

prova **Finot** Oceanis-Clan

FOTO: M. LAGORANI



Vento sostenuto e andature di lasco sono le condizioni preferite di questo grande cruiser firmato Finot

# Oceanis 523

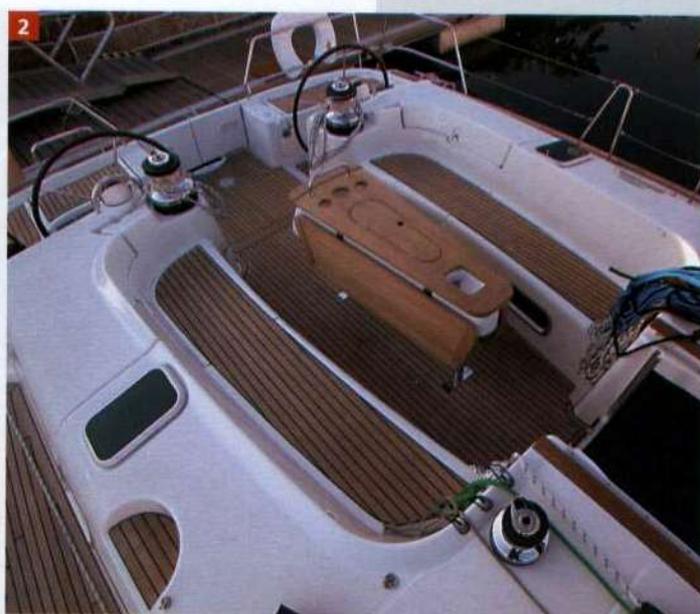


La nuova ammiraglia del settore cruiser Bénéteau è uno yacht pensato per le crociere a lungo raggio e il charter di lusso con equipaggio

di VANNI GALGANI

**L**a famiglia Oceanis, zoccolo duro della produzione Bénéteau, si è arricchita di una nuova ammiraglia. Dopo anni di onorato servizio, il capiente e polivalente Bénéteau 50 piedi, pensato sia per gli armatori che per il charter (capace di quattro cabine e quattro bagni più alloggio per l'equipaggio), ha lasciato il posto a una barca più caratterizzata e progettata senza compromessi. Infatti, con l'avvento dei Cyclades, la nuova gamma low-cost di Bénéteau, e in particolare del modello 50.5 (dove .5 sta per ben cinque cabine), non aveva più senso prevedere, per i più rifiniti e costosi Oceanis, finalità caratteristiche da grandi numeri; semmai, dotando la barca di un vero e comodo alloggio per l'equipaggio (optional), completo di letto doppio e bagno chiuso, si è pensato a un charter di lusso, dove gli ospiti sono pochi e vivono comodamente spazi ampi e accoglienti, con un equipaggio professionista che si occupa di gestire la barca. Ma la finalità principale di questo possente cruiser è sicuramente l'armatore e la sua famiglia, con una grande attenzione posta alle comodità, sia in coperta che dentro, ai volumi di stivaggio e alla possibilità di montare ogni tipo di impianto, dalla lavastoviglie all'aria condizionata. Una barca completa, con cui programmare lunghe navigazioni senza bisogno di frequenti scali per l'approvvigionamento, ma che può anche egregiamente sostituire la casa al mare. Il tutto offerto a un prezzo conveniente, ancora tra i più bassi della categoria.

## Oceanis 523



Il 523 è l'ultimo nato della rinnovata gamma Oceanis, che prevede barche a partire dai 32 piedi. Caratteristica di questi progetti, su carene alternativamente di Finot o di Berret/Racoupeau, è il nuovo disegno della tuga, la cui peculiarità è un doppio livello delimitato, in corrispondenza del quadrato, da un'ampia finestratura inclinata, che li fa assomigliare a piccoli deck saloon. Questo per quanto riguarda l'estetica, ma il tema conduttore che ha guidato gli architetti nel progettare la linea è lo svincolo dal mondo del charter e una maggiore attenzione alle esigenze dei privati armatori. Questo significa meno cabine ma ambienti più ariosi, finiture più curate, maggior possibilità di personalizzazione e quel pizzico di civetteria nel design e

nella scelta dei materiali che rendono più esclusivo il carattere di una barca. Il progetto del 523 riprende pedissequamente le linee e lo schema già visti sul 473 ma offre spazi e comodità nettamente superiori. La carena è del Groupe Finot, studio storico che da anni collabora con Bénéteau, a garanzia di forme studiate per sopportare i pesi e i volumi di un cruiser puro. Lo scafo, decisamente voluminoso, ha sezioni piuttosto scavate a prua che subito acquistano importanza per diventare piatte sul fondo e molto potenti verso poppa. Questo, unito al baglio abbondante tenuto quasi fino a poppa e ai notevoli volumi immersi, denota la predisposizione della carena alle andature portanti e ai venti sostenuti, condizioni in cui può tenere medie di velocità elevate.

Esteticamente, i bordi liberi sono molto alti, ulteriormente aumentati dalla falchetta rifinita in teak; in questo contesto, la tuga assume un profilo quasi smilzo scaricando otticamente parte della sua imponenza. Il risultato non è sgradevole, almeno finché non si guarda la barca da poppa, perché la cosiddetta "vista banchina" è proibitiva: lo specchio, larghissimo, poco disegnato e basso sull'acqua, assume proporzioni veramente titaniche. Le appendici sono disegnate per contenere il pescaggio: il bulbo, dotato di grosso scarpone, viene offerto di due misure; di conseguenza il timone, che rimane sempre lo stesso, è settato sul bulbo più corto. Il risultato è una pala piuttosto tozza, buona per avvicinarsi a zone con bassi fondali ma non certo ideale per

**1** I bordi liberi importanti hanno consentito di mantenere basso il profilo della tuga. I numerosi punti luce garantiscono una luminosità interna non comune. Notare l'ampia falchetta rifinita in teak; **2** Il pozzetto, di notevoli dimensioni, ha panche lunghe più di due metri. Veramente ampi i quattro gavoni, due sotto i paraonde e due sotto le sedute di poppa; **3** I winch sulla tuga gestiscono anche i controlli della randa. Quello di sinistra, su cui sono rinviate la drizza e la scotta di randa, è fornito elettrico di serie; **4** Le scotte del genoa si infilano dentro i paraonde per sbucare davanti ai winch primari, in posizione più centrale: in questo modo possono essere usati dal timoniere ma anche da un membro dell'equipaggio



**5** La grande plancetta di poppa è raggiungibile dal pozzetto attraverso un pratico passaggio. La comodità di una poppa così larga è indubbia, ma l'estetica ne risente parecchio;

**6** Il pulpito è ampio e poggia su quattro punti. Il salpancore, in posizione completamente esterna, risulta ingombrante e antiestetico; **7** Il solito piccolo trasto davanti al tambuccio è poco efficace e pieno di attriti: si finisce per non usarlo mai. Perché allora non eliminarlo a vantaggio di un punto di attacco della scotta fisso, dotando il boma di un robusto ed efficiente vang? **8** Lo sprayhood ripara abbondantemente il tambuccio e tutta la parte anteriore del pozzetto. Per abbassarlo, però, bisogna smontare due piccoli tiranti in acciaio;

**9** La finestratura anteriore è diventata la firma dei nuovi Oceanis

l'efficienza. Il piano velico è leggermente frazionato, con crocette acquartierate e genoa di serie al 130% della J. Il piano di coperta prevede che la vita si svolga quasi esclusivamente in pozzetto. Infatti la tuga, che potrebbe essere adibita a grande prendisole, è costellata di numerosi osteriggi che però risultano piuttosto sporgenti, quindi non adatti per sdraiarsi. In compenso il pozzetto è grande e organizzato in modo che gli ospiti non siano disturbati durante le manovre; rimane comunque il fatto che una vera zona prendisole non è prevista. Il timoniere dispone di due ruote in corrispondenza delle quali il pavimento è ribassato. I winch primari sono messi subito davanti alle timonerie: posizione ottimale per consentire di gestire le virate direttamente dal timone, an-

che se, in quella posizione, si vede poco la vela. La circolazione in pozzetto è confortevole: gli ospiti possono transitare dal tambuccio, passando di fianco al grande tavolo fisso che serve anche da appoggio, e accedere all'ampia plancetta di poppa tramite una porticina che apre un passaggio di ben 90 cm. Meno comodo, invece, risulta uscire dal pozzetto: bisogna scavalcare paraonde larghi la bellezza di 80 cm, anche se, per questo, sono stati ricavati due piccoli gradini di stampata. I passavanti sono agevoli e si restringono solo in corrispondenza delle sartie. Sulla prua estrema vi è una zona libera dove sdraiarsi, il salpancore completamente esterno e il pulpito, robusto e avvolgente. Notevoli i volumi dei gavoni.

## Zoom



**A** In pozzetto vi è un grande tavolo fisso, completo di vano portaoggetti, che funge anche da porta strumenti. Il piano è rivestito in legno;

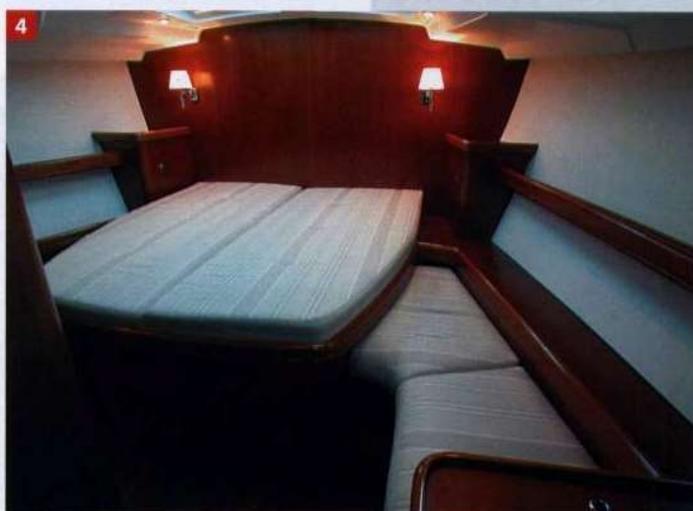
**B** Nel volume ricavato sotto la plancetta di poppa si aprono un grande vano per l'autogonfiabile e due piccoli gavoni con scolo dell'acqua, adatti ad accogliere anche oggetti umidi;

**C** Data la larghezza del paraonde, è stato scavato questo gradino per consentire di scavalcarlo senza acrobazie;

**D** Sotto parte delle panche in pozzetto è stato ricavato questo vano "a giorno";

**E** Le dorade esclusive Bénéteau dal disegno affusolato

## Oceanis 523



L'Oceanis 523 viene costruito seguendo lo schema di tutti i Bénéteau. Lo scafo è in solidi di vetro e resina poliesteri, la struttura è costituita da un grande controstampo integrale che comprende anche gli alloggi per le lande, le paratie, i mobili e l'impiantistica. È incollato e fascettato nella zona del bulbo e delle lande. La coperta è invece in sandwich di balsa. Questa tecnica, pur rappresentando una soluzione dettata da economie di produzione, si sposa discretamente con la gamma Oceanis, barche tranquille senza tenditori idraulici o sartie in tondino. State però attenti a tenere le sentine asciutte, perché c'è sempre il rischio, anche se piuttosto remoto, che l'acqua si possa infiltrare tra lo scafo e il controstampo. Per quanto riguarda gli interni,

sono realizzati con una discreta cura, anche se traspare in alcune scelte l'industrializzazione dei processi. Lo standard, praticamente lo stesso adottato anche sui Bénéteau più piccoli, può apparire non adatto a una barca di queste dimensioni; tuttavia l'aspetto generale è comunque gradevole e rifinito, merito anche della bella pavimentazione a parquet (realizzato a listelli). Lo stesso vale per i legni: di media qualità, sono in Douka verniciati color ciliegio scuro con grande cura mediante procedimenti industrializzati; l'effetto risulta forse un po' artificiale ma rende gli ambienti caldi e uniformi (la finitura semilucida è però delicata e si graffia facilmente). La disposizione prevede un solo lay-out, con tre cabine ognuna dotata del suo bagno. Per le

dimensioni, risulta veramente grande il quadrato nel suo complesso, compresi il carteggio e la cucina, ma per le cabine, specie quelle di poppa e relativi bagni, ci saremmo aspettati qualcosa di più dati i volumi abbondanti dello scafo. Molto curata, invece, la quantità e l'organizzazione degli spazi di stivaggio: anche nelle crociere più lunghe, sarà veramente difficile riempirli tutti. La scala di accesso è comoda e ben protetta. Il colpo d'occhio in quadrato è notevole e le numerose prese di luce (sedici in tutto) rendono l'ambiente luminoso nonostante i legni scuri. La dinette offre svariate sedute in un ambiente accogliente e riparato, arricchito dai due oblò sulle murate. Intelligente la soluzione del tavolo allungabile con una prolunga. La panca

**1** Il carteggio ha un piano grande di forma regolare ma pochissimo spazio di stivaggio per le carte. Il quadro elettrico, di buona fattura, ha poche utenze e vi si può accedere solo mollando delle viti;

**2** La dinette con, in evidenza, le finestre sulla tuga. Il tavolo può essere allungato inserendo nel mezzo una prolunga; **3** La cucina è veramente ampia e ben organizzata. Il fornello è di buona qualità, i volumi di stivaggio abbondano e vi sono ampie aree libere per lavorare. Il forno a microonde viene fornito di serie;

**4** La cabina armatoriale è dotata di vero letto matrimoniale (largo alle spalle 175 cm) e di una piccola scrivania completa di specchio. Risulta però un po' stretto il passaggio tra il letto e la parete del bagno



**5** Il colpo d'occhio guardando a poppa conferma le abbondanti dimensioni del quadrato. Gli oblò sulla tuga sono tutti apribili. Notate, sulla sinistra dell'ingresso, il grande armadio per i vestiti alti o le cerate (in questo caso, però, manca un fondo stagno); **6** Le cabine di poppa risultano ariose e i letti di forme regolari, anche se non abbondanti. Per lo stivaggio vi sono anche dei vani nell'intercapedine che separa le due cabine. Notate l'oblò in fondo al letto che affaccia di fianco alla ruota del timone; **7** I bagni di poppa sono ben rifiniti ma di misure un po' sacrificate. I wc sono di taglia grande, mentre i lavelli risultano piccoli; **8** L'alloggio equipaggio ha dimensioni e finiture da cabina vera. La porta sulla sinistra della foto dà accesso al bagno

centrale è addossata a un mobile che serve da filtro verso la cucina; sia sotto la panca che all'interno del mobile vi sono spazi abbondanti per lo stivaggio. La cucina è grande, funzionale e ben organizzata. Vi sono due frigoriferi ad apertura verticale, un fornello con accensione elettrica e un forno a microonde (di serie). Il piano, rivestito in Corian, ha abbondanti aree libere per lavorare. Abbonda lo spazio di stivaggio, compresa una cambusa a cestelli. Buone anche le dimensioni del carteggio: un bel piano di forma regolare, con spazio di stivaggio sotto il seggiolino; peccato solo per l'esiguità del vano per le carte. Le cabine di poppa, gemelle, sono separate da un ampio vano dedicato all'impiantistica che ne limita un po' le dimensioni. Quindi buon calpestio e

letti di forma regolare ma non larghissimi. Per lo stivaggio bisogna sfruttare il vano sotto le cuccette perché gli armadi sono piccoli. Piuttosto sacrificati anche i relativi bagni, dotati però di ottime altezze. L'armatoriale di prua, invece, ha un bel matrimoniale di testata parzialmente accessibile anche dai lati. Vi è un tavolino con specchio e divano, due grandi armadi e cassetti ricavati sotto il letto. Il bagno è dotato di box doccia separato. Infine l'alloggio per l'equipaggio (optional), accessibile dalla coperta con una scala, è in realtà una vera cabina ben rifinita, dotata di letto grande, armadio e bagno chiuso. Buone ovunque le quote, spesso superiori ai 190 cm: solo le porte, con un'altezza di 174 cm, possono risultare limitate.



**A** I due grandi frigoriferi ad apertura verticale, forniti di serie: sommati, fanno quasi un frigo da casa; **B** Tra gli optional, si può richiedere anche questa piccola lavastoviglie; **C** Il bagno dell'armatore è dotato di box doccia separato lungo 83 cm e largo 60. La chiusura è rigida; **D** Il mobile che separa la dinette dalla cucina è organizzato per lo stivaggio con un portello e ben cinque cassetti; **E** Un altro vano in cucina ben organizzato: i cestelli sono in acciaio e vi sono anche le sagome per le bottiglie. Notate anche il portarotolo di Scottex

## Oceanis 523



FOTO KELAGOPHAN



FOTO KELAGOPHAN



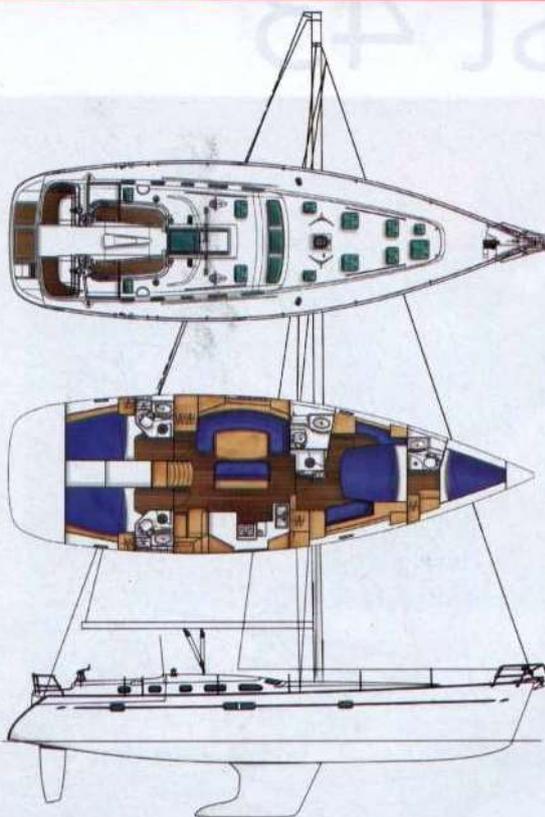
FOTO KELAGOPHAN

## Benvenuti a bordo

Se l'Oceanis 523 dà il meglio di sé con venti sostenuti, noi non siamo stati fortunati. Le condizioni della nostra prova erano tipicamente mediterranee, con vento raramente sopra gli 8 nodi e mare quasi calmo. Di solito in questa situazione, con una barca così si va a motore. Ma a maggior ragione abbiamo potuto capire se la carena è valida e il rapporto superficie velica/dislocamento corretto. Eppure si muove, è proprio il caso di dirlo. Senza tanta pigrizia, appena il vento si fa sentire il 523 acquista un passo lento ma inesorabile che, una volta avviato, supera anche i momenti in cui il vento cede. Tanto per fare un esempio, con 6 nodi di reale abbiamo navigato tra i 3,3 e i 4 nodi di velocità. L'importante, specie in queste condizioni, è non stringere troppo la bolina. Non bisogna far sgonfiare le vele, se no si ferma inesorabilmente. E questo, quando il vento è ballerino, non è cosa facile. Il timone risulta poco reattivo e bisogna giocare d'anticipo per evitare che ciò avvenga. In ogni caso, anche confrontandoci con le barche più sportive che avevamo intorno, il passo non era male. Le virate si possono gestire direttamente dal timone anche se, in piedi davanti ai winch, è difficile vedere la vela. In ogni caso, se veramente vorrete portare la barca da soli, vi consigliamo di montare i winch elettrici. A questo proposito, quello per la drizza di randa lo è già di serie, a conferma della grande cura messa nell'or-

ganizzare in modo completo questo grande cruiser. Con il vento giusto la carena di Finot può dimostrare le sue potenzialità: chi lo ha provato con intensità intorno ai 20 nodi ci ha confermato medie sopra gli 8 nodi. La posizione del timoniere risulta agevole: il pavimento sagomato rende superflui i puntapiedi e ci si può sedere agevolmente sottovento e controllare i filetti del genoa. La prova a motore ha evidenziato prestazioni interessanti ma anche una notevole rumorosità e qualche ritardo nelle risposte in manovra. Al massimo dei giri (3.850), lo Yanmar da 100 hp ci ha spinto vicino ai 10 nodi, attestandoci sugli 8,7 a regime di crociera: i 450 litri di gasolio più i 200 opzionali, poi, danno una discreta autonomia, garantendo all'Oceanis 523 traversate veloci e sicure. Il rumore, però, si fa sentire anche in pozzetto, come anche alcune vibrazioni dovute all'asse elica. A questo proposito possiamo consigliare l'adozione di un'elica chiudibile con overdrive, in modo da abbassare, nelle lunghe traversate, il regime di rotazione e, quindi, il rumore. In manovra, la potenza è sufficiente a fermare la barca in poco spazio; quando si parte a retromarcia, però, il forte sviluppo orizzontale della pala fa sì che diventi pesante governare il timone, col rischio che scappi dalle mani. Per questo apprezziamo molto lo sforzo della Bénéteau che, tra le dotazioni di serie, ha inserito anche l'elica di prua.

## Scheda tecnica



Panche pozzetto	217x44 cm
Spazio tra panche	118÷94 cm
Passavanti	46÷58÷25 cm
Tavolo pozzetto	118x111 cm
Tavolo dinette (prolunga)	108(250)x82 cm
Tavolo carteggio	105x59 cm
Tavolo cabina prua	103x45 cm
Letto prua	195x175÷132 cm
Letti poppa	210x140÷123 cm
Letto cab. equip.	210÷180x160÷48 cm
Larghezza porte	49,5 cm

## Dedicato a...

In molti si sono chiesti quale fosse il senso di introdurre una nuova gamma di profilo ancor più basso, quando già gli Oceanis sono considerati prodotti low-cost. Ebbene, vivendo per un periodo uno di questi nuovi Bénéteau, capirete che, contemporaneamente alla nascita dei Cyclades, gli Oceanis sono stati ripensati in un'ottica nuova. Più rifiniti, più ricchi, più personalizzabili e dotabili di opzionali anche di alto livello. E, soprattutto, più caratterizzati. I nuovi Oceanis sono progettati senza compromessi: spariscono quegli affollamenti di cabine tipici degli anni passati, gli ambienti si dilatano, respirano e, come in questo caso, compaiono come funghi armadi e cassetti. Possono sembrare cambiamenti da poco ma, in realtà, stravolgono completamente la filosofia del prodotto, specie per un cantiere come Bénéteau in cui le strategie sono studiate a lungo e nulla viene lasciato al caso. Quindi, se prima guardavate queste barche con sospetto, sapendole votate alla sola capienza di cuccette, vi consigliamo di riconsiderarle: a fronte di un prezzo sempre vantaggioso, potreste trovare la barca adatta a soddisfare la vostra voglia di girare il mondo.



## i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Sun Odyssey 54	Jeanneau	16,38	4,87	16.000	139,00	372.140
Hanse 531	Hanse	16,15	4,91	18.700	155,00	323.000
Moody 54	Moody Yachts	16,72	4,85	20.060	157,30	405.800
Ocean Star 56.1	Ocean Yachts	16,55	5,10	22.500	144,20	430.000

Progetto	Groupe Finot
Lunghezza scafo	15,89 m
Lunghezza gall.	14,80 m
Larghezza	4,88 m
Immersione	1,90/2,40 m
Dislocamento	14.000 kg
Zavorra (31%)	4.400 kg
Sup. vel. (randa + genoa 130%)	151,00 mq
Motore Yanmar 4JH3HTE asse elica	100 hp
Serbatoio nafta	450 l
Serbatoio acqua	950 l

### Attrezzatura

- albero 19/20 Sparcraft passante 2 crocette acquartierate
- sartie in spiroidale discontinuo
- avvolgifiocco Facnor SD 290
- vang rigido Sparcraft
- winch Harken 2x66 ST + 2x44 ST (uno elettrico)
- 2 ruote in acciaio ø 90 cm
- stopper Spinlock XAS (2) + XTS (8)
- attrezzatura di coperta Lewmar

### Costruzione

- scafo: solid di vetro E, scontrostampo strutturale incollato e fascettato nella zona perimetrale, resina poliester
- coperta: sandwich con fibre di vetro e balsa

### Dotazioni

- pozzetto rivestito in teak
- tavolo pozzetto in teak
- osteriggi (12) e oblò (12) Lewmar
- elica di prua 90 kgm con batteria
- salpancore Leroy Somer 1.800 w
- 2 frigoriferi elettrici 130 l cad.
- batterie 4x140 Ah + 1x140 Ah
- impianto 220 v + caricabatterie 40 Ah
- boiler acqua calda 42 l
- serbatoio acque nere rotostampoato 83 l
- forno a microonde
- strumenti completi + gps/plotter, radar e pilota
- radio stereo/lettore Cd
- randa con lazy bag e genoa 130% in dacron

### Meteo della prova

- vento da 3 a 8 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

### Prezzo

Oceanis 523 € 321.800

### Optional

Cabina equipaggio a prua	6.260
Ponte in teak	12.810
Albero con avvolgiranda	6.896
Climatizzatore 40.000 btu	16.100
Generatore 9,5 kw	18.890
Sprayhood	2.918
TV Lcd 17" + combo Dvd	1.720

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

### informazioni Bénéteau Italia

Via G. Puccini, 15 - 43100 Parma  
Tel. 0521 243200 - Fax. 0521 243220  
[www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)