

Prova in mare

www.solovela.net  
articolo pubblicato sulla rivista SoloVela

**Oceanis 43**

# Crociera con brio

*Fra le nuove proposte della gamma Oceanis, il 43 piedi è la più interessante. Un cruiser puro, dalle sorprendenti doti veliche, veloce ed equilibrato*

*di Nico Caponetto - foto di Toni Valente*

**V**alencia - A differenza di ciò che capita nelle buone famiglie, dove si cerca, almeno nelle intenzioni, di evitare di fare paragoni e stilare classifiche di merito fra fratelli, nel caso delle barche il raffronto è d'obbligo. Soprattutto quando l'ultimo arrivato ha il dichiarato ►►

A sinistra, il pozzetto della catena vanta dimensioni davvero generose; sotto, la larghezza della tuga limita l'ampiezza dei passavanti, imponendo un posizionamento un po' troppo esterno dei carrelli della scotta genoa



A destra, per quanto avanzato, il trasto risulta efficace grazie alla sua importante larghezza; sotto, due immagini del comodo sistema di accesso allo specchio di poppa. Sotto i gradini si cela un pratico gavone



A sinistra, particolare della consolle su cui è possibile montare il chartplotter. Posizionata nella parte posteriore del tavolo, questa può essere girata in favore della ruota utilizzata dal timoniere



compito di sostituire nel cuore degli armatori e nei risultati di mercato, il ruolo avuto sino a oggi dal predecessore. È quello che management e progettisti della Bénéteau hanno chiesto al nuovo Oceanis 43, nato con il compito di rimpiazzare il "vecchio" 423. Come in ogni raffronto, l'elemento soggettivo del giudizio riflette le preferenze, la formazione, i gusti di chi lo compie. Tutto opinabile quindi, meno i dati oggettivi, i numeri. In questo senso, il nuovo nato in casa Bénéteau ci ha letteralmente sorpresi. Innanzitutto per la velocità. Il 43 è uno scafo che nulla concede a tratti sportivi, eppure ci ha portati a toccare punte superiori ai 10 nodi con vento fresco sotto gennaker e a mantenere ottime medie con brezze leggere. Più che dignitosa la tenuta di mare; ottima l'abitabilità interna con valori che tracciano i contorni di un ambiente pensato per tenere in mare nel confort almeno sei persone. Le linee non si discostano dallo stile della casa francese: le sezioni di prua non sono particolarmente fini e il baglio generoso (4,12 metri) non cede centimetri fin quasi all'estrema poppa generando una buona stabilità di forma che tiene a bada le leve dei due punti estremi, la chiglia a due metri di profondità e la testa d'albero a 18,50 metri sul livello dell'acqua. In una cornice costituita dall'incantevole Valencia e godendo del supporto logistico dalla base di Alinghi che ci ha ospitati, abbiamo trascorso due giorni a bordo dell'Oceanis 43, confrontando le nostre impressioni in mare con Jean Berret, il progettista della barca, e Bruno Belmont, direttore dei progetti della Bénéteau.

#### COSTRUZIONE

Lo scafo, monolitico, è realizzato in modo tradizionale, con stuoie imbevute di resina poliestere con rinforzi realizzati nei punti di maggior pressione come l'attaccatura delle lande e della chiglia. Ma è soprattutto al controstampo strutturale, anch'esso monolitico, che viene affidato il compito di dare rigidità all'insieme e di assorbire gli sforzi. Stratificato allo scafo, ripartisce gli sforzi su tutta la superficie, riducendo al minimo le sollecitazioni sullo scafo. La coperta è invece realizzata in sandwich di balsa ed è assemblata allo scafo con viti e colle. A rinforzare l'insieme, la falchetta in teak è fissata con viti che passano scafo e coperta. La chiglia, realizzata in ghisa, è profonda due metri e finisce con uno scarpone. Prima di essere fissata allo scafo con collanti e prigionieri, viene trattata con un componente epossidico per aumentarne la protezione da agenti corrosivi.



#### COPERTA E ATTREZZATURA

Ci sono barche i cui profili sembrano capaci di raccontarne il carattere e l'utilizzo cui sono destinate. Quello dell'Oceanis 43 pronuncia promesse di navigazioni comode, in cui il piacere del viaggio ne è l'essenza. Elegante, molto armonioso, con una tuga bassa la cui linea si arrotonda in prossimità della lunga finestratura per poi degradare dolcemente a pruvia dell'albero, il piano di coperta si presenta razionale e destinato a semplificare le manovre. Il pozzetto, con i suoi 2,41 metri di larghezza, è reso più agibile dalla scelta di collocare due ruote di medie dimensioni in luogo di una grande. Le sedute, profonde 48 centimetri, sono comode e ben protette da un paramare di 33 centimetri che offre un buon sostegno a una persona di statura media. Alle spalle del timoniere, che di fronte alle ruote può contare su una sorta di avvalimento del piano di calpestio che a barca sbandata si rivela un buon punta piedi, si trovano due gavoni uno dei quali, quello di sinistra, è veramente profondo e capiente. La schiena d'asino si solleva e lascia spazio a tre comodi scalini per l'accesso a bordo dalla plancetta di poppa. Chi è alla ruota, entrambe con un diametro di 91 centimetri che agiscono su un sistema di frenelli metallici, può comodamente timonare seduto lateralmente, con la possibilità di angolare a piacimento il supporto che ospita il map navigator cui sono interfacciati tutti gli strumenti di bordo. Quattro i winch Harken a disposizione, due sulla mastra del 46 molto prossimi al timoniere, e due in tuga del 40 per le manovre tutte rinviate in pozzetto tranne l'amantiglio del boma - che da piede d'albero sono rinviate a due batterie di stopper da cinque (sulla sinistra) e da tre (sulla dritta). Il trasto della scotta di randa è collocato nella usuale posizione, sopra la tuga; in questo caso però, lo svantaggio di un punto di scotta a metà boma è compensato dalla lunghezza di un metro e mezzo che lo rende efficace. Il passaggio a prua lungo i passavanti è facilitato da un tientibene in teak. Ma la tuga, gradevole dal punto di vi- ➤



Tratte dalla prova in mare eseguita a Valencia, le immagini di questa pagina mostrano l'Oceanis 43 in navigazione con vento teso e mare poco mosso



*Il quadrato ritratto dalla scala d'accesso. A lato, un'immagine presa dalla paratia di prua*



sta estetico, è molto larga, e i due carrelli della scotta del genoa si ritrovano, gioco forza, molto esterni, con una riduzione, come vedremo in navigazione, della possibilità di stringere il vento oltre i 45 gradi. A prua c'è da sottolineare il pozzo dell'ancora diviso a metà, nella cui parte sinistra è collocato il barbotin dotato di un verricello per il tonneggio.

#### **ALBERO E PIANO VELICO**

Qui entriamo nel regno del classico: l'albero, armato a 9/10 è poggiato in coperta e costruito in alluminio anodizzato; stesso materiale per il boma al cui interno passa il circuito per la pre-

sa diretta di due mani di terzaroli. Il tutto è sostenuto da sartie in acciaio inox monotoron, mentre le lande sono ancorate ai rinforzi del controstampo.

La superficie velica complessiva è di quasi 90 metriquadri, con un genoa al 140% e randa semisteccata. Oltre 110 metriquadri di tela invece per il bel gennaker in dotazione.

#### **INTERNI**

La grande vetrata realizzata in coperta sotto il wang e le due lunghe finestre laterali, già da sole sono sufficienti a motivare la luminosità degli interni. Ma a contarli tutti, sono ben 24 i

punti luce disponibili fra oblò, passauomo e osteriggi. Il risultato è un ambiente pieno di luce e ben aerato, la cui luminosità è esaltata dai colori chiari dell'arredamento che a nostro avviso però, non spicca per personalità. Il desiderio di scostarsi dal classico non sempre conduce verso soluzioni davvero innovative sul piano dello stile con il rischio di rendere l'ambiente un po' anonimo.

Sul piano della funzionalità sono diverse le note positive, dalla quantità di spazi per riporre indumenti, cambusa e materiale vario fino alle altezze in quadrato e nelle cabine dove si sfora-

no i due metri. Due sono quelle di poppa, gemelle, con letti spaziosi lunghi 2 metri per 1,50. Due stipetti chiusi lungo lo scafo e un armadio capiente con ripiani offrono un sufficiente spazio per riporre la biancheria e gli effetti personali. Poco da dire della cabina amatoriale di prua, dotata del classico letto a V, se non che colpisce per la gran quantità di luce naturale e per l'ampio piano di calpestio. L'armatore può ►►



A sinistra, l'accogliente cabina di prua, le cui dimensioni sono più che soddisfacenti; sotto, uno degli alloggi gemelli che occupano la zona poppiera



A lato, una veduta della cucina. Comoda e funzionale, ha il piano di appoggio ridotto a causa della notevole dimensione del coperchio del frigorifero

## IL DIRETTORE PROGETTI



Bruno Belmont, il project manager della Bénéteau, è l'uomo che disegna le strategie progettuali del cantiere francese.

### A quale filosofia si ispira l'Oceanis 43?

È la stessa che ispira tutti i nuovi modelli: una linea esteriore moderna, che garantisca un grande pozzetto per il massimo confort anche in fase di manovra, buon contatto fra pozzetto e specchio di poppa, linee d'acqua più fini per migliorare le performance in caso di mare calmo, un buon passo sull'onda in caso di mare formato e infine, un baglio massiccio accentuato che limiti lo sbandamento anche con vento forte. Internamente abbiamo lavorato molto sulla luminosità degli ambienti cercando di rendere il quadrato e le cabine come spazi armoniosi e vivibili. Abbiamo anche curato maggiormente i servizi inserendo le

docce separate.

### L'organizzazione delle manovre pare renderla adatta a un equipaggio ridotto.

Sì. Abbiamo posto grande attenzione a questo aspetto. Oltre allo scontato rinvio di tutte le manovre in pozzetto, ci siamo preoccupati di studiare una posizione di governo in modo da rendere le regolazioni delle vele a portata di mano del timoniere.

### L'Oceanis 43 è più adatto a un uso familiare o commerciale da parte delle società di charter?

La filosofia progettuale spinge la barca a un uso privato. Ma nulla vieta agli armatori di commercializzare la propria barca, soprattutto quella a tre cabine.

### La consiglierebbe a un armatore alle prime armi?

Le caratteristiche marine dello scafo rendono la barca facile da governare, quindi adatta a un armatore che non debba necessariamente essere esperto.



A sinistra, i servizi sono uno dei punti di forza dell'Oceanis 43. Quello di poppa, ritratto in foto, dispone di un box doccia separato e di ampio spazio calpestabile

anche godere del suo bagno privato con box doccia.

Classica la disposizione del quadrato che prevede un divano a C lungo 1,95 metri con un secondo divanetto contrapposto che, quando non è utilizzato, può essere spostato in avanti e bloccato sotto al tavolo da pranzo. Così concepito, il quadrato può ospitare sei persone a tavola davvero comode. La cucina è disposta sulla murata di sinistra e comprende un frigo da 170 litri con apertura a pozzetto, fornello a due fuochi, e un lavello doppio largo 60 centimetri. Limitata la disponibilità di piano d'appoggio sulla destra del lavandino, mentre sulla sinistra è in gran parte occupato dal portellone del frigo.

Sulla murata opposta, un bel tavolo da carteggio largo 80 centimetri e profondo 56, costituisce l'angolo del navigatore con il classico sedile che funge da gavone e un essenziale quadro strumenti. Infine, davvero degno di nota per dimensione e organizzazione degli spazi, il bagno di poppa che, come quello di prua, è realizzato con un unico pezzo di controstampo, soluzione che facilita manutenzione, pulizia e limita rischi di infiltrazione d'acqua. L'Oceanis 43 prevede anche la versione a due cabine, con quella di poppa disposta in senso trasversale, e la cucina arretrata a U con una maggiore superficie di lavoro. In questa versione sparisce il divanetto a scomparsa che lascia il posto a un vero divano a murata sinistra.

## MOTORE E IMPIANTI

Il motore di serie, il cui supporto è integrato al controstampo, è uno Yanmar 54 Hp con linea d'asse in inox con una protezione in poliestere stampata nello scafo. I 200 litri di carburante garantiscono un'autonomia di circa 40 ore. L'impianto elettrico è alimentato da due batterie, una per i servizi da 140 Ah e una per il motore da 110. Le prese 220 sono presenti in tutte le cabine, in cucina e al tavolo da carteggio. Il sistema è dotato di carica batterie da 25 Ah e alternatore da 80 Ah.

La riserva complessiva di acqua dolce ammonta a 565 litri d'acqua

di cui 330 contenuti, purtroppo, in un serbatoio sotto la cuccetta di prua con il conseguente aggravio di peso dove non dovrebbe essercene. Due sono le pompe di sentina, una manuale e una elettrica come quella di esaurimento del frigorifero e delle docce.

## PROVA IN MARE

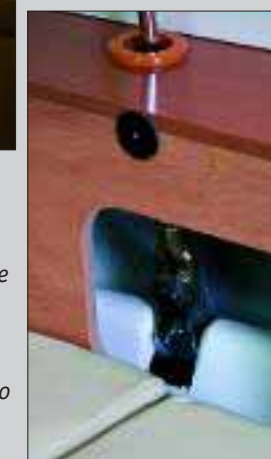
Il primo giorno di prova percorriamo il lungo canale del porto di Valencia costruito appositamente per ospitare la prossima Coppa America, sotto un cielo grigio e compatto che non promette nulla di buono. Le previsioni sono con- ➤



Sotto, il rinvio delle lande è ben dimensionato; a destra, il tavolo della dinette e la panchetta che si muove grazie a un movimento a compasso



Sopra, il tavolo del carteggio; a sinistra, l'utile tientibene posizionato a lato della scala d'accesso e il vano motore



SOTTO COPERTA

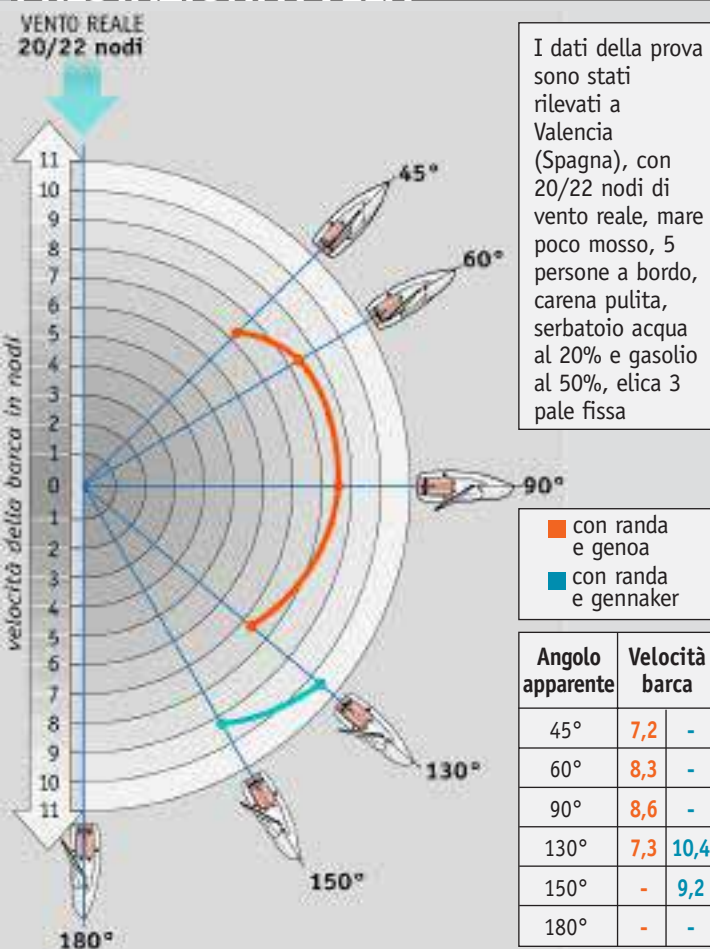
## PRO

- Prestazioni a vela
- Luminosità interni
- Manovrabilità

## CONTRO

- Gavoni pozzetto
- Posizione quadro motore
- Piano appoggio cucina

## PRESTAZIONI A VELA



## PRESTAZIONI A MOTORE

giri	nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		pozzetto	dinette	cabina poppa	cabina prua
1500	5,8	2	3	3	1
2000	7,0	2	3	4	2
2500	7,8	3	4	6	2
3100	8,2	4	6	7	3

## ACCESSORI EXTRA

	prezzi in Euro, Iva esclusa
Winch elettrico sinistra	2.340
Passavanti in teak	9.623
Eliche di prua	6.200
Rollaranda	710
Riscaldamento	641
Cuccetta doppia in quadrato	500
Convertitore 12/220V	2.210
Antenna radar	2.540

fermate, e di aria se ne sente poca. Nessun divertimento ma un'ottima opportunità per testare le qualità di questo Oceanis: con 6 - 7 nodi di reale, e con un angolo di 60 gradi, la barca scivola via a circa 4 nodi con punte di 4,5. "In condizioni di vento leggero - ci ha detto il progettista Jean Berret - bisogna darle spazio alla poggia, lasciarla andare. In questo modo si ottengono prestazioni sorprendenti. Preso il passo, si possono recuperare un po' di gradi all'orza". Comunque reattiva, in virata compie un angolo di 115 gradi. Il giorno successivo, la nuova creatura Bénéteau ci mostra l'altra faccia del suo carattere, quello corsaiolo. Un bel vento sui 22 - 25 nodi da nord si distende sottocosta sollevando un'onda corta che tende a gonfiare velocemente poche miglia al largo. Portiamo subito a riva i 124 metri quadri di gennaker, e la barca decolla. Con un angolo di 140 gradi registriamo al gps 10,4 nodi. La stabilità di rotta è buona e, nonostante le dimensioni della pala del timone siano tutto sommato contenute, la sua azione è molto efficace. Una prima strambata mette in luce la necessità di predisporre un bompresso che allontani il punto di mura dallo strallo; per il resto la manovra si risolve solo con qualche incertezza nel passaggio sulle nuove mure. Ammainato l'assimmetrico, si orza per portarci di bolina. L'aria si mantiene fresca e la velocità, con un angolo di 45 gradi al vento, oscilla fra i 7,5 e gli 8,5 nodi. Prima di ridurre tela, scarrelliamo sottovento la randa per contrastare la tendenza all'orza. In queste condizioni ci rendiamo conto che è meglio farla viaggiare sul filo dell'angolo morto, rinunciando a un po' di velocità ma limitando le possibilità di straorza. Molto meglio prendere una mano di terzaroli. La velocità si mantiene stabile ma si deve ancora lavorare molto al timone. È sufficiente ridurre un po' di potenza a prua rollando il genoa di poco meno di un terzo, per ritrovare un ottimo equilibrio. Quando il vento si stabilizza intorno ai 16/18 nodi, ridiamo tutta vela e ripetiamo una serie di virate che ci confermano un angolo di 90 gradi. Potente ed efficace il propulsore, che il giorno prima, in acque calme, a 2.500 giri ci ha portati a 7,8 nodi. ■

## IL LEASING PROPONE

Prezzo dell'imbarcazione € 134.900 Iva esclusa



Proposta 1		Proposta 2	
n° canoni	59	n° canoni	83
anticipo 30% Iva incl.	€ 44.517	anticipo 30% Iva incl.	€ 44.517
importo per canone	€ 2.033,50	importo per canone	€ 1.536
riscatto finale	€ 1.619	riscatto finale	€ 1.619
spesa accensione pratica	€ 660	spesa accensione pratica	€ 660

## ASSICURAZIONE

Rc	Casco	Franchigia
€ 115,55	€ 1.280	€ 850



# Oceanis 43

## VALUTAZIONI

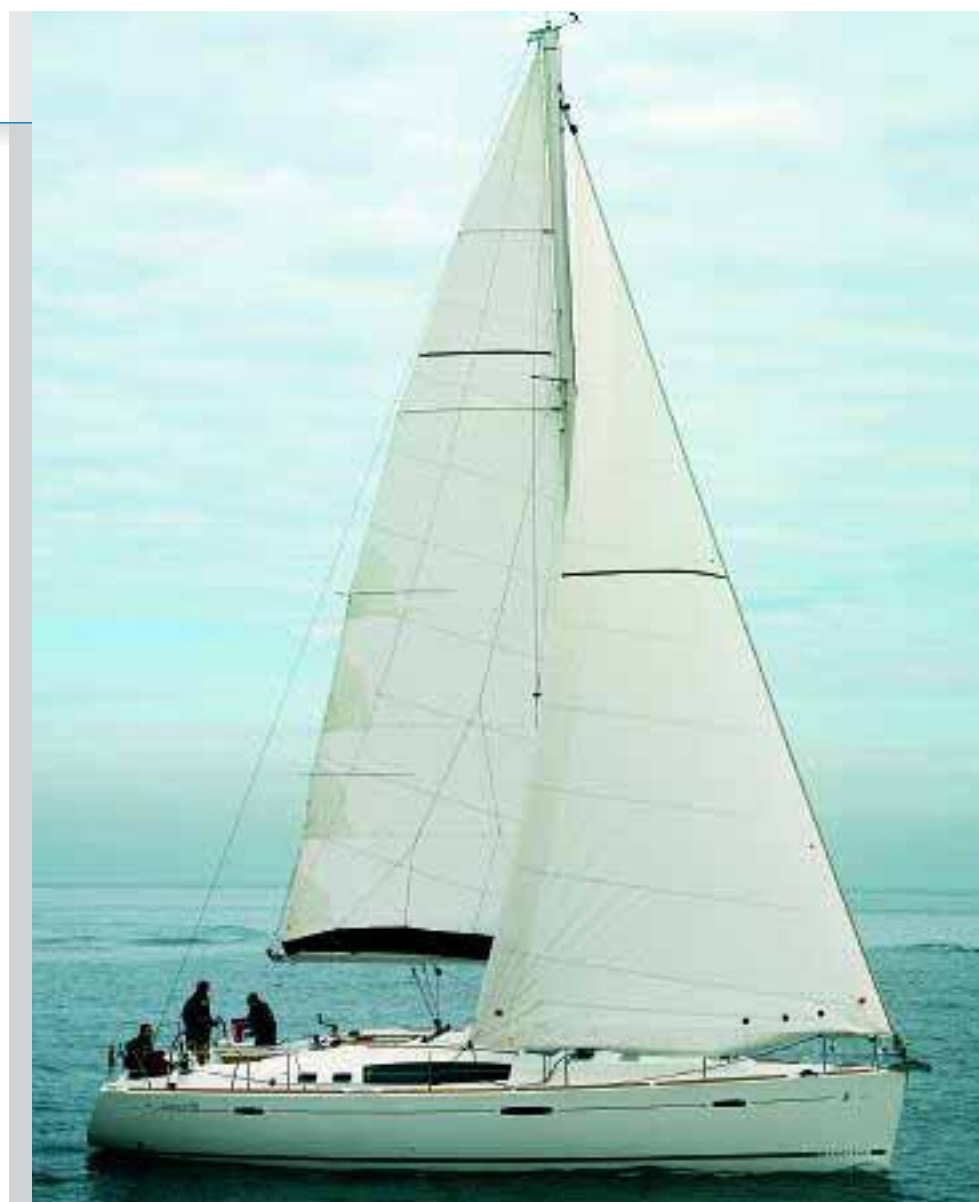
Struttura	● ● ● ● ● ●
Interni	● ● ● ● ● ●
Prestazioni a vela	● ● ● ● ● ●
Manovrabilità	● ● ● ● ● ●
Attrezzatura	● ● ● ● ● ●
Comodità	● ● ● ● ● ●

## Stivaggio

Gavoni esterni	● ● ● ● ● ●
Gavone catena	● ● ● ● ● ●
Dinette	● ● ● ● ● ●
Cucina	● ● ● ● ● ●
Cabina poppa	● ● ● ● ● ●
Cabina prua	● ● ● ● ● ●
Bagno	● ● ● ● ● ●

## IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 13,13
Lunghezza al gall.	m. 12,82
Larghezza	m. 4,12
Pescaggio	m. 2
Dislocamento	kg. 9.140
Zavorra	kg. 2.475
Superficie veliva (r+g)	mq. 88,6
Cabine	2/3
Bagni	2
Riserva acqua	l. 565
Riserva carburante	l. 200
Motore	Yanmar 54
Categoria Ce	A
Progetto	Berret Racoupeau
Cantiere	Bénéteau
Prezzo (Iva esclusa) ca.	€ 134.900



## TABELLA COMPARATIVA

	Oceanis 43	Bavaria 42	Dufour 425	Sun Odyssey 42i
Cantiere	Bénéteau	Bavaria	Dufour	Jeanneau
L.f.t.	m. 13,10	12,99	12,90	12,85
Baglio massimo	m. 4,43	3,99	4,16	4,13
Dislocamento	kg. 9.140	9.200	8.500	8.410
Cabine	2	3	2/3	2
Bagni	1	2	2/3	2
Prezzo (Iva esclusa)	€ 134.900	€ 131.000	€ 144.000	€ 125.500

## CONTATTI

### Bénéteau Italia

Via Puccini, 15  
43100 Parma  
Tel. 0521 243200  
fax. 0521 243220  
info@beneteauitalia.it  
www.beneteau.com