

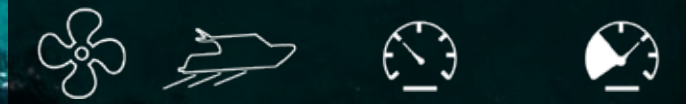
# BÉNÉTEAU YACHT Oceanis 51.1



Testo e foto di Stefano Navarrini - Impresione di navigazione n. 1691

*Nasce da un grande cantiere ma con una capacità di personalizzazione quasi artigianale. Eleganza e prestazioni, funzionalità e cura dell'ergonomia fanno di questa barca l'ideale compagna per crociere long range.*

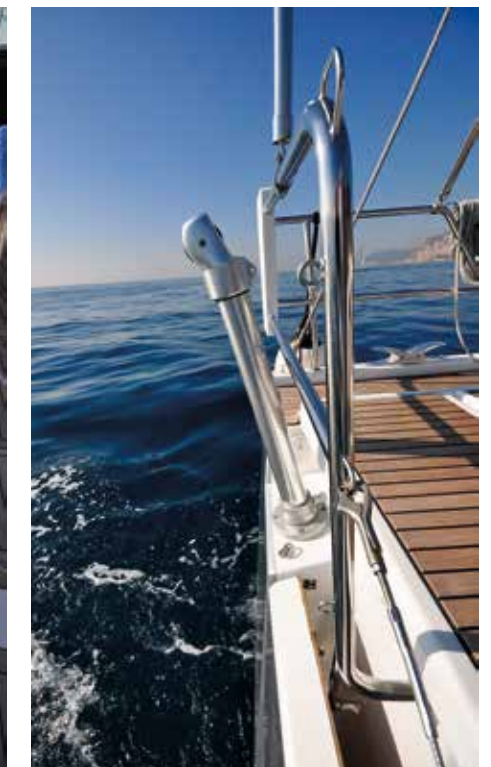
Prezzo base  
Euro 275.900  
Iva esclusa  
franco cantiere



MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
min	2,20	0,85	0,29	517
1000	3,60	1,20	0,29	600
1500	5,50	2,80	0,50	392
2000	7,50	6,10	0,80	245
2500	8,30	12,30	1,33	134
3000	8,90	18,75	1,99	94
max	9,30	21,60	2,29	86

Pur uscendo dalla retorica delle brochure, difficile non restare affascinati da una barca come l'Oceanis 51.1 della Bénéteau, che combina, in un sapiente mix, eleganza di linee, comfort crocieristico, e prestazioni derivate dalle esperienze già elaborate nella gamma First e Figaro. Facile e sofisticata allo stesso tempo, settima generazione di un brand più che famoso, la barca mostra interessanti innovazioni tecniche, ed è personalizzabile in una smisurata quantità di dettagli per rendere la vita di bordo accogliente per gli ospiti e più facile per lo skipper. Andando più nel dettaglio si può partire sottolineando l'eleganza del design, caratterizzato dal profilo pulito e

lineare della coperta, che fissando le manovre della randa sulla tuga, libera spazio in pozzetto. In coperta non mancano soluzioni innovative e apprezzabili come i lettini prendisole posizionati a cavallo fra tuga e pozzetto, o



il barbecue a scomparsa ricavato sotto la panca di poppa e utilizzabile abbassando (elettricamente) la plancetta poppiera. Le gruette a scomparsa per il tender fanno un po' barca a motore, ma risultano pratiche in navigazione (un po' meno in fase di ormeggio). Gli interni sono come detto particolarmente accoglienti grazie alla grande luminosità che nasce dalla scelta di legni chiari e dalle grandi superfici vetrate, fondendosi con un'accurata gestione dei volumi. Non che su una barca di 16 metri possa far difetto lo spazio, ma indubbiamente la sensazione è di trovarsi su uno scafo di maggiori dimensioni, dove comunque al di là dell'estetica si è tenuto conto della funzionalità al servizio della crociera. La generosità degli spazi interni è in parte dovuta al nuovo disegno dell'opera viva, caratterizzata da uno spigolo che corre fin quasi a prua e che torna anche a vantaggio delle prestazioni. Da notare che l'Oceanis 51.1 può essere scelto con quattro differenti layout, cinque configurazioni veliche, tre lunghezze di chiglia, tre diverse motorizzazioni, e in una versione charter con tanto di cabina di prua per lo skipper. Se poi consideriamo le oltre settecento possibilità di personalizzazione dei dettagli, in pratica è come ordinare una barca su misura.



### La prova

**CONDIZIONI** - Vento: forza 4 - Mare: 3 - Persone: 4 - Carico liquido: 3/4  
**PRESTAZIONI RILEVATE A VELA** - Andature (randa classica + genoa / vento reale 12 nodi) - Bolina stretta: nodi 7,5 - Bolina larga: nodi 8,2 - Traverso: nodi 9,1 - Lasco: nodi 8,1 - Poppa: nodi 6,2.  
**MISURAZIONI** - Area pozzetto: mq 4,30 (piano di calpestio) - Rilevazione massima della tuga sulla coperta: m 0,45 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,03 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,83 bagno di poppa - Larghezza minima passavanti: m 0,50.

### Costruzione e allestimento

• **MATERIALI** - Scafo: realizzato con stratificato monolitico di vetroresina poliester sul fondo, sandwich di balsa sulle fiancate - Coperta: in sandwich di vetroresina e schiuma Saerform - Bulbo: in ghisa - Timone: a 2 pale sospese in vetroresina con asse in acciaio inox - Tipo di stratificazione: scafo ad infusione (poliester/sandwich di balsa), controstampo strutturale ad infusione monolitica - Geometria della carena: nuovo disegno con step nella parte anteriore e angoli di poppa arrotondati - Attrezzature ancoraggio/ormeggio: verricello salpancore verticale da 1500W; delfiniera di prua; 6 bitte d'ormeggio in alluminio - Plancetta poppiera: abbattibile elettrica, con gradino di accesso.

### Scheda tecnica

Lunghezza massima f.t.	m 15,94
Lunghezza scafo	m 14,98
Lunghezza al galleggiamento	m 14,52
Larghezza massima	m 4,80
Rapporto lunghezza/larghezza	3,11
Immersione chiglia corta	m 1,85
Peso chiglia corta	kg 3.604
Immersione chiglia lunga	m 2,30
Pesco chiglia lunga	kg 3.396
Dislocamento a vuoto	kg 13.930 (versione base)
Tipo di armamento	sloop
Albero: avvolgitore	in alluminio anodizzato rastremato con appoggio in coperta. Tre ordini di crocette acquartierate.
Boma	in alluminio anodizzato
Vang	rigido con paranco
Sartiame	fisso in inox spiroidale

Verricelli: 4 winch self-tailing elettrici su ogni postazione timone (i verricelli elettrici sono optional)  
 Bozzelli: 2 bozzelli Stand-Up per la scotta della randa sulla tuga  
 Avvolgitori: rullafiocco (fiocco autovirante) e albero avvolgiranda  
 Superficie velica: randa avvolgibile mq 45,80; randa classica in dacron mq 55,8; fiocco (autovirante) in dacron mq 48,10; genoa (105%) mq 61; spi asimmetrico mq 180; Code 0 mq 140  
 Motorizzazione della prova Yanmar 4JH110 - 110 HP  
 Tipo di trasmissione Sail Drive  
 Elica tripala ripiegabile  
 Capacità serbatoio carburante 200 litri  
 Capacità serbatoio acqua 440 litri  
 Serbatoio acque nere 80 litri  
 Prestazioni dichiarate a motore: velocità massima nodi

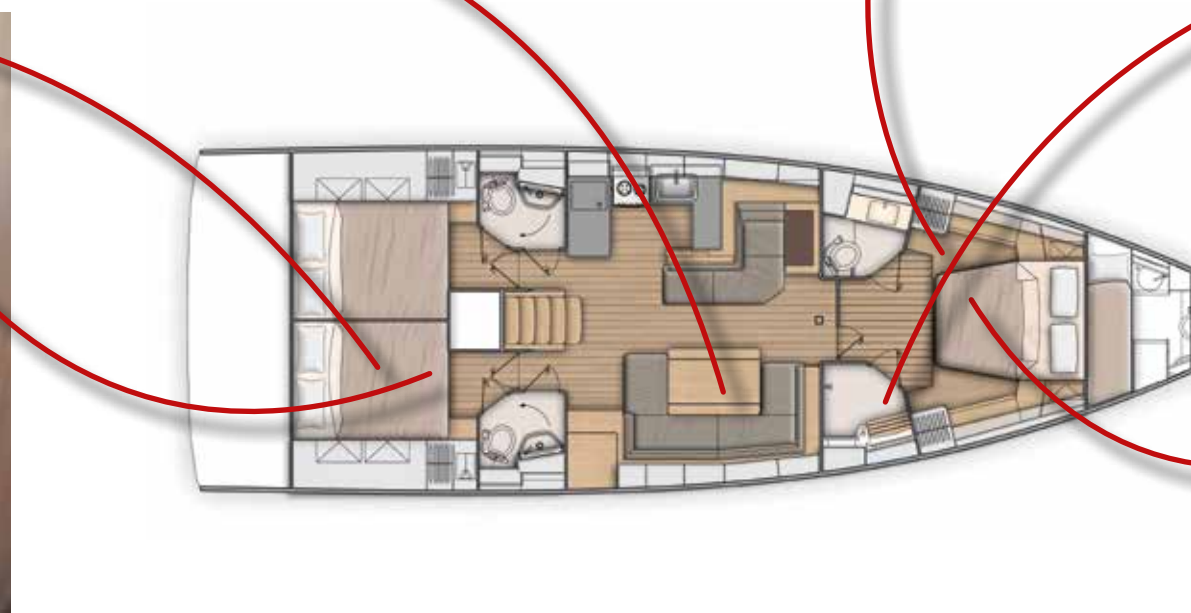
9,45 (3.195 g/m); velocità di crociera nodi 8,95 (2.600 g/m); consumo a velocità di crociera nodi: 14,10 litri/h. Portata omologata persone: 13 (Cat. CE A); 14 (Cat. CE B); 16 (Cat. CE C)  
 Altre motorizzazioni: 80 CV Common Rail, Dock&Go  
 Principali dotazioni standard: fiocco autovirante, 1 winch di manovra self tailing a ogni posto timone, scala di soccorso sul pulpito di poppa, apertura plancetta poppiera con comando elettrico, libreria interna sulla paratia di prua, verricello elettrico salpa ancore verticale da 1500 W, elica tripala fissa, 6 prese USB, boiler elettrico 40 litri.  
 Principali optional: in funzione dei vari allestimenti personalizzabili.  
 Categoria di progettazione CE A/B/C  
 Proget: Berret Racoupeau / Interni: Nauta Design  
 Costruttore: Bénéteau Group; www.beneteau.com





INTENSITÀ DEL RUMORE  
RILEVATA NEI VARI AMBIENTI

RUMOROSITÀ	A 2200 g/m dBA
Pozzetto	79,5
Dinette	84,4
Cabina armatoriale	79,5
Cabina di poppa	92,5



## Valutazioni

**Allestimento della coperta:** resa perfettamente agibile dalla disponibilità di spazio, dalla comodità dei passavanti, e dagli oblò a filo della tuga.  
**Riduzione fiocco:** due avvolgitori di facile manovra, uno per il genoa e un altro per il Code 0.  
**Riduzione randa:** manovra elettrica con avvolgimento sull'albero.  
**Trattamento antisdrucchiolo:** il teak in pozzetto e un diamantato in coperta ben disegnato offrono un buon grip nelle manovre.  
**Allestimento del pozzetto:** comodi e funzionali gli spazi di movimento, interessanti i due piani prendisole ricavati fra tuga e pozzetto, i fermapièdi a scomparsa per le postazioni timone offrono sicurezza a barca sbandata.  
**Collocazione zattera autogonfiabile:** molto buona, consente un facile varo anche a una persona di non elevate prestazioni fisiche.  
**Collocazione tender:** posizionabile su due gruette retraibili il tender risulta comodo in navigazione, un po' meno in fase di ormeggio.  
**Discesa a mare e risalita:** il gradino intermedio offre un comodo accesso alla plancetta, che essendo abbattibile elettricamente può essere manovrata anche da una sola persona. La scaletta bagno, comoda e robusta, è inseribile nella plancetta.

**Vani di carico:** il grande gavone di poppa accessibile anche dalla panca del timoniere offre un enorme spazio di stivaggio. Nella norma gli altri gavoni.  
**Timoneria:** bella la ruota timone in composito della barca provata, che però è un optional. Ottima la visibilità della strumentazione.  
**Risposta timone:** difficile in assenza di vento valutare la risposta del timone, che dà però un'idea di grande sensibilità.  
**Stabilità di rotta:** irrilevabile a vela in assenza di mare e vento, ovviamente buona nella navigazione a motore.  
**Navigazione a motore:** la barca risulta pronta ad ogni sollecitazione del timone.  
**Comandi motore:** un po' bassa e quindi scomoda la leva del telecomando. Il cantiere ha già in programma di modificare la posizione.  
**Rumorosità motore:** ottima a velocità di crociera, un po' meno agli alti regimi.  
**Vibrazioni motore:** inavvertibili a velocità di crociera, diventano più sensibili alzando il regime dei giri.  
**Manovrabilità in porto:** la barca risponde con docilità a ogni comando e sfrutta l'aiuto dell'elica di prua.  
**Ergonomia e sicurezza in esterno:** molto curata ai fini degli spazi di seduta e di

movimento in pozzetto, apprezzabile, ai fini della sicurezza in navigazione, il tientibene che corre sulla tuga.  
**Ingresso in cabina:** ampio e sicuro, ma migliorabile nell'antisdrucchiolo dei gradini.  
**Articolazione interni:** molte le possibili opzioni, la soluzione a tre cabine è probabilmente la più equilibrata per suddivisione degli spazi notte/giorno/toilette.  
**Tientibene:** ben posizionati quelli in coperta. Sottocoperta le molteplici possibilità di presa sui mobili e il tientibene centrale offrono sicurezza anche in navigazione con mare formato.  
**Illuminazione naturale:** la soluzione con legni e arredi chiari abbinata alla generosità delle vetrate garantisce grande luminosità.  
**Illuminazione artificiale:** molto ben posizionata, non lascia spazi scoperti.  
**Ventilazione:** forse un oblò in più sulle vetrate laterali non guasterebbe.  
**Dinette:** molto ben studiata, con tavolo telescopico abbattibile e trasformabile.  
**Cabina armatoriale:** spaziosa e molto accessoriata, gode di buona luminosità sia di notte che con luce naturale.  
**Cabine ospiti:** le due cabine matrimoniali sono dotate di letti (difficile chiamarli cuccette) rettangolari e virtualmente divisibili inserendo un velo e una losanga.

**Toilette:** la praticità delle soluzioni privilegia ovviamente la toilette armatoriale con vano doccia separato, ma spazi, accessori e funzionalità sono comuni.  
**Carteggio:** l'inusitata posizione appruata non crea problemi e la seduta trasformabile in una sorta di chaise longue offre una comodità in più.  
**Cucina:** molto ben studiata per consentire il lavoro contemporaneo anche di due persone. Comodo l'accesso al vano spazzatura dal piano di lavoro. Un fuoco in più sul piano cottura non guasterebbe.  
**Locali equipaggio:** a estrema prua è ricavabile una cabina marinaio con letto per baglio, utile per un'eventuale uso charter.  
**Finitura:** sostanzialmente molto curate anche nella scelta dei materiali, come ad esempio la ricerca sul coefficiente di morbidezza delle cuscinerie.  
**Ergonomia e sicurezza sotto coperta:** molto buona la disposizione degli elementi, totale assenza di spigoli vivi, molte le prese disponibili navigando con mare formato, incluso il tientibene centrale sul cielo della dinette.  
**Quadro elettrico:** completo e ben posizionato per un facile controllo.  
**Sala macchine (ambiente):** costruita su misura per il motore, ben accessibile sia sollevando la scaletta di discesa sia dall'interno delle cabine.