

Prova in mare

# OCEANIS 40.1



**SVN**  
solovelanet

◀ Articolo verticale N° B71, scaricabile in abbonamento  
© riproduzione riservata

ARTICLE ● SILVER

[www.solovela.net](http://www.solovela.net)



Clicca per vedere il video

di Maurizio Anzilotti

L'Oceanis 40.1 viene presentato per la prima volta al salone nautico di Genova nel 2020, l'unico salone che si è tenuto in quell'anno a causa del Covid. La barca appartiene alla generazione di modelli Beneteau che ha visto come capostipite l'Oceanis 51.1. Questa generazione disegnata da diversi progettisti a seconda delle lunghezze, è caratterizzata da uno spigolo molto accentuato nella parte prodiera dello scafo, che permette di mantenere una carena stretta e quindi performante, ma al contempo avere una cabina di prua molto grande. L'Oceanis 40.1 è infatti la prima barca di questa grandezza ad avere anche un layout a 4 cabine, reso possibile da una prua molto voluminosa.

L'Oceanis 40.1 ha il compito di sostituire l'[Oceanis 41.1](#) dal quale si differenzia sostanzialmente.

### La barca

Per prima cosa va detto che questa è una barca bella. Negli ultimi anni i Beneteau, con i loro roll-bar alti e gli scafi squadrati, erano poco aggraziati, mentre questo Oceanis 40.1 con i suoi spigoli sullo scafo, il cavallino ben pronunciato e la tuga perfettamente disegnata è elegante, slanciato, e molto ben proporzionato.



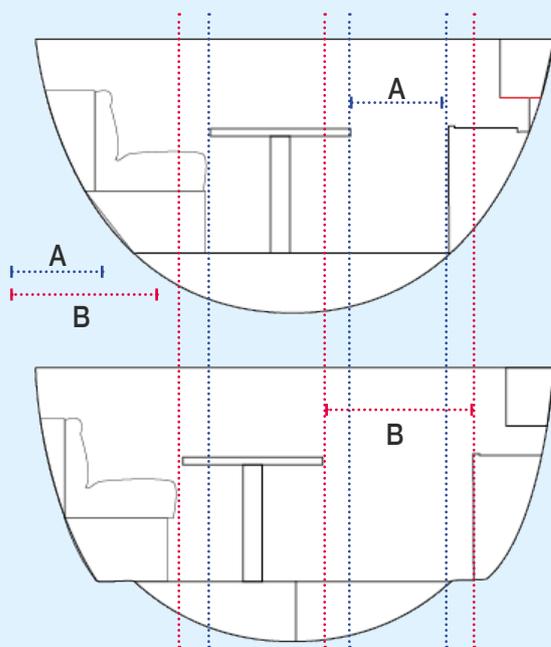
► In alto l'Oceanis 40.1 in navigazione al crepuscolo, qui sopra la barca alla fonda



Clicca per vedere il video

► L'Oceanis 40.1 visto da prua da dove si vede bene il redan che allarga lo scafo permettendo alle murate di salire dritte

## lo spigolo in carena



Abbiamo schematizzato uno scafo tradizionale e quello dell'Oceanis 40.1 (in basso) con il redan sullo scafo (in realtà non è così profondo, ma ci è servito esasperare il concetto per farlo capire meglio). Come si vede, allargando lo scafo nella parte bassa, i mobili si spostano di lato e si guadagna molto volume

Quello che si nota subito, mettendo questa barca a confronto con il modello precedente, è che oltre ad avere un deciso spigolo che inizia all'estrema poppa e si materializza in tutta la sua importanza a prua, non ha il roll-bar, componente che era presente in tutte le barche della generazione precedente.

In questa nuova generazione di modelli, il roll-bar è stato riservato ai modelli più grandi, dal 46.1 in su. Il cantiere ha operato questa scelta, fondamentale perché in una barca di queste dimensioni l'altezza del roll-bar squilibra le proporzioni della barca, e soprattutto costringe ad avere un boma molto alto perché il punto di scotta di randa deve essere incocciato sul roll-bar. Questo porta il boma a un'altezza dove non è possibile andare a lavorare con comodità, costringendo l'armatore a optare per l'avvolgieranda, che però in questo momento è meno richiesto perché il pubblico presta maggiore attenzione alle performance della barca. Ecco giustificata la scelta del cantiere di eliminare il roll-bar.

L'Oceanis 40.1 ha quindi un boma basso che riporta lo scafo alle proporzioni delle classiche barche a vela, quelle pensate per la crociera, ma anche per navigare a lungo o fare belle veleggiate. Il boma basso aumenta la superficie velica, ma soprattutto permette all'equipaggio di lavorare alla randa senza bisogno di acrobazie.

Altra novità presente su questo scafo è la prua reversa. La prua della barca all'altezza del piano di coperta è leggermente più indietro della sua parte bassa.

► Qui sotto l'Oceanis 40.1 con il suo profilo molto aggressivo e elegante al tempo stesso. Al centro una delle due postazioni del timoniere. In basso il tavolo del pozzetto



La prua reversa era già stata applicata al **Sun Odyssey 410** della Jeanneau (nella scheda trovate prova in mare e video), cantiere che fa parte dello stesso gruppo e che usufruisce degli stessi studi della Beneteau. La barca è uscita nel 2018 e ha ottenuto un grande successo, cosa che probabilmente ha spinto Marc Lombard, progettista di entrambe le imbarcazioni, ad applicarla anche su questo nuovo 40 piedi.

### La coperta

Un triangolo molto grande caratterizza la coperta con diagonali molto arcuate proprio per donare volume a questa zona. Se dal punto di vista della navigazione di una barca che per oltre il 50% del tempo naviga di bolina, le diagonali arcuate sono un handicap, dal punto di vista della comodità interna ed esterna, sono un gran vantaggio.

All'estrema prua, di serie, troviamo una delfiniera che funge da musone dell'ancora per tenerla distante dal dritto di prua, specialmente quando sale e scende in acqua. La delfiniera è utile anche come bompreso per incocciare un gennaker o un code 0, sufficientemente lontano dall'avvolgifiocco.



Clicca per vedere il video



Iscriviti a Solovelanet per avere libero accesso ad articoli, rivista digitale e video



## Il cantiere



**B**eneteau è il maggiore cantiere dell'omonimo gruppo, che ha un fatturato annuo intorno al miliardo di euro. Nel gruppo ci sono diversi cantieri che si occupano di barche a vela, Jeanneau, CNB, Lagoon. I due maggiori sono Beneteau e Jeanneau, dove Beneteau è l'anima innovativa e un po' estroversa e Jeanneau è l'anima un po' più tradizionale del gruppo. Entrambi questi cantieri da qualche anno si sono dedicati anche alla produzione di barche a motore. Le loro dimensioni li pongono su un piano molto diverso da tutti gli altri cantieri, si consideri che la produzione del cantiere Beneteau si conta in migliaia di unità, mentre quella della Dufour non arriva alle 400 barche l'anno.

La prima ricaduta di questa disparità si ha sulla possibilità di ricerca e sviluppo della Beneteau.

La gamma più importante sulla quale il cantiere pone la massima attenzione è quella degli Oceanis. Si tratta di barche da crociera comode e facili da portare, a questa si affianca la gamma dei First che è in fase di rilancio. Nuovissima è la gamma degli Ocean Yachts. Nel 2016 è stato presentato il primo modello, l'Ocean Yacht 62, al quale dovrebbero seguire altri due modelli più grandi 

## L'autore



Maurizio Anzillotti, direttore di SVN Solovelanet, nasce, velisticamente parlando, come solitario. Oggi si occupa di mercato e tecnica e cura la conduzione dei video del giornale

Sul triangolo, di fianco al verricello elettrico, si apre il pozzo della catena. Profondo, ben inclinato, non dovremmo avere alcun problema a salpare l'ancora e la catena dovrebbe scendere facilmente nel pozzo. Andando verso poppa, notiamo una tuga bassa molto ben modellata, con passavanti che pur non essendo molto larghi, sono comodi a sufficienza per poterli percorrere in entrambe le direzioni in sicurezza. Le lande sono a bordo scafo e la rotaia del carrello del genoa è invece sulla tuga, per poter stringere meglio la bolina e non condizionare il passaggio sul passavanti.

La tuga non ha calandratura, perciò i rinvii corrono a cielo aperto, ma sono sistemati in modo da lasciare spazio abbondante su entrambi i lati, dove ci si può sdraiare a prendere il sole.

Il passavanti mantiene la piena larghezza sino a poppa, il che consente di scendere in pozzetto passando davanti alla timoneria. Il passaggio è agevole e non è faticoso.

Arrivati in pozzetto troviamo uno spazio particolarmente grande e diviso in due aree. La prima zona è dedicata alla timoneria dove il supporto delle ruote è parte integrante dello scafo. Qui, ci sono le sedute del timoniere di poppa ribaltabili, che lasciano così molto spazio libero per poter governare comodamente in piedi. Verso prora c'è la seconda zona dedicata agli ospiti con le due panche del pozzetto molto profonde. Tra queste il grande tavolo con due ante abbattibili.

La zattera autogonfiabile trova alloggio all'interno del tavolo, posizione ottimale per poterla trascinare sul piano di calpestio del pozzetto sino a farla cadere in mare in caso di bisogno.

Sotto le due panche ci sono due grandi gavoni. Sulla tuga, al fianco del tambuccio, i winch che servono i rinvii.

All'estrema poppa, alle spalle del timoniere, si apre la piattaforma da bagno costituita dallo specchio di poppa ribaltabile. Per passare dal piano di calpestio del pozzetto alla piattaforma c'è un lungo gradino che scompare con il chiudersi dello specchio di poppa. Al contrario di quanto abbiamo visto su altre imbarcazioni, qui la piattaforma di poppa è piuttosto distante dall'acqua, particolare che rende meno comoda la discesa in mare, ma evita che questa sbatta sull'acqua quando il mare in baia non è perfettamente calmo.

## Attrezzatura di coperta e piano velico

Il piano velico è classico, con lo strallo di prua che incontra l'albero quasi alla sua sommità.



Iscriviti a Solovelanet per avere libero accesso ad articoli, rivista digitale e video





Clicca per vedere il video



► In alto, il pozzetto dell'Oceanis 40.1 visto dall'alto. Al centro la barca con la plancetta di poppa aperta. Qui sopra il timone sopravento

Le crocette sono ben acquartierate e lo strallo di poppa è sdoppiato per consentire un facile passaggio verso la piattaforma da bagno. I winch sono 4: 2 per la regolazione del genoa si trovano vicino al timoniere e 2 sulla tuga controllano randa e rinvii. La randa ha il circuito alla tedesca, ma non ha rotaia né carrello del trasto, cosa che d'altronde sarebbe abbastanza inutile vista la posizione del paranco di scotta molto appruata per lasciare libero il pozzetto.

### Prova in mare

Dovendo girare il video di presentazione della barca in italiano e in inglese, abbiamo avuto modo di uscire con la barca per due giorni interi provandola così sia con pochissimo vento, sia con 16 nodi di reale. La barca è entusiasmante. Nell'ultima prova, la sera del secondo giorno, quando c'era la brezza di mare con vento di maestrale intorno ai 13 nodi, la barca non è mai scesa sotto gli 8 nodi e in diverse occasioni, come il vento ha rinforzato un po', è partita oltre i 10 nodi. Divertente, molto divertente questo il nostro giudizio sincero e convinto. I timoni sono morbidi, i winch collocati al posto giusto con un'ottima divisione dei rinvii tra un winch di tuga e l'altro.

## Quale chiglia scegliere



**N**egli ultimi anni la ricerca ha portato ad una ulteriore soluzione per risparmiare peso sulle drizze e ridurre la compressione dell'albero: il sistema dei carrelli con Hook. E' nato inizialmente sui grandi catamarani oceanici che avevano grandi rande square top con carichi enormi per i quali non esisteva nessuno stopper in grado di tenere bloccate le drizze. Per tale ragione ci doveva essere sempre un winch dedicato che quindi in navigazione non poteva essere utilizzato per altri scopi. Con l'introduzione dei carrelli con hook si è risolta la problematica degli stopper permettendo di avere un winch in più da utilizzare. I vantaggi del suo utilizzo sono quindi di dimezzare il carico e quindi la compressione alla quale è sottoposto l'albero, permettendo di avere un estruso più leggero e di sezione minore. Altro vantaggio è la riduzione dell'usura della drizza in quanto viene usata solo per l'issata e l'ammainata e deve sostenere solo il peso della vela. Infine la tenuta che garantisce il carrello con hook è superiore a qualsiasi tipo di stopper presente sul mercato.

Al winch del genoa ci si arriva facilmente sia dalla postazione del timoniere, sia da davanti al timone, nel caso la regolazione debba essere fatta da una persona dell'equipaggio. A bordo non c'erano winch elettrici, ma la randa era montata su carrelli. Mandarla a riva è stato un gioco da ragazzi. L'esemplare che abbiamo provato aveva un fiocco autovirante, crediamo che con un genoa al 105% le prestazioni della barca debbano essere ancora più entusiasmanti, anche se con vento sostenuto l'autovirante va benissimo e quando c'è poco vento, è forse meglio avere a disposizione un code 0, che un genoa al 105%.

Il difetto che abbiamo riscontrato è una certa tendenza allo scarroccio. Su di un bordo avremmo dovuto correre paralleli all'antimurale del marina di Cala dei Medici, ma non c'è stato nulla da fare. La barca continuava a scudere sottovento, sin tanto che non siamo stati obbligati a interrompere le riprese e virare per evitare l'antimurale.

Ci sentiamo per tanto di suggerire, sin tanto che è possibile, la chiglia ad alto pescaggio, la versione da 217 cm, evitando il pescaggio corto da 168 cm con il quale lo scarroccio è più accentuato.

Il problema è dovuto, molto probabilmente, alla carena che nella sua parte centrale è piatta. D'altra parte, se si vuole correre in quel modo con un piano velico che non è particolarmente importante bisogna avere carene di questo tipo. La doppia pala del timone aiuta molto a tenere sotto controllo la barca che non dà mai la sensazione di volerci sfuggire di mano anche quando viaggia sopra i 10 nodi. A queste velocità, barche di questa grandezza spesso vibrano, mentre l'Oceanis 40.1 era assolutamente a suo agio; nessuna vibrazione, nessun rumore inusuale, solo una grande sensazione di sicurezza, elemento fondamentale per potersi divertire veramente come è accaduto a noi.

A motore, la barca raggiunge e supera i 9 nodi di velocità massima e può tenere una crociera intorno agli 8,20/8,40 nodi. In manovra, il problema dello scarroccio torna a farsi sentire ed è sicuramente una barca che ha bisogno di essere conosciuta. Però, nel momento in cui la si possiede e si capisce come reagisce, diventa una delle barche più divertenti che abbiamo provato ultimamente, tra quelle prodotte dai cantieri industriali nelle gamme cruiser.

### L'autore



Maurizio Anzillotti, direttore di SVN Solovelanet, nasce, velisticamente parlando, come solitario. Oggi si occupa di mercato e tecnica.



Iscriviti a Solovelanet per avere libero accesso ad articoli, rivista digitale e video





Clicca per vedere il video



► In alto e al centro la dinette vista da due diverse angolazioni. Qui sopra la zona divano con il tavolo da pranzo

### ▼ Interni

Come si entra nella barca si avverte subito l'effetto creato dalla forma dello scafo. Nonostante l'Oceanis 40.1 sia due centimetri più stretto del modello precedente, gli spigoli permettono di sfruttare in modo del tutto diverso lo spazio e rendono la barca molto più grande. In pratica, questi allargano la parte bassa della barca, permettendo di spostare i divani e i mobili di lato e sfruttano volumi che prima erano morti, perché si trovavano nella curvatura dello scafo. Quindi si entra in un 40 piedi e si ha l'impressione di essere nel 45 della generazione precedente. L'effetto poi si moltiplica a prua, dove il vero e proprio redan dello scafo e le diagonali più curve hanno aumentato la larghezza dell'ambiente di almeno venti centimetri.

Le versioni offerte dal cantiere sono quattro, ce ne è per tutti i gusti. Si va da layout a 2 e 3 cabine con un solo bagno, versioni più usate in nord Europa, dove si preferiscono grandi volumi di stivaggio a discapito del secondo bagno, per arrivare alle versioni per i paesi latini dove il secondo bagno è irrinunciabile e ci sono 3 cabine e 2 bagni; infine, la versione charter con 4 cabine e 2 bagni, dove la quarta cabina è un castello posto sul mascone di sinistra.

- Qui sotto il tavolo da carteggio fisso. Al centro un'immagine della dinette vista da prua dove si vede parte della cucina. In basso la cucina. Nella fotografia, la cucina appare molto più piccola di quella che è



Tra i due bagni disponibili, quello di poppa che serve le cabine gemelle posteriori, dispone di un ampio box doccia, assente in quello di prua.

La cucina è particolarmente grande e concepita con un disegno a "C". Qui, come in tutta la barca, si apprezzano diversi stipetti alti e mensole utili a custodire i propri oggetti. In dinette, il divano è a "C" ed è fronteggiato da un grande tavolo fisso, sotto il quale si trova una panca per 2 persone che quando serve si può far scorrere fuori. Nell'Oceanis 40.1, al contrario di molte altre barche, la Beneteau ha preferito mettere un tavolo da carteggio fisso, scelta che sarà molto apprezzata dagli skipper che avranno così un punto di riferimento dove appoggiare strumenti e accessori.

Nella cabina di prua delle versioni 2 e 3 cabine, il letto è centrale, mentre nella versione 4 cabine è appoggiato alla murata di dritta per far spazio alla quarta cabina.

Le cabine di poppa sono gemelle. Le uniche differenze sono nella cabina di dritta, che ha l'accesso al bagno di poppa diretto, mentre la cabina di sinistra, non avendo il bagno, ha l'armadio più grande.



[Clicca per vedere il video](#)



Iscriviti a Solovelanet per avere libero accesso ad articoli, rivista digitale e video



► Qui sotto il bagno di poppa: nella foto non c'è, ma si può avere il box doccia chiuso. Sotto la cabina di poppa di dritta che ha l'accesso diretto al bagno



► Qui sotto pagina la cabina di prua nella versione 3 cabine. Nel riquadro uno screenshot del video dove si vedono le due cabine di prua della versione a 4 cabine



## Conclusioni

Come abbiamo ampiamente descritto nel paragrafo della prova in mare, questa è una barca molto divertente che offre il piacere di andare a vela. Penalizzarla con un avvolgiranda sarebbe un vero peccato. La randa che montava il nostro esemplare, nonostante fosse una barca da charter facente parte della flotta NSS, aveva una randa steccata di 63 metri quadri con carelli. Saliva e scendeva che era un piacere, ma soprattutto spingeva la barca con la giusta potenza. È una di quelle barche molto ben pensate, trovarvi dei difetti, oltre a quello della tendenza a scarrocciare, non è facile, mentre i pregi sono veramente tanti, partendo dal fatto che comprando un 40 piedi si ottiene un 45, perché il volume interno e lo spazio esterno corrispondono ai volumi e gli spazi di una barca decisamente più grande. La scomparsa del roll-bar, oltre ad aver alzato molto il livello estetico di una barca particolarmente bella, ha reso molto più facile lavorare al boma, cosa che abbiamo sperimentato tutte le volte che abbiamo issato e ammainato la randa.

Il consiglio è: se cercate un 40 piedi, noleggiate questa barca per un week end e provatela. Facilmente una volta tornati, passerete all'acquisto. 🟡



Clicca per vedere il video



Iscriviti a Solovelanet per avere libero accesso ad articoli, rivista digitale e video





**SI** La posizione dell'autogonfiabile è ottima, da sotto il tavolo si può spingere la sacca in acqua



**SI** La delphiniera di serie integrata allo scafo permette di usare una vela leggera di prua

# SI&NO

Nessuna barca è perfetta, ma è sempre il risultato di un compromesso. Il compito del giornalista è quello di dare al lettore i mezzi per capire questo compromesso.



**NO** Il lazy bag non è regolabile e rimane appeso al boma sbattendosi di continuo e rovinandosi



**NO** La carena piatta al centro rende la barca più veloce, ma aumenta lo scarroccio



**SI** La plancetta è molto grande e ben pensata in tutti i particolari



**SI** Lo spigolo molto accentuato a prua aumenta notevolmente i volumi della cabina



**SI** Il tavolo del pozzetto è molto grande. In foto la versione lusso.



**SI** Gli armadi sono grandi e ben scompartimentati. Ci sono delle mensole e l'asta per le stampe

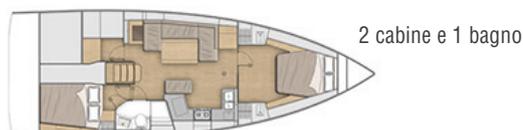


- Questo non è ne un Si ne un NO, solo la constatazione che il cambiare dei progetti sta riportando indietro il controlbero

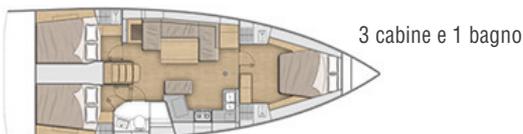


**NO** La mensola vicino al letto di prua non ha alcun accorgimento per trattene gli oggetti

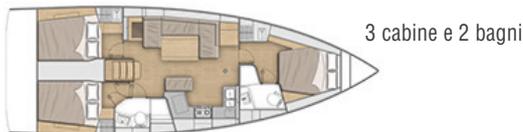
## Layout



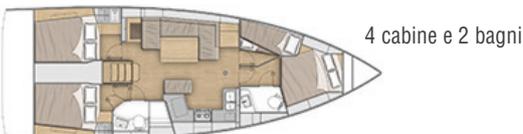
2 cabine e 1 bagno



3 cabine e 1 bagno



3 cabine e 2 bagni



4 cabine e 2 bagni

## Scheda tecnica

L.f.t.	m	12,87
L. scafo	m	11,99
L. galleggiamento	m	11,70
Larghezza	m	4,18
Pescaggio	m	2,17
Dislocamento	kg	7.985
Cabine		2-3
Bagni		1-2
Acqua	lt	235+300
Carburante	lt	195
Motore	hp	45
Superficie Velica	m <sup>2</sup>	61,60
Progettista		Lombard-Nauta
Prezzo	€	180.000

*Il prezzo è IVA esclusa*

## La più vicina in gamma



Oceanis 30.1

L.f.t.	m	9,53	pesc.	m <sup>2</sup>	1,88
larg.	m	2,99	disl.	kg	3.995
S.Vel.	m <sup>2</sup>	34,5	€		75.200



Oceanis 46.1

L.f.t.	m	14,60	pesc.	m <sup>2</sup>	2,45
larg.	m	4,50	disl.	kg	10.597
S.Vel.	m <sup>2</sup>	84,90	€		248.500

## Importatore

### NSS YACHTING

Ufficio centrale: Via Silvio Pellico 1/B

Pontedera (PI)

Tel. 0587.59124

[www.nssyachting.com](http://www.nssyachting.com)



## La concorrenza

I prezzi si intendono IVA esclusa



### Dufour 412

L.f.t.	12,70	m
Larg.	4,20	m
Disl.	8.940	kg
Sup.v.	71	m <sup>2</sup>
Motore	40	hp
Pesc.	2,10	m
Prezzo	168.105	€
Prog.	Felci	



### E5

L.f.t.	11,95	m
Larg.	3,87	m
Disl.	7.500	kg
Sup.v.	89	m <sup>2</sup>
Motore	40	hp
Pesc.	2,20	m
Prezzo	205.900	€
Prog.	Humphreys	



### Sun Odyssey 410

L.f.t.	12,35	m
Larg.	3,99	m
Disl.	7.784	kg
Sup.v.	77,10	m <sup>2</sup>
Motore	40	hp
Pesc.	2,14	m
Prezzo	177.100	€
Prog.	Lombard - Pianton	

# SVN

network diretto da Maurizio Anzillotti



## ti racconta il grande sogno della vela

Solovelanet: i migliori giornalisti, fotografi e videomaker  
per raccontarti la tua passione