

OCEANIS 41.1: IN CROCIERA, ANCHE DI BOLINA. LA PROVA

BARCHE, PROVE / BY [LUCA SORDELLI](#) / APR 22, 2016

[STAMPA L'ARTICOLO](#)



[READ THE ENGLISH VERSION](#)

La vedi in banchina e ti colpiscono subito due cose: prima, la più facile, il **bel disegno di tutta la zona di poppa**. Plancia abbattibile (elettricamente, con sistema di sicurezza manuale) con doppio gradino e scaletta da bagno telescopica, le due sedute laterali sollevabili con pistoincini a gas, vano per l'autogonfiabile, doppia ruota con passaggio centrale molto largo. Insomma una piccola portaerei pronta al lancio (e al recupero) di famiglie intere verso i bagni estivi. C'è veramente una quantità sconfinata di spazio a disposizione, la circolazione a bordo è molto facile, tutto è molto funzionale.



richiudersi mai più.

Seconda cosa che colpisce: il disegno dello scafo, il 41.1 è **larghissimo ed è tutto fuori dall'acqua**. Il baglio massimo è di ben 423 cm e, tanto per avere un'idea, l'Oceanis Clipper 393 (stessa lunghezza, ma quindici anni di esistenza progettuale in più) è largo 396. Una differenza, su dodici metri di scafo, che impressiona soprattutto perché **tanta generosità parte quasi a metà barca per non**

Le linee d'acqua riprendono quelle del precedente Oceanis 40, ma ora la coperta, realizzata per iniezione pesa **700 kg in meno**. Significa, in pratica, navigare scarichi di

acqua, gasolio e cambusa e dotazioni. Non poco. Ecco perché vista all'ormeggio (carica) sembra veramente tutta fuori dall'acqua. **Unica iattura** è il serbatoio principale per l'acqua a prua, evitabile visto anche che lo spazio a centro barca ci sarebbe anche e che di gavoni, un po' ovunque, sono veramente tanti.

Stupisce poi il fatto che **il timone sia uno solo**. L'ormai collaudato disegno con lo spigolo che si allunga fino a poppa (alla base del miracolo dell'allargamento della barca, con conseguente guadagno di centimetri calpestabili in coperta e di volumi al piano di sotto") è in genere abbinato alla doppia pala. Qui no, e la cosa comporta interessanti considerazioni in termini di sensazioni "alla guida". Ma ne parliamo nel dettaglio dopo.

La coperta

Qui è tutto molto collaudato. Siamo nell'ambito della crociera pura dove ogni manovra deve essere molto semplice e molto sicura. Da qui la scelta del roll-bar con punto di scotta della randa fisso e sistema alla "tedesca" (optional) rinviato in pozzetto, e a portata di mano del timoniere. Nell'insieme il tutto è effettivamente molto pratico e il

padre/skipper/armatore può tranquillamente portarsi il 41.1 in giro da solo. Unica annotazione, winch di diametro leggermente maggiore decisamente non guasterebbero.



La larghezza dei passavanti all'altezza dall'uscita dal pozzetto è un po' risicata, ma un robusto tientibene proprio sul roll-bar aiuta a muoversi in sicurezza. Molto bene, come da tradizione della casa francese, il disegno della zona di prua con ancora, verricello e musoncino (quest'ultimo, però, senza la predisposizione per le vele di prua).

Della zona di poppa abbiamo già detto (massimo dei voti) e non male anche il pozzetto nel suo insieme, con un tavolo di buone dimensioni da aperto, ma non troppo grande da chiuso. Voto insufficiente invece per gli schienali, un po' troppo bassi per sorreggere schiene non più giovanissime. Nota di merito invece per il disegno del roll-bar: tutto sommato (quando non c'è la capottina) passa sorprendentemente inosservato.



Gli interni

Le configurazioni disponibili per gli interni sono **quattro**, si parte dal lay-out base a **due cabine**, una a prua e una poppa sulla destra (sulla sinistra c'è un grande gavone tecnico) e **un bagno** a centrobarca. Ci sono poi le versioni: **tre cabine** (con le tradizionali gemelle a poppa) e un bagno, **due cabine e due bagni** (il secondo è a prua e il letto matrimoniale non è più orientato per chiglia ma è in diagonale), e infine **tre cabine e due bagni**.

Il punto di partenza, comunque, è sempre la bella mano dello studio **Nauta** che riesce a rendere più grande di quello che realmente è qualsiasi ambiente, prima di tutto grazie



alla



prospettiva che crea non appena si scende sottocoperta, con **linee orizzontali e punti di fuga "lontanissimi"**. Anche le **doppie finestrate**, in murata e sulla tuga aiutano, e non poco in questa direzione. Bella anche l'idea di poter avere una la paratia di prua completamente apribile, creando quindi un unico open space tra cabina e dinette. Due le scelte possibili per i legni, un super classico mogano (**scuro**) o in rovere (**chiaro**), a nostro sindacabilissimo giudizio decisamente più azzeccata.

Nel complesso il disegno molto largo dello scafo garantisce **tanti volumi soprattutto da poppa a centrobarca**, con due cabine (nella versione della prova) accoglienti e molto ampie. Le altezze sono di 193 cm all'ingresso e di 111 sopra alla cuccetta matrimoniale da 207 x 147 cm, quindi misure più che buone per una barca di dodici metri. **La cabina di prua** ha un notevole spazio di disimpegno appena entrati, ma non ha volumi esagerati, così come era invece tradizione avere sino a non tanto tempo fa su quella che dovrebbe essere **"l'armatoriale"**. Non manca neanche lo spazio negli armadi/stipi, semplicemente **si è**



scelto, e non possiamo che essere d'accordo con il signor Conq, di avere linee di ingresso dello scafo più fini, a tutto vantaggio della bolina (come vedremo dopo) e rinunciando ad un po' d'aria nella cabina.



Nota di merito infine per il **tavolo da carteggio**, piccolino, ma c'è. Su un 40' è ormai roba rara, quanto utile. E' a prua, vicino alla paratia, e orientato in diagonale: furbo e molto pratico.

Le prestazioni

Le prime misurazioni delle velocità a vela le abbiamo prese in un momento di vento tranquillo, **12 nodi di vento reale**. L'ideale brezza mediterranea. Eravamo in sei a bordo, col pieno d'acqua, e dotazioni complete, vela piena, quindi in condizioni "veritiere".

I numeri sono decisamente buoni, con una sorprendente facilità per la bolina: impiccandola un po' sui 30° navigavamo a 6,7 nodi, poggiando leggermente si viaggiava sui 6,9, a 40° stavamo fissi sui 7,8/8,0 nodi. Non male, visto anche che c'era un

po' d'onda (la barca della prova montava delle buone vele Elvström, optional da 5.500 Euro) e il vento non era molto stabile.

Ottimo anche il feeling al timone, la barca tende a viaggiare subito un po' sbandata, ma non tira mai giù la prua sotto raffica (e togliendo il serbatoio a prua si guadagnerebbe ancora qualcosa). E' piuttosto leggera sulle ruote, e si sente che il timone è uno solo e con un buon allungamento. Nel complesso aver abbassato baricentro e dislocamento,



avere linee d'ingresso fini e d'uscita potenti, aiuta, e molto.

Bene anche poggiando: col code zero e sempre vento reale sui 12/13 nodi, si viaggia, a 100°, a 8,5 nodi di velocità, scendendo a 120° ci si attesta sui 7,2. La barca appoggia lo spigolo di poppa e viaggia sui binari.

Abbiamo provato il 41.1 anche in condizioni più impegnative, **con vento sui 25 nodi**, una mano e genoa rollato di un -20%. Anche qui il feeling è buono, **sorprende solo come la barca ami viaggiare parecchio sbandata**, ma il carico sul timone rimane sempre molto leggero. Anche il buon disegno del pozzetto rende, dopo un attimo, l'equipaggio tranquillamente inconsapevole dell'inclinazione.

Le velocità a motore sono nelle media: 8,5 nodi al massimo dei giri (3.000), 6,5 ad andatura da trasferimento tranquillo (2.000 giri), mentre i 7,4 nodi a 2.500 giri rappresentano la media da tenere in crociera. Bene i valori relativi alla rumorosità nella cabina di poppa, rispettivamente 76, 69 (valore ottimo) e 72 dbA.

Oceanis 41.1 – La scheda tecnica

Lungh. f.t.: m 12,43

Lungh. scafo: m 11,98

Lungh. al galleggiamento: m 11,37

Largh. massima: m 4,20

Pescaggio: m 2,18 (opt. 1,70)

Peso imbarcazione a vuoto: kg 8.777

Peso zavorra: kg 2.300 (2.507 con chiglia corta)

Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 26%

Albero

Frazionato 9/10, due ordini di crocette acquartierate

Poggiato in coperta, in alluminio

Superficie velica randa: mq 43,10

Superficie velica fiocco (104%): 42,00

Superficie velica fiocco (104%): 42,00

Superficie vela gennaker: mq 130

Superficie vela trinchettina (con avvolgigenoa): mq 20,90

I: 16,03 – J: 5,17 – P: 15,40 – E: 4,71

Motore e impianti

Barca in prova: Yanmar 4JH45 CR SD 33KW (45CV) diesel

Elica: 3 pale abbattibili Flexofold

Capacità serbatoi acqua: litri 240 (+ 330 optional)

Capacità serbatoi gasolio: litri 200

Categoria di progettazione CE: A

Portata omologata: 9 persone

Progetto: Architettura navale, Finot – Conq e soci – interni Nauta Design

Costruttore, Bénéteau, www.beneteau.com

Costruzione

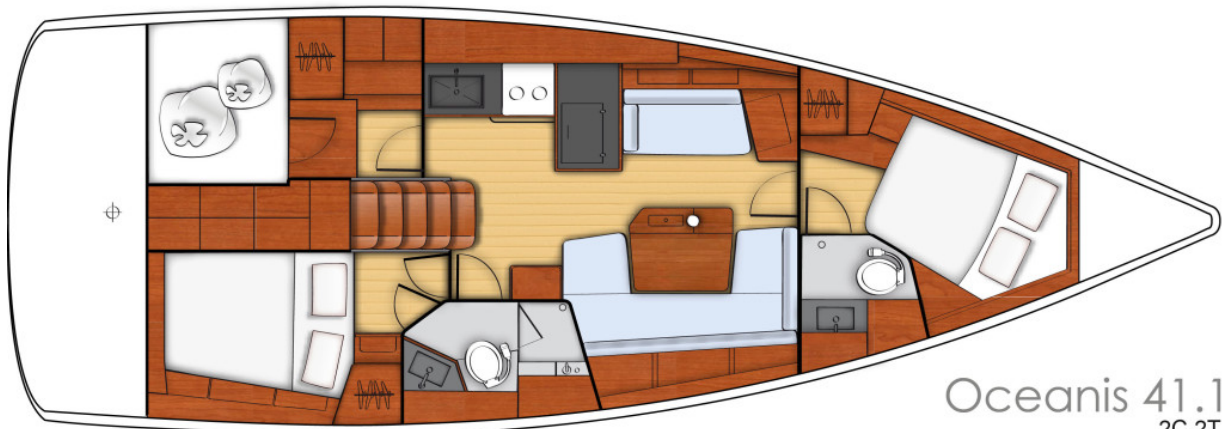
Scafo di costruzione monolitica in poliestere, contro-stampo strutturale monolitico incollato allo scafo, coperta realizzata per iniezione, in sandwich di fibra di vetro e schiuma Saerform, rivestito

di antiderapante tipo “punta di diamante”; chiglia in ghisa fissata con bulloni e contropiastra inox incollata, timone con asse in vetro composito.

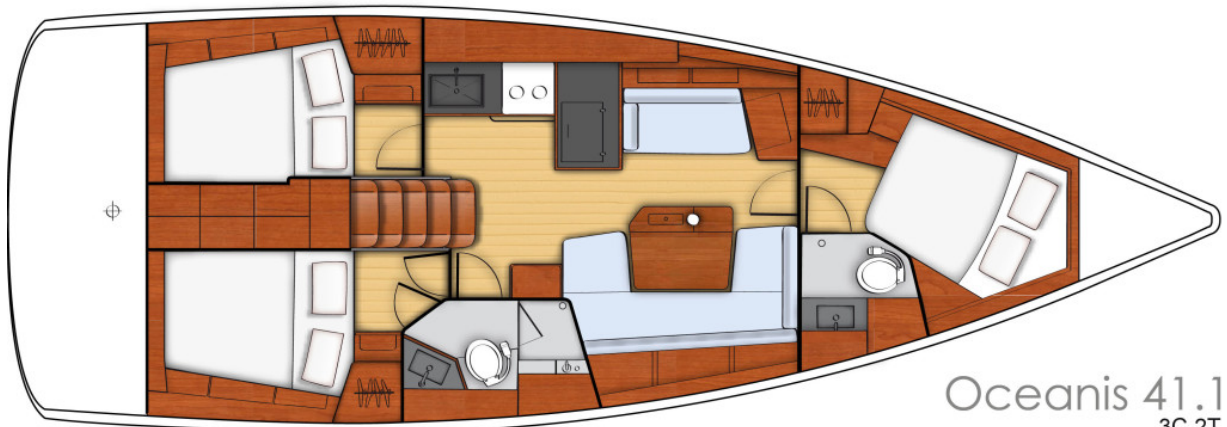
Prezzi

Prezzo base: 142.000 (IVA esclusa)

Prezzo della barca in prova, full optional: **214.000 Euro** (IVA esclusa)



Oceanis 41.1
2C 2T



Oceanis 41.1
3C 2T

