

Prezzo base
Euro 74.600 + IVA



FIRST 30

 **Bénéteau**

Impressione di navigazione n. 1465

Testo e foto di Luca Sordelli

Una barca "umana" in tempi di crisi. Per chi vuole usarla in equipaggio, con gli amici, correndo tra le boe; o per chi invece la vede come mezzo per le vacanze, in famiglia, in pochi, per battere cala dopo cala il proprio mare. In ogni caso uno scafo dalle dimensioni, prezzo e costi d'uso ragionevoli. Arriva puntuale sul mercato questo piccolo cruiser-racer che rinnova la tradizione della casa di Les Herbiers, a più di trent'anni dalla nascita del primo First. La formula, che fino ad

Un cruiser-racer di dimensioni e costi ragionevoli, nato per correre intorno alle boe, ma ottimo anche per la crociera in famiglia.

avere tra le mani una vera barca a vela, ma senza rinunciare completamente alla comodità sottocoperta. Il tutto costruito secondo i canoni della grande serie, quindi senza arrivare a scafi leggeri e rigidi come quelli realizzati in piccole serie o semicustom, ma anche senza dover raggiungere i relativi, impegnativi, costi che questi scafi richiedono.

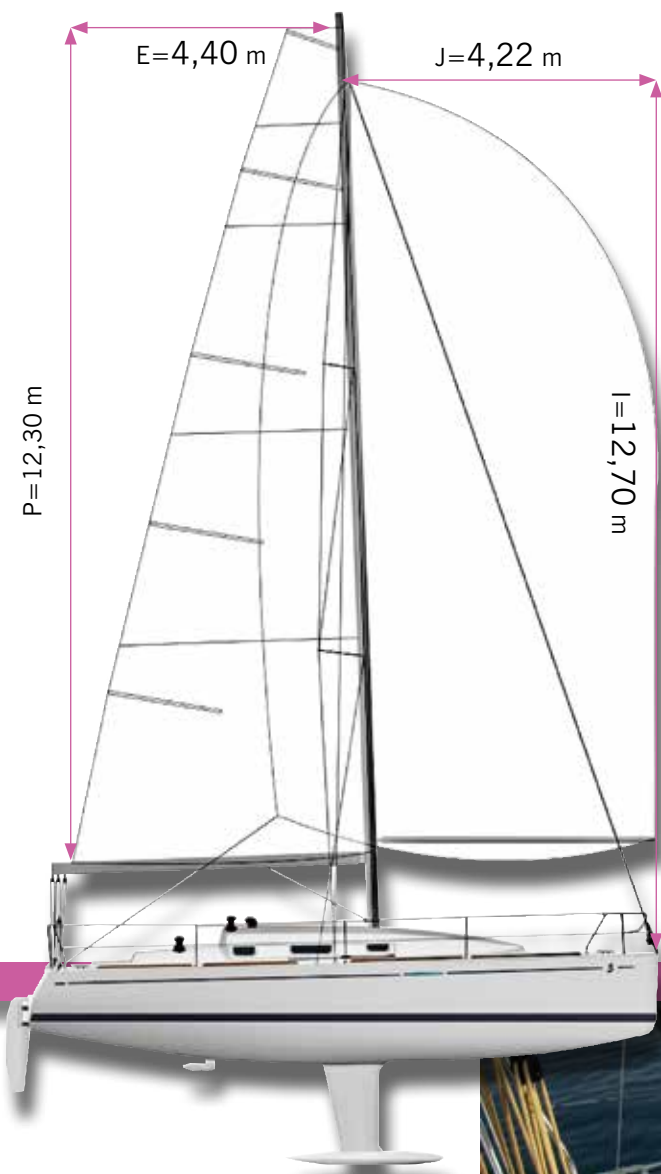
ora si è sempre dimostrata commercialmente vincente, è quella della sportività, ma senza esagerare. Del piacere di timonare e di

avere tra le mani una vera barca a vela, ma senza rinunciare completamente alla comodità sottocoperta. Il tutto costruito secondo i canoni della grande serie, quindi senza arrivare a scafi leggeri e rigidi come quelli realizzati in piccole serie o semicustom, ma anche senza dover raggiungere i relativi, impegnativi, costi che questi scafi richiedono.

Il compito di tirare le linee del First 30 è stato affidato allo studio di Juan Kouyoumdjian, progettista vincente insieme a BMW Oracle in Coppa America, ma soprattutto nei giri intorno al mondo, a partire dai VOR 70 della Volvo Ocean Race. Proprio a questo genere di barche si ispirano le linee del piccolo First, sostanzialmente libere da rigidi vincoli di classe, con una poppa potente, notevole baglio massimo, ingresso fine, doppio timone. Il design interno è invece affidato all'italianissima Nauta Yacht, ormai saldo punto di riferimento per la casa francese. I volumi, per non sacrificare le prestazioni, non sono tanti, ma ben

sfruttati; senza invenzioni, ma con tanta funzionalità. I decori interni, seppur realizzati con materiali abbastanza economici, regalano una bella sensazione di abitabilità, maggiore di quella che i nove metri di lunghezza effettivamente offrono. Al timone, la barca è quello che promette, veloce e divertente, agile e reattiva. Attenzione solamente al fatto che non è del tutto intuitiva nella sua conduzione, soprattutto di bolina ci vuole un po' di tempo per prenderci la mano e per trovare la sintonia con l'equipaggio. C'è anche

da prendere la mano sulla doppia timoneria, più pigra nella risposta, rispetto a quanto potrebbe offrire una sola lama ad alto allungamento. La barca è, nonostante gli interni più che accoglienti, i quattro posti letto e il gran bagno, un mezzo pensato dai signori della Bénéteau in primis per le regate, per lanciare una nuova classe d'altura di "piccole". Quindi ci vuole un po' di sensibilità per trovare il giusto "tuning". Alle portanti, il First tira fuori la sua vera anima da barca da corsa, prima di tutto col vento in poppa. E con le prime planate partono anche i primi urli di eccitazione dell'equipaggio.



Costruzione

Materiale di costruzione scafo: vetroresina monolitica con resina poliesteri - Materiale di costruzione coperta: realizzata in iniezione. Sandwich di vetroresina con anima in balsa, resina poliesteri - Bulbo: in ghisa, pinna con bulbo finale nella versione standard da m 1,90 - Timone: doppia pala in vetroresina, assi in acciaio - Interni: legno Alpi tinta quercia chiara. Pagliolo in laminato con decoro "parquet".

Silenziosità motore: nella norma per questo tipo di barche - Vibrazioni motore: nella norma anche loro - Manovrabilità in porto: la barca è piccola, i timoni molto a poppa e una pinna abbastanza stretta la fanno girare su se stessa.

VALUTAZIONI SULLA BARCA: Progetto - Carena: sulla scia della tendenza degli scafi oceanici, dagli Open 40 ai Vor 70. Tanta potenza soprattutto alle andature portanti, il leggero spigolo di poppa su cui appoggiarsi di bolina, baglio massimo molto largo e molto arretrato, entrate abbastanza fini - Piano velico: tanta randa genoa al 105% e nel complesso abbastanza potenza, anche se la superficie velica non è esagerata. Per divertirsi veramente con poca aria bisogna subito dare gennaker (o spi, la barca è predisposta per entrambe le possibilità) - Coperta: pulita, funzionale all'uso più in regata che in crociera - Interni: per una barca da crociera-regata sono esteticamente molto curati. Nulla di spartano o di corsaiolo "old style". Colori chiari e molti punti luce naturale aumentano la sensazione di abitabilità e richiamano lo stile delle sorelle maggiori - Gavone ancora: quello che serve su una barca di questo tipo - Bitte: due galloce a poppa e due a prua, ben dimensionate.

Attrezzatura - Albero e sartiate: tradizionale albero in alluminio passante, con crocette acquartierate e lande in falchetta - Vele: nella barca provata ottime North Sails - Attrezzatura di coperta: verricelli: Harken selftaing 40.2 ST, due per le scotte e due sulla tuga.



- Sartiate: spiroidale
- Superficie velica randa: mq 34,11
- Superficie velica genoa: m 28,80
- Superficie vela spinnaker: mq 87,00
- Motorizzazione barca provata: Yanmar 20 HP
- Trasmissione: S-Drive
- Elica: 2 pale abbattibili
- Velocità di crociera a motore dichiarata: 6,7 nodi
- Consumo orario a velocità di crociera: litri/h 2,45
- Capacità serbatoi acqua: litri 160
- Capacità serbatoi nafta: 30
- Portata omologata: 6 persone
- Principali extra (presenti sulla barca provata):
 - Pack Regata, spinnaker simmetrico, electronic pack, boma, winches scotta genoa BD & TB H46.2STA, pompa acqua salata a pedale, pilota Raymarine ST70 LS 40, repeater all'albero Raymarine ST60+, Vele North Sails.
- Prezzo della barca provata: Euro 93.190 + IVA.

Bénéteau FIRST 30

Le impressioni

CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: 20/22 nodi - Mare: mosso.

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima con vento reale di 22 nodi: bolina stretta nodi 6,2; bolina larga nodi 6,4; traverso nodi 9,1 (con spinnaker); lasco e poppa nodi 10,4 e nodi 7,9 (con spinnaker) - Velocità a motore misurate: crociera nodi 6,5 a 2.400 giri/min; massima nodi 7,2 a 3.100 giri/min.

IMPRESSIONI AL TIMONE - Visibilità: ottima, la postazione del timoniere è ben progettata - Bolina: per tirarne fuori il meglio bisogna che ci sia una buona sintonia col randista, o che sia il timoniere stesso a gestire la "grand voile". Una volta presa la mano, e con l'equipaggio in falchetta, appena il vento comincia a salire si viaggia con passo da regata - Traverso, lasco e poppa: queste sono certamente le sue andature preferite. Qui la carena riesce a esprimere tutta la sua potenza. E il timoniere, con vento teso, comincia a divertirsi come un pazzo. L'uso dello spi è d'obbligo per tirare fuori il meglio di una barca che, seppur dal carattere sportivo, non è leggerissima - Stabilità di rotta: un altro dei punti di forza di questo progetto di ispirazione "oceanica". I due timoni e lo spigolo di poppa aiutano, e non poco - Passaggio sull'onda: piacevole, la buona stellatura di prua favorisce un buon impatto con l'onda - Navigazione a motore: estremamente piacevole, come sempre sulle barche corsaiole si viaggia bene (a regime di crociera) anche a motore. Inutile e fastidioso andare al massimo dei giri -



Manovre - Timoneria: doppia pala, a barra - Riduzione fiocco: con avvolgitore "a nastro", veloce e facile - Riduzione randa: tradizionale, con borose rinviate a poppa - Carrelli genoa: rinvio in pozzetto, facilmente gestibile - Trasto randa: a sfere, molto lungo e sensibile alle regolazioni. Corre sullo specchio di poppa - Vang: da potenziare - Comandi motore: posizione tradizionale. Un po' scomodi ma è impossibile trovare sistemazione migliore - Strumenti navigazione: obbligatori i ripetitori all'albero - Strumenti motore: vicini alla leva, non molto leggibili. Pozzetto - Dimensioni: enorme. Vero centro vitale della barca. La sua organizzazione è centrata sulla regata, non sulla crociera - Comfort: Come dicevamo, meglio in regata che non in vacanza -

Scheda tecnica

- Progettista: Juan Yacht Design; interior design Nauta Yacht
- Costruttore: Bénéteau; Francia. In Italia, Bénéteau Italia; via Puccini 15; 43100 Parma; tel. 0521243200; sito web www.beneteau.it
- Categoria di progettazione CE: B/6
- Chiglia: fissa con bulbo
- Lunghezza f.t.: m 9,81

- Lunghezza scafo: m 9,52
- Lunghezza al galleggiamento: m 8,39
- Larghezza massima: m 3,20
- Rapporto larghezza/lunghezza f.t.: 32,62%
- Pescaggio: m 1,90, optional 1,55
- Peso imbarcazione: kg 3.750 (chiglia lunga)
- Peso zavorra: kg 1.090 (kg 1.190 con chiglia corta)
- Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 29% (chiglia lunga)
- Tipo di armamento: sloop, strallo a 9/10
- Albero: passante, in alluminio, con due ordini di crocette acquartierate

Posto di governo: migliorabile il sistema di puntapiedi per il timoniere. Macchinoso e ingombrante - Gavoni: uno enorme sulla destra (ottimo per tenerci lo spi), uno più piccolo, ma in posizione ideale per l'autogonfiabile. Un esempio da seguire - Doccia esterna: solo optional - Discesa a mare: tradizionale scaletta ribaltabile (quando è su è un "pulpito centrale" di poppa, poi bisogna fare i conti con il trasto della randa - Discesa sotto coperta - Facilità di accesso: nella norma - Sistema di chiusura: super tradizionale, ghiogliottina in due grandi elementi asportabili, più uno piccolino a cerniera per evitare riflessi d'acqua dal pozzetto verso il sottocoperta.

Divisione interna (da prua): cabina, salone, carteggio a destra contrapposto alla cucina, bagno comune a destra, cabina sulla sinistra e cala vele a destra.

Quadrato - Altezza minima: m 1,81 - Tientibene: due, dove servono - Comfort dinette: ottime sia la sensazione di accoglienza appena scesi, sia l'effettiva funzionalità. Nessuna invenzione, tanta esperienza. Tradizionale tavolo centrale ad ante abbattibili e doppio divanetto (lungo abbastanza da diventare cuccetta di guardia) - Ventilazione: ottima - Illuminazione naturale: ottima - Illuminazione artificiale: discreta - Stivaggio: sufficiente - Rumorosità motore in navigazione: 72 dBA - Carteggio: ottime le dimensioni, così come il comfort. Uno dei punti forti della barca; non si è sacrificato uno dei luoghi sacri, come invece succede su altre concorrenti - Illuminazione artificiale: buona.

Cucina - Altezza minima: m 1,81 - Lavelli: uno, di dimensioni sufficienti - Acqua dolce:

160 litri, quanto basta - Fornelli: due fuochi basculanti - Cappa: no - Piano lavoro: praticamente inesistente. Si usa il sopra del frigo - Frigo: di serie ghiacciaia da 100 litri, con apertura dall'alto - Volumi gavoni e armadi: sufficiente - Illuminazione naturale: ottima - Illuminazione artificiale: discreta - Ventilazione: ottima.

Cabina di prua - Tipo: matrimoniale a V - Altezza interna: m 1,72 - Numero letti: 1 - Dimensione letto: m 2,00x1,51x0,30 - Aria letto: delle due cabine è certamente la più sacrificata, sacrificio necessario per avere una carena con entrate sufficientemente fini. Rispetto alla versione precedente, il 31.7, questa cabina è però separata dal quadrato - Materiali: finiture certamente non di lusso. Tanta esperienza nella scelta di materiali e allestimenti, che sembrano meglio di quello che sono. Nel complesso sufficienti - Ventilazione: discreta - Illuminazione naturale: discreta - Illuminazione artificiale: discreta - Volumi gavoni e armadi: sorprendente, grazie ai due armadi con appendini - Rumorosità motore in navigazione: 71 dBA.

Cabina di poppa - Tipo: matrimoniale - Altezza interna: m 1,80 - Numero letti: 1 - Dimensione letto: 2,10x1,64x1,48 - Aria letto: le altezze sono più che discrete per un crociera regata di nove metri. Tanta la larghezza della cuccetta, grazie al notevole, e arretrato, baglio massimo - Materiali: vale lo stesso discorso della cabina di prua - Ventilazione: buona - illuminazione naturale: buona - Illuminazione artificiale: discreta



Valutazioni (da 1 a 5)

Allestimento pozzetto e coperta: ●●●●●

Pensati in primis per la regata, poi per la crociera. Ma il tutto in maniera corretta, con grande esperienza.

Allestimento rig: ●●●●

Ben dimensionato, coperta molto pulita.

Trattamento antisdrucchiolo: ●●●●

Da stampata, buona tenuta.

Ergonomia e sicurezza esterni: ●●●●●

Poche cose inutili, tanto spazio a disposizione. L'allestimento corsaiolo, spesso è più comodo di quello da crociera. Ottima la posizione della zattera.

Vani di carico: ●●●●

Nel complesso adeguati.

Ergonomia area timoneria: ●●●●

Buona la seduta, macchinoso e ingombrante il puntapiedi.

Visuale dalla timoneria: ●●●●●

Ottima.

Articolazione degli interni: ●●●●●

Corretta, tradizionale e funzionale.

Finitura: ●●●●

Materiali di grande serie, trattati con furberia. Il design è meglio della sostanza.



Bénéteau FIRST 30

- Volumi gavoni e armadi: discreti - Rumorosità motore in navigazione: 73 dbA (velocità di crociera).

Servizio igienico - Accesso da: dinette - Altezza interna: m 1,82 - Lavabo: uno, ma di buone dimensioni - Comfort: ottimo, un altro dei punti forti della barca - wc:

manuale - Spazio e comfort doccia: non è separata dal bagno

- Gestione scarichi: valvole facilmente accessibili - Ventilazione: buona - Illuminazione naturale: ottima - Illuminazione artificiale: buona.



Vano motore - Insonorizzazione: nella norma - Accessibilità: migliorabile - Accessibilità controlli: discreta

Impiantistica - Quadro elettrico - Disposizione: ben accessibile, organizzazione semplice e funzionale

- Strumenti: voltmetro, indicatore livello

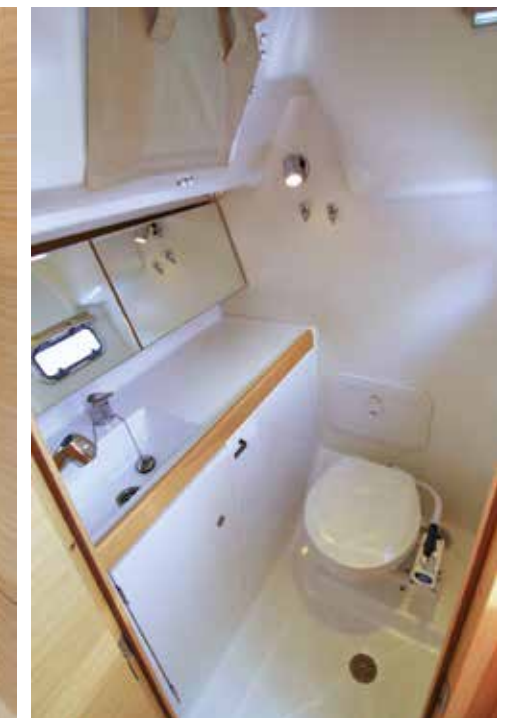
gasolio, interruttori di pannello - Impianto 220 V: solo optional (nella versione Ambition) - Impianto idraulico: un serbatoio

in RTM da 160 litri sotto la cabina di prua con pompa elettrica, un serbatoio 64

litri per acque nere, pompa manuale per drenaggio acqua frigo - Boiler: no, scambiatore

di calore da 25 litri - Pompe di sentina: una elettrica, una manuale

Accessori: dotazione piuttosto ricca, suddivisa come da tradizione Bénéteau, in vari "pack".



Cucina: ●●●●

Lo spazio è poco, ma ben sfruttato.

Cabine: ●●●●

Ottima quella di poppa, sacrificata quella di prua.

Salone: ●●●●

Semplice, perfettamente adeguato a tipologia e dimensioni della barca.

Carteggio: ●●●●●

Importante e ben organizzato nonostante le dimensioni

contenute della barca.

Ergonomia e sicurezza interni: ●●●●

Buone, giusto posizionamento dei tintibene.

Prestazioni veliche: ●●●●●

Ottime, soprattutto alle andature portanti. La barca si esalta al salire del vento.

Risposta timone: ●●●●

Meno brillante di quanto ci si aspetti, i due timoni non aiutano.

Stabilità di rotta: ●●●●●

Ottima, uno dei punti di forza della barca.

Marcia a motore: ●●●●

Piacevole. Come sempre sulle barche corsaiole si viaggia bene, a regime di crociera, anche a motore. Inutile e fastidioso andare al massimo dei giri.

Manovrabilità in acque ristrette: ●●●●

La barca è piccola, i timoni molto a poppa e una pinna abbastanza stretta la fanno girare su se stessa.

