



Un'imbarcazione comoda, facile e con un'estetica gradevole. Interni ampi e molto luminosi, nella migliore tradizione francese

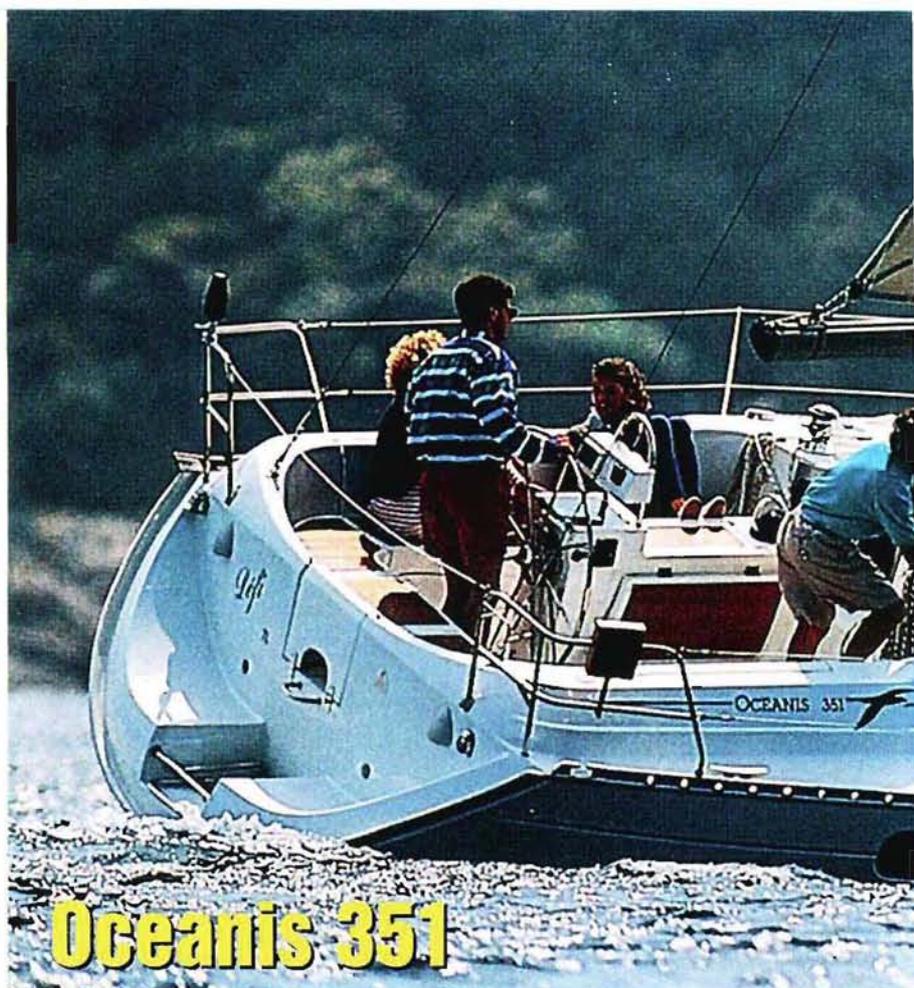
di Stefano Cerulli

Parlare di barche a vela non si può escludere la fascia delle imbarcazioni più commerciali intorno ai 10 metri. L'Oceanis 351 di Beneteau ne rappresenta una degna interpretazione. Con i suoi 10 metri e 40 di lunghezza e tre metri e 80 di baglio massimo realizza al meglio quelle che sono le aspettative del diportista proveniente da imbarcazioni più piccole o, come avviene sempre più spesso, da imbarcazioni a motore.

L'esperienza maturata dal colosso francese permette di concepire gli spazi giusti con un'estetica gradevole e il tutto a costi contenuti, rispetto ad altri cantieri. Come nella "sorella" più piccola, il 321, le linee d'acqua sono caratterizzate da un baglio massimo spostato sensibilmente verso poppa. Le forme caratterizzate da una prua sottile e uno specchio di poppa importante ne assicurano un ottimo passaggio sull'onda e un'andatura con mare di poppa più che buona. Le prestazioni sarebbero migliori con una randa interamente steccata ma quella avvolgibile è apprezzata per la sua praticità.

La posizione del trasto sulla tuga rende i movimenti in pozzetto più facili anche se la sua posizione indigna i "puristi"; ma sorge la domanda: "Dobbiamo fare una vacanza o un round robin?"

Stesso dicasi per le rotaie del genoa e delle lande che sono posizionate, le prime, sulla tuga e le seconde vicinissime a questa in modo da lasciare un passaggio praticabile anche all'ospite più imbranato. Scherzi a parte, alcune soluzioni sono state adottate per rendere il mezzo comodo e pratico anche a discapito delle prestazioni

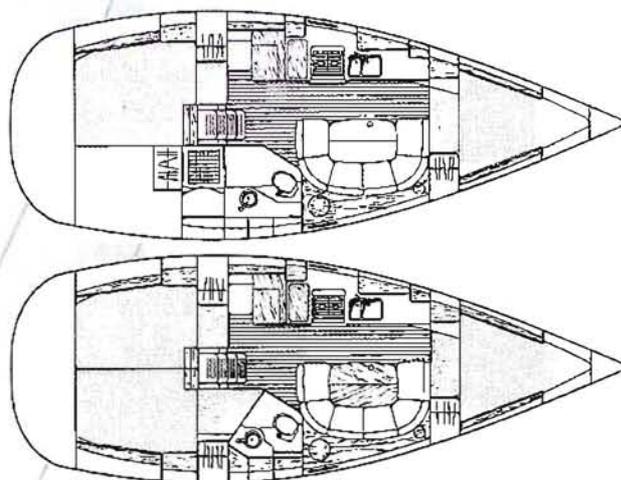


Oceanis 351

Navigare senza pensieri

sotto vela ma questo è del tutto accettabile in una barca come questa. Lo scopo era progettare un'imbarcazione per sei persone in vacanza e il risultato è più che dignitoso. L'armo è assai semplice con fiocco e randa avvolgibili di serie, tutte le manovre sono rinviate nel pozzetto. I winch sono ben dimensionati e ben posizionati sulla tuga ma sarebbe bene aggiungerne un altro paio per le scotte del genoa in pozzetto.

All'interno, questo Oceanis 351 stupisce per gli spazi. Scendendo si nota immediatamente la cucina sviluppata lungo la murata sinistra come nelle barche più grandi, liberando spazio per stare in piedi. La dinette è grande, con divano a "U" e tavolo, il tutto eventualmente trasformabile nel letto più comodo della barca. Il piano di carteggio e la toilette si trovano scendendo rispettivamente sul lato sinistro e su quello destro. In particolare, il bagno è grande, luminoso e funzionale.



IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	mt. 10,50
Lunghezza scafo	mt. 10,40
Lunghezza al gallegg.	mt. 9,48
Baglio	mt. 3,80
Dislocamento	kg.5300
Pescaggio	mt. 1,53
Motorizzazioni	Volvo Penta MD2030 da 28 hp Yanmar da 27 hp
Sup. randa	mq.24,20
Sup. genoa	mq. 34,70
Progetto	Jean Berret

Cantiere costruttore: Beneteau, Z.I. Le Mares, BP 66, 85270 St. Hilaire de Riez, Francia

A proposito di luce c'è da dire che sulla tuga e sullo scafo ci sono parecchi oblò che garantiscono un'adeguata illuminazione di tutti gli ambienti, fatto al quale i cantieri francesi ci hanno ormai abituati. Ovunque ci sono vari "tientibene" nella stessa essenza degli arredi che garantiscono immediati punti di presa in caso di navigazioni impegnative.

A prora si trova la classica cabina a "V" con i suoi gavoni e uno stipetto capiente. A poppa ci sono due cabine gemelle (nella versione con tre cabine), o una molto grande (nella versione a due cabine). Tutte le cuccette hanno lunghezza superiore ai due metri, addirittura, quella prodiera è di 220 centimetri.

La finitura dei cieletti non è bellissima a causa della vetroresina a vista, ma considerando l'acquisto dell'usato è un bene sapere che non si dovranno sostituire i rivestimenti. Rispetto alle versioni più recenti, tipo 361 Classic, gli interni sono meno ricchi di dettagli nella lavorazione degli arredi ma la finitura è di assoluto rilievo. Nel gavone esterno c'è una tabella nella quale vengono riportate le caratteristiche di ogni gel-coat o vernice applicata per poter ricercare facilmente il materiale originale in caso di eventuali ritocchi o riparazioni: anche queste cose fanno la differenza rispetto ai cantieri minori.

Il motore dell'imbarcazione provata era uno Yanmar da 27 cavalli, ma la si può trovare anche con il Volvo Penta MD2030 da 28 cavalli; la trasmissione è in linea d'asse e l'elica standard è una tripala fissa. Notevole la scorta d'acqua dolce, che raggiunge i 400 litri.

PUNTI DEBOLI

Alcuni esemplari hanno evidenziato problemi di leggere deformazioni del cieletto in vetroresina intorno al punto d'appoggio dell'albero. Occasionalmente ho riscontrato problemi di "sbollature" del gelcoat, anche degli interni, per evidenti difetti di spruzzatura. Su qualche esemplare più "stressato" da attività di charter ho trovato qualche "ragno" nei pressi delle lande dei due paterazzi indici di maldestre sollecitazioni. Sia le deformazioni dei

La finitura dei cieletti non è bellissima a causa della vetroresina a vista, ma considerando l'acquisto dell'usato è un bene sapere che

IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	mt. 10,50
-----------------------	-----------



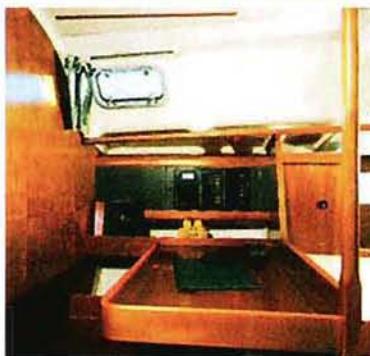
I confortevoli interni

cioletti, sia i segni sul gelcoat nei pressi dei punti più sollecitati indicano una lieve tendenza alla deformazione che non deve preoccupare più di tanto.

L'utilizzo di nuovi materiali più sottili per questioni di peso e di costi non è sempre indice di fragilità, e d'altronde una certa elasticità garantisce maggiore resistenza alle sollecitazioni.

COMMERCIALIZZABILITÀ

Sul mercato sono reperibili parecchi esemplari di questa imbarcazione - commercializzata dal 1993 al 1998 - anche provenienti dalle flotte degli ex-charter. Si possono acquistare a prezzi compresi tra i 65mila e i 77mila euro. Come sempre, sono da preferire quelli armatoriali. Ovviamente è tutta una questione di prezzo ma va ricordato che l'utilizzo caratteristico è fortemente più usurante di un normale utilizzo diportistico.



Infine, è sempre meglio cercare la barca che interessa affidandosi a broker conosciuti (assicurandosi che abbiano l'effettiva disponibilità del modello). Dopo aver trovato un accordo di massima sul prezzo, occorre procedere per le necessarie verifiche a cura di un tecnico preparato e professionista. Se in fase di perizia si dovesse evidenziare un problema, le parti debbono poter ridiscutere i costi

necessari alla riparazione qualora il problema fosse risolvibile e non incida sulla successiva commercializzazione. Qualora il problema, invece, dovesse essere serio (come nel caso di una riparazione della carena) si può anche decidere di abbandonare la trattativa facendosi restituire la somma versata al broker come cauzione sull'offerta e senza dover sostenere le spese di alloggio per la perizia.

Nella trattativa tra privati tutelarsi è più difficile: non dare mai anticipi senza aver visto la barca a secco e senza aver verificato tutta la documentazione. ■

I confortevoli interni