

PROVA



Ecco il "piccolo" di casa Beneteau, la novità del cantiere francese per la crociera costiera: un carrellabile anticonformista e ricco di idee originali

di Leonardo Zuccaro



A pochi mesi dalla presentazione ufficiale, il First 210 ha già riscosso un grande successo, tanto che in Francia è stato eletto "Barca dell'anno 1993". Pur essendo concepito per la crociera costiera, ha dimostrato di possedere i numeri per diventare un piccolo monotipo da regata. A detta di chi lo ha provato, le sue prestazioni sono infatti entusiasmanti.



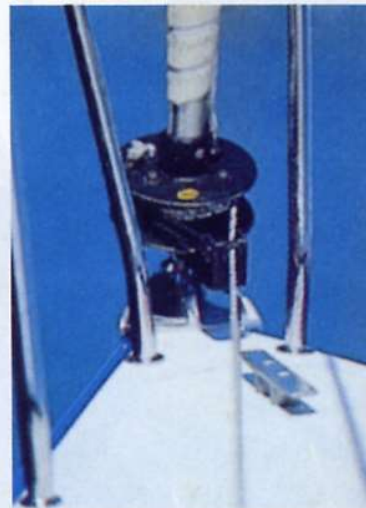
Le rotaie del genoa poste sulla tuga liberano i passavanti e permettono di stringere molto bene la bolina.



L'apertura a compasso del tambuccio permette di ottenere una zona con altezza sufficiente a stare eretti. Ma facilita anche l'ingresso sottocoperta e migliora la circolazione d'aria.



Le due pale del timone sono collegate da una biella regolabile in acciaio inox, su cui si intesta la barra del timone in mogano dotata di stick.



Di serie l'avvolgifiocco, che viste le ridotte dimensioni del genoa serve più che altro a stivare la vela a riposo.



Anche strutturalmente, il First 210 presenta parecchie soluzioni originali: niente puntelli per sostenere l'albero poggiato in coperta, bensì questa omega realizzata nel controstampo. In primo piano il meccanismo della deriva mobile posto sopra la scassa.



Gli interni sono semplici ed essenziali, con quattro posti letto in un unico locale, ben aerato e luminoso. Il controstampo riveste gran parte delle superfici, dando un tono "hi-tech" all'ambiente.

FIRST 210

Nelle taglie piccole i francesi sono davvero imbattibili: barche come il Muscadet, il Coco, il Pen Duick 600, tanto per citare qualche esempio del passato, hanno lasciato un segno nella storia dello yachting e su di esse si sono formate intere generazioni di velisti. Attualmente il segmento dei "mini yachts" denota una netta ripresa: le ragioni vanno ricercate sia nell'accessibilità dei costi di acquisto e di mantenimento, sia nella carrellabilità che ne consente un facile trasporto con auto di medie cilindrata. Dal colosso francese Beneteau non poteva certo mancare una nuova interpretazione della "crosiere cotiere": una barca di sei metri e quaranta decisamente originale.

ESTETICA E PROGETTO

Per il progetto del First 210 il cantiere Beneteau si è affidato al Groupe Finot, uno degli studi più esperti in scafi di piccole dimensioni, autore di GTM-Entrepose barca vincitrice dell'ultima edizione della Mini Transat, la regata oceanica per scafi fino a 6,5 m di lunghezza fuori tutto. Molte le innovazioni presenti, a cominciare dalla quasi totale assenza di slanci, per sfruttare al massimo la lunghezza al galleggiamento che è di soli 40 cm inferiore al fuori tutto. La prua alta sull'acqua consente navigazioni più asciutte e marca un cavallino accentuato, particolare che rende molto gradevole l'estetica laterale. Sulla poppa tronca, appena più stretta del baglio massimo che è notevolmente arretrato, si evidenziano le due pale di timone inclinate di 20°: anche a barca sbandata si mantiene un costante controllo direzionale; ciò permette inoltre di centrare il posizionamento del motore, a vantaggio della manovrabilità. Le sezioni piatte e larghe forniscono un'alta

stabilità di forma, a cui si aggiunge un'elevata coppia raddrizzante (ben 270 kg/m a 90° di inclinazione), ottenuta dalla deriva pesante 350 kg, che abbassata pesca m 1,80. Pivotante su un perno di acciaio inox, la lama è azionabile dall'interno con una manovella per winch: in bolina si può contare quindi su una buona portanza, mentre avvicinandosi a riva l'immersione si riduce a soli 70 cm. Una particolare schiuma a cellule chiuse iniettata tra il controstampo e la scocca rende il First 210 inaffondabile.

COPERTA E ATTREZZATURA

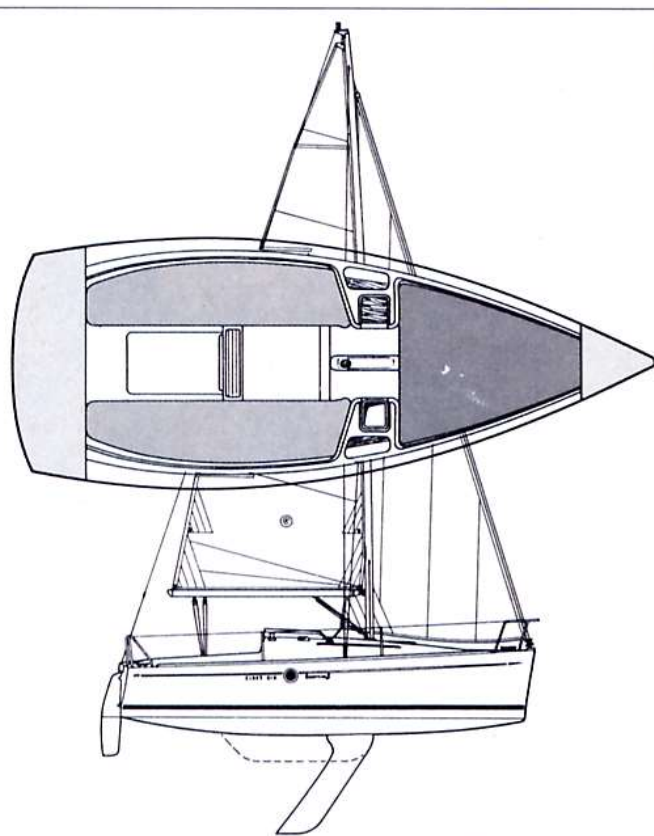
Il piano di coperta è caratterizzato dalla tuga degradante verso prua e leggermente arrotondata ai lati, secondo la moda del momento. Come su tutte le piccole imbarcazioni, molta importanza è data al pozzetto: in questo caso però, oltre ad essere particolarmente ampio è anche ben protetto e profondo, con misure degne di una barca di stazza superiore. La parte poppiera delle panche, che sono bordate da un inserto in legno che funge da tientibene, contiene due gavoni per un totale di 1 mc di volume. Tutte le manovre, scotte del genoa comprese, sono rinviate a fine tuga e servite da due winch Lewmar in alluminio e quattro stopper, mentre il trasto della randa è sostituito da un punto fisso posto sul fondo del pozzetto. Allungandosi con lo stick della barra, il timoniere è in grado di provvedere da solo a tutte le regolazioni, mentre il peso dell'equipaggio resta sempre piuttosto centrale. I passavanti sono liberi da rotaie e lande: le prime stanno infatti sopra la tuga, mentre le seconde sono a ridosso della pregevole falchetta in legno.

ALBERO E VELE

Il piano velico è uno degli elementi più innovativi del First 210, studiato in funzione della semplicità d'uso, ma con un occhio attento anche alle prestazioni. L'armamento è a 7/8, con una randa molto allungata e un genoa piccolo di base (è al 100% della J) che si può tenere a riva anche con vento teso, così da ritardare il più possibile le riduzioni con l'avvolgi-fiocco, che è di serie. Ma la singolarità sta nelle dimensioni delle crocette, che oltre ad essere acuartierate di 20°, sono larghe quanto lo scafo. Questo ha permesso di insartiare l'albero con due sole sartie basse e due alte, mantenendo un ottimale controllo del sostentamento laterale. Inoltre le lande, che come accennato, sono posizionate in falchetta, possono contare su un punto di forza molto solido, che è il bordo stesso dello scafo, senza bisogno di tiranti o particolari strutture di rinvio. Naturalmente le scotte del fiocco passano interne alle sartie, ottimizzando l'angolo di bolina. Il paterazzo è sdoppiato a circa due metri di altezza ed è regolabile da un paranco munito di strozzatore: si libera in tal modo il passaggio centrale verso la scaletta da bagno di serie. Nella dotazione standard anche la randa e il fiocco di Elvstrom France, optional lo spi.

INTERNI

Due dei problemi tipici delle piccole barche sono la luminosità degli interni e l'altezza in cabina: sul First 210 sono stati entrambi risolti, il primo installando due oblò a murata, il secondo inventando un sistema di apertura del tambuccio a compasso che crea un "rettangolo" di altezza ai piedi della scala dove si riesce a stare eretti. Distribuzione e mobilio sono ovviamente essenziali: due cuccette contrapposte di cm 60x220 al centro, una cuccetta a V di cm 140x180 a prua; tra queste due zone, uno spazio dedicato al cucinino, con fornello basculante ad un fuoco. Il wc chimico, posizionabile in un vano apposito sotto la cuccetta di prua, è optional. (L.Z.)



Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	6,40
Lunghezza al gall.	m	6,00
Larghezza	m	2,48
Pescaggio	m	0,70/1,80
Dislocamento	kg	1.100
Zavorra	kg	350
Superficie velica	m ²	25,20
Numero cuccette		4
Disegnata da:	Groupe Finot	
Costruita da:	Beneteau	
Importata da:	Beneteau Italia; Via Puccini 15, 43100 Parma, tel.0521/243200, fax 0521/243220.	

Optional

Att.ra spi e tangone	3.259 FF
Spinnaker	6.903 FF
Scaletta bagno	1.620 FF
Kit conf.(wc-fornello-tavolo)	2.156 FF
Supporto motore fb	2.133 FF
Bussola	896 FF
Kit elet.(quadroelettrico-luci di via-batteria-pompa sentina)	3.740 FF



I concorrenti

Modello	Progettista	Lt.	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
First 210	Groupe Finot	6,40	1.000	4	25,2	Beneteau	87.450 FF
Dehler 22	Van De Stadt	6,60	900	4	21,3	Dehler	20.600
Hunter 18.5	W.Lhurs	5,80	680	4	21	Hunter	17.000
Feeling 226	Harlè/Mortain	6,20	1.280	4	25	Kiriè	22.400
Sun Fast 20	Jeanneau D	6,40	700	4	20	Jeanneau	-
Etap 22	J.De Ridder	6,78	975	4	24	Etap Y.	30.000
Coco	Harlè	6,50	1.100	4	34	Archambault/Edan	26.000
Dealeti 6000	Contreas	6,00	750	4	24	Vele Int.Group	19.000
J 22	Johnstone	6,50	-	4	20	J Boats	-
Nytec 23	Della Rosa	6,90	1.000	4	25	Nytec	22.000
Cam 265	Gambel	5,99	680	4	25	Cadei	18.880

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". Tutti i prezzi sono espressi in migliaia di lire IVA esclusa.