

PROVA

Oyster 42



E' la nuova ammiraglia di Sessa Marine, bella e veloce. Su tutto spicca una carena morbida e precisa in ogni condizione. Intelligente il piano di coperta, buone le dimensioni della cabina ospiti. **di Luca Sordelli**

Una delle regine indiscusse dell'ultimo Salone Nautico di Genova. Perché è la nuova ammiraglia della Sessa, perché va ad inserirsi in una fascia di mercato "di fuoco", strategicamente importantissima, e soprattutto perché va a farlo mettendo

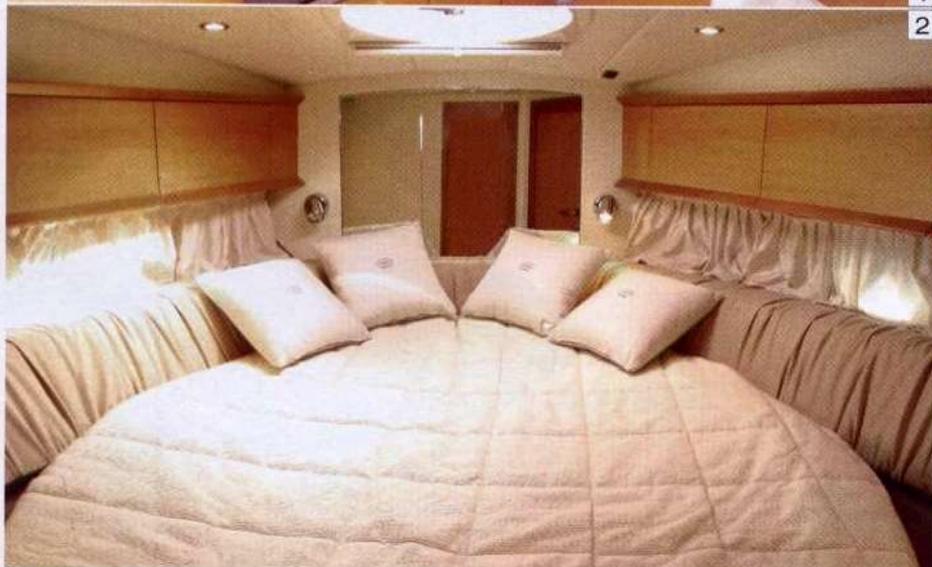


PROVA OYSTER 42



1

2



3



1. La cucina ha una classica pianta a L. Molto lo spazio per riporre cambusa e stoviglie.

2. La cabina armatoriale di prua. La cuccetta è quasi interamente aggirabile.

3. Il bagno di prua, con box doccia separato, ha un doppio accesso, sia dalla cabina che dalla dinette.

in mostra un prezzo molto interessante. L'arrivo di questo nuovo tredici metri che va ad inserirsi al top della gamma non è una sorpresa. La casa di Lesmo sta infatti vivendo un ottimo momento, con l'apertura di un nuovo stabilimento in Calabria (a Catanzaro Lido), la presentazione di ben quattro modelli nuovi alla rassegna genovese e l'annuncio dell'arrivo, per la prossima stagione, di un '50 sempre nella gamma Oyster. Abbiamo provato l'Oyster 42 nelle acque di Vibo Valentia scoprendo un open dal carattere molto mediterraneo, dalle forme equilibrate, e soprattutto, dall'ottimo comportamento in mare. In tutte le condizioni.

Progetto

Il disegno della carena, nato dalla matita di Massimo Radice, è tradizionale: V profonda, poliedrica, con un angolo di 16° a

poppa e 38° a prua, doppio ordine di pattini sustentamento. E' un progetto interamente nuovo ma, come è naturale che sia, nasce sull'esperienza delle due carene precedenti e vicine nella gamma, il 38' e soprattutto il 40.

In termini di styling è evidente la volontà del cantiere di mantenere un forte "family feeling", di confermare verso l'esterno l'immagine Sessa, già ben radicata sul mercato. Linee moderne, quindi, ma senza perdere il bagaglio (di immagine, così come tecnologico) di quanto arriva da 45 anni di esperienza (Sessa nasce nel 1958, è uno dei cantieri storici della tradizione italiana nella costruzione in vtr; uno di quelli che ha contribuito a promuovere negli anni '60 la nautica popolare).

Vista in navigazione la barca offre un notevole colpo d'occhio, l'altezza delle murate, nonostante

sia necessariamente pronunciata per offrire una buona abitabilità interna, è ben compensata dal bel disegno del roll-bar e del parabrezza molto inclinati verso poppa.

La costruzione: carena in vtr monolitica con una densità sul fondo di 16 kg/mq (che raddoppia in chiglia), fiancate sono in sandwich con anima in Coremat, mentre per ponte e sovrastrutture l'anima è in Pvc espanso.

Coperta

Il carattere tipicamente mediterraneo di questa barca fa della coperta la sua zona più importante. Qui molta attenzione è stata dedicata alla funzionalità, con uno studio molto preciso dei dettagli al fine di sfruttare la 100% ogni centimetro disponibile. A poppa tutto ruota intorno alla grande "penisola" prendisole collocata sopra al garage che ospita il tender.



4

Questo si apre idraulicamente e ospita un gommoncino da 2,2 metri con motorino fb e la zattera autogonfiabile. Per arrivare alla sala macchine bisogna sollevare manualmente il ripiano i vtr su cui è appoggiato il battellino, sistema evidentemente troppo macchinoso e che il cantiere ha già previsto di ottimizzare.

A centrobarca la zona living, con il tavolo da pranzo dal bel disegno semicircolare circondato da un divano che offre una seduta comoda a cinque persone. Sulla murata opposta è stato ritagliato lo spazio per un piccolo angolo bar.

Della postazione del pilota, in termini di praticità, avremo modo di parlarne nel dettaglio più avanti, qui possiamo solo anticipare che il design è piacevole, con una consolle ricca ma dallo spirito molto marino, senza indulgere troppo in tentazioni "automobilistiche".

L'accesso a prua più comodo è certamente quello centrale attraverso l'apertura nel parabrezza. Qui tre scalini ricavati nel controstampo e ricoperti in teak garantiscono un scavalco in tutta tranquillità. Meno pratico invece il passaggio laterale, con i due passavanti laterali dalla larghezza molto contenuta.

Il triangolo di prua è una seconda vera e propria piazza d'armi per prendere il sole, su una superficie senza soluzione di continuità e praticamente piana.

Gli interni

Bisogna per forza iniziare, per parlare degli interni dell'Oyster 42, da poppa, dalla cabina ospiti. Questa stupisce sia per la sua larghezza che per le altezze. Buona la luminosità e gradevole la scelta dei legni e dei tessuti. E' certo uno dei suoi punti di forza, l'elemento

che la distingue da buona parte della concorrenza diretta (le dimensioni del letto sono maggiori di quelle dell'armatoriale di prua). Dove invece c'è ancora da lavorare (e il cantiere lo ha già previsto, va ricordato che la barca del test era ancora un prototipo) è sul bagno a questa stanza dedicato ora troppo piccolo e, soprattutto, dalla porta troppo stretta.

Tradizionale il layout della zona centrale, con un divano a C sulla sinistra (con tavolo da pranzo all'occorrenza abbassabile per avere a disposizione altri due posti letto) fronteggiato da una cucina ad L. Qui sufficienti sia lo spazio per stivare stoviglie e cambusa, sia la superficie destinata a piano di lavoro, sacrificato invece il lavabo (singolo). La cabina di prua vanta anche lei ottime dimensioni e un allestimento raffinato. Le due stanze da letto con letti matrimo-

4. In dinette il tavolo centrale si può abbassare per ricavare altri due posti letto. Buona l'altezza massima che sfiora i due metri. Intelligente anche la scelta di tessuti e legni dai colori chiari che assicurano luminosità a tutto l'ambiente.

PROVA



1 2



3



4 5



1. Funzionale l'organizzazione degli spazi in coperta.

Il divano offre una seduta comoda a 5 persone.

2. Ben organizzata la postazione del timoniere.

Strumenti, leggibili, buona visibilità sia in moto che in manovra.

3. Il portellone di poppa si apre idraulicamente. Sotto trovano posto il tender e la zattera.

4. Di serie vengono montati due Volvo Penta Kad da 285 cv. In alternativa i nuovi D6 da 310.

5. Comodo l'accesso a prua con la scaletta centrale.

niali sono in realtà quasi di pari livello e la definizione di armatoriale spetta a quella di prua per un maggior spazio di disimpegno, per le altezze ovunque buone (mentre nella cabina di poppa queste necessariamente si abbassano verso la parte bassa del letto per lasciare spazio al pozzetto) e per il bagno, notevole per dimensioni e funzionalità.

La prova

Su tutto, a prova terminata, una sensazione: quella di una barca dalla carena centrata, morbida, precisa. La forza dell'Oyster 42 risiede nella parte più importante di una barca, quella immersa. Il nostro test si è svolto nel corso di ben tre giorni di prove in acqua davanti al porto di Vibo Valentia, e abbiamo avuto modo di navigare un po' in tutte le condizioni: mare piatto e niente vento, così come

scirocco teso e onda. Il responso è comunque positivo. Sul liscio la barca corre toccando velocità "pure" (barca scarica, carena pulita), sia di crociera che di punta, di tutto rispetto; in condizioni di mare più impegnative (con onde formate, di circa un metro) gli impatti sono sempre morbidi, la manovra resta precisa, il pozzetto asciutto. I flaps sono praticamente inutili: non è infatti necessario correggere l'assetto che rimane quasi costante dal dislocamento alla massima velocità.

L'imbarcazione che abbiamo testato era motorizzata con due Volvo Penta da 285 cv. I numeri parlano di una punta massima di 34,7 al massimo dei giri, di una velocità di crociera "veloce" che si aggira sui 31 e di quella di crociera "economica" di 24,4, per quando si va a caccia della massima autonomia (e di una maggior tranquil-

lità). Nella media i valori relativi alla rumorosità in pozzetto, buoni quelli sottocoperta (altro segno che depone a favore del disegno della carena). Un'alternativa interessante che il cantiere propone è quella dei nuovi Volvo Penta D6. Si ottengono 50 cv in più (circa il 9%) per un motore common-rail molto graduale nell'erogazione, che gira di massima a 3.500 anziché 3.800, e tecnologicamente molto avanzato. Una scelta che ovviamente costa in termini di prezzo di listino (12.000 Euro in più) ma che comunque consente comunque all'Oyster 42 di restare la barca dal prezzo più interessante in rapporto alle concorrenti dirette.

Tra i punti di forza da segnalare anche il buon disegno della postazione di guida, con strumenti completi e ben leggibili, e una buona visibilità a 360°.

Vela
MOTORE

OYSTER 42 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Massimo Radice - Design Style Project

Prezzo

Euro 233.000 con n. 2 Volvo Penta KAD 300, Iva esclusa, franco cantiere. Euro 245.000, Iva esclusa con i Volvo Penta D6 da 310 cv.

Dati

Lunghezza f.t. m 12,90 - largh. f.t. m 3,85 - pescaggio m 0,56 serbatoio carburante 2 x 345 litri serbatoio acqua dolce 200 litri

dislocamento kg 7.000 - posti letto n. 4 + 2 categoria CE di omologazione B.

Misure interne

Altezza salone (centro) cm 196 altezza cabina armatoriale di prua: cm 190 - dimensioni letto cm 170 x 90 - cabina ospiti: altezza max cm 190 - letto cm 190 x 155 - altezza bagno prua cm 190 altezza bagno poppa cm 176.

Dotazioni optional

Aria condizionata 12.000 BTU

(Euro 7.000) - divano cabina in pelle (Euro 1.375) - elica di prua (Euro 4.750) generatore Paguro da 3,5 kW (Euro 9.750) - passerella idraulica a scomparsa Besenconi (Euro 10.625) pozzetto in teak (Euro 5.000) tender Arimar 220 (Euro 1.500) autopilota Autohelm 5000 plus (Euro 3.625) Gps chartplotter RayChart 520 (Euro 2.940) - capotte completa (Euro 3.500) ghiacciaia elettrica (Euro 535) vhf Shipmate 8400 (Euro 1.690).

Motori

2 Volvo diesel KAD 300 - potenza

285 cv a 3.800 gir/min - 6 cilindri in linea - iniezione diretta, turbo con aftercooler - alesaggio x corsa mm 92 x 90 - rapporto di compressione 16,9:1 - peso a secco kg 576. In alternativa Volvo Penta D6 P/DP da 310 cv.

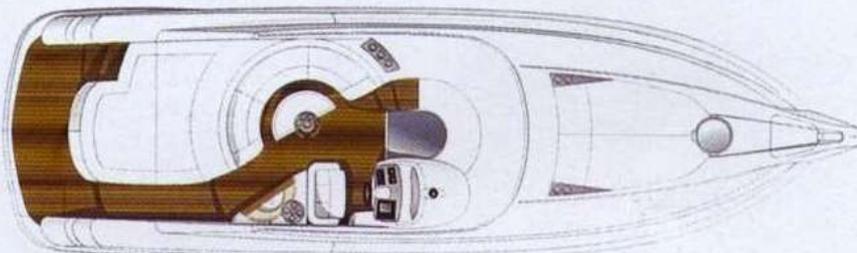
Indirizzi

Costruito da Sessa Marine Lesmo (Milano) Via Maggi, 41 tel. 039/628441 fax 039/6980260 www.sessamarine.com mail@sessamarine.com

Le prestazioni

Giri	Nodi	dbA pozz.	dbA dinette	Note
600	3,3	59	56	regime minimo
1000	5,4	65	60	dislocamento
1500	7,9	68	63	dislocamento
2000	9,9	71	66	
2400	15,8	71	67	minima di planata
2500	16,5	75	72	inizio miglior rendimento
3000	24,4	77	74	crociera economica
3500	30,7	82	78	velocità di crociera
3800	34,7	85	81	velocità massima rilevata

Nota: le velocità sono state rilevate a Vibo Valentia, con vento fresco (circa 15 nodi), onda 40 cm, temperatura dell'aria 20° centigradi, 4 persone a bordo, serbatoi carburante 75%, acqua 25%, carena pulita.



- Il comfort in navigazione
- Il rapporto qualità-prezzo
- La cabina di poppa



- L'accesso al vano motore
- Il secondo bagno



In sintesi

Giusto il disegno della carena, sicura e confortevole, sul liscio e sul mosso. Buono il rendimento dei propulsori alle andature di crociera. Noto l'abitabilità interna con la seconda cabina in pratica equivalente all'armatoriale. In coperta molto lo spazio per prendere il sole e per il pilota. Il tender scompare nel portellone. Tra i punti di forza anche un rapporto qualità prezzo decisamente concorrenziale. Un progetto nel complesso intelligente e centrato che non farà fatica a trovare il suo spazio sul mercato.



Le avversarie

Barca	lungh. ft.	Largh.	disl. (ton.)	posti letto	cv	serb. acqua (lt)	serb. carb. (lt)	cantiere	Prezzo (euro)
Oyster 42	12,90	3,85	7	4+2	2 x 285	200	670	Sessa Marine	233.000
Fiart 40	12,68	4,02	6,5	6	2 x 230	330	700	Fiart Mare	272.000
Atlantis 42	12,52	4,02	-	4	2 x 285	250	900	Gobbi	278.000
Astondoa 40 O.	12,40	3,70	10	4	2 x 285	300	780	Astondoa	248.787