

 **Bénéteau**

# Oceanis 60

**N**on a caso i cordialissimi ed efficientissimi addetti stampa della casa d'oltralpe, per quanto inequivocabilmente francesi, non perdevano occasione di sottolineare il "plus" della progettazione e dello stile italiano (in questo caso lo studio Nauta di Milano) adottato per il design delle ultime novità di Bénéteau.

In questa barca, in particolare, il compito si presentava arduo in quanto stiamo parlando della più grande imbarcazione prodotta dal maggior produttore mondiale di cruiser a vela e non poteva certo deludere le aspettative. Va però detto che, in buona sostanza, si tratta di una riconferma di quanto già dimostrato con il 58, che questa nuova ammiraglia riprende ed enfatizza e al quale è stato aggiunto un interessante prolungamento di poppa dove trova alloggiamento un tender da 2,40 metri con soprastante ponte-sole, totalmente libero dalle manovre e dall'ombra delle vele. Questa vera e propria terrazza sul mare è completata da

una plancetta apribile con un meccanismo estremamente semplice che facilita la risalita dall'acqua e il diving. Il pozzetto è l'altro punto forte della barca. La vocazione crocieristica e la navigazione d'altura sono rappresentate efficacemente dalla presenza di un importante roll bar che, oltre a sgombrare il pozzetto dal trasto della randa, funge da punto di appoggio dello spry-hood e del bimini, permettendo di godere di un ulteriore spazio "abitabile" all'esterno; sfruttabile piacevolmente sia nei climi torridi, sia durante le mezze stagioni in Mediterraneo. In realtà il roll bar sta diventando il pomo della discordia fra puristi e funzionalisti. Bénéteau, da parte sua, prima di molti altri produttori, ha "sdoganato" questo controverso elemento che sicuramente contribuirà ad allargare la platea dei nuovi armatori della vela, meno "ideologici" ma più pragmatici... Ed a questi Bénéteau guarda con sempre maggior interesse come dimostra la cura delle atmosfere interne, unita alla cura dei dettagli funzionali come, ad esempio, la perfezione dei controstampi e dei rivestimenti interni delle stipetterie che permettono una facile ed efficace pulizia e manutenzione di tutte le parti della barca, anche le più nascoste. Così come il perfetto studio dei sistemi di stivaggio delle provviste in cucina o i grandi cassettoni frigoriferi o il corretto dimensionamento delle sedute e degli spazi conviviali. Forse è proprio la scelta delle finiture extra lucide dei legni che si stagliano sulle pannellature

bianco latte di tutte le superfici verticali ed orizzontali che potrebbe creare qualche problema di manutenzione ma, come dicono i francesi: "noblesse oblige"... E che l'Oceanis 60 sia una barca nobile non lo si può negare. Anche l'incedere fra le onde di questa barca ha qualcosa di maestoso. Certamente non si può parlare di un purosangue da corsa ma il passo è sicuramente sicuro e costante. Nonostante la barca in prova fosse dotata di randa avvolgibile e dislocasse circa 24.000 kg, già con 12 nodi di vento reale e un angolo di 40 gradi apparente, riusciva a marciare a 8,2 nodi costanti e tendenzialmente progressivi appena il vento accennava ad aumentare o si provava ad allargare di qualche grado, fino a raggiungere gli 8,7 nodi con un angolo di 85 gradi apparenti. Naturalmente non aspettatevi accelerazioni da VOR con esaltanti planate sull'onda, ma consolatevi abbondantemente con una costanza di prestazioni e un passaggio sull'onda estremamente dolce. Negli interni la cosa che più colpisce è la sensazione di eleganza e luminosità conferita dalle pannellature in pelle sintetica "total white" in netto contrasto con gli arredi in mogano a finitura lucida. In alternativa si può optare per le pannellature verticali in grigio antracite. Scelte esteticamente molto coraggiose ma altrettanto efficaci per posizionare questa imbarcazione "fuori dal coro" delle barche di serie molto industrializzate alle quali Bénéteau ci ha abituati. La scansione degli spazi prende le mosse da una scala a 45 gradi illuminata da un tambuccio vetrato largo quanto il poz-

zetto che rende estremamente fluido il passaggio fra esterno ed interno. Questo dà accesso ad un open space dove trovano alloggio la dinette con tavolo per 10/12 commensali e contro divano per il relax e la cucina, che si distingue per la zona cambusa contrapposta e dotata di due enormi frigoriferi a cassettoni. Completa l'ambiente un vero carteggio d'altri tempi, posizionato per baglio. Nonostante l'ampiezza degli spazi non mancano i tientibene posti in posizioni strategiche da chi ha provato a navigare sbandato di trenta gradi con mare formato per qualche giorno. A prua nessuna sorpresa: la cabina armatoriale ha dimensioni e attrezzature a livello del resto e, a richiesta, si può ordinare nella soluzione a due cabine doppie e due bagni pensata per charter al quale Bénéteau ha sempre dedicato la giusta attenzione. A poppa troviamo la classica soluzione delle due doppie leggermente sottoposte alle panche del pozzetto. Anch'esse dotate di bagno privato con box doccia separato. Una vera barca! Poche concessioni alla modernità fine a se stessa. Barca molto "pensata" al punto che tutto sembra ovvio, scontato e, per certi versi persino "banale", come il fatto che ci si muova a bordo, sia all'esterno sia all'interno, così in porto e anche nel mezzo di un groppo a quaranta nodi, con la stessa facilità e sicurezza. Se un difetto lo dobbiamo trovare, direi che le dotazioni "standard" sono leggermente sotto dimensionate per quantità e, in qualche caso, qualità, rispetto al livello del progetto pur mantenendo un elevato rapporto qualità/prezzo!

*Fa molto piacere constatare che la storica rivalità fra i "cugini" europei, italiani da una parte e francesi dall'altra, si è tramutata in una proficua collaborazione dove ognuno ha messo a frutto il meglio delle sue qualità e della sua specificità.*



**Prezzo base: Euro 579.000 Iva esclusa**

*Testo di Massimo Franchini  
Foto di Martino Motti  
Impressione di navigazione n. 1592*

## Scheda tecnica

- Progetto: scafo, architettura navale, coperta: Berret Racoupeau Yacht Design / Interni: Nauta Design
- Costruttore: Bénéteau France, [www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)
- Importatore: Bénéteau Italia; tel. 0522 838180; [info@beneteauitalia.it](mailto:info@beneteauitalia.it)
- Categoria di progettazione CE: A12 / B13 / C14
- Lunghezza f.t.: m 18,24
- Lunghezza scafo: m 17,75
- Lunghezza al galleggiamento: m 16,43
- Larghezza massima: m 4,99
- Rapporto lunghezza/larghezza: 30,37%
- Pescaggio: m 2,70 (bulbo lungo); 2,20 (bulbo corto),

- barca provata)
- Peso imbarcazione a vuoto: kg 22.051
- Peso zavorra: kg 6435 (bulbo lungo); kg. 7150 (bulbo corto)
- Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 32% circa
- Tipo di armamento: sloop
- Albero: alluminio anodizzato
- Sartiame: spiroidale inox
- Superficie velica complessiva: mq 342,7 (randa seccata + genoa avvolgibile)
- Superficie velica randa: mq 87,7 (avvolgibile mq 73 sulla barca in prova)
- Superficie velica fiocco/genoa: mq 100,53

- (aggiungere per il genoa: con sovrapposizione al 120%)
- Superficie velica spinnaker o gennaker: mq 255
- Motorizzazione barca in prova: 140 HP
- Trasmissione: linea asse
- Elica: tre pale fisse
- (max prop opzionale su barca in prova)
- Velocità di crociera dichiarata: 7,5 nodi a 2000 giri
- Capacità serbatoio nafta: litri 480 + 600 in opzione
- Capacità serbatoio acqua: litri 708 + 330 in opzione
- Portata omologata: persone: 12/A; 13/B; 14/C
- Principali optional: avvolgiranda, avvolgigenoa, pilota automatico.
- Prezzo della barca provata: Euro 650.300 Iva esclusa.



una prua di 40/45 gradi costanti con un discreto mare di prua, nonostante la randa avvolgibile, che non privilegia certamente la bolina stretta. Anche lo sbandamento resta contenuto considerando il pescaggio molto ridotto (2,20 nella versione provata) dimostrando di avere un'ottima stabilità di forma e un buon bilanciamento dei pesi. Le andature "larghe"

dai sessanta gradi in su, confermano le aspettative e permettono piccoli incrementi di velocità che si attesta sopra agli 8,5 nodi con venti nodi di reale scendendo leggermente di un nodo e mezzo quando si allarga in poppa piena senza issare gennaker o vele da lasco che, sulla barca in prova, non erano disponibili. Inoltre la barca non picchia e non decelera ad ogni piccolo frangente. Questo comportamento le farà perdonare anche la relativa scarsa reattività della timoneria che richiede forse meno concentrazione ma che toglie parecchio del piacere delle regolazioni di fino - Navigazione a motore: del tutto nella norma il comportamento del 140 HP Volkswagen in linea d'asse e dell'elica a tre pale abbattibili. Le prestazioni si attestano sui 7,5/8 nodi ai regimi di crociera. Unico appunto sulla vibrazione che si innesca attorno ai

## Impressioni al timone

Visibilità: buona su tutti i lati tranne nella zona dei 45 gradi di prua dove il rollbar disturba un po' - Stabilità di rotta: ottima su tutte le andature. Leggermente in ritardo l'intervento del timone in poppa piena. La doppia timoneria posta quasi all'estrema poppa rende possibile scegliere se timonare da sopra o sotto vento privilegiando la visibilità verso prua o sulla regolazione delle vele. Qualche piccola difficoltà a padroneggiare completamente le manovre delle vele di prua a causa dell'roll-bar e dello spray hood ad esso collegato - Passaggio sull'onda: ottimo soprattutto con mare di prua e onda ripida - Comportamento sotto vela: per essere una barca totalmente vocata alla crociera stupisce la capacità di risalire il vento e mantenere



2000 giri e si ripercuote su tutta la struttura dell'imbarcazione. Probabilmente dovuta semplicemente ad una non perfetta messa a punto dell'allineamento della trasmissione o del bilanciamento dell'elica che non raggiunge tutti i giri previsti lasciando pensare ad un'elica leggermente sovraccarica. La barca manovra senza problemi anche in spazi ristretti. Basta tenere conto di un leggero effetto evolutivo dell'elica a marcia indietro - Silenziosità motore: discreta, migliorabile - Vibrazioni motore: presenti dai 2000 giri in su - Manovrabilità in porto: ottima.

## La prova

CONDIZIONI - Vento: 16/22 nodi - Mare: quasi calmo con onda corta.

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima a vela con vento reale di: nodi 14 - Bolina stretta: nodi 8 - Bolina larga: nodi 8,2 - Traverso: nodi 8,7 - Lasco e poppa: nodi 8,5 e nodi 7,2 - Velocità a motore misurata: crociera nodi 7,5 a 2000 giri/min.; massima nodi 9 a 3000 giri/min.



## Costruzione

Materiale di costruzione scafo: vtr poliestere monolitico con controspionaggio strutturale monolitico, incollati e resinati internamente, ricoperti in gelatina bianco - Materiale di costruzione coperta: sandwich in vtr di poliestere con anima in balsa - Bulbo: pinna in ghisa imbullonata a scafo con siluro terminale - Timone: in composito con asse strutturale - Interni: paratie in compensato multistrato rivestite in "Alpimahogany" a finitura lucida. Arredi in Alpimahogany con angolari in massello. Pagiolato in stratificato multistrato rivestito o in mogano satinato. Celine in pvc bianco.

## La barca provata in dettaglio

• **PROGETTO - Carena:** progetto moderno dello studio Berret Racoupeau che ha saputo dosare sapientemente le caratteristiche di comfort e prestazione - **Piano velico e coperta:** classico sloop a 9/10 con genoa a moderata sovrapposizione (120%), tre ordini di crocette acquarterate senza volanti e senza tesa paterazzo (consigliabile nella configurazione a randa steccata), con lande laterali poste a ridosso della tuga in modo da sgombrare il passavanti. Albero in alluminio anodizzato, passante con sartiame interrotto in spiroidale inox, genoa avvolgibile manualmente di serie. Tutte le drizze rinviate in pozzetto su due winch Lewmar self tailing, (dei quali uno elettrico) serviti da batterie di organizer e relativi stopper sui quali sono rinviate anche la scotta randa, il vang e le manovre degli avvolgitori di randa (opzionale) e genoa. La scotta randa è priva di rotaia e regolata da un paranco a quattro vie fisso sul roll-bar. Altri due winch primari Lewmar self tailing, elettrici, per le manovre delle scotte genoa, sono posizionati a pruvia delle timonerie, facilmente raggiungibili dal timoniere per permettere di manovrare anche con equipaggio ridotto. Due rotaie di scotta genoa con regolazione a distanza e rinvii piani sulla tuga. La barca è dotata di una rotaia trasversale a prua dell'albero per la regolazione di una trinchetta o di un fiocco auto virante. Interessante e ben strutturato il bompreso di prua in acciaio inox che, oltre a permettere di murare correttamente il code O o qualsiasi altra vela da lasco, protegge efficacemente l'ancora senza deturpare il profilo della prua stessa. Le due postazioni del timoniere che rinviano su



un'unica pala centrale, correttamente dimensionata, risultano ergonomicamente corrette anche pensando a lunghe permanenze in condizioni difficili. Un unico appunto sui puntapiedi, più adatti per inciampare che per puntellarsi. Buona, anche se non eccezionale, la disposizione degli strumenti che, grazie alle due ampie consolle, sono di facile lettura, ma solo se ci si posiziona esattamente dietro le stesse in posizione eretta. Montando un display a grande schermo sulla testata di poppa del tavolo fisso, si riescono a leggere tutti i dati di navigazione da tutte le postazioni di governo. Ottima la posizione del telecomando elettrico del motore, dagli innesti molto dolci e perfettamente raggiungibile dal timoniere - **Vele di serie:** marca Elvstrom in dacron a doppia cucitura, pensate per un uso continuativo e non specializzato. Randa steccata con lazy bag di serie e genoa avvolgibile con banda anti UV. Vang in alluminio anodizzato regolabile dal pozzetto con paranco manuale. Intelligente la scelta di ancorare gli stralli di poppa a pruvavia del garage del tender in modo da scaricare la zona apribile della poppa più deformabile per la presenza dell'ampio portellone e dei portelli dei gavoni. Nel pozzetto trovano inoltre posto: un grande tavolo fisso centrale ad ante abbattibili, ben ancorato e dotato di tientibene e puntapiedi, due grandi panche contenitrici che fungono da sedute per le timonerie adatte a due persone per lato e ben protette, una zona prendisole di poppa a copertura del vano tender (fino a 2,40 m dotato di gonfiature elettrico), attrezzabile con comodi cuscini in tela idrorepellente. Tutta la coperta è finita con antisdrucciolo a punta di diamante con un ottimo grip e può essere completamente rivestito in teak massello a richiesta. Il pozzetto è rivestito in teak a doghe di serie ma privo di mastre e non di primissima qualità. I punti di areazione sono per lo più costituiti da osteriggi in perspex montati

a filo ponte con efficaci sistemi di chiusura stagna. A questi si affiancano dei lucerni fissi, sempre in perspex fumé, incollati direttamente sulla vetroresina che, nel complesso, non risultano pericolosi per chi lavora in coperta. Molto robusto l'ancoraggio dei candelieri e dei pulpiti in acciaio inox, apribili sia a poppa che su entrambi i lati - **Ormezzo:** otto bitte distribuite lungo il perimetro della falchetta, nessuna dotata di passacavi: scelta sicuramente economica ma scarsamente affidabile in presenza di forte risacca. Ancora posizionata su musone inox a doppia puleggia "incastonato" nella delfiniera-bompresso. Verricello elettrico Lewmar da 2000 W a 24 Volt con campana di tonneggio ben proporzionata e correttamente posizionato. Il gavone delle catene sufficiente per contenere la catena e la cima di ormezzo in dotazione. A poppa di questo si trova una comoda cala vele, attrezzabile anche come cabina equipaggio, dotata di scaletta e accessibile dal passauomo in coperta. Numerosi altri gavoni sotto le panche delle timonerie e a poppavia di queste consentono lo stivaggio di tutto il materiale necessario compreso l'autogonfiabile di pronto utilizzo.

- **INTERNI:** molto curata e in generale ottima l'attenzione ai dettagli funzionali ed all'ergonomia. In particolare per quanto riguarda la sicurezza nel muoversi a bordo con barca sbandata e nell'uso in navigazione ed in porto della cucina e dei bagni. Questi ultimi di dimensioni leggermente inferiori della media in questa categoria di imbarcazioni - **Materiali:** le paratie sono in compensato marino di okumè rivestite con impiallacciatura di mogano "Alpi" e/o cartelle

rivestite in pelle sintetica (PVC) lavabile di colore bianco o antracite, a scelta del cliente. La stessa pelle sintetica riveste anche le murate, nelle parti a vista e i ciellini, che sono comunque bianchi. I paglioli sono in compensato marino impiallacciato in mogano con trattamento superficiale satinato/antisdrucciolo. Gli arredi sono in compensato di mogano "Alpi" riquadrati con massello in mogano. Apprezzabile il disegno ad ampio raggio di questi ultimi che esce dalla moda imperante e pericolosa dello spigolo vivo. La finitura superficiale dei mobili è in poliestere trasparente lucido/brillante - **Divisione interni** (partendo da prua): cabina matrimoniale con armadio sulla sinistra e bagno privato a dritta (in alternativa: due cabine doppie a letti matrimoniali e due bagni simmetrici). Quadrato con tavolo da pranzo sulla destra e divano relax a sinistra, a seguire cucina a "C" con carteggio contrapposto dietro al quale trovano



posto i frigo/cambusa, poi due bagni simmetrici a servizio delle due cabine doppie poste sotto il pozzetto. Vano motore centrale. A poppavia vano garage per tender.

**Quadrato** – Al quadrato si accede con una scala estremamente comoda composta da 5 ampi gradini larghi 80 cm con una pendenza di 45 gradi trattati con vernice antisdrucciolo, serviti da due corrimani laterali. Unico appunto, la mancanza di un puntapiedi laterale. Altezza interna: 2,07 m. Ulteriori tientibene sono posti a soffitto e sui fianchi della cucina in posizione perfetta per le condizioni di barca sbandata o forte rollio. Ventilazione naturale garantita da 4 oblò apribili incastonati nelle finestre laterali e due osteriggi a filo sul ponte. Ulteriore luce naturale proviene, oltre che dal tambuccio a tutto baglio, dalle finestre sul ponte e da quelle a scafo fisse. Illuminazione artificiale: luci led a soffitto (8 coppie di plafoniere a filo) oltre a 6 led sotto passavanti e due applique a parete. Luci di "atmosfera" realizzate con striscia led continua sotto lo zoccolo dei mobili. Bar a scomparsa elettrico dietro al divano.

**Cucina** – Altezza interna: m 2,05 - Piano di lavoro in resina. Lavello acciaio più scolapiatti inox con tagliere in legno massello. Cucina a gas 3 fuochi più forno grilli inox basculante. Sul lato opposto: frigorifero 130 l a 24 V, compressore a 2 velocità, con apertura frontale più congelatore 100 l a cassettoni, estremamente efficiente e funzionale anche in navigazione. Armadi e stipetti ben posizionati e più che sufficienti (tutte le mensole interne sono dotate di bordo di tenuta). Vano porta-bottiglie. Pattumiera integrata. Ventilazione naturale da oblò apribile sulla tuga.

**Carteggio** – Un vero piano di lavoro posto per madiere col classico vano per le carte nautiche, retroilluminato con facile apertura per manutenzione. Pannello elettrico con comando utenze a interruttori magnetotermici e strumenti di controllo (non c'è quadro sinottico con spie di allarme funzionamento). Radio lettore CD/MP3 stereo. 2 Alti parlanti. Vano cerate e cassetiera con 3 cassette.

**Cabina di prua** – Altezza interna: 2,10 m. Letto doppio centrale (2,05 x 1,22 m - 1,66 m). Stipetti a murata. Gavoni sotto al letto accessibili dall'alto. (Apertura assistita da attuatore a gas). Vano guardaroba a murata con scarpiera. Vano beauty con specchio. Illuminazione e ventilazione: 2 finestre a murata con tende oscuranti. 3 osteriggi a filo in coperta con tenda.

**Bagno di prua** (due, simmetrici, nella versione charter) – Altezza interna: m 2,00 - box doccia separata con porte in plexi trasparente: piatto doccia integrale, miscelatore doccia. 1 WC marino manuale. Lavello integrato nel piano di lavoro in resina. Armadietto e stipetto a paratia. Illuminazione naturale: boccaporto apribile con tendine/zanzariera. Illuminazione artificiale: 4 plafoniere a soffitto e luci sullo specchio.

**Cabine di poppa** (simmetriche con l'unica differenza che quella di dritta dispone di due cuccette separate affiancabili e del solo accesso privato al bagno) – Altezza interna: 1,90 m - 2 Cuccette singole affiancabili (2,00 x 0,86 m + 2,00 x 0,80 m) - Stipetti. Vani porta-oggetti. Tavolino beauty con specchio. Illuminazione e areazione: 2 oblò laterali. 1 oblò apribile su paratia poppiera. 1 vetro fisso su paratia di poppa.

**Bagni di poppa** 2 simmetrici ai lati vano motore: quello di sinistra ha anche l'accesso diretto dalla zona giorno per essere utilizzato come day toilet) – Altezza interna: 2,05 m. Doccia separata - miscelatore doccia acqua calda/acqua fredda - WC marino manuale - 1 serbatoio rigido acque nere 80 l - lavandino - piano di lavoro in resina. Stipetto a murata. 2 oblò apribili con tendina.

Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: [www.nautica.it/photo](http://www.nautica.it/photo)