

SUPERPROVA



Grande abitabilità ed estrema facilità di manovra: questi i punti di forza dell'ultima novità Beneteau 1992



Pregi

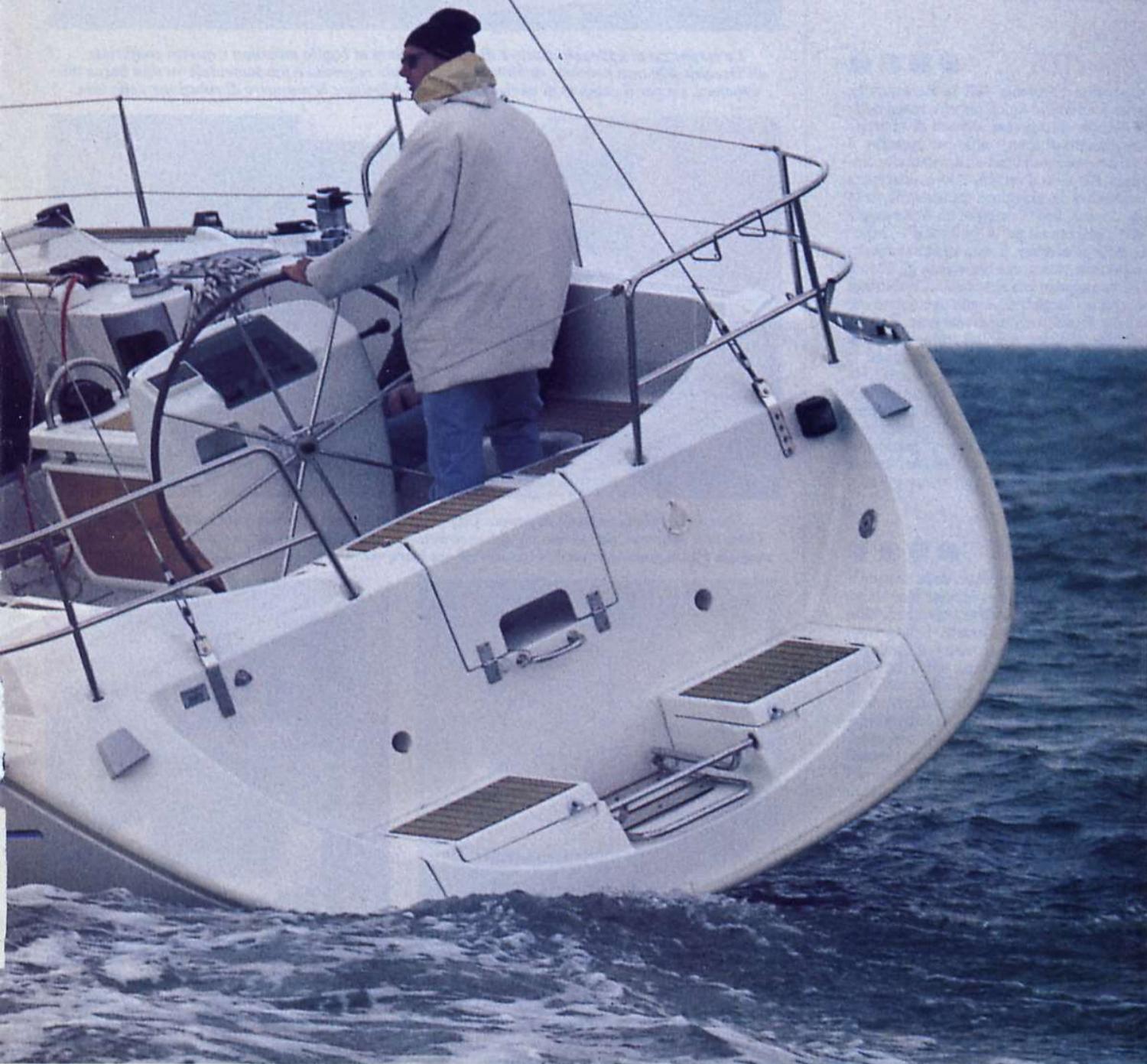
- Stabilità e maneggevolezza a vela
- Razionale ripartizione degli interni
- Elevata velocità a motore

Difetti

- Insonorizzazione del vano motore insufficiente
- Posizione batteria motore da rivedere
- Manca l'amperometro nel quadro generale

OCEANIS

400



Marco Albonico

di Leonardo Zuccaro

OCEANIS 400

Con circa 2000 unità prodotte annualmente nei 70.000 mq degli otto stabilimenti, tra cui l'ultimo sorto in America, il francese Beneteau è il più grande cantiere del mondo di barche a vela. Un'autentica industria, addirittura quotata in borsa, che rappresenta il vanto nazionale nel settore della cantieristica da diporto, dove opera da oltre cento anni. Due le linee di barche a vela, i First orientati verso il classico compromesso regata-crociera e gli Oceanis, espressamente concepiti per il charter e la crociera pura. Di quest'ultima gamma, il cantiere ha presentato recentemente quattro nuovi modelli: il 300, il 400, il 440 e il 510 che vanno a sostituire i vecchi Oceanis 390, 430 e 500, da sempre regine del charter.

ESTETICA E PROGETTO

Per progettare l'Oceanis 400 la Beneteau ha ripescato Jean Marie Finot, un vero mago nelle medio-piccole dimensioni, capace di sfruttare ogni centimetro di spazio utile per garantire il comfort necessario ad una barca votata alla crociera pura. Rispetto al vecchio 390, la differenza più evidente è la maggiore immersione delle sezioni di prua, tesa a migliorare il passaggio sull'onda, che era un po' il "tallone d'Achille" del modello precedente. È stata inoltre aumentata la superficie velica, che ora supera gli 80 mq, a cui si contrappone una elevatissima stabilità di forma, con una larghezza al galleggiamento che si avvicina di molto al baglio massimo. Il particolare bulbo ad alette, concepito principalmente per abbassare il baricentro e avvantaggiare la portanza in bolina, limita il pescaggio a m 1,70. L'Oceanis 400 è il tipico esempio di cruiser della nuova generazione: spazi e facilità di conduzione da "sailmotor", con prestazioni veliche più vicine ai crociera-regata. La linea è un po' massiccia, ma rientra in quello schema tipicamente francese che privilegia la funzionalità all'estetica pura.

COPERTA E ATTREZZATURA

Il piano di coperta è all'impronta della semplicità e pulizia, con alcune soluzioni innovative volte a facilitare le manovre, ma soprattutto offrire tanta comodità sul ponte. I passavanti sono completamente liberi, persino le rotaie del genoa stanno sulla tuga, come tutti i rinvii di drizza che corrono sotto il classico carter in vetroresina, creando così due comodi prendisole. Anche i winch di scotta genoa (due Lewmar da 46) sono sulla tuga: una posizione così avanzata, sebbene non permetta al timoniere di manovrarli, crea quattro comode sedute sui bordi del pozzetto. Questo è capiente, più largo che lungo (cm 225x235), proprio per muoversi senza intralci intorno al tavolo fisso su cui è installata la bussola, che è ben visibile dai lati della ruota. Geniale il sistema d'apertura del balcone di poppa che ribaltandosi di 180°, va a formare il gradino per accedere allo spoiler. Ben 6 i gavoni, per un totale di quasi mc 3 di volume: due bassi e larghi dove mettere anche l'autogonfiabile, due molto fondi e i rimanenti due nello spoiler per pinne e maschere.

ALBERO E VELE

Piano velico all'insegna della "pigritia": rollaranda e rollafiecco di serie, niente volanti, patezzo sdoppiato per accedere facilmente allo spoiler, boma molto lungo ideale per posizionare



La larghezza al galleggiamento è di poco inferiore al baglio massimo e questo conferisce all'Oceanis 400 una notevole stabilità di forma. Tale requisito è fondamentale su una barca da crociera, sia per il comfort di navigazione sia per limitare le manovre di riduzione delle vele.



Una delle cabine gemelle di poppa. Dispongono di una cuccetta doppia molto ampia (cm 150x198), sotto cui, da un lato c'è il banco batterie, dall'altro uno dei serbatoi dell'acqua. Ben studiata l'aerazione, con un boccaporto ad apertura verso prua (finalmente!) e due oblò apribili.



Il bagno armatoriale è nella zona più riservata di bordo, a prua estrema, alto ben 185 cm. Numerosi gli stipetti, comodo il sedile-doccia.



Allo Yanmar da 48 cv si accede facilmente su tre lati. È consigliabile rendere stagna la batteria motore, ancora meglio spostarla.



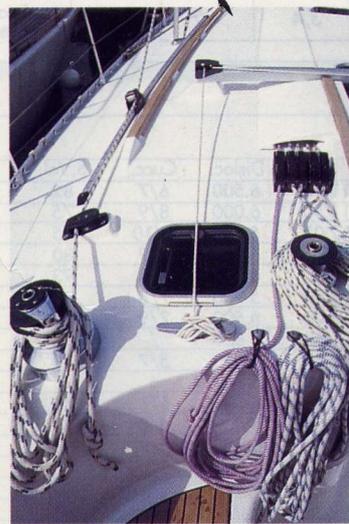
Seguendo gli ultimi orientamenti progettuali, la tuga del 400 lunga e appena degradante, permette di realizzare eccellenti altezze interne fino a prua estrema. La linea panciuta e poco slanciata rientra nello schema tipicamente francese di privilegiare la funzionalità all'estetica, sfruttando al massimo le dimensioni "fuori tutto".

Il piano del carteggio misura cm 88x60, dietro e a lato della seduta ci sono due vani per i libri.



Nell'armatoriale, che è a prua, l'altezza in cabina è di cm 188. Sul lato sinistro, non visibile, un divanetto con armadio.

Molta luce e aria in quadrato, requisito tanto più apprezzabile vista la collocazione avanzata della cucina. Il tavolo della dinette misura cm 60x125, sul divano trovano comodamente posto cinque persone, mentre la seduta della panca è troppo poco profonda. Da notare i bagli di rinforzo che inglobano le luci alogene.



La larghezza del pozzetto permette di passare ai lati del tavolo agevolmente. Da notare la posizione della bussola.

Ben organizzata la prua, con una grande cala ancora e l'avvolgifiocco incassato. Il verricello è di serie.

Tutte le manovre sono rinviate sulla tuga, scotte genoa incluse. Molto utili i cordini raccogliarizze.

Il tangone ha un blocco apposito per tenerlo sempre sull'albero. La manica a vento è di tipo Dorade.

OCEANIS 400

il tendalino. L'albero Z Spars a due crocette angolate verso poppa è armato in testa e poggia in coperta. Le vele di serie, Elvstrom France, sono rifinite con bugne in kevlar.

INTERNI

Ad una larghezza di progetto che già realizza volumi interni formidabili, si somma la maestria di Finot nello sfruttare razionalmente ogni spazio utile. Le tre cabine sono tutte ampie, con

molte armadi e ripostigli, ma soprattutto ben arieggiate: specie le due gemelle di poppa, di norma le più "soffocate", possono contare su un boccaporto e due oblò apribili. Entrambe le toilette sono molto abitabili, quella armatoriale è intelligentemente piazzata a prua estrema. La cucina a sviluppo lineare è lunga m 2,50, ha ampi piani di lavoro, un utile scolapiatti a lato del lavello doppio ed un frigo da 150 lt ad apertura orizzontale. Il fornello però è a due soli fuochi. Sul divano della dinette ci sono 5 comode sedute, mentre la panca contrapposta, che contiene il vano tecnico (pompe, autoclave etc.), è un po' scomoda. Infine il carteggio, con stipetti e due librerie a prova di sbandamento. Eccellenti le

altezze a prua: ci sono ancora 185 cm.

COSTRUZIONE E FINITURE

La tecnica di costruzione dell'Oceanis 400 è tradizionale, non molto raffinata ma semplice e robusta: strati alternati di stuoia e mat di fibra di vetro incollati con resina poliester. Per scongiurare problemi d'osmosi, l'opera viva viene trattata con un sistema protettivo brevettato dalla Beneteau, chiamato BWS, che è in pratica una pellicola posta tra il primo strato di fibra e il gel coat. Il controstampo è strutturale, mentre le paratie sono posizionate con uno speciale collante ad alta resistenza. Le finiture degli interni sono discrete, la venatura molto fiammata del teak a qualcuno può non piacere, ma fa parte di quella scelta di essenze particolari, che Beneteau continua ad attuare su tutta la gamma.

A MOTORE

Sulla motorizzazione il cantiere lascia ampia libertà di scelta al cliente, ma secondo noi lo Yanmar da 48 cv di cui disponeva l'esemplare della prova, che potrebbe sembrare persino sopra dimensionato, è invece ideale per ovviare al classico appesantimento di una barca che va in crociera. La velocità di punta è infatti alta: 8,3 nodi a 3850 giri, con un'elica a tre pale fisse di notevole ampiezza e passo, che penalizza un po' il comportamento a vela, specie con venti leggeri. Esemplare la manovrabilità in retromarcia, senza apprezzabili effetti evolutivi, buona l'accessibilità al vano, soprattutto sul fronte, mentre è senz'altro da migliorare l'insonorizzazione, dato che la gommapiuma alveolare è del tipo senza lamina in piombo.

A VELA

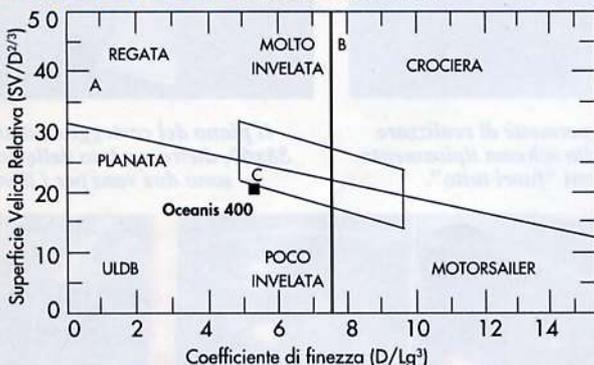
La prova si è svolta con 18 nodi di vento reale e un po' d'onda. Abbiamo iniziato la bolina con randa piena e genoa parzialmente avvolto, ma l'Oceanis 400 si è dimostrato talmente stabile da permetterci di aprire tutta la superficie velica, mantenendo lo sbandamento molto contenuto. Ciò significa poche riduzioni alle vele e un buon comfort di navigazione, anche con vento sostenuto. Non conviene stringere troppo la bolina, pena qualche impozzanza sull'onda; facendo camminare invece la barca sui 50 gradi si aumenta notevolmente la velocità che passa dai 6,5 nodi a 45° ad oltre 7 nodi. Allargando al traverso si accelera ancora, superando i 7,5 nodi. La ruota rimane anche troppo leggera e basta davvero un minimo intervento per deviare subito la prua: la pala del timone è infatti di grandi dimensioni e molto arretrata e questo, se da un lato è sinonimo di estrema maneggevolezza, dall'altro implica un po' più d'attenzione da parte del timoniere per tenere la rotta.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Ben 560 lt la capacità dei serbatoi acqua, tutti in acciaio inox; appena sufficiente invece quella del gasolio, (150 lt), sempre che si opti per il motore da 48 cv. Le batterie sono due, da 124 Ah cadauna ed anche in questo caso converrebbe aggiungere un accumulatore di riserva per i servizi. Da rivedere la posizione di quello del motore, che è piazzato in sentina, senza protezione stagna. Discreta la dotazione di serie che prevede il boiler elettrico e a scambiatore di calore, il salpancore da 1000 Watt, l'avvolgifiocco e l'avvolgigranda. Mancano le pompe a pedale di rispetto nei bagni, ma c'è l'utenza per l'acqua salata in cucina.

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	3,4	5,4	6,6	7,1
γ 90°	Traverso	2,9	5,2	7,1	7,8
γ 135°	Lasco	2,2	4,3	5,8	6,8
γ 180°	Poppa	1,5	3,4	4,7	5,6

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	11,98
Lunghezza al gall.	m	10,80
Larghezza	m	3,95
Pescaggio	m	1,70
Dislocamento	kg	6.500
Zavorra	kg	2.400
Superficie velica	m²	82,00
Numero cuccette		6/7
Motori e cavalli	Yanmar	48CV
Capacità serb.acqua	lt.	560
Capacità serb.gasolio	lt.	150
Disegnata da:	Studio Finot	
Costruita da:	Beneteau	
Importata da:	Beneteau Italia, Via Pucini 15, 43100 Parma, Tel. 0521/243200, Fax 0521/243220.	

Optional

Attrezzatura spi	990.000
Tangone	1.030.000
Ponte in teak	11.750.000
Tendalino	755.000
Cuccetta doppia quadrato	1.650.000
3a batteria e ripartitore	730.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	8,02
Lft/Baglio max		3,03
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Coefficiente di finezza		5,16
Superficie velica relativa		23,54

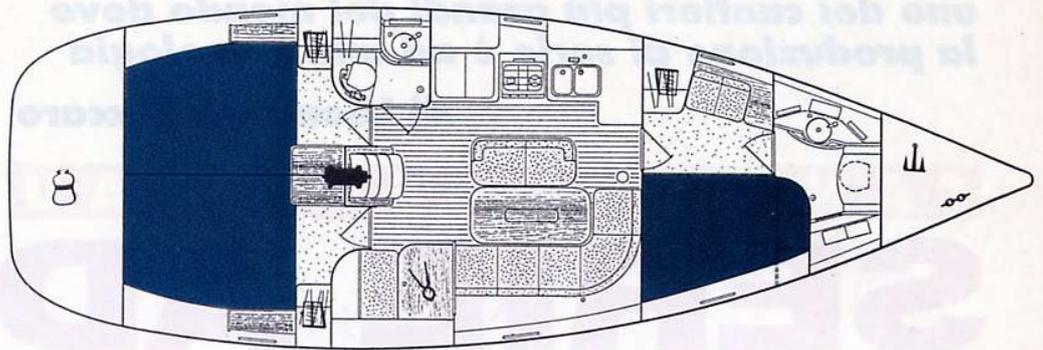
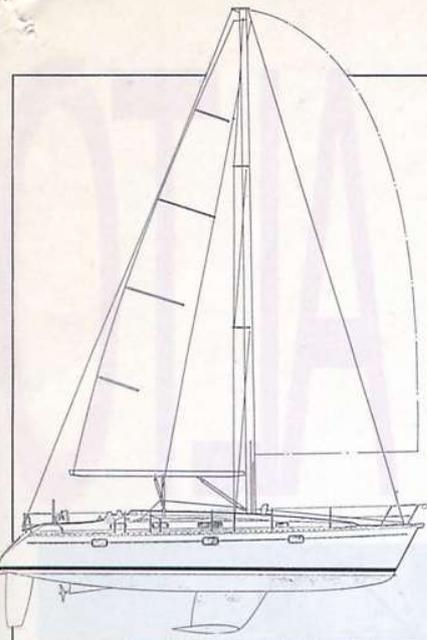
LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
Oceanis 400	Group Finot	11,98	6.500	6/7	82	Beneteau	180.450.000
Comet 375	Peterson	11,50	6.000	8/9	75	Comar	175.275.000
J39	Johnstone	12,01	5.844	8/10	75	JBoats	169.000.000
G.S.38	Groupe Finot	12,65	6.500	7/9	80	Pardo	177.931.000
Baltic 40	J/Vrol	12,00	6.800	6/8	93	Baltic Y.	-
Dehler 39	Van de Stadt	12,10	5.900	7/8	67	Dehler	173.500.000
BA 40	Barra/Starkel	12,00	6.500	7/9	98	Alb Sail	-
Altura A 1101	Altura	11,80	5.800	7	81	Altura	170.320.000
SW.Y. 390	Norlin	11,88	7.600	5/7	-	Sweden Y.	-
X372	Jeppensen	11,48	5.100	6	76	X Yacht	136.316.000
Ovni 39	Briand	11,99	8.000	6/8	80	Alu Y.	196.000.000
Bavaria 390	Mohnhaupt	12,75	8.000	6/8	87	Bavaria	194.770.000
Dufour 39	Frers	11,60	6.800	6/9	83	Dufour	204.142.000
GibSea 392	J&N	11,60	6.500	6/8	83	Gibert	177.600.000
Legend 40.5	Luhrs	12,23	9.080	7	70	Hunter	-
Sun Od. 39	Fauroux	11,99	6.000	8	68	Jeanneau	171.000.000
Feeling 39	Vaton	11,50	7.000	10	74	Kirié	171.000.000
Z 40	S&S	12,30	9.000	6/8	92	Zuanelli	198.000.000
Centurion 40	Dubois	12,07	9.500	6/7	103	Wauquiez	264.000.000
Vagabond 41	Sciomaken	12,70	9.000	8	90	Vagabond	-

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi indicati sono IVA esclusa.



CUCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO
VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO
ANCORA

ARMADI

Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Elevata stabilità di forma per un grande comfort di navigazione e poche riduzioni di tela. Bulbo ad alette con pescaggio ridotto e buona portanza in bolina. Estetica un po' massiccia.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Coperta molto abitabile, geniale soluzione del pozzetto apribile verso poppa. Ampio spazio prendisole sulla tuga.
- ALBERO E VELE** ●●●● Albero di profilo non molto raffinato ma semplice da regolare, piano velico abbastanza sviluppato in larghezza. Le vele di serie sono robuste e ben rifinite.
- INTERNI** ●●●●●● Razionale disposizione degli interni, con spazi sfruttati sapientemente nel rispetto della marinità. Eccellente l'aerazione in ogni locale, abbondanti le altezze interne.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●● Costruzione tradizionale in laminato semplice, trattamento antiosmosi dell'opera viva. Le finiture sono discrete.
- A MOTORE** ●●●●● Motorizzazione sopradimensionata, velocità ottime anche controvento. Da migliorare l'insonorizzazione del vano.
- A VELA** ●●●●● Tiene bene la tela, con angoli di sbandamento molto contenuti. Non eccellente l'angolo di bolina, ma buono il passo e l'andatura al traverso.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●● Serbatoi acqua molto capienti, scarso quello del gasolio. Da rendere stagna o spostare la batteria motore. Dotazioni di serie nella media generale.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	4,2
2500CROCIERA	6,4
3850MAX	8,3

Rumorosità motore: velocità/decibel

db	Alto			Normale			Basso		
	4,2 nodi	6,4 nodi	8,3 nodi	4,2 nodi	6,4 nodi	8,3 nodi	4,2 nodi	6,4 nodi	8,3 nodi
90									
85									
80									
75									
70									
65									
60									
	Pozzetto	Cab. pop.	Dinette	Cab. prua					

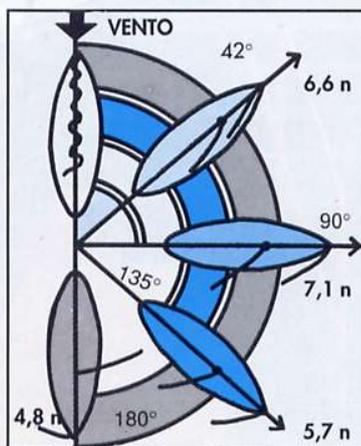
Risultati del test

Bolina: Angolo reale 42°
Angolo sbandamento 20°

Velocità
bolina: 6,6 n
traverso: 7,1 n
lasco: 5,7 n
poppa: 4,8 n

CONDIZIONI DEL TEST
Velocità del vento reale: nodi 15
Stato del mare: poco mosso
Vele usate: Randa avvolg.-genoa avvolg. 150%

Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplug, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



Attrezzature

Verricelli Lewmar
Rotaie Amiot
Stopper Spinlock
Boccaporti ed oblò Goyot
Albero Z Spars
Timoneria Withlock
Vele Elvstrom

Dimensioni

Altezze in cabina
Cabine di poppa m 1,88
Dinette m 1,90
Toilette di poppa m 1,80
Cabina di prua m 1,88
Lung. del poz. m 2,25

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●
Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●
Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassette ●●●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●● Buono
●●●●● Ottimo