



FOTO SILVANO

T E S T F I R S T 2 7 . 7



Quando la Bénéteau vuole un progetto innovativo, che sia al contempo veloce, abitabile e gradevole di aspetto, si affida al gruppo fondato da Jean Marie Finot. Questo prestigioso studio ormai da anni rappresenta una delle rare alternative ai grandi nomi anglosassoni, vantando ben 30.000 barche prodotte su un loro disegno.

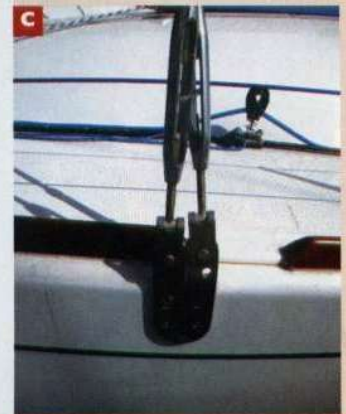
Il progetto del First 27.7 ricalca sostanzialmente la filosofia delle precedenti "piccole" sportive del Cantiere, il 211 e il 260, ma se ne discosta sia per le forme che per le disposizioni interne. **Le linee d'acqua**, molto performanti specie alle andature portanti, derivano direttamente dagli Open 60 disegnati per il Vendée Globe (regata intorno al mondo per solitari). Con sezioni di prua sottili, i volu-

mi sono studiati per consentire un passaggio sull'onda potente e garantire un'ottima stabilità con venti freschi. L'equilibrio dei volumi tra prua e poppa, inoltre, rende agevole il controllo al timone senza la necessità di adottare due pale. Una delle caratteristiche dei piccoli First è sempre stata la deriva mobile, di solito con movimento basculante. Per concentrare la zavorra in basso, migliorando quindi la stabilità, la deriva è composta da una pinna in poliestere laminata per infusione con, applicato in fondo, un siluro in piombo di ben 600 kg; con questa conformazione, ovviamente, si è reso necessario adottare un sistema di sollevamento a baionetta che porta l'immersione da 2,15 metri a soli 62 cm, con la possibilità di appog-

giare la barca direttamente sul fondo (vengono vendute a parte anche due "stampelle" per tenerla dritta). Risulta però lunga l'operazione per alzare completamente la deriva (più di 100 pompate): se non volete faticare, con 310 euro potrete acquistare il sistema elettrico. Il timone si è dimostrato molto reattivo, ma sarebbe interessante provarlo in condizioni estreme, cosa che non ci è stato possibile fare. Inoltre, nonostante alcune modifiche, ancora persiste un leggero gioco tra la pala e la struttura di sostegno. **Il piano velico** è un 9/10 con albero a una sola crocetta acquartierata e lande attaccate alle murate; il genoa ha scarsa sovrapposizione e il grande gennaker viene murato su un bompresso dotato di buona esten-

1. Anche se voluminosa, la tuga non disturba i movimenti in coperta. **2, 5.** Il pozzetto è decisamente grande e risulta ben organizzato in ogni sua parte. **3.** Il pulpito di prua, aperto, risulta comunque sufficientemente robusto.

4. L'ingegnoso sistema per il paterazzo sfrutta alcuni dei principi basilari della meccanica: la leva e il paranco. Il risultato è una notevole riduzione degli sforzi con una buona corsa utile. Da notare anche i punti di ancoraggio, aggettanti rispetto allo specchio di poppa, che consentono un lavoro più efficiente e la possibilità di disegnare la randa con un maggior allungamento



6. La postazione del timoniere è risultata comoda sotto tutti gli aspetti e la lunghezza dello stick telescopico consente di governare la barca anche in posizione avanzata nel pozzetto. **7.** Ai winch delle drizze sono rinviate tutte le cime provenienti dall'albero. La posizione di manovra è corretta e, con un po' di acrobazie, gestibile anche dal timoniere. **8.** L'unico gavone del pozzetto, posto sotto la panca di dritta, è enorme e facilmente accessibile; include un alloggiamento per la ghiottina e il serbatoio della nafta

sione, anche se il punto di mura risulta disallineato con la prua. Funzionale, vivibile e completo, il piano di coperta è uno degli aspetti che più abbiamo apprezzato del nuovo First 27.7. Il pozzetto è risultato veramente ampio, degno di un 36 piedi. Le panche, anche se corte, consentono di sdraiarsi comodamente, il posizionamento dell'attrezzatura risulta sempre corretto. La postazione del timoniere è disegnata con cura e consente posizioni comode e funzionali, aiutate anche dai puntapiedi di stampata; inoltre lo stick telescopico montato sulla barra ha un allungamento (95 cm) tale che il timoniere può muoversi per tutto il pozzetto senza perdere il controllo del timone. Il trasto di randa è posto a poppa estrema e il sistema di scot-

ta prevede un paranco 4:1, sufficiente in crociera, al quale si può aggiungere una ridotta con camcleat sui bordi delle panche. Funzionale il controllo del paterazzo e apprezzabile il piccolo gavone per la bombola del gas. Tra i pochi difetti, i paraonde un po' bassi e la discutibile scelta di mettere il quadro motore all'interno. Andando verso prua, protetti da una elegante falchetta in mogano, si cammina agevolmente sui passavanti larghi e liberi da impedimenti (traditi solo dall'antidrucciolo di stampata poco efficiente) fino ad arrivare a una zona libera dalla tuga dove è possibile sdraiarsi. Apprezzabile la qualità dell'attrezzatura, quasi tutta Harken, che comprende i carrelli di scotta genoa regolabili sotto sforzo dal pozzetto.

A. Il gavone di prua, che accoglie una scomoda e voluminosa ancora tipo Danforth con pochi metri di catena e cima, è poco profondo e non dà la possibilità di montare un eventuale salpancora.

B. A prua vi è l'anello per murare il bompreso e il piccolo musone che, data la verticalità del dritto di prua, aiuterà chi salpa (a mano) solo finché l'ancora non arrivi sottobordo; a quel punto sarete costretti a sporgevi tirando su l'ancora scostata dalla prua, cercando di evitare danni a cose (la barca) e persone (il malcapitato che salpa). **C.** Le lande a murata, oltre a garantire una buona robustezza, consentono un passaggio agevole in coperta

T E S T F I R S T 2 7 . 7



Il metodo costruttivo della Bénéteau è ormai pressoché standardizzato e, da modello a modello, si discosta di poco. Per lo scafo del First 27.7 viene utilizzata una stratificazione in poliestere pieno con controstampo strutturale. La coperta è in sandwich di vetro e balsa e, per la resinatura, si adotta la tecnica dell'iniezione. Questo procedimento prevede l'utilizzo di due stampi, uno finito verso l'esterno (la coperta vera e propria), l'altro verso la parte visibile da dentro; le fibre di vetro e la balsa vengono stese a secco, poi gli stampi vengono accoppiati e chiusi. Quindi, tramite fori praticati in punti strategici, viene iniettata la resina. Il risultato è una struttura monolitica finita su entrambe le facce. Se il metodo per la coperta

è sicuramente innovativo, la scelta per lo scafo di un controstampo strutturale incollato non è mai stato il nostro procedimento preferito, anche se, nel caso del 27.7, ci possono essere alcuni "ma": intanto, su barche così piccole il problema della rigidità longitudinale si avverte di meno; inoltre, l'ancoraggio delle lande a murata consente di far lavorare tutto lo scafo e non solo il controstampo interno (come avviene su altri modelli Bénéteau). Per quanto riguarda **le finiture**, la coperta è risultata ben realizzata in ogni sua parte, ma siamo rimasti piuttosto delusi dalla scarsa cura con cui sono stati affrontati alcuni aspetti degli interni. In particolare, la giunzione scafo coperta e le porzioni di murata non coperte da mobili

sono lasciate grezze a vista, con i vari cavi elettrici o bulloni di attrezzature in evidenza. Mal realizzata anche la zona di attacco della scassa di deriva allo scafo: in quel punto è stato praticato un grande taglio nel controstampo e la finitura è affidata a stucchi e siliconi bianchi che danno una sensazione di provvisorio e tendono a sporcarsi. Il tutto sarebbe accettabile su un prototipo, ma noi siamo mal abituati dalle eccellenti finiture del più piccolo 211, dove ogni parte è rivestita e il pavimento attorno alla deriva è dotato di piccoli paioli in legno. Se le finiture non sono eccezionali, l'organizzazione **degli spazi interni** è pensata in modo razionale e riesce a sfruttare ogni centimetro disponibile. Scendendo dalla scala, comoda ma

1, 5. Il quadrato, che crea un unicum con la cuccetta di prua, risulta di buone dimensioni e completo di tutto. Buone, in generale, anche le altezze, dovute anche alla mancanza di paioli.

2. Il carteggio, privo di seggiolino (fa parte degli optional), ha buone dimensioni e comprende il piccolo quadro elettrico e, inspiegabilmente, il quadro motore, con contagiri e accensione.

3. A poppa possono dormire al massimo un adulto e un bambino.

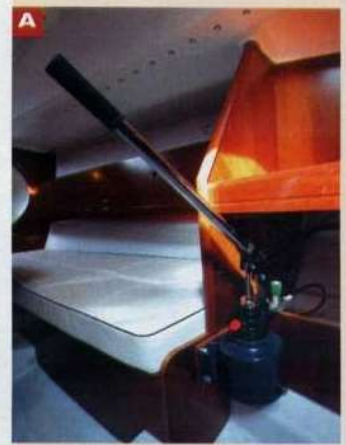
4. Il piccolo bagno offre un buon volume per il wc ma non ha un lavello. Vi è anche uno spazio con un tubo per appendere le cerate



6. La cucina è raccolta ma completa di tutto, e lo spazio di stivaggio risulta ben organizzato e superiore a tante concorrenti di maggiori dimensioni. **7.** Il letto di prua, separato dalla dinette solo dalla paratia ovale, ha buone dimensioni ma è (inevitabilmente) stretto ai piedi. Peccato non sia prevista, nemmeno negli optional, almeno una tendina come quella presente sul più piccolo First 211. Completamente assenti anche mensole e stipetti

forse un po' debole, si accede al grande ambiente unico che comprende il quadrato e la cuccetta di prua. La pavimentazione, tutta senza paiolato, consente altezze accettabili ovunque, considerando la taglia della barca. Subito sulla dritta vi è il mobile del carteggio, un piano di buone dimensioni orientato per chiglia, senza seduta ma ricco di spazio per l'elettronica e di vani per lo stivaggio. Di fronte vi è la cucina, completa di fornello basculante a fuoco singolo, lavello di buone dimensioni (l'unico in tutta la barca) con pompa manuale, vano ghiacciaia e una buona quantità di volumi per lo stivaggio, organizzati con sagomature per accogliere stoviglie e con armadietti. La dinette ha due divani comodi, sfruttabili anche come cuccette an-

che se un po' corti, e, alle spalle, alcuni stipetti (facilmente smontabili per le regate). Al centro, poggiato sulla scassa di deriva, il grande tavolo con ante abbattibili, anch'esso smontabile. La cuccetta di prua è di buone dimensioni e dotata, come le altre, di materassi confortevoli. Peccato che tutto il vano sia poco rifinito e che non ci sia alcuna possibilità di stivaggio se non sotto la cuccetta stessa (dove, però, si trova anche il serbatoio dell'acqua). La cabina di poppa ha un letto dove il posto sotto il pozzetto risulta sacrificato sia in lunghezza che in altezza. Discreto invece il calpestio e l'armadio (privo di ante). Infine il bagno, in realtà un locale wc dotato però di buone dimensioni e di un vano dedicato alle cerate.



A. La pompa manuale per alzare la deriva è comoda e ben posizionata (la maniglia è ovviamente smontabile) ma risultano eccessive le pompate necessarie (circa 150) per sollevare tutta la deriva.

B. La scassa di deriva è facilmente ispezionabile dall'interno (anche per applicare le staffe di bloccaggio). È, però, criticabile la precarietà del coperchio di chiusura, non stagno e semplicemente appoggiato (nella scassa è sempre presente dell'acqua). **C.** Piuttosto limitato l'accesso frontale al motore (al quale, però, si accede anche da dietro) che costringe a una posizione scomoda chi dovesse lavorarci

T E S T F I R S T 2 7 . 7



FOTO SILVANO



FOTO SILVANO



FOTO SILVANO

Benvenuti a bordo

Il tempo dedicato alla prova in mare è stato senz'altro la parte più interessante della nostra visita a bordo del First 27.7. Il grande Finot non ci ha traditi: il 27.7 è decisamente divertente. Se è l'andare a vela l'aspetto che vi interessa, scordatevi i difetti di cui abbiamo parlato fino ad ora: il nuovo First è

veloce e frizzante, una barca vera con accelerazioni da deriva, capace di prestazioni entusiasmanti anche con poco vento. La nostra prova si è svolta con arie leggere e in assenza di onda, e questo un po' ci dispiace perché, se non abbiamo dubbi sulle prestazioni ai laschi con vento fresco, saremmo curiosi di provare come si comporta di bolina con onda formata. A motore abbiamo manovrato con fatica. La resa del monocilindrico da 9 hp è risultata piuttosto scarsa, forse a causa anche di un'elica piccola. Se le velocità, una volta raggiunto il passo, non sono state male (comunque sotto i 5 nodi), l'accelerazione e la manovrabilità ci hanno dato dei problemi. Consigliamo sicuramente il motore da 18 hp. In fondo, però, su barche come questa il motore è un optional e, se fosse possibile manovrare in porto a vela, sarebbe quasi meglio non montarlo proprio. Questo perché a vela, invece, la barca manovra come una bicicletta. Già solo con la randa il 27.7 ha un discreto passo e, appena si apre il genoa, accelera rapidamente fino ad attestarsi tra i 5 e i 6 nodi con vento sotto i 10 nodi. Ma non è tanto la velocità assoluta il dato interessante, quanto le sensazioni, la reattività al minimo aumento di ven-

to, la rapidità e la semplicità con cui si fanno (anche da soli) le manovre. Il piano di coperta, come abbiamo detto, è completo di tutto e le varie regolazioni sono a portata di mano del timoniere. Il timone risulta reattivo ed efficiente, pronto a dirigere la prua a caccia di raffiche o ad assecondare i cambiamenti di direzione del vento. Alcuni piccoli nei li abbiamo riscontrati nell'assetto e nella centratura del piano velico. In particolare abbiamo notato una tendenza della poppa a sedersi con conseguente trascinarsi di acqua alle basse velocità: quindi, buona la posizione del serbatoio a prua (per una volta...) ed equipaggio in posizione avanzata con poco vento. Un altro aspetto curioso consiste nel fatto che, mollando il timone, la barca tende alla poggia, sensazione in genere poco piacevole. Ma forse questi problemi dipendevano dalle regolazioni fatte sull'esemplare in prova e, con un po' di lavoro, si possono correggere. Notevole invece la tendenza a planare: già superando i 6 nodi di velocità l'onda tende a staccarsi dalla poppa rendendo la scia pulita e piatta, con la sensazione di scivolare sull'acqua senza alcuna resistenza. Semplice e veloce anche la manovra con il gennaker: le dimensioni sono tali che, in un attimo, la vela è già a segno, pronta a regalarvi prestazioni da brivido, che nel nostro caso hanno significato oltre i 6,5 nodi ma che, con vento forte e onda, si traducono (a giudicare da alcune foto pubblicitarie) in lunghe planate totalmente sotto controllo. Il tutto con il minimo sforzo, sia dal punto di vista economico, sia da quello fisico (è una barca ideale per insegnare a ragazzi giovani o alle prime armi perché si porta con due dita ma è armata come una barca grande).



S C H E D A T E C N I C A

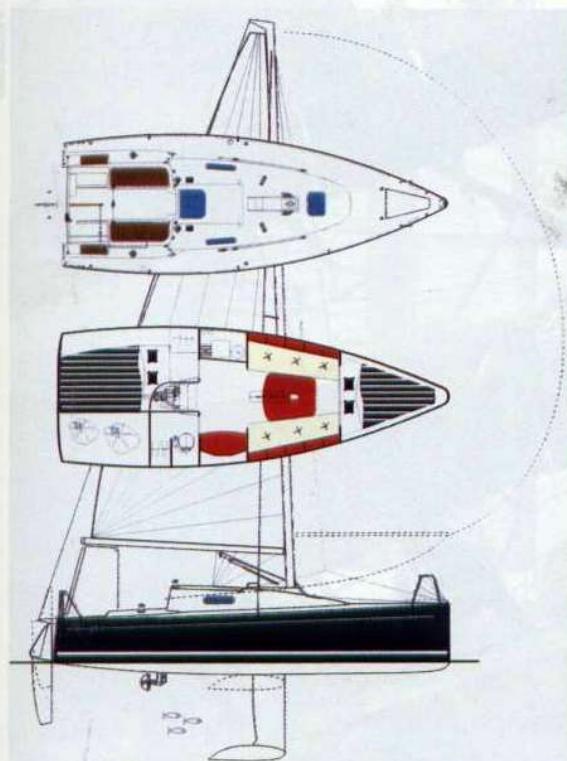


FOTO SILVANO



FOTO SILVANO

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	126x43 cm
Spazio tra panche	83 cm
Passavanti	46+33 cm
Tavolo dinette	144x99cm
Tavolo carteggio	99x46 cm
Letto prua	196x158+37 cm
Letto pp	200+180x146+40 cm
Divani quadrato	185x70+55 cm
Larghezza porte	41 cm

DEDICATO A ...

Bisogna dire che, anche guardando la lista degli ipotetici concorrenti, il First 27.7, come già il 211, ha poche alternative, in quanto nella fascia dei 26-30 piedi, o vi sono barche sportive e inabitabili, o barche più rifinite e complete ma molto più costose. Il First 27.7, però, non vuole solo essere un otto metri conveniente ma una scelta di vita o, se volete, il naturale passo avanti dopo il 211. Lo scopo fondamentale è l'uscita giornaliera a vela, fatta con spirito sportivo a caccia di planate, quell'andar per mare dove il motore serve solo per manovrare nei porti. E in questo, a parte i day cruiser acrobatici, il First 27.7 incontrerà pochissimi rivali. Ma pur mantenendo il divertimento, le prestazioni e la versatilità come priorità, il salto in avanti consiste nel fatto che, con il 27.7, potrete andarci anche in crociera, la cui durata non dipenderà tanto dalle dimensioni della barca quanto dalla vostra adattabilità. Intendiamo dire che il nuovo First non è pensato come "barca da crociera" ma è dotato o dotabile di tutti gli elementi "primari" per fare crociere sportive, del tipo un jeans e una maglietta, forse il modo migliore per vivere fino in fondo il mare e la natura.



FOTO SILVANO

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
SUN ODYSSEY 29,2	Jeanneau	8,80	2,98	2.850	40,00	44.899
NYTEC 28	Nytec	8,46	2,80	2.000	37,30	33.569
DEHLER 29	Dehler	8,75	2,95	3.000	41,46	58.185
ETAP 26 I	Etap Y.	8,25	2,78	2.300	30,10	49.516

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Groupe Finot

Lunghezza scafo	8,85	m
Lunghezza gall.	8,30	m
Larghezza	3,00	m
Immersione	0,62-2,15	m
Dislocamento	2.650	kg
Zavorra	600	kg
Sup. vel. (randa + genoa avv.)	50,00	m ²
Motore Yanmar 1GM10 Sail Drive	9	hp
Serb. nafta	30	l
Serb. acqua	50	l

ATTREZZATURA

- Albero Z-Spar 9/10 alluminio 1 ordine di crocette acquaretate, sartame in spiroidale
- Avvolgifiocco Facnor R100 (opzionale)
- Tendipaterazzo con leva e paranco
- Winch Lewmar 2x30 ST + 2x14 ST (1 velocità)
- Stopper (8) Spinlock XAS
- Timone a barra
- Stick Winchard telescopico 60+95 cm
- Attrezzatura di coperta Harken/Lewmar/Spinlock

COSTRUZIONE

- Scafo: solid di vetro e resina poliester, controstampo integrale e strutturale incollato sul fondo dello scafo, puntapiedi "a tegola" all'interno del quadrato
- Coperta: sandwich di vetro e balsa, metodo dell'iniezione
- Deriva con lama in poliester monolitico e siluro in piombo

DOTAZIONI

- Deriva mobile con pompa idraulica manuale
- Timone alzabile
- Osteriggi (1) e oblò (4) Lewmar
- Sedute pozzetto in teak
- Gavone ancora autosvuotante
- Pompa manuale acqua dolce in cucina
- Batteria 1x75 Ah
- Quadro elettrico 12 v con 6 funzioni
- Aspiratore elettrico nel vano motore
- Scaletta bagno in acciaio inox

METEO DELLA PROVA

Vento: da 5 a 10 nodi reali

Mare: calmo

PREZZO

First 27.7	€ 41.770
Optional	
Motore Yanmar 2GM20 18 hp	2.360
Randa + genoa con avvolgifiocco	2.470
First Y.C. (tavolo quadrato, materassi, stipetti)	2.082
Pack elettronica (log, eco, vento Nke)	2.784
Attrezzatura spi asimmetrico	1.004
Sedile girevole tavolo da carteggio	595
Sollevamento deriva elettrico	310
Elica a pale abbattibili	421
Stereo con CD	436

Prezzi fco cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Bénéteau Italia

Via Puccini, 15 - 43100 Parma

Tel: 0521 243200 - Fax: 0521 243220

www.beneteau.com

Finalmente una novità piccola e poco impegnativa prodotta in serie da un grande cantiere. Dopo l'enorme successo del First 211, il 27.7 si propone a chi vuole fare anche brevi crociere

di **VANNI GALGANI**

Sicuramente vi sarà capitato di vedere, nei porti di tutta Europa, un barchino moderno e spiritoso con due timoni e un piccolo oblò tondo, lo scafo bianco o blu o giallo. Quello è il First 210, diventato poi 211, nato all'inizio degli anni novanta e venduto in migliaia di esemplari, uno dei modelli di maggior successo creato dal gigante francese Bénéteau. Oggi il Cantiere transalpino tenta di bissare quel successo offrendo una sorella maggiore ma concepita con lo stesso spirito: poco impegno. Nel comprarla, il prezzo è abbastanza contenuto, nel gestirla, è tutto piccolo e semplice, nel condurla, le manovre sono a portata di mano e di "sforzo" anche per giovanissimi velisti. Ma, contrariamente a quanto avveniva nel 211, dove la crociera era intesa come camping nautico, col First 27.7 potrete programmare anche crociere vere e proprie, con notti in rada e traversate anche di un certo impegno. Perché, in piccolo, sul 27.7 c'è tutto. Il motore è un vero diesel entrobordo con sail drive, in coperta ci si può sdraiare in vari punti e gli interni offrono tutto l'indispensabile.

Un perfetto e frizzante day cruiser, ma anche un buon trampolino di lancio per assaporare il piacere della vita a bordo.

