

OCEAN STAR 51.2



Dalla Grecia una proposta valida sia per il charter che per la crociera a lungo raggio: l'Ocean Star 51. 2 si pone come alternativa ai modelli dei grandi cantieri francesi e tedeschi. Il suo punto di forza? Una costruzione robusta che non lesina sui materiali

I cantieri che offrono imbarcazioni adatte al charter sono perlopiù grandi strutture che sfornano migliaia di barche prodotte con processi altamente industrializzati. Barche valide, abbastanza curate, specie nelle "cose che si vedono", ricche di spazi e, soprattutto, proposte a cifre decisamente concorrenziali se paragonate alle produzioni artigianali. Questo perché, di solito, chi compra barche da affittare lo fa come investimento e la prima cosa che guarda è il prezzo iniziale. Talvolta, però, questo tipo di produzione perde un po' del fascino che le barche prodotte tradizionalmente hanno, quell'atmosfera delle cose fatte a mano che ormai è quasi impossibile trovare. Ancora, le logiche di ottimizzazione dei tempi e metodi portano alla produzione di scafi che, se in condizioni normali non creano problemi, in situazioni limite possono denunciare qualche leggerezza strutturale. Dall'altra parte, i cantieri che costruiscono più artigianalmente hanno dei costi decisamente più alti e difficilmente si rivolgono a un pubblico di massa o a società che, dalle barche, intendono ricavarci un guadagno. Ci sono poi dei paesi, come la Grecia, dove il charter è comunque l'attività nautica prevalente. Quindi i cantieri che fanno barche, si pongono come fine anche questo aspetto. Ma sono cantieri comunque tradizionali, dove la produzione è ancora artigianale e dove i materiali vengono usati senza risparmio. È il caso del cantiere Ocean Yachts, interessante struttura nata circa sei anni fa vicino ad Atene. Con 30 dipendenti diretti, 60 barche naviganti (in acque dove il vento soffia deciso anche d'estate) e 15 barche prodotte nella passata stagione, rappresenta sicuramente una delle principali realtà locali del settore. I modelli in produzione sono un 56, che può arrivare fino a 5 cabine e relativi bagni più cabina del marinaio, e il 51 che vi presentiamo, con un 48 in arrivo per il 2003. Tutti i modelli Ocean Yachts propongono vari lay out per gli interni per soddisfare sia chi intende affittarli, sia chi vuole godersi gli abbondanti volumi in suite smisurate dotate di letti matrimoniali veri e di bagni comodi con docce separate. In ogni caso, quello di cui potrete sicuramente beneficiare è il fatto che, alla Ocean Yachts, si costruisce ancora artigianalmente. Basta sollevare un pagliolo per rendersi conto della dimensione delle strutture, degli spessori della vetroresina. Piccole "corazzate" dall'aspetto ancora un po' ingenuo, ben lontano dal design evoluto e artificiale che, talvolta, si trova sulle barche attuali.



Il progetto dell'Ocean Star 51.2, come per tutte le barche della Ocean Yachts, si deve allo staff di progettazione interno al cantiere. Adottando questa politica si rinuncia a un'immagine legata ai grandi architetti internazionali ma ci si guadagna in praticità e in qualità. Infatti, avere i progettisti in cantiere significa ottimizzare il progetto in ogni sua parte, seguendo le fasi realizzative per modificarlo quando serve. Inoltre si può continuare a migliorare il prodotto barca dopo barca, fino ad ottenere un'ottimizzazione totale. Non meno importante, infine, si possono progettare in casa le modifiche e le migliori richieste dai clienti. **Le forme** sono tipicamente da cruiser e non così dissimili da molte barche di questa categoria rispetto alle quali, però presentano una maggiore cura per l'estetica. I bordi liberi risultano abbastanza bassi, la tuga ben disegnata e caratterizzata dall'alloggiamento per la capotte, i paraonde a poppa finiscono prima dello specchio lasciando libero un discreto spazio; infine, lo specchio di

poppa, dotato di forte slancio tipo spoiler, conferisce un aspetto grintoso a tutto l'insieme. Ancora un po' impersonali alcuni dettagli, come la disposizione e il disegno degli oblò o la scelta della grafica; ma sono aspetti a cui il cantiere dimostra di dare un valore e, quindi, sicuramente in miglioramento. Per quanto riguarda **le linee d'acqua** hanno dimostrato una buona propensione alle prestazioni e meriterebbero un piano velico più efficiente. Le enrate di prua risultano abbastanza "magre", considerando la tipologia di barca; la superficie immersa non è esagerata e la poppa garantisce ottime medie, considerando anche la lunghezza al galleggiamento dinamica dovuta allo spoiler. **Le appendici**, con solo 2 m di immersione, sono ovviamente votate alla praticità più che alle prestazioni. In ogni caso il bulbo in piombo, dotato di siluro terminale, e il buon allungamento del timone hanno dimostrato una discreta efficienza. **Il piano velico** è un testa d'albero con scarsa superficie velica, specie se rapportata al dislocamento

Foto 1: la coperta da prua con, in primo piano, il grande prendisole. Foto 2, 3: il pozzetto con la doppia timoneria. Da notare la posizione dei winch primari. Foto 4: la grande capottina può diventare un bimini. Foto 5: decisamente comodo lo specchio di poppa sul quale si aprono vari gavoni. Foto 6, 7, 8: sono molti gli attriti dell'attrezzatura che spesso risulta dura da manovrare. Foto 9: il robusto pulpito di prua e la delphiniera

non indifferente. Sappiamo che in Grecia il Meltemi soffia forte, ma andrebbe prevista una versione più invelata per il Mediterraneo più "tranquillo". L'albero è comunque un buono Sparcraft poggiate in coperta con sartie continue e sartie basse sdoppiate, all'insegna della robustezza. **La coperta** è decisamente ben studiata dal punto di vista del comfort, meno per quel che riguarda l'attrezzatura. Quest'ultima risulta talvolta sottodimensionata, come nel caso dei winch, e spesso faticosa da manovrare a causa degli attriti dovuti a circuiti poco studiati. In estrema prua vi è una pratica delphiniera dotata di doppio



musone, comoda per salpare e per murare un gennaker. Sulla tuga, dopo l'osteriggio di ingresso al locale marinaio (una vera cabina con letto comodo, completa di wc e lavello) si apre una abbondante area prendisole rivestita in teak. L'albero è dotato di un winch per le drizze mentre altre manovre, come il vang, il carrello e la scotta di randa, sono rinviate in pozzetto. Molto belli i passavanti che girano tutt'intorno alla barca: si va a poppa senza passare dal pozzetto. Già, la poppa: è veramente uno dei pezzi forti dell'Ocean Star 51.2. Grande, comoda, ricca di incredibili gavoni e persino gradevole alla vista. Anche **il pozzetto** è ben organizzato: le panche sono comode e i paraonde alti, la posizione dei winch primari, gestibili anche dal timoniere, decisamente indovinata e il passaggio diretto alla poppa agevole. Le belle ruote della Gojot garantiscono una discreta sensibilità sul timone; risultano però montate un po' basse consentendo di timonare comodamente solo da sottovento. **Gli interni** sono ben organizzati e

offrono vita comoda a 8 persone. La scala di accesso risulta pratica e ben protetta; appena scesi si ha una notevole sensazione di spazio, date le dimensioni **del quadrato**. Sulla sinistra si sviluppa **la grande dinette**, dotata di un tavolo di forma regolare e sedute per più di 8 persone. Tutt'intorno ampi volumi di stivaggio, compreso il vano sotto il divano centrale e un grande armadio verso poppa. Di fronte, trovano abbondante spazio **la cucina**, decisamente ben organizzata e ricca di spazi di lavoro, dotata di vani in quantità e ben due frigoriferi, e **il tavolo da carteggio**, un bel piano di forma regolare con possibilità di sfruttamento anche di parte della cucina. Il quadro elettrico è completo e immediatamente ispezionabile, e per l'elettronica vi è un pensile dedicato. **Le cabine** sono gemelle a coppia. Quelle di prua sono dotate di letti a castello, larghi ma un po' corti. Lo spazio di stivaggio è affidato all'armadio e ad alcuni stipetti, perché sotto la cuccetta ci sono i serbatoi dell'acqua. I relativi **bagni** sono ben rifiniti ma piuttosto piccoli, il

Foto 10,11: il quadrato risulta veramente ampio. Foto 12: le cabine di prua hanno letti a castello. Foto 13: a poppa, invece, le cuccette sono matrimoniali. Foto 14: il carteggio è circondato da un'area di lavoro. Foto 15: i bagni sono ben rifiniti ma non molto spaziosi. Foto 16: veramente tanto lo spazio in cucina, dotata di due frigoriferi prezzo da pagare per averne quattro. **A poppa** le cabine hanno letti matrimoniali, non larghissimi ma di forma regolare e decisamente lunghi. Notevole il calpestio, ben 120 cm dal letto alla porta. Abbondante anche la luce e l'aria garantite da un osteriggio e due oblò. **I bagni** risultano più grandi di quelli di prua e comunque ben rifiniti e completi di armadietti e specchi. Infine va detto che la versione charter ha le pareti interne rivestite in laminato plastico, soluzione pratica ma francamente poco affascinante (anche per la scarsa qualità del laminato): consigliamo comunque di spendere i 6.000 euro per averla in legno vero. Di buona qualità invece le lavorazioni sia dei masselli che delle parti in vetroresina.

OCEAN STAR 51.2



FOTO ANDREA DE MARIACANON

FOTO ANDREA DE MARIACANON

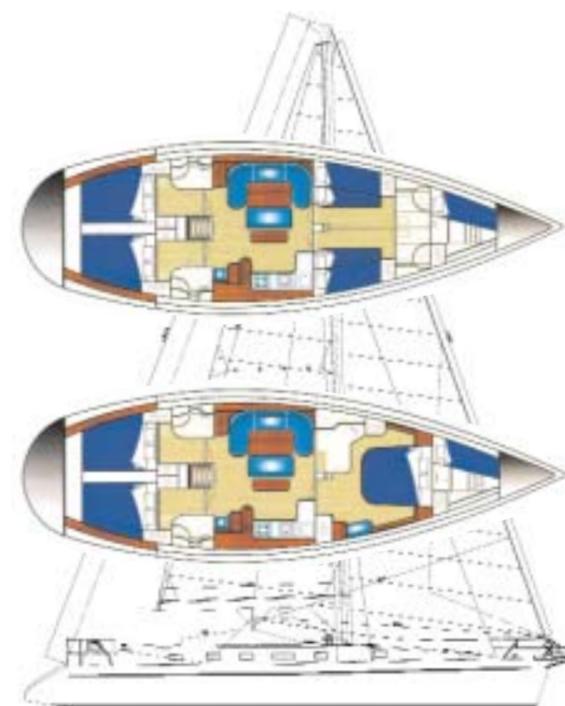
FOTO ANDREA DE MARIACANON

FOTO ANDREA DE MARIACANON

Benvenuti a bordo

Alcuni amici vi avevano proposto una vacanza estiva in Grecia e Turchia. Entusiasta, avevate accettato chiedendo, per curiosità, che barca avessero prenotato. "È un Ocean Star, la fanno ad Atene, ci hanno assicurato che è comoda" ma non vi avevano saputo dire di più. Quattro mesi dopo eravate in otto sul molo di Rodi in mezzo a centinaia di barche. Per fortuna la vostra era diversa dalle altre e non avevate avuto difficoltà a individuarla. Appena entrati eravate rimasti colpiti dalle dimensioni del quadrato. La distribuzione delle cabine era stata perfetta: i fidanzati nelle matrimoniali, i non-fidanzati in quelle con i letti a castello. Le ragazze, che non se lo aspettavano, erano felicissime dei quattro bagni. Svuotate le borse, quello che non serviva immediatamente lo avevate sistemato nella cabina del marinaio. Le ragazze avevano cominciato a sistemare le vettovalie nella cucina che continuava a inghiottire roba senza dare cenni di non poterne più. Voi, il più esperto e quindi, per elezione, lo skipper, avevate cominciato a prendere conoscenza con gli impianti e con le dotazioni. Spaiolando vi eravate reso conto di quanto fosse tosta la struttura, madieroni alti e tutti resinati. La prima notte era passata tranquilla ma al risveglio eravate dovuti fuggire alla svelta perché le barche intorno minacciavano di voler uscire tutte insieme, sembrava quasi una gara. Il vostro programma prevedeva rotta diretta su Simi, con bagno ad Aghios Emilianos e notte in porto. Fuori c'era un bel sud-ovest teso, al traverso per la vostra rotta. Avevate aperto le vele, entrambe avvolgibili, partendo a discreti 7,5 nodi, con tutta la tela in circa 20 nodi di reale. Il mare si faceva sentire ma, data la direzione, non disturbava più di tanto. La barca beccheggiava ma senza rallentare troppo e, comunque, si dimostrava stabile. La sensibilità al timone era buona e, con quel mare, riuscivate a governarla bene. Non

c'era però la possibilità di sedersi sui paraonde, per cui dovevate stare per forza in piedi. I vostri amici alle manovre faticavano un po': in particolare il trasto, poco parancato, non poteva essere spostato senza winch. Arrivando vicino all'isola il vento era girato in prua mostrandovi i limiti della bolina, soprattutto con mare formato: ma si sa, con queste vele e a pieno carico non si può pretendere. La rada di Aghios Emilianos era un sogno con tanto di monastero in miniatura (è un ex-voto) bianchissimo. Una rada ridossata con acqua cristallina e sole cocente, l'habitat ideale per l'Ocean Star 51.2. Appena dato fondo erano comparsi cuscini e asciugamani, la coperta aveva dato prova delle sue peculiarità. Lo specchio di poppa abbondante non era mai intasato nonostante l'andirivieni di chi faceva il bagno. Per pranzo avevate apparecchiato fuori aprendo sia il bimini che la capotte la quale, smontando un pezzo, diventa un prolungamento del bimini. Pomeriggio idilliaco e, al tramonto, rotta sul porto. Navigando a motore vi eravate reso conto che l'insonorizzazione era scarsa. Le velocità, invece erano notevoli e, a regime di crociera viaggiavate oltre gli 8,5 nodi. In porto c'era il solito caos e la termica della sera arrivava proprio al traverso. Avevate girato la barca, rendendovi conto che il raggio di sterzata era piuttosto ampio, ed eravate partiti in retro. Il timone lo sentiva piuttosto bene e la forma lunga del bulbo impediva lo scarroccio. Arrivati un banchina, una piccola correzione a marcia avanti (l'elica agguanta subito) e il gioco era fatto. Un aperitivo e un pensiero della sera: dopo solo un giorno vi sentivate già a vostro agio, avevate preso subito il controllo e vi sentivate sicuro, una sensazione di familiarità che solo le barche artigianali sanno dare. Dopo un anno stavate per entrare nell'unico ambiente che non conoscete: la grande cabina armatoriale, con lettone e bagno vero. Il poco conosciuto Ocean Star, che vi era capitato per caso di conoscere a fondo, vi aveva convinto fino al punto di comprarne uno.



UN PO' DI MISURE

- Panche pozzetto 180x43 cm
- Spazio tra le panche 130 cm
- Tavolo pozzetto 133x104 cm
- Passavanti 55÷40 cm
- Tavolo dinette 125x68 cm
- Tavolo carteggio 96x65 cm
- Letti prua sup. 186x100÷65 cm
- Letti prua inf. 186x120÷70 cm
- Letti poppa 200x130÷110 cm
- Larghezza porte 46 cm

DEDICATO A...

Il grande sviluppo del settore charter ha spinto alcuni cantieri a progettare le proprie barche pensando quasi esclusivamente a questo aspetto. Ci sono invece molti armatori che hanno famiglie numerose o che, semplicemente, amano portare tanti amici, alla ricerca di barche capienti con abbondanti posti letto, ma non per questo impersonali o povere nelle dotazioni e nei materiali. Il cantiere Ocean Yachts è una realtà in espansione che produce barche di qualità soprattutto nella sostanza. Barche robuste, affidabili, dotate di componenti delle migliori marche (come i ben 9 osteriggi Gojot). Ha ancora alcuni aspetti che vanno migliorati e paga lo scotto di un nome ancora poco conosciuto. Questo per chi compra può portare due vantaggi: il primo è di avere una certa garanzia di non pagare qualcosa che non sia prodotto, vale a dire il nome, la fama, la pubblicità. Comprate una barca poco conosciuta ma pagate solo quello che poi avrete in mano. Il secondo è che sicuramente sarete seguiti con maggior attenzione da chi le vende e, soprattutto, dal cantiere. Avrete la possibilità di chiedere modifiche, migliorie e personalizzazioni su una barca venduta al prezzo della grande serie. E questo, per chi ha esperienza e sa cosa vuole da una barca, ma non ha la possibilità di comprare un semicustom, può risultare determinante. L'Ocean Star 51.2 è una barca sobria, costruita artigianalmente, decisamente comoda e venduta a un prezzo accettabile. Una rarità nel panorama della nautica.



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUPVEL.	PREZZO
Bavaria 50	Bavaria	15,43	4,55	13.000	115,00	223.626
Sun Odyssey 52.2	Jeanneau	15,39	4,85	13.950	120,00	306.362
Comet 51 cc	Comar	15,10	4,70	13.000	118,00	356.665
Beneteau 50	Beneteau	15,48	4,48	14.000	126,00	283.946
Gib Sea 51	Gib Sea	15,80	4,80	14.500	128,00	266.057

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Ocean Yachts Design Group	
Lunghezza f.t.	15,90 m
Lunghezza gall.	13,32 m
Larghezza	4,58 m
Immersione	2,00 m
Dislocamento	15.700 kg
Sup. vel. (randa avv.+ genoa avv.)	109,50 mq
Motore Yanmar	88 hp
Serb. nafta	460 l
Serb. acqua	960 l

ATTREZZATURA

- Albero Sparcraft Performance poggiato, 2 crocette leggermente acquarterate, sartie spiriodale continuo, sartie basse sdoppiate
- Avvolgifiocco Facnor SD 290
- Vang rigido Sparcraft
- Winch Lewmar 2x58 ST + 2x44 ST + 1x44 all'albero
- Stopper (8) Lewmar
- Timonerie Gojot, 2 ruote ø 90 cm
- Attrezzatura di coperta Gojot/Lewmar

COSTRUZIONE

- Scafo: solidi di vetro e resina poliesteri
- Coperta: sandwich di vetro e balsa
- Struttura: telaio di rinforzo con madieri in vtr resinati a scafo
- Bulbo: in piombo con siluro terminale

DOTAZIONI

- Pozzetto e prendisole in teak
- Osteriggi (9) e oblò (14) Gojot
- Salpancore elettrico Lofrans 1400 w
- Impianto acqua calda
- Fornello Eno 2 fuochi
- N° 2 frigoriferi elettrici 12 v
- Batterie 3x140 Ah + 1x100 Ah
- Doccia in pozzetto calda/fredda
- Ancora Delta 25 kg + 100 m catena ø 10 mm

METEO DELLA PROVA

- Vento: da 10 a 12 nodi reali.
- Mare: molto mosso

PREZZO

Ocean Star 51.2	€ 302.000
Optional	
Motore Yanmar 100 hp	2.200
Interni in legno	6.000
Cabina armatoriale + int. in legno	10.000
Capottina paraspruzzi	1.760
Bimini	1.050
Ponte in teak	12.300
Generatore 6 kw	9.650
Caricabatterie 45 Ah	930
Aria condizionata 16.000 btu 220 v	5.139
Tavolo in pozzetto con ghiacciaia	1.320
Bow-thruster 80 Kgf	1.050

Prezzi f.c.o cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Med Team
Via Ferdinando Liuzzi 14 - 00194 Roma
Tel/Fax: 06 36302006
www.medteamcharter.com