocità/decibel

db	3,2 nodi	5,3 nodi	6,6 nodi	3,2 nodi	5,3 nodi	6,6 nodi	3,2 nodi	5,3 nodi	6,6 nodi	3,2 nodi	5,3 nodi	6,6 nodi
90												
85												
80												
75												
70												
65												
60												
	Alto											
	Normale											
	Basso											
		Pozzetto	Cab. pop.	Dinette	Cab. prua							

Risultati del test

Bolina: angolo reale 43°
angolo sbandamento max 15°
Velocità
bolina: 5,2 n
traverso: 5,8 n
lasco: 5,5 n
poppa: 4,3 n
CONDIZIONI DEL TEST
Velocità del
vento reale: 11 n
Stato del mare: quasi calmo
Vele usate: randa avvolgibile
genoa avvolgibile 135%

Misurazioni effettuate con GPS
Sony, fonometro Delta e sta-
zione del vento Danaplug.



Attrezzature

Verricelli	Lewmar
Rotaie	Amiot
Stopper	Spinlock
Boccaporti ed oblò	Lewmar
Albero	Isomat
Avvolgifiocco	Facnor
Timoneria	Withlock

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m 1,88
Dinette	m 1,92
Toilette	m 1,89
Cabina di prua	m 1,88
Lungh. del poz.	m 2,40

"Il commento della signora"

Praticità della cucina
Volumi cambusa
e frigorifero
Qualità ed estetica
degli interni
Spaziosità e funzionalità
dei bagni
Volumi di stivaggio,
armadi e cassetti

●●●●
●●●
●●●
●●●
●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●● Buono
●●●●● Ottimo

OCEANIS 321

ALBERO E VELE

Come logica conseguenza del bulbo a pescaggio ridotto, il piano velico evidenzia uno sviluppo orizzontale, anziché verticale, della superficie. Anche per questo, l'albero Isomat è ad un solo ordine di crocette molto angolate verso poppa, così da semplificare il sostentamento: niente volanti, una sola coppia di sartie basse e lo stralzo. L'esemplare della prova era dotato di rollaranda, ma la versione standard, che consigliamo senz'altro, prevede una randa staccata con lazy jack e il sistema rapido di terzaroli (l'intera manovra si effettua dal pozzetto). Di serie il vang rigido e le vele di Elvstrom, di qualità mediocre. Manca il tendipaterazzo, ma si può armare un paranco.

INTERNI

Non è certo il primo dieci metri che sfoggia tre cabine separate, ma è senz'altro suo il primato delle ampiezze dei singoli locali. Dalle altezze in cabina, alle dimensioni delle cucette, si può affermare che il 321 è un vero prodigio di architettura. L'unica zona sacrificata è il carteggio, una scelta che deriva dal sempre più frequente uso della cartografia elettronica. Sembra piccola anche la cucina, che è invece sapientemente organizzata e fornita di ogni accessorio, come il frigo a pozzetto con cestelli, la pattumiera di dimensioni "domestiche", il forno ed un bel piano di lavoro libero. La paratia inclinata tra la toilette e la cabina di poppa, oltre ad ampliare lo spazio davanti alla cuccetta, ha permesso di piazzare il lavello a fianco del wc, dando più volume alla doccia. La dinette a ferro di cavallo con il divano contrapposto formano un living per otto persone che, con tre

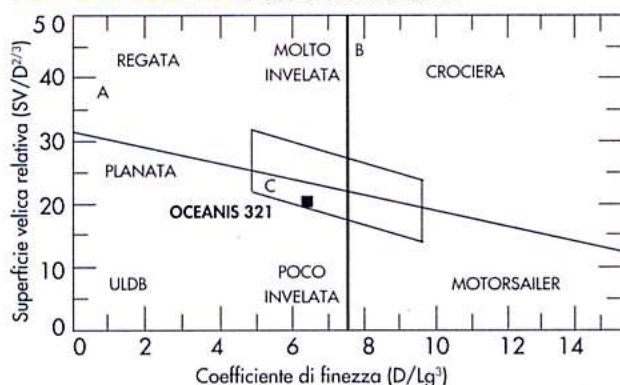
cabine separate a disposizione, possono evitare di farne un dormitorio. A prua, il trapezio scorrevole della cuccetta a V (perché non pensarci prima!) forma un'anticabina a tutta altezza. Piuttosto scarsa la stipettatura in dinette, dove si può comunque contare sui gavoni liberi sotto le panche. Ben sette oblò apribili e due boccaporti forniscono un'adeguata aerazione, mentre gli oblò fissi a murata si rivelano utili anche per controllare l'ancoraggio seduti in quadrato. Del 321 esiste inoltre la versione "propriétaire", che si differenzia per una sola ma enorme cabina di poppa.

COSTRUZIONE E FINITURE

Il largo uso di controstampi strutturali evidenzia una tecnica costruttiva di tipo industriale, che però conta su un'esperienza ed un lavoro di ricerca che pochi cantieri possono vantare. Nel reparto "alta tecnologia" è nato ad esempio il maxi Merit, tra i pochi scafi a non aver accusato problemi di delaminazione nelle 32.000 miglia della Whitbread. Anche per questo, escludendo l'ammiraglia, tutta la gamma è in laminato semplice, più pesante e meno raffinato del sandwich ma più "tranquillo", mentre alla balsa e alle pelli in fibra di vetro E della coperta è affidato il compito di irrigidire la struttura, abbassare il baricentro e isolare da calore e rumori. La resina è del tipo poliestere isofalico. Prima del gel coat viene stratificato uno speciale film protettivo che funge da barriera antiosmosi. Il bulbo è in ghisa meccanica, mentre il settore del timone molto alto sul galleggiamento permette di ispezionare il circuito dei frenelli dal pozzetto e al contempo riduce il rischio di infiltrazioni dalla losca. Le finiture sono semplici e piacevoli all'occhio ma un po' leggerine.

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



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 a vela presenti sul mercato italiano.
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficienti di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	3,3	5,4	6,4	7,2
γ 90°	Traverso	3,2	5,9	7,7	7,8
γ 135°	Lasco	2,1	4,2	6,7	8,1
γ 180°	Poppa	1,4	3,6	5,2	6,9

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	9,95
Lunghezza scafo	m	9,74
Lunghezza al gall.	m	8,95
Larghezza	m	3,42
Pescaggio	m	1,30
Dislocamento	kg	4400
Zavorra	kg	1385
Superficie velica (150%)	m²	58
Numero cucette		6/8
Motori e cavalli	Volvo Penta cv	18
Capacità serb.acqua	lt	190
Capacità serb.gasolio	lt	60
Disegnata da:	Groupe Finot	
Costruita da:	Beneteau	
Importata da:	Beneteau Italia	
	Via Puccini 15, 43100 Parma,	
	tel. 0521/243200, fax 0521/243220	

Optional

Caricabatterie	FF.	5.180
Tangone	FF.	3.120
Attrezzatura spi	FF.	8.900
Popma a pedale	FF.	1.270
Presa 220 V	FF.	4.990

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,26
Lft/Baglio max		2,90
(meno di 2,70 = barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		31,4 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		6,14
Superficie velica relativa		21,64

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale. Le velocità indicate in tabella sono state elaborate in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

A MOTORE

Con il 18 cv Volvo Penta installato sull'esemplare della prova, abbiamo rilevato al GPS 6,6 nodi di velocità massima e 5,3 di crociera a 2300 giri. Analizzando questi dati con quelli relativi alla velocità teorica (7,2 nodi) riteniamo che questa motorizzazione sia al limite inferiore della potenza e che convenga, vista la destinazione prettamente crocieristica, optare per uno dei motori più esuberanti previsti tra gli optional. Leggermente sopra la media i valori di rumore, notevole l'effetto destrorso in retromarcia. Buona invece l'accessibilità al vano, specie sul fronte.

A VELA

La prova, che si è svolta con vento variabile tra 6 e 12 nodi di reale, ci ha dato modo di verificare la differenza di prestazioni tra le condizioni di vento leggero e medio: nel primo caso, infatti, il 321 soffre un po' la mancanza di tela in alto, mentre sopra i 10 nodi di intensità inizia a sviluppare un bel passo con un angolo di bolina inferiore, anche se di poco, ai 45° reali. Vero è che la forma della randa avvolgibile influisce principalmente con poco vento. Morbidissimo alla ruota, questo Oceanis colpisce per l'altissima stabilità di forma: l'angolo di sbandamento è davvero contenuto, a vantaggio del comfort in navigazione.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Gli impianti sono ben realizzati con componenti facilmente accessibili, previsti dei fori nel controstampo per il passaggio di eventuali cavi, ma per la tipologia della barca l'autonomia di acqua e gasolio non è abbondante. Inoltre la posizione dei serbatoi a prua e poppa estrema aumenta il beccheggio. Due le batterie di serie da 60 Ah cad, la pompa di sentina elettrica e quella manuale pescano nel vano motore e nella ghiotta. (L.Z.)

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
Oceanis 321	Groupe Finot	9,95	4400	6/8	58	Beneteau	397.714 FF
Onni 32	Briand	10,22	4000	4/6	56	AluBat	551.500 FF
Bavaria 320	Mohnhaupt	10,18	3700	4/6	51,5	Bavaria	120.549 DM
Dehler 32cws	Van De Stadt	9,60	4000	6	48	Dehler	113.059 DM
Rimar 31	Groupe Finot	9,15	3050	4/6	44	Ri.Mar	83.000.000
Nova 333	Novelli/Biscontini	9,96	3800	5	62,4	CNNT	-
Gib'Sea 334	Joubert/Nivelt	10,00	4250	6/7	59	Gibert M.	472.176 FF
Freedom 32	Mull	9,63	3500	6	46,8	Freedom Y.	103.500 \$
Sun Odyssey 33	Andrieu	10,30	4700	6/8	53,1	Jeanneau	455.731 FF
Elan 33.1	J&J	10,35	3500	6	57	Elan	103.700.000
Hunter 33.5	thurs	10,16	4900	7	51	Hunter	136.000.000
Feeling 326	Harlè/Mortain	9,90	3400	7/9	55	Kirié	416.300 FF
Isola 34	F.M.N.	10,00	3600	6/7	57	Politi	122.300.000
Etap 32	Harlè/Mortain	9,35	3975	6	54,6	Etap Y.	140.500.000
Show 325	Humphreys	10,90	3550	7	68,4	Medora	98.800.000
Fox	Jezequel	9,90	4350	5	59	Zuanelli	119.000.000

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.