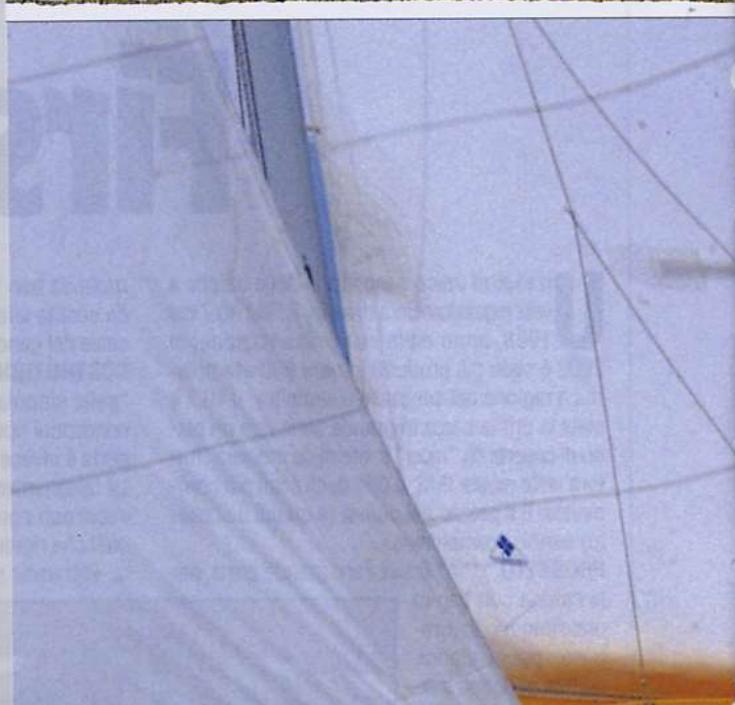


**PREGI**

- * Interni molto spaziosi con altezze sopra alla media
- * Facilita' di manovra
- * Elevata rigidita' alla tela

DIFETTI

- * Cuccetta di prua corta su un lato
- * Winch di serie sottodimensionati
- * Passavanti stretti con antisdrucchio poco efficace



OCEANIS CLIPPER 331



LA CARENA DI FINOT GARANTISCE LE PRESTAZIONI, MA IL PUNTO DI FORZA DEL NUOVO DIECI METRI DA CROCIERA DELLA BENETEAU È L'ABITABILITÀ. ESENTE DA PATENTE E IMMATRICOLAZIONE VIENE PROPOSTO CON DUE O TRE CABINE

Nelle barche da crociera pura, la bravura del progettista sta nel centrare il rapporto tra abitabilità e prestazioni, due requisiti inversamente proporzionali. Se disegnare una barca-roulotte è facile, fare in modo che essa si muova decentemente nell'acqua non lo è altrettanto. Tanto più quando le esigenze commerciali impongono una costruzione economica, che non può fruire dei vantaggi offerti dai materiali compositi avanzati, come la rigidità e la leggerezza. Questa breve premessa per introdurre il modello oggetto della nostra prova, il nuovo Oceanis 331 disegnato da Finot, uno dei più geniali ed esperti progettisti di barche di serie (ben 24.000 gli esemplari naviganti che portano la sua firma), oltre che leader incontrastato nel settore degli Open oceanici. Al suo studio va il merito di aver ricavato tanto spazio in soli dieci metri di scafo, conservando buone doti di navigabilità.

PROGETTO ★★★★

A vederlo dalla banchina sembra un dodici metri, tanto è imponente il suo specchio di poppa; di fianco, spicca invece l'altezza dei bordi liberi e della tuga. Di fianco c'è ben poco nell'estetica dell'Oceanis 331, dove tutto è concepito all'insegna della funzionalità. Sotto il galleggiamento di 9,30 m (il più lungo della categoria) le cose però cambiano: le linee di carena sono tese, con volumi immersi che



Livio Fioroni

Il nuovo Oceanis 331 in bolina larga con 18 nodi di vento reale e onda formata, invelato con tutta tela. Si tratta di un dislocamento medio.

mantengono sotto sbandamento quella simmetria necessaria a garantire un comportamento equilibrato in bolina. Finot è stato d'altronde il primo a progettare le poppe molto larghe e ad individuare il problema che ne deriva, trovando la soluzione (che vale la pena andarsi a leggere nella sua dispensa "Elements de vitesse des coques" del 1977, scaricabile dal sito www.finot.com). Come tutti i nuovi progetti da crociera, anche il 331 ha un'elevata stabilità di forma, ma le dimensioni dello scarpone in fondo al bulbo indicano come la percentuale di zavorra sia concentrata molto in basso, così da riequilibrare quell'innalzamento dei pesi causato dai bordi liberi alti; e la lama è abbastanza profonda da garantire una adeguata portanza, pur senza penaliz-

zare il pescaggio. Prevista anche la versione con deriva mobile. In sostanza una barca "double face", tanto massiccia esternamente quanto pulita nelle linee di carena, con una chiara vocazione ai venti medi piuttosto che alle brezze.

COSTRUZIONE ★★★

Per irrigidire lo scafo, che è in laminato pieno (mentre la coperta è in sandwich di balsa), Beneteau usa tessuti unidirezionali nelle zone dove si concentrano i carichi e un controstampo strutturale che è in pratica una seconda scocca resinata alla principale, sulla quale sono agganciate le lande e che funge da base per tutto il mobilio. Questa tecnica, insieme al taglio a controllo numerico del legno e all'economia di scala (nel '99 Beneteau ha costruito 2800 barche), permette di contenere i costi e di conseguenza i listini. Le finiture sono quelle a cui ci ha abituato la grande serie, e quindi semplici ma gradevoli all'occhio. Il bulbo in ghisa è protetto da un ciclo epossidico, mentre gli strati esterni dell'opera viva sono resinati con vinalistere, più resistente all'osmosi.

DETTAGLI AZZECCHATI

1 Sulle barche di questa taglia, la scelta di un solo lavello per la cucina è a nostro avviso la più corretta: l'Oceanis 331 dispone infatti di un ampio vano dove stivare pentole e quant'altro di ingombrante, di un utile cassetto per le stoviglie e di un piano di appoggio di superficie abbondante. **2** Per dare più luce agli interni, la calandra fissa che copre lo scorrevole del tambuccio è provvista di un oblò in Perspex. Ben studiata anche la capottina paraspruzzi, realizzata nella parte frontale con tre pannelli di tessuto trasparente che garantiscono la visuale in navigazione. **3** Il trasduttore del log è montato all'interno di una vasca di raccolta dell'acqua, facilmente accessibile dalla cabina di prua.



PIANO VELICO ★★★

Il piano velico è all'insegna della semplicità: armo in testa d'albero con un solo ordine di crocette acquartierate e stralchetto; randa con lazy bag, semisteccata per evitare l'impiego di carrelli e rotaia e dotata di terzaroli a circuito chiuso per effettuare la manovra senza uscire dal pozzetto; niente trasto né tendipaterazzo. Ma sono soprattutto le superfici poco

(segue a pag. 42)

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO



Livo Fioroni

COPERTA *****

Sfruttando la larghezza delle sezioni di poppa, Finot ha disegnato un pozzetto di forma quasi quadrata (220x190 cm), così da compensare quei centimetri destinati alla tuga che sono necessari per dare più volume alle cabine posteriori. Tra le due pance, molto confortevoli grazie ad un piano della seduta largo 48 cm, c'è spazio a sufficienza per una solida colonnina del timone con consolle portastrumenti integrata, che lascia liberi i lati per il passaggio allo spoiler attrezzato con doccia e scaletta. Passaggio che, come in tutti gli Oceanis, è ricavato nella parte centrale della seduta del timoniere che si abbassa a filo del calpestio. Per contro, l'aver allargato il pozzetto e la tuga ha penalizzato l'agibilità dei passavanti che, specie a poppa, sono piuttosto stretti. E questo va a scapito sia della circolazione laterale che della superficie prendisole, costituita unicamente da una limitata porzione di tuga libera da intralci. Essenziale l'attrezzatura di coperta, che prevede due winch per le scotte del genoa a lato della ruota e due winch di fianco al tambuccio destinati alle drizze, alla scotta della randa e alle borose. In sostituzione del trasto, due semplici golfari sui quali è agganciato il paranco a cinque vie della scotta: una soluzione che per una barca da crociera tutto sommato funziona, a patto di avere un buon vang rigido con cui regolare la balumina (che è infatti fornito di serie). Le lunghe rotaie del genoa permettono di adattare il punto di scotta alle diverse posizioni intermedie dell'avvolgifiocco; i bozzelli di rinvio dotati di stopper liberano inoltre il winch quando si usa lo spi. Per lo stivaggio si può contare sull'ampio gavone del pozzetto e sul pozzo della catena, dove è possibile riporre i sei parabordi; un ulteriore gavone a poppa ospita le due bombole del gas. Optional il verricello elettrico con tamburo verticale.



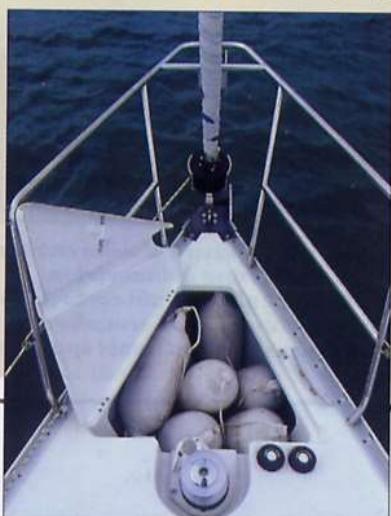
Sopra, il pozzetto dispone di un calpestio molto ampio e spazio a sufficienza ai lati della ruota per accedere allo spoiler. Di serie il rivestimento in teak delle pance.



Sopra, i winch per le drizze, i terzaroli a circuito chiuso e la scotta della randa, serviti da sette stopper. A sinistra, una immagine dei passavanti piuttosto stretti.



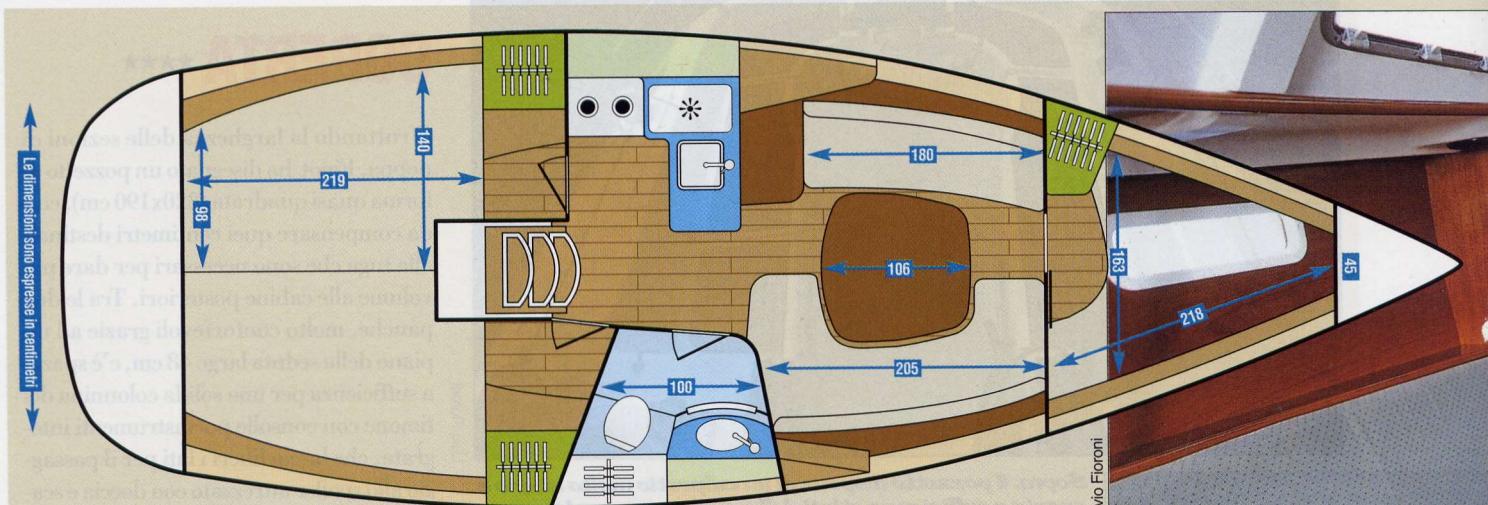
Sopra, la tuga presenta due piccole zone prendisole ai lati dell'albero. A destra, la colonnina con consolle per gli strumenti.



Sopra, l'ampio gavone del pozzetto. A sinistra, il profondo pozzo catena dove è possibile stivare i sei parabordi.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: .2 Lewmar 30 st - 2 vel
 Winch randa e drizze: 1 Lewmar 16 st - 1 vel
 Rotaie genoa:Harken
 Stopper:7 Spinlock xA
 Albero e boma:Z Diffusion Red Label
 Oliò e boccaporti:Lewmar
 Vele:randa stecch.+ genoa avv.140%
 Bussola:Plastimo
 Timoneria:ruota mecc. Goiot



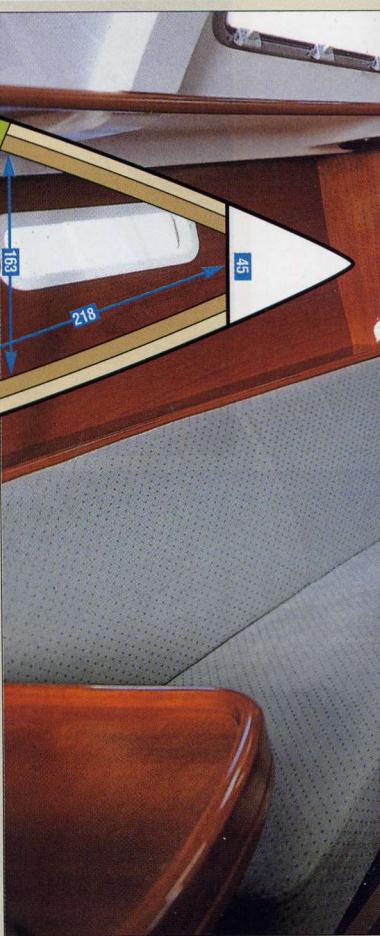
Livo Fioroni

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 189
Toilette	cm 191
Cucina	cm 193
Dinette	cm 194
Cabina di prua	cm 192



A destra, la piccola zona carteggio che usa come seduta la panca della dinette. Scarso lo spazio per le carte, mentre è abbondante quello riservato alla strumentazione.



Sopra, la cabina di poppa di dritta della versione a tre cabine. Si differenzia dall'altra per un armadio più ampio e un calpestio lungo 80 cm anziché 50. A destra, l'accesso frontale al motore con la cassa delle batterie.



Sopra, la cuccetta a V della cabina di prua è di forma asimmetrica, con la parte sinistra più corta della media. In compenso l'armadio e il disimpegno sono entrambi spaziosi.





Sopra, la dinette è composta da un divano a C trasformabile in cuccetta doppia (soluzione opzionale) e una panca sul lato opposto. Sotto, la cucina a L posta ai piedi della scala.



Sopra, la toilette è tra le più spaziose della categoria. Capiente e funzionale il vano aperto per riporre le cerate.

Livio Fioroni

INTERNI *****

Se la poppa somiglia a quella di un dodici metri, gli interni non sono da meno: basta dire che nel quadrato l'altezza è di 195 cm e nella cabina di prua di 190, due dati che lasciano intuire i volumi di questo nuovo modello della Beneteau. Proposto in versione a tre cabine, a cui si riferiscono le foto a lato, il 331 promette di diventare uno dei modelli di punta del charter. Lo spazio è infatti ben distribuito in tutti i locali e anche la dinette, con il divano a C sulla dritta e una panca di 180 cm sulla sinistra, offre la possibilità di mangiare comodamente in sei attorno al tavolo. Nella versione a due cabine la cuccetta dell'armoriale di poppa è più larga del matrimoniale di casa, mentre la cucina ad arco, che rispetto ai tre cabine guadagna un lungo piano di lavoro a poppa, dispone di uno stivaggio impensabile per un dieci metri, compreso un frigo da 150 litri. Notevoli anche le dimensioni della toilette, identica su entrambe le versioni, che è posta di fronte alla cucina dove sfrutta la maggiore ampiezza del baglio, presentando un calpestio molto spazioso e un vano aperto per le cerate. Meno soddisfacenti, invece, le misure della cuccetta di prua, sia per la scarsa larghezza sul fondo (ma questo è un difetto comune a tutti i dieci metri e non solo), sia per la forma asimmetrica che offre un solo lato di lunghezza regolare, mentre l'altro supera appena 160 cm. In compenso il calpestio è sufficiente per muoversi senza dover uscire in quadrato. L'altra zona un po' sacrificata è il carteggi, che ha un piano piccolo e poco posto per carte e libri; la consolle inclinata per gli strumenti offre, volendo, la possibilità di incassare una piccola libreria. Per l'aerazione si può contare su otto oblò apribili, due boccaporti e una manica a vento "dorade".

I CONCORRENTI

NAME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (MQ)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
Oceanis 331	Finot	10,35	3,42	4500	58	1,60	6+2	Beneteau	130.817.000 Lire*
Gib'Sea 33	J&J	9,99	3,48	4200	51	1,45	4+2	Dufour	115.000.000 Lire*
S.Odyssey 34.2	Fauroux	10,30	3,29	4650	55,6	1,70	6+2	Jeanneau	134.496.000 Lire
Feeling 32	Vaton	9,95	3,42	4100	50	1,65	4+2	Kiré	129.888.000 Lire*
Dufour 32	J&J	9,96	3,28	4430	56	1,70	4+2	Dufour	128.333.000 Lire
Fax	Jezequel	9,90	3,23	4350	59	1,80	4+1	Zuanelli	150.000.000 Lire
Ovni 32	Briand	10,00	3,30	4000	56	0,50/1,85	4+2	Alubat	170.788.000 Lire

I prezzi sono riferiti ad imbarcazioni nuove con valori in lire, IVA esclusa, rilevati a maggio 2000.

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto: m 10,35
 Lunghezza scafo: m 10,00
 Lunghezza al gall.: m 9,30
 Larghezza: m 3,42
 Pescaggio: m 1,60
 Dislocamento a vuoto: kg 4500
 Zavorra: kg 1400
 Superficie velica (140%): mq 58
 Numero cuccette: 6+3
 Motore: Volvo Penta 29 cv
 Capacità serbatoio acqua: lt 200
 Capacità serbatoio gasolio: lt 70
 Omologazione CE: Cat. A - 6 persone
 Disegnata da: Groupe Finot
 Costruita da: Beneteau
 Importata da: Beneteau Italia
 Via Puccini 15, 43100 Parma, tel. 0521
 243200, fax 0521 243220, www.beneteau.com

PREZZI

Vers. 2 cabine e mot. 21 cv: L. 130.817.000
 f.co cantiere, IVA esclusa, in lire, a mag. 2000
 Trasporto in Liguria L. 4.720.000

OPTIONAL

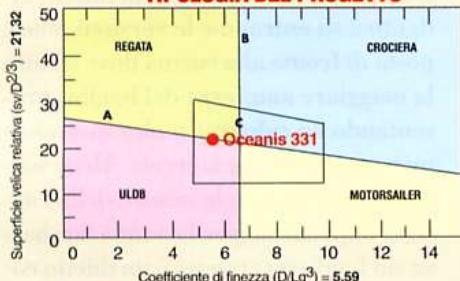
Suppl. terza cabina L. 5.479.000
 Suppl. motore 29 cv L. 3.082.000
 Salpancora elettrico L. 2.971.000
 Dodger in tela L. 2.274.000



PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★
Costruzione	★★★
A vela	★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★★

TIPOLOGIA DEL PROGETTO

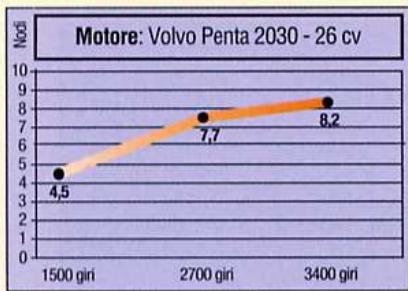


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **Superficie velica relativa:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **Coefficiente di finezza:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

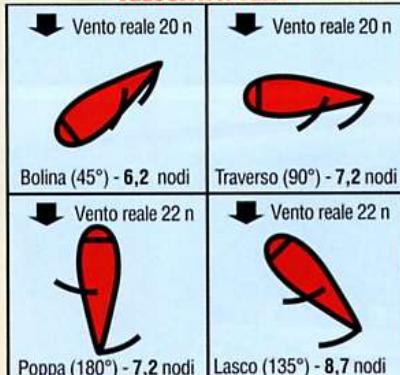
FATTORI TECNICI

Velocità critica: nodi 7,41
 Lft/baglio max: 3,02
 ($<2,80$ = barca molto larga)
 ($>3,30$ = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/
 dislocamento: 31 % (vers.bulbo fisso)

VELOCITÀ A MOTORE



VELOCITÀ A VELA



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 20/25 nodi
 Stato del mare: mosso
 Equipaggio imbarcato: 2 persone

Pulizia carena: buona

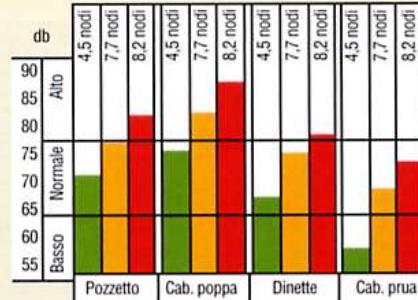
VELE USATE

Randa full batten - Genoa 140% avvolgibile

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics -
 Fonometro Delta - Staz. del vento B&G

RUMOROSITÀ A MOTORE



(segue da pag. 38)

sviluppate in altezza a rendere più facile la gestione delle manovre, abbassando il centro di spinta e ritardando di conseguenza le riduzioni. Per contro, con vento leggero non c'è da aspettarsi grandi performance. Di serie, la randa e il genoa al 140 % con relativo avvolgifiocco e il vang rigido.

IMPIANTI E DOTAZIONI

Alla ricca dotazione di serie che include frigo elettrico, boiler, caricabatterie con impianto 220 V e lettore CD, fa riscontro un quadro elettrico essenziale, privo dei magnetotermici di solito previsti per utenze supplementari e di amperometro, e un banco batterie appena sufficiente (due da 70 Ah). Sufficiente anche la riserva di gasolio, discreta quella dell'acqua, benché il serbatoio a prua penalizzi come sempre il passo sull'onda.

A VELA

Si dice che quando c'è vento, e durante la prova ce n'era in abbondanza, anche i sassi vanno veloci. Ma planare senza spi a 12 nodi con un dieci metri da crociera è inusuale. Se va bene alle portanti, l'Oceanis 331 se la cava egregiamente anche in bolina, sia in termini di passo che di angolo al vento. Chiaramente con onda formata bisogna lavorare parecchio con il timone, altrimenti tende a battere e a perdere subito potenza. La sua alta rigidità allo sbandamento ci ha comunque permesso di navigare a tutta tela fino a 18 nodi di reale; superata questa soglia il timone va in stallo e segnala che è ora di ridurre. Sottodimensionati invece i winch di serie per il genoa e, il diametro della ruota, che non permette di timonare appoggiati al paraspruzzi del pozzetto.

A MOTORE

La versione base è equipaggiata con un Nanni da 21 cv, mentre l'esemplare in prova disponeva del Volvo da 29 cv opzionale, con cui abbiamo superato la velocità critica (7,4 nodi) già a regime di crociera. Per una differenza di prezzo di 3 milioni conviene scegliere il motore più potente, anche in considerazione degli ingombri e dei pesi che sono sostanzialmente gli stessi. Un po' alti i livelli di rumore, in parte causati dalle vibrazioni sopra i 2500 giri. Buono l'accesso frontale al motore ma limitato sul retro, precisa la retro marcia. (L.Z.)