

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 7/2014

L'ABC CONOSCERE LE ANCORE



15 tipi di ancora visti da vicino e i criteri per scegliere quella giusta

OCCHIO AI MATERIALI I VANTAGGI DELL'ALLUMINIO

In 5 punti vi diciamo perché conviene anche per le barche piccole e vi proponiamo la prova del Cancelli Akes 19

MANOVRA FACILE IL TEST DEL NUOVO JOYSTICK UNIVERSALE



Il nuovo joystick JCS di Yacht Controller provato sul Cranchi 40 Fly in linea d'asse

AQUILIA 40 nodi con soli 440 cv



CURA DELLA BARCA

PER QUALCHE MIGLIO IN PIÙ

Manutenzione programmata, stile di guida e attenzione ai pesi imbarcati sono i trucchi che allungano la vita alla barca e fanno risparmiare carburante



Gli altri test: MV 55 GT - Honda BF 250 - Fiart 33 SeaWalker

WWW.**BOATMAG**.it

TUTTO IL BELLO DI UN GIORNALE TRADIZIONALE CON LA COMODITÀ DEL WEB

BOATMAG.it
LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE

IL MENSILE DELLA NAUTICA A MOTORE È SU WWW.BOATMAG.IT
SFOGLIALO ONLINE O SCARICALO
È GRATIS!
100 PAGINE DI BARCHE, ACCESSORI, MOTORI, TEST, INCHIESTE, CULTURA NAUTICA E MOLTO ALTRO!

TUTTO IL BELLO DI UN GIORNALE TRADIZIONALE CON TUTTA LA COMODITÀ DEL WEB E NON COSTA NULLA!
SEGUICI ANCHE SU:

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

- ✓ È GRATIS E LO SARÀ SEMPRE
- ✓ OGNI MESE TANTI SERVIZI E TEST DI BARCHE, MOTORI E ACCESSORI
- ✓ È STRUTTURATO PER FACILITARE LA LETTURA SU PICCOLI SCHERMI
- ✓ LO PUOI LEGGERE DOVE VUOI, A CASA SUL PC COME A SPASSO SU TABLET O SU SMARTPHONE

BOATMAG.it
LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE

VAI SU WWW.BOATMAG.IT, CLICCA SULLA COPERTINA DEL GIORNALE E SCEGLI SE SFOGLIARLO ONLINE O SCARICARLO SUL TUO PC

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

- ✓ È GRATIS E LO SARÀ SEMPRE
- ✓ OGNI MESE TANTI SERVIZI E TEST DI BARCHE, MOTORI E ACCESSORI
- ✓ È STRUTTURATO PER FACILITARE LA LETTURA SU PICCOLI SCHERMI
- ✓ LO PUOI LEGGERE DOVE VUOI, A CASA SUL PC COME A SPASSO SU TABLET O SU SMARTPHONE

E NON È FINITA
SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

LE NOTIZIE SONO PUBBLICATE SIA IN HOMEPAGE SIA NELLE RISPETTIVE RUBRICHE DI RIFERIMENTO PER OFFRIRE UN'INFORMAZIONE PIÙ DIRETTA SUGLI ARGOMENTI DI PROPRIO INTERESSE

SEGUICI ANCHE SU:

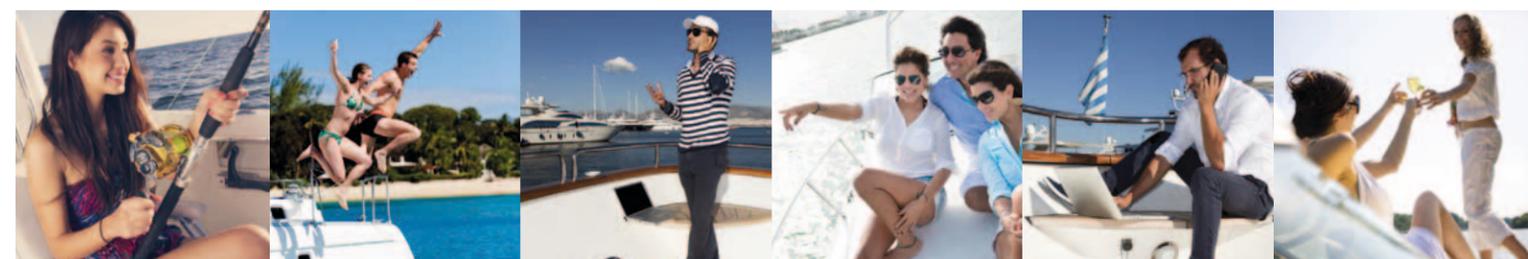
E NON È FINITA
SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

LE NOTIZIE SONO PUBBLICATE SIA IN HOMEPAGE SIA NELLE RISPETTIVE RUBRICHE DI RIFERIMENTO PER OFFRIRE UN'INFORMAZIONE PIÙ DIRETTA SUGLI ARGOMENTI DI PROPRIO INTERESSE

SEGUICI ANCHE SU:



L'ORMEGGIO? SARA' L'ULTIMO DEI TUOI PENSIERI



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

NOVITÀ

SMART

DUAL BAND

JCS

JCS plus



Prova la comodità, la sicurezza ed il vantaggio di avere un prodotto YC a bordo. Gli originali ed inimitabili radiocomandi per ormeggio **DUAL BAND** (doppia banda trasmissione) o **SMART** (singola banda trasmissione), i joysticks di manovra **JCS** o il nuovissimo joystick **JCS plus** con il suo design nuovo ed ergonomico, che permettono con il semplice movimento della vostra mano, l'azionamento dei motori, dell'elica di prua o di poppa, la calata e la salpata dell'ancora consentendo di ormeggiare, manovrare ed indirizzare l'imbarcazione in qualsiasi direzione, con precisione ed in tutto relax.

Tu pensa a tutto il resto, all'ormeggio ci pensa Yacht Controller!

Yacht Controller le migliori tecnologie per un ormeggio facile, comodo, sicuro.



Per informazioni:
Tel. +39 0184 501688
www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 07/2014

LA COPERTINA RISPARMIARE NAVIGANDO

Per la copertina di questo mese abbiamo scelto un'immagine che evoca la crociera, con l'auspicio che possiate farne tante per tutta la stagione. Certo, navigare costa, si sa, ma molto spesso la maggiore spesa dipende più dalla distrazione o dalla convinzione che basta usare poco la barca per spendere meno. Invece è il contrario, quindi se navigare tanto è il desiderio comune, bastano alcuni accorgimenti per poterlo fare senza spendere più del dovuto. E all'interno di questo numero, esattamente a pag. 36, vi diamo dei consigli utili.



AKES 25 FISHERMAN



AKES 19

LA TUA BARCA IN ALLUMINIO

ENORME RISPARMIO NEI CONSUMI,
COSTI DI MANUTENZIONE RIDOTTISSIMI,
ROBUSTEZZA E DESIGN ITALIANO,
FANNO DELLE NOSTRE BARCHE UN PRODOTTO SENZA TEMPO.

CARPENTERIA NAUTICA IN ALLUMINIO

Indirizzo: Via Ticino 18 - 24050 - Ghisalba (BG)

Telefono: +39 0363900432

Fax: +39 0363942126

Email: info@cancellicesare.it

www.carpenterianauticacancellicesare.it



RUBRICHE	SERVIZI	TEST IMBARCAZIONI
EDITORIALE 10	PER QUALCHE MIGLIO IN PIÙ Consigli per allungare la vita della barca e per risparmiare durante la crociera 36	AQUILIA Il nuovo cantiere IC Yacht esordisce con un natante in stile vintage ma molto tecnologico.. 48
OPEN TO FLY Il test del Cancelli Akas 19 e le altre news su barche e nuovi progetti 12	L'ABC: CONOSCERE LE ANCORE Quindici tipi di ancora visti da vicino e secondo quali criteri si può scegliere quella giusta..... 42	CRANCHI 40 FLY Barca classica, ma senza tempo con dettagli moderni come il joystick per la linea d'asse 60
PRAM TO RIB Il test dell'MV Marine 550 GT..... 16		FIAT 33 SEAWALKER Un natante divertente e informale che però sa offrire una cabina completa con 4 posti letto .. 70
HORSEPOWER Il test dell'Honda BF 250..... 18		
PENSAVO CHE... Cinque miti da sfatare sull'alluminio 20		
SHIPCHANDLER News dal mondo degli accessori 24		
CROCIERE+MARINA News sui porti e su imprese di mare 28		
APP+WEB News su nuovi siti e applicazioni a tema nautico .. 29		
LIFESTYLE News su tendenze e prodotti..... 30		
BEAUTY+WELLNESS Consigli su benessere, bellezza e relax..... 32		

BOATMAG.IT

È L'UNICA TESTATA ITALIANA NELLA GIURIA DEL

La giuria che ogni anno assegna il premio di Migliore Barca d'Europa è composta dai direttori di sette testate giornalistiche di altrettanti Paesi, che sono: Italia (BoatMag.it), Germania (Boote), Francia (Neptune), Norvegia (Battliv), Austria (Yacht Revue), Olanda (Motorboot), Svizzera (Marina.ch)



BOATMAG.it

Editore: The editor
www.boatmag.it

Direttore Editoriale
Claudio Russo
russo@boatmag.it

Direttore Responsabile
Alberto Mondinelli
info@theditor.it

Hanno collaborato
Veronica Eredi, Luca Iannone, Ted Morbido

Grafica
Amelia Verga

Marketing e Pubblicità
Roberto Tummolo
tummolo@boatmag.it

Web Master
Bmfactory - Cologno Monzese (MI)
www.bmfactory.com

BoatMag.it - Mensile di nautica a motore
Registrato al Tribunale di Bergamo n.14 del 18 giugno 2013
The Editor - Sede: via San Maurizio, 48 - 24065 Lovere (BG) - Telefono +39 035 961868



SCANNER
MADE IN ITALY WITH PASSION



SCANNER

RIB BOATS & CUSTOM YACHT TENDER

WWW.SCANNER-SAL.COM

WWW.BOATMAG.it

TUTTO IL BELLO DI UN GIORNALE TRADIZIONALE CON LA COMODITÀ DEL WEB



BOATMAG.it
LA RIVISTA DELLE BARCHI A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE

IL MENSILE DELLA NAUTICA A MOTORE È SU WWW.BOATMAG.IT
SFOGLIALO ONLINE O SCARICALO
È GRATIS!
100 PAGINE DI BARCHI, ACCESSORI, MOTORI, TEST, INCHIESTE, CULTURA NAUTICA E MOLTO ALTRO!

TUTTO IL BELLO DI UN GIORNALE TRADIZIONALE CON TUTTA LA COMODITÀ DEL WEB
E NON COSTA NULLA!
SEGUICI ANCHE SU:   

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

- ✓ È GRATIS E LO SARÀ SEMPRE
- ✓ OGNI MESE TANTI SERVIZI E TEST DI BARCHI, MOTORI E ACCESSORI
- ✓ È STRUTTURATO PER FACILITARE LA LETTURA SU PICCOLI SCHERMI
- ✓ LO PUOI LEGGERE DOVE VUOI, A CASA SUL PC COME A SPASSO SU TABLET O SU SMARTPHONE



BOATMAG.it
LA RIVISTA DELLE BARCHI A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE

VAI SU WWW.BOATMAG.IT, CLICCA SULLA COPERTINA DEL GIORNALE E SCEGLI SE SFOGLIARLO ONLINE O SCARICARLO SUL TUO PC

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

- ✓ È GRATIS E LO SARÀ SEMPRE
- ✓ OGNI MESE TANTI SERVIZI E TEST DI BARCHI, MOTORI E ACCESSORI
- ✓ È STRUTTURATO PER FACILITARE LA LETTURA SU PICCOLI SCHERMI
- ✓ LO PUOI LEGGERE DOVE VUOI, A CASA SUL PC COME A SPASSO SU TABLET O SU SMARTPHONE

E NON È FINITA
SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

LE NOTIZIE SONO PUBBLICATE SIA IN HOMEPAGE SIA NELLE RISPETTIVE RUBRICHE DI RIFERIMENTO PER OFFRIRE UN'INFORMAZIONE PIÙ DIRETTA SUGLI ARGOMENTI DI PROPRIO INTERESSE

SEGUICI ANCHE SU:   

E NON È FINITA

SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

LE NOTIZIE SONO PUBBLICATE SIA IN HOMEPAGE SIA NELLE RISPETTIVE RUBRICHE DI RIFERIMENTO PER OFFRIRE UN'INFORMAZIONE PIÙ DIRETTA SUGLI ARGOMENTI DI PROPRIO INTERESSE

SEGUICI ANCHE SU:



SIBELIUS ACTIVE

la nuova Antivegetativa Stoppani auto-erodente a matrice morbida crea un profilo attivo che si consuma costantemente durante la navigazione impedendo l'adesione di flora e fauna marina.

Risultato: una carena sempre pulita e scorrevole, aumento della velocità di crociera e riduzione dei consumi. Studiata per imbarcazioni dislocanti e a vela con velocità fino a 25 nodi è compatibile con tutti i materiali di costruzione nautica.

Disponibile in Bianco, Nero, Blu marino e Rosso vivo.

FASTER NOW. BEST FOR YOUR PASSION!

DO YOU SPEAK ENGLISH?

Io me la cavo, ma Emanuele Ferraris di Celle lo parla e lo scrive molto bene. Ecco perché gli abbiamo chiesto di aiutarci sul nostro nuovo ramo internazionale ed è anche grazie alla sua collaborazione, oltre a quella del nostro webmaster BM Factory, che siamo riusciti ad accelerare la nascita del sito www.boatmaginternational.com, che è la versione in inglese di boatmag.it.

Nell'editoriale scorso, dopo avervi parlato del nuovo look del sito www.boatmag.it, vi preannunciavo l'arrivo di un'altra imminente novità. Ebbene in tempi più rapidi del previsto siamo riusciti ad aggiungere un nuovo tassello al nostro percorso di crescita e ora ci presentiamo come un network

internazionale che, alle potenzialità di diffusione globale del web, associa la lingua internazionale per eccellenza, facendo di noi un canale privilegiato per diffondere nel mondo le qualità della cantieristica italiana, e più in generale del bacino mediterraneo, direttamente dal territorio.

Ma l'obiettivo di BoatMag International non è solo questo, perché, diciamo così, se già ci leggete in italiano, che ve ne fate di un sito in inglese? Del sito probabilmente poco, ma molto potrete beneficiare dall'aumento della nostra presenza in campo internazionale per scoprire con maggiore profondità cosa succede oltre confine e diventare così la vostra fonte di novità dall'estero con news esclusive che

ribalteremo anche sul sito in italiano e su questo giornale sfogliabile online.

Del resto la nostra squadra si pregia di essere già accreditata nei canali esteri, io come membro della giuria dell'European Powerboat of the Year e assiduo frequentatore di fiere in ogni dove, Alberto come tester di barche in giro per il mondo. Anche Emanuele, oltre alle sue qualità giornalistiche, fra saloni, prove e gare di motonautica è sempre in viaggio fra i cinque continenti.

Insomma, ora avete un motivo in più per continuare a seguirci, anche perché... le novità non sono finite qua. Bye.

Claudio Russo

WWW.BOATMAGINTERNATIONAL.COM



BUONA LETTURA E VENITE A TROVARCI ANCHE SU FACEBOOK, TWITTER E YOUTUBE!



PROMOZIONE
DAL 1°
APRILE
AL 30
GIUGNO

QUICKSILVER
Marine Parts & Accessories

Fai scorrere la tecnologia nel tuo motore.

PROMOZIONE OLI LUBRIFICANTI	1 L	4 L
FUORIBORDO		
OLIO MISCELA TC-W3	€9,32€	€7,96€
OLIO MISCELA TC-W3-PLUS Optimax	-	10,77€
OLIO MOTORE Fuoribordo 4 tempi SAE 10w-30	€9,54€	€7,77€
MERCURISER		
OLIO MOTORE MerCruiser	€7,62€	€6,67€
TDI DIESEL SINTETICO		
OLIO MOTORE Diesel TDI Sintetico	€14,53€	€11,47€
TRASMISSIONE		
OLIO PIEDE Hi-Performance	€19,58€	-

Prezzo per litro IVA compresa, presso i Concessionari e le Assistenze Autorizzate che aderiscono all'iniziativa, salvo esaurimento scorte.

Sulle confezioni da 10 litri offerte ancora più vantaggiose.

Regala al tuo motore un olio impareggiabile: 2 tempi, 2 tempi a iniezione diretta Optimax/DFI, 4 tempi fuoribordo ed entrofuoribordo, Benzina o Diesel, gli oli Quicksilver garantiscono la migliore lubrificazione riducendo la formazione di depositi carboniosi per una maggiore durata. Il vostro motore sarà scattante, protetto e pulito e la vostra trasmissione pronta ad affrontare la stagione. Quicksilver è un marchio di Mercury Marine. I prodotti Engine Care ed i lubrificanti sono disponibili presso i Concessionari e le Assistenze Autorizzate Mercury, Mercury MerCruiser e Mercury Diesel.

www.mercury-marine.eu

Numero Verde
800-013695



Seguici su
www.facebook.com/MercuryMarineItalia

Brunswick Marine in Italia S.p.A.
Via Liguria, 20 - 20068 Peschiera Borromeo - MI



L'alluminio è un materiale comune nella costruzione dei superyacht, ma è ancora poco considerato nel diporto più popolare. Sarà perché è un po' più costoso di un pari manufatto di vetroresina, però ha il pregio di poter essere trattato con maggiore versatilità, cosa che consente di personalizzare a proprio piacimento una barca anche di pochi metri. A questo si aggiunge un considerevole risparmio sul peso (nel caso dell'Akes 19, 430 kg contro i circa 800 kg di un 5,50 metri di vetroresina) che permettono di avere prestazioni migliori anche con moto-

ri senza patente di 40 cv e, ovviamente, consumi più contenuti. Poi è indistruttibile e qualche attracco un po' allegro, piuttosto che un ammaraggio in spiaggia, possono essere affrontati a cuor leggero. Anche perché l'inaffondabilità è garantita dall'iniezione di polistirolo nelle casse stagne. L'Akes 19 si presenta con un layout classico: consolle centrale che lascia agio per gli spostamenti a bordo, a prua un divanetto a V che nasconde due ampi gavoni e all'occorrenza può diventare un solarium, così come

sotto la seduta del driver può essere ricavato un angolo grill con lavello. Un comodo divanetto completa la poppa, mentre un'altra seduta è ricavata a prua via della plancia. Le possibilità di personalizzazione sono però infinite, per esempio si può optare per una plancia più raccolta per dare più spazio a prua o allestire due plancette per il bagno ai lati del fuoribordo.

A proposito di fuoribordo, l'Akes 19 in prova montava uno Yamaha F40G ancora in rodaggio con un'elica a tre pale

da 12", l'accoppiata ideale per la barca che si mostra subito reattiva e veloce raggiungendo rapidamente la velocità di punta di quasi 26 nodi, limite che passiamo con un piccolo intervento di trim. La planata minima è tenuta a 8,4 nodi e 2900 giri. Proviamo a sottoporre l'Akes a bruschi cambi di direzione e virate insistite su un fianco per avere la conferma che anche le "leggende" su una presunta instabilità delle barche di alluminio sono smentite dai fatti.

Sopra, il pozzetto del fuoribordo e la seduta a prua della plancia. Volendo il primo può essere dotato di plancette per il bagno e la seconda ridotta di dimensioni per dare più agio alla zona di prua. Sotto, il pozzetto a poppa.

CANCELLI AKES 19 - ANCHE LE PICCOLE SI AVVANTAGGIANO DELL'ALLUMINIO

Una barca robusta e leggera che con un 40 cv vola a quasi 30 nodi. Il suo segreto? È di alluminio lavorato con cura artigianale

Ampia la dotazione di gavoni sotto le sedute di poppa e di prua, qui può essere allestito un solarium ma può trovare posto anche una dinette. Essenziale la plancia con ampio spazio però per gli accessori elettronici.



CANCELLI AKES 19

Lunghezza ft.....	m 5,70
Larghezza.....	m 2,05
Immersione.....	m 0,30
Peso a secco.....	kg 430
Serbatoio carburante.....	l 95
Serbatoio acqua (optional).....	l 55
Portata persone.....	8
Categoria progettazione.....	C

Costruita da: Cantiere Cancelli Cesare
Via Ticino 18, 24050 Ghisalba (BG),
tel. 0363 900432
www.carpenterianauticacancellicesare.it

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	DB
1000.....	3,3.....	64
1500.....	4,5.....	67
2000.....	5,7.....	77
2500.....	6,8.....	79
3000.....	9,1.....	80
3500.....	11,8.....	81
4000.....	15,0.....	83
4500.....	18,8.....	85
5000.....	21,4.....	86
5500.....	23,8.....	86
6000.....	25,9.....	87
6100.....	26,3.....	88

MOTORI E PREZZI

Scafo senza motoreeuro 15.800
Iva esclusa, franco cantiere

Condizioni della prova:

Lago calmo, carena pulita,
30 litri di carburante imbarcato,
2 persone a bordo

I NUMERI

Lung.f.t.	12,30 m
Lung. scafo	9,98 m
Larg.	3,65 m
Immersione	0,64 m
Disl.	7 t
Carb.	780 l
Acqua	300 l

FENOMENO
COMPACT

Con il nuovo Paranà 38, Rio Yachts compatta le dimensioni ma non gli spazi

Che il bello della crociera sia appannaggio anche dei natanti, in Rio Yachts lo hanno recepito molto bene. Così, dopo l'Espera 34, il cantiere lombardo incalza con il Paranà 38, un nuovo modello sotto i 10 metri decisamente votato ai lunghi soggiorni a bordo. Calcando la mano sull'abitabilità, lo studio di progettazione di Rio Yachts e il designer Marino Alfani sono riusciti a concentrare le caratteristiche di layout e di eleganza di un grande cruiser su un 9,98 metri di lunghezza scafo. Sottocoperta, infatti, si scoprono due cabine separate e dotate di bagno privato, più il quadrato con cucina e dinette

trasformabile, che eleva a sei i posti letto disponibili. Le zone all'aperto si sviluppano sotto il tettuccio con soft top che permette un'apertura praticamente totale, al punto che anche su questa barca è riproposta la bella soluzione della parte di pagliolo che si alza all'altezza del divano per raccordarsi alla seduta e diventare un prendisole oppure proseguire la sua corsa per diventare un tavolo a comporre una dinette con cucina esterna al suo servizio. La barca ha già fatto il varo tecnico e debutterà nelle prossime fiere. www.rioyachts.com



GRINTA GLAMOUR

Nuova vita per la gamma Atlantis e il 50 è il primo testimonial

È la novità 2014 di Azimut non solo come imbarcazione, ma anche come testimonial del cambio di brand. Atlantis, infatti, da cantiere del Gruppo Azimut-Benetti è diventato il marchio di una nuova linea di imbarcazioni commercializzata con il brand Azimut. Novità anche nell'estetica, ora tendente a note più raffinate rispetto al look sportivo e informale di prima. L'Azimut Atlantis 50 è disponibile con due o tre cabine, e in entrambi i casi offre due grandi matrimoniali. www.azimutyachts.com

I NUMERI

Lung.f.t.	16,30 m
Larg.	4,30 m
Imm.	1,27 m
Disl.	20,50 t
Carb.	1.700 l
Acqua	420 l
Mot.	2x600 cv



QUEI DUE PIEDI IN PIÙ DEL GRAND BANKS 55 RP

Sostituisce il 53 e il maggiore spazio è ripartito fra tre ambienti

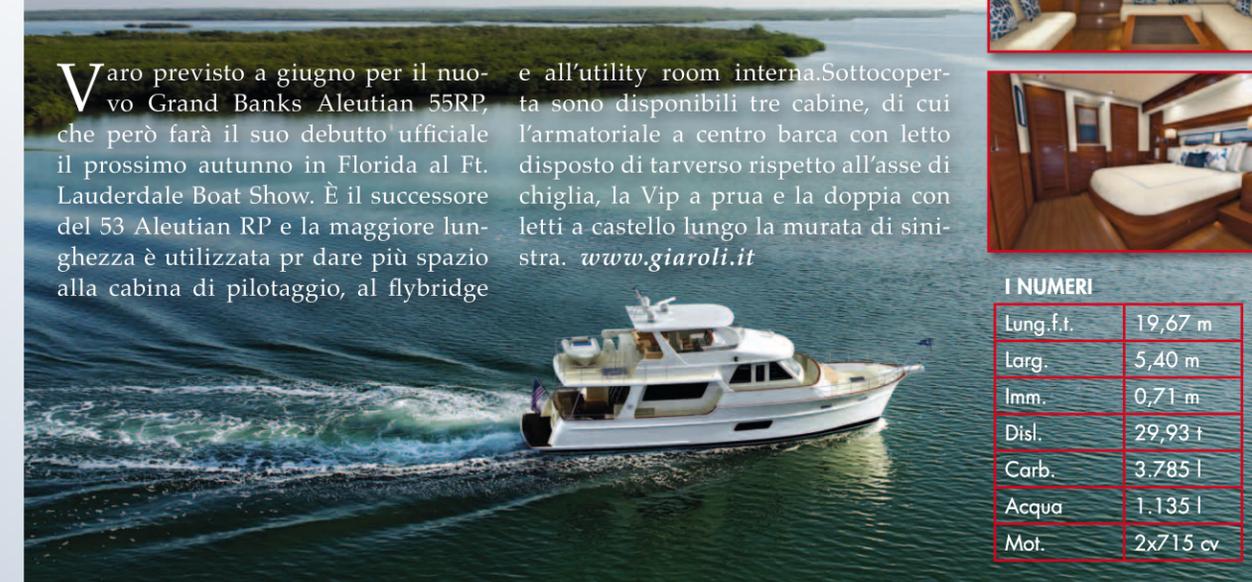
Varo previsto a giugno per il nuovo Grand Banks Aleutian 55RP, che però farà il suo debutto ufficiale il prossimo autunno in Florida al Ft. Lauderdale Boat Show. È il successore del 53 Aleutian RP e la maggiore lunghezza è utilizzata per dare più spazio alla cabina di pilotaggio, al flybridge

e all'utility room interna. Sottocoperta sono disponibili tre cabine, di cui l'armatoriale a centro barca con letto disposto di traverso rispetto all'asse di chiglia, la Vip a prua e la doppia con letti a castello lungo la murata di sinistra. www.giaroli.it



I NUMERI

Lung.f.t.	19,67 m
Larg.	5,40 m
Imm.	0,71 m
Disl.	29,93 t
Carb.	3.785 l
Acqua	1.135 l
Mot.	2x715 cv





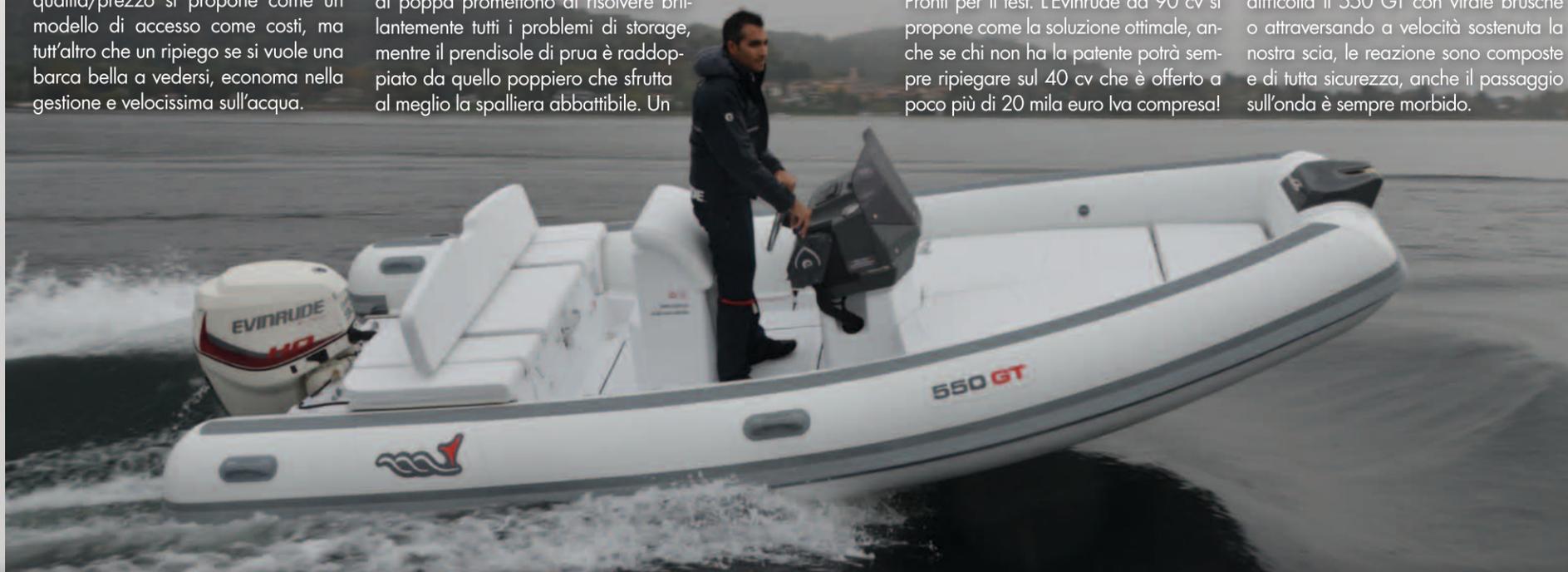
I gommoni di Motonautica Vesuviana, prodotti in esclusiva per i package BRP/Evinrude con il brand MV Marine, si distinguono per l'originalità del design e l'elevato livello delle finiture. Chiunque abbia avuto occasione di navigare con un gommonone dell'azienda partenopea conosce bene la cura riposta in ogni particolare e le eccellenti doti nautiche della carena. Così questo binomio dall'ottimo rapporto qualità/prezzo si propone come un modello di accesso come costi, ma tutt'altro che un ripiego se si vuole una barca bella a vedersi, economica nella gestione e velocissima sull'acqua.

L'MV Marine propone un allestimento tradizionale quanto razionale che sfrutta al massimo gli spazi interni. Al resto pensa la cura del particolare che ha reso famosa Motonautica Vesuviana con le parti di vetroresina stampate per infusione e basta un'occhiata all'interno dei gavoni per capire cosa vuol dire: tutto è lucido, non solo per motivi estetici, ma anche per rendere più facile la pulizia. I due grandi gavoni di prua e di poppa promettono di risolvere brillantemente tutti i problemi di storage, mentre il prendisole di prua è raddoppiato da quello poppiero che sfrutta al meglio la spalliera abbattibile. Un

prolungamento delle plancette di poppa ai lati del fuoribordo sarebbe stato apprezzabile, ma lo spazio in effetti è piuttosto limitato; per un accesso al bagno più acrobatico il musone di prua di vetroresina costituisce un trampolino ideale. Per il driver solo un supporto poggiatesta che ha il pregio di rubare poco spazio, in compenso la plancia merita un particolare plauso per l'eccellente design.

Pronti per il test. L'Evinrude da 90 cv si propone come la soluzione ottimale, anche se chi non ha la patente potrà sempre ripiegare sul 40 cv che è offerto a poco più di 20 mila euro Iva compresa!

La rilevazione delle velocità evidenzia tutta l'esuberanza del 90 HO che da buon due tempi si presenta con un eccellente spunto fin dai bassi regimi, la progressione poi continua e arriviamo, con l'ausilio dei trim a sfiorare i 38 nodi a 6 mila giri. Più interessante notare che la planata minima è tenuta a soli 2 mila giri a una velocità di 7,6 nodi con consumi che si possono ben immaginare molto contenuti. Inutile provare a mettere in difficoltà il 550 GT con virate brusche o attraversando a velocità sostenuta la nostra scia, le reazioni sono composte e di tutta sicurezza, anche il passaggio sull'onda è sempre morbido.



Sopra, il prendisole prodiero e il grande gavone che è ricavato sotto i cuscini. Qui in basso, un'immagine del nostro test e un meritato primo piano della plancia, certamente uno dei particolari più apprezzabili del MV 550 GT.

MV MARINE 550 GT by BRP - UN PACKAGE TUTTO SPRINT E CLASSE

Il package BRP abbina l'Evinrude 90 HO al più piccolo dei modelli di MV Marine creando un binomio sportivo e raffinato

Molto curato il divanetto poppiero che, grazie alla spalliera abbattibile, diventa un secondo comodo prendisole. Sotto si apre un altro grande gavone che ospita anche il serbatoio del carburante, oltre alle altre dotazioni.



MV 550 GT

Lunghezza ft.....	m 5,50
Larghezza.....	m 2,54
Diametro tubolari.....	m 0,47/0,55
Peso senza motore.....	kg 420
Portata persone.....	10
Categoria progettazione.....	C

Costruito da: Motonautica Vesuviana
Distribuito da: BRP Italy
tel 02 33979310
infobrpitaly@brp.com
www.brp.com/it-IT
www.mvmarine.it/brp

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	DB
1000.....	3,9	64
1500.....	5,4	67
2000.....	6,6	77
2500.....	10,6	79
3000.....	15,8	80
3500.....	19,6	81
4000.....	24,0	83
4500.....	29,2	85
5000.....	31,1	86
5500.....	36,9	88
6000.....	37,6	90

MOTORI E PREZZI

40 cv Evinrude.....	euro 21.690
40 cv Evinrude HO.....	euro 22.190
75 cv Evinrude.....	euro 24.290
90 cv Evinrude.....	euro 25.290
90 cv Evinrude HO.....	euro 27.290
115 cv Evinrude.....	euro 27.290
115 cv Evinrude HO.....	euro 28.090

Condizioni della prova:

Lago calmo, carena pulita,
30 litri di carburante imbarcato,
2 persone a bordo



Monoblocco a 6 cilindri e 24 valvole, un solo albero a camme in testa, cilindrata di 3,6 litri, inferiore ai competitor, in base al concetto che meno si è grandi meno si consuma, compensando attraverso l'efficienza tecnologica il gap. Ecco quindi il sistema di aspirazione Power Intake che consente di introdurre, attraverso una canalizzazione specifica, situata nella parte superiore della calandra, l'aria esterna direttamente nel motore, evitando così di aumentare la sua temperatura. Grazie alla tecnologia VTec, dai 4500 giri/min in su si utilizza uno speciale profilo della camma con un'alzata maggiorata che invia più aria carburata (grazie all'aumentata apertura della valvola) alla camera di scoppio, aumentando di conseguenza la potenza. In combinazione con il VTec è utilizzato il sistema Vais, l'aspirazione variabile dell'aria che contribuisce a produrre un profilo più piatto del diagramma di coppia. Da registrare infine l'impiego della tecnologia Blast (Boosted Low Speed Torque), altra esclusiva Honda, che gestisce la fasatura dell'accensione per erogare una maggiore potenza ai regimi più bassi.

Sul fronte consumi, l'Ecom (acronimo di Economy Controlled Motor) tra i 2 mila e i 5 mila giri provvede a smagrire la miscela aria/benzina riducendoli nei regimi da crociera. Il suo funzionamento è indicato da una spia verde sullo strumento digitale messo a punto da Honda e Garmin che permette di avere anche una serie di altre informazioni tra cui il consumo in tempo reale, la velocità e il numero di giri del motore. Se invece si vogliono le sensazioni forti basta passare i 5 mila giri, l'Ecom si disinserisce, e fino a 6200 giri c'è spazio per cercare la prestazione massima. Per facilitare l'inserimento delle marce l'Honda BF250 è stato dotato di un sistema di controllo del carico sull'invertitore che, riducendo lo sforzo di cambiata, ne rende più fluido il passaggio; praticamente la centralina ECU analizza il regime del motore e la posizione della manetta e modifica la fasatura dell'accensione adattando la coppia motore. Non è stato trascurato neppure l'aumento del fabbisogno energetico a bordo: così, quando il motore è al minimo e la centralina ECU rileva un aumento della richiesta energetica, aumenta il regime di rotazione per farvi fronte ed evitare brutte sorprese.

**HONDA BF 250A**

Potenza	cv 250 (kW 183,9)
Giri/min	6300
N. cilindri	V6
N. valvole	24
Cilindrata	cc 3583
Rapporto piede	2,00
Avviamento	elettrico
Peso a secco	kg 284

PRESTAZIONI

giri.....	nodi.....	l/h	dba
1000.....	4,1	3,4	62
1500.....	5,8	5,7	68
2000	7,2	7,5	73
2500	10,8	12,4	74
3000	18,0	16,1	79
3500	22,5	20,5	86
4000	27,3	27,2	86
4500	33,8	32,0	87
5000	36,4	43,0	89
5500	41,0	58,0	90
6000	44,0	71,5	91
6350	44,8	81,0	92

Minimo di planata:

2500	10,8	12,4	74
------------	------------	------------	----

Condizioni della prova:

Mare calmo, gommone 4XC H7, carena pulita, 2 persone a bordo

PREZZO

Honda BF 250A euro 21.944
Iva compresa

L'Honda BF 250 con e senza calandra per evidenziare, non solo la bella linea della carena, ma anche l'accurato allestimento di tutta l'impiantistica attorno al V6 di 3,6 litri e 24 valvole, che sofferisce alla minore cilindrata rispetto ai suoi competitor con una consistente iniezione di tecnologia.

HONDA BF 250A - PERFORMANCE SÌ, MA IN ECONOMIA

Combina una vasta gamma di innovazioni tecnologiche che il colosso giapponese ha sviluppato in ambito motociclistico con alcune soluzioni specifiche per la nautica. Il risultato è un fuoribordo a elevate prestazioni senza dimenticare consumi e affidabilità

Sotto a sinistra, lo strumento digitale messo a punto da Honda e Garmin che fornisce in tempo reale i dati di velocità, regime di rotazione del motore e consumo. Inoltre visualizza la spia verde che indica l'inserimento dell'Ecom, acronimo di Economy Controlled Motor.

**LA PROVA**

Mare calmo, con il gommone 4XC H7 di 7,62 m temo che la potenza del sei cilindri nipponico sia addirittura esuberante per i suoi 1700 chili. Ne ho subito la conferma come do fondo alle manette: la planata è rapida, senza che la barca cabri minimamente, e poi la progressione non accenna a diminuire e anzi prosegue oltre quello che il costruttore indica come regime di rotazione massima, con qualche tacca di trim si toccano i 6350 giri e i 44,8 nodi con un consumo di 81 l/h. Una prestazione notevole che richiede un po' di attenzione al timone, anche se la carena si

comporta molto bene sulle onde, per lo più di scie di altre barche, trasmettendo una piacevole sensazione di sicurezza. In virata dobbiamo avere ragione del timone un po' troppo duro, ma la barca reagisce bene anche ai raggi più stretti e abbiamo la sensazione di portarla al limite della cavitazione senza però avere mai questo problema. La planata minima è tenuta a 10,8 nodi e 2500 giri con un consumo davvero contenuto di 12,4 litri/ora, dato che resta comunque di tutto rispetto anche alla velocità di crociera: tra i 27 e i 30 nodi si consumano dai 30 ai 37 litri/ora.

Pensavo che... l'alluminio fosse solo roba da superyacht

Non è chiaro perché nella nautica minore (nel senso di dimensioni) l'alluminio sia un materiale così snobbato. Un'emarginazione che nasce da una serie di pregiudizi e false credenze. Con Cesare Cancelli, che nel suo cantiere lavora solo alluminio, vediamo di fare un po' di chiarezza

CHI È CESARE CANCELLI

Cesare Cancelli è il titolare dell'omonimo cantiere, con sede a Ghisalba in provincia di Bergamo a pochi chilometri dal lago d'Iseo, che produce esclusivamente barche di alluminio di piccole dimensioni, da 19 a 25 piedi, su progetto dell'ingegnere sardo Alessandro Chessa, titolare dello studio Akes.

2 LE BARCHE DI ALLUMINIO SONO FACILE PREDI DELLE CORRENTI GALVANICHE.

La ricerca sui materiali permette oggi di ottenere leghe sempre più adattabili alle diverse necessità e passi da gigante su questo fronte sono stati fatti



1 LE BARCHE DI ALLUMINIO SONO INSTABILI E PERICOLOSE

L'alluminio consente di realizzare degli scafi che pesano circa la metà di un corrispondente manufatto di vetroresina e questo in passato ha portato, sull'onda delle abitudini con gli scafi di legno o plastica, a dotarle di motorizzazioni troppo esuberanti che ne hanno pregiudicato la stabilità e la sicurezza in navigazione. Una corretta progettazione della carena e della distribuzione dei pesi, ma soprattutto una corretta potenza del motore con consistenti risparmi in fase di acquisto permettono di navigare in tutta sicurezza e con consumi decisamente inferiori proprio per la minore potenza impiegata. Un ricordo non proprio positivo è anche quello lasciato dalle lance di alluminio con fondo tondo, che non

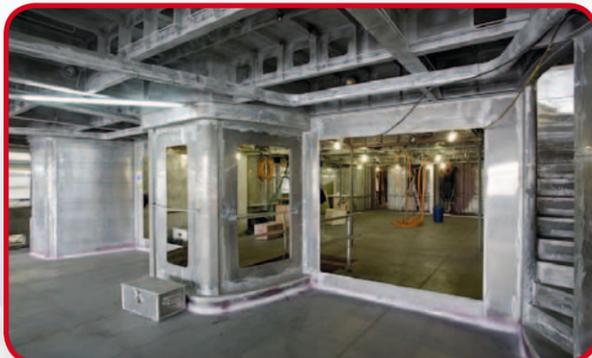


facevano certo della stabilità il loro punto forte. Inoltre, le barche di alluminio costruite con professionalità e attenzione sono compartimentate in maniera stagna con all'interno riserve di galleggiamento di poliestere tagliato a caldo e incollato che garantiscono la completa inaffondabilità della barca.

soprattutto nel settore aeronautico e navale che hanno entrambi una precisa priorità: l'affidabilità. Quindi nulla è lasciato al caso e solo dopo anni di prove e collaudi una tecnica o un materiale riesce a ottenere l'omologazione. L'alluminio è impiegato in aeronautica da prima della seconda guerra mondiale e, nella nautica, si è trovata una lega che riesce persino a proteggersi autonomamente in ambiente marino dalla corrosione, la sua sigla è Al5083. Ossidandosi questa lega crea una patina molto sottile e resistente che funge da protezione. Quindi le barche di alluminio potrebbero anche non essere verniciate. Ciò non toglie che su ogni barca ci sono diversi accessori in metallo che vanno necessariamente isolati dall'alluminio. Per esempio, l'acciaio inox è isolato tramite gomma, Teflon o vetro-

resina; anche la verniciatura viene applicata in modo tale da non permettere la corrosione. Inoltre, tutti i fori per gli accessori e le viti sono praticati prima della verniciatura in modo tale da sfruttare le proprietà isolanti degli smalti, le viti d'acciaio sono rivestite da bussolotti di vetroresina, le bitte sono appoggiate su basette di gomma o Teflon. Così lo scafo non ha differenze di potenziale tra metalli capaci di creare correnti galvaniche.

L'impianto elettrico della barca è messo in negativo sullo scafo e quindi si adottano i classici zinchi a poppa che andranno a sacrificarsi per l'alluminio quando qualche elettrone si è perso nell'impianto elettrico; la sostituzione dello zinco è molto semplice, basta ricordarsi. Infine, l'antivegetativa viene scelta priva di metalli come, per esempio, il rame.



3 LE BARCHE DI ALLUMINIO SONO COSTOSE

È vero, costano un po' di più di un modello di vetroresina sulle misure minori confrontandosi con cantieri che hanno una produzione di serie, ma per esempio un fisherman di 25 piedi costa la metà di un corrispondente modello "made in Usa". Sono anche questi i motivi per cui in altri mercati (Nuova Zelanda, Australia, Canada e Paesi Scan-

dinavi) le barche in alluminio stanno conoscendo un successo che per ora nel bacino Mediterraneo è ancora sconosciuto, forse perché nei nostri mari viene data grande importanza all'estetica e le barche di alluminio in passato venivano usate principalmente per lavoro, quindi con forme tendenzialmente squadrate. Oggi però con l'aiuto della tecnologia si riesce a dare loro una forma "plastica", rendendo anche l'alluminio piacevole alla vista: grazie a nuovi software e macchinari all'avanguardia si ottengono risultati che un decennio fa erano impensabili. Il progetto

della barca, dopo essere stato sviluppato al computer, viene trasmesso alla tagliatrice al plasma, ogni lamiera è divisa in un puzzle di singoli pezzi che andranno a unirsi tramite saldatrici speciali, specifiche per queste leghe. Il risultato sono barche costruite artigianalmente con attenzione e precisione. Nell'esempio del fisherman di 25 piedi la tonnellata di differenza nel dislocamento rispetto a un pari modelli in vetroresina si traduce in un enorme risparmio sui consumi e anche sull'acquisto del motore, senza dimenticare i costi di manutenzione ridottissimi.

4 LE BARCHE DI ALLUMINIO SONO DELICATE

Niente di più falso, semmai è vero il contrario: le barche di alluminio sono praticamente eterne. Infatti questo materiale presenta una resistenza all'urto fino a sette volte maggiore al legno multistrato e di tre volte superiore alla vetroresina, senza dimenticare che una "botta" è più facile riprenderla con stucco e vernice per renderla praticamente invisibile. Ma è nell'utilizzo che l'alluminio mostra tutta la sua superiorità: non siete degli abili manovratori? Non è grave perché appoggiarsi al pontile anche in maniera un po' brusca non è un problema, proprio per le caratteristiche citate in precedenza. Così come spiaggiarsi anche su un'arenile di sassi non creerà nessuno stress, perché la carena non subirà nessun danno, semmai ci si dovrà preoccupare dell'antivegetativa. Prima abbiamo parlato dei costi di manutenzione praticamente nulli: cambiare l'anodo periodicamente quando sta per esaurirsi, e poi una lavata con l'idropulitrice ogni tanto, tutto qui. Il materiale è assolutamente insensibile ai raggi ultravioletti e se si sceglie di lasciare lo scafo al naturale provvede a proteggersi da solo per le caratteristiche citate al punto 1. Se poi volete cambiare colore tutti gli anni, stendere le pellicole adesive su superfici tendenzialmente piatte è facile e di grande effetto estetico.

L'ALLUMINIO



ALLUMINIO NEMICO DELL'AMBIENTE?

Assolutamente no. L'alluminio è un materiale totalmente riciclabile e se proprio non ne potete più della vostra barca di alluminio dopo qualche decennio di utilizzo potete sempre tagliarla e riportarla a livello di materia prima, pronta per un altro utilizzo senza sprecarne neppure un centimetro quadrato. Il peso molto contenuto la rende ideale anche per essere abbinata a motori elettrici che notoriamente non sono prodighi di cavalli, così da poter navigare in totale sintonia con l'ambiente. Senza dimenticare che utilizzando motorizzazioni meno potenti, a parità di misure e prestazioni di una barca di vetroresina, si risparmia benzina e si diminuiscono le emissioni inquinanti.



5



Mai più senza! Arrivano gli occhiali che "stabilizzano"

Mal di mare addio! Almeno, questo è quanto promettono i Boarding Ring, occhiali che è bene indossare non certo per la loro estetica, ma per poter navigare senza più alcun fastidio. A inventarli è stato un ottico francese, tale Hubert Jeannin, il quale basandosi sul principio che il problema del mal di mare nasce dallo sco-

ordinamento fra ciò che vede l'occhio e ciò che percepisce l'orecchio interno, ha creato questi occhiali costituiti da quattro ghiera (due davanti e due sulle astine) riempite per metà da un liquido blu che serve all'occhio per controbilanciare il movimento dell'immagine. L'altra buona notizia è che per completare questo pro-

cesso bastano otto minuti, poi potete togliere gli orridi occhiali, quindi se avete la fidanzata a bordo e vi vergognate a indossarli, vi basta imboscarvi da qualche parte per un attimo e poi ricomparire più freschi che mai. Costano circa 60 euro e sono disponibili in diversi colori.

www.boardingring.com



Cambiare look alla barca con le pellicole



Che sia perché la barca ha iniziato a mostrare i segni del tempo e necessita di una ripulita o che sia perché volete semplicemente cambiarle look ecco le pellicole prodotte da Ritrama e commercializzate da WZ Marine, la divisione nautica di Wrapping Zone, azienda lombarda specializzata nell'applicazione di film adesivi per il

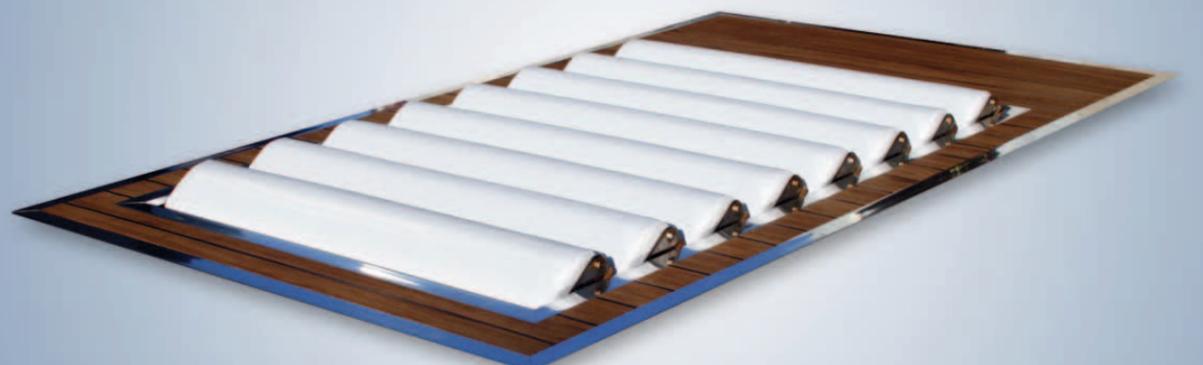
rivestimento di qualsiasi superficie. Il vantaggio delle pellicole di WZ Marine è che sono "marinizzate", nel senso che sono diverse da quelle utilizzate per esempio per il tuning delle auto, poiché hanno un'impermeabilità elevatissima e sono antigraffio, per preservarle dallo sfregamento dei parabordi e da eventuali "tocchi" di vicini

di barca maldestri nelle manovre. Il catalogo marino prevede tre tonalità di blu, due di grigio e un bianco, ma chi vuole liberare la fantasia può attingere dal vasto catalogo delle altre pellicole del catalogo Ritrama, che comprendono tonalità lucide, opache, cromate e texture come effetto carbonio e pelle; anche se non sono le versioni marine,

le parti più soggette a sfregamenti sono protette con un'ulteriore pellicola antigraffio. Per una barca da 9 a 13 metri ci vuole un giorno per l'applicazione e due per il riposo della pellicola sullo scafo. Ovviamente la pellicola si può utilizzare anche solo per creare disegni, scritte personalizzate e loghi. www.wrappingzone.it



Red Beach è la geniale invenzione di Red Dna. Attraverso i listelli girevoli, la plancetta bagno può presentarsi nella sua più tipica versione, ovvero con la superficie completamente libera e rivestita in teak, ma basta premere un pulsante e gli stessi listelli si ribaltano mostrando il loro lato con l'imbottitura per offrire una superficie morbida per sdraiarsi o sedersi con i piedi in ammollo.



E la plancetta diventa un comodo materassino

Si chiama Red Beach ed è prodotta dall'italiana Red Dna. Il prodotto è apparentemente semplice, ma invece è geniale non solo per l'invenzione, quanto anche per la complessità dello sviluppo per far stare la meccanica di movimento in uno spessore assolutamente ridotto. Praticamente la spiaggia si compone di una sezione con listelli girevoli che da un lato sono in teak e dall'altro sono in materiale imbottito. www.red-dna.it



I flap che si regolano da soli

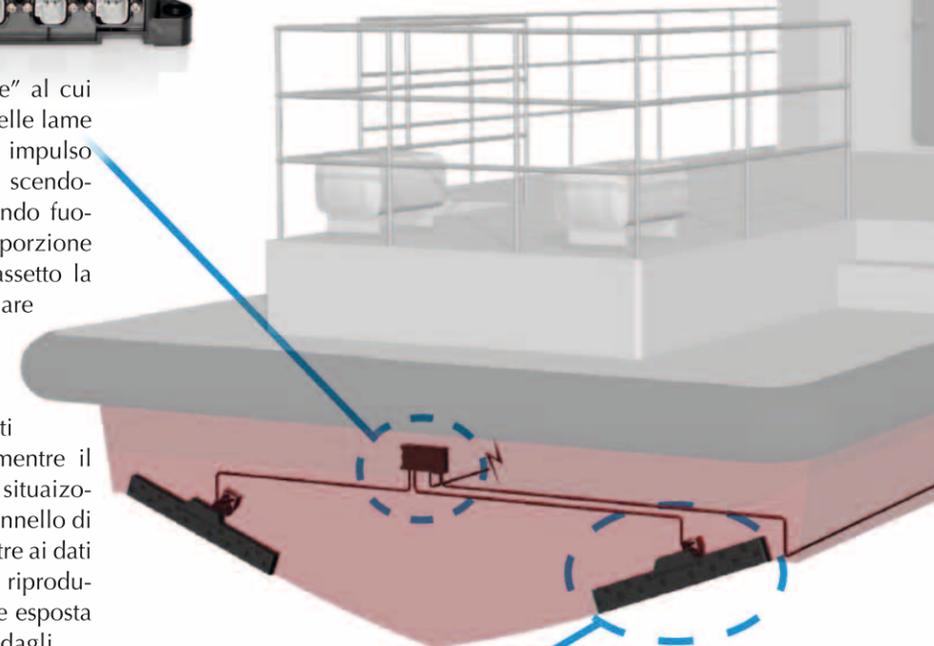
Nascono in Svezia e sono gli interceptor che, al posto dei tradizionali flap, regolano l'assetto della barca senza la necessità di comandi manuali. A produrli è la Humphree e il sistema si compone degli interceptor e di una centralina di controllo posti sullo specchio di poppa, a cui si aggiunge il pannello di controllo posizionato sulla plancia di comando. Gli interceptor



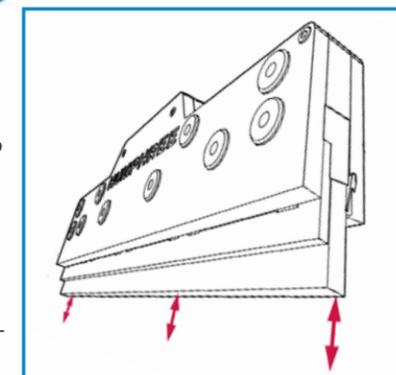
sono delle specie di "scatole" al cui interno racchiudono come delle lame che, a seconda del tipo di impulso che ricevono dai sensori, scendono in una frazione di secondo fuoriuscendo nell'acqua per la porzione che serve per rimettere in assetto la barca, continuando a regolare millimetricamente l'esposizione della loro superficie. I sensori e il processore dati in tempo reale sono nascosti nella centralina poppiera, mentre il timoniere può tenere tutta la situazione monitorata attraverso il pannello di controllo in plancia, dove, oltre ai dati numerici, due bande laterali riproducono la quantità di superficie esposta all'acqua in quel momento dagli interceptor. www.humphree.com



Il pannello di controllo (sopra), posizionato in plancia di comando, riporta in tempo reale tutto il lavoro che svolgono gli interceptor. A sinistra, la centralina di comando racchiude i sensori e il processore dati.



Gli interceptor sono a struttura lamellare, che permette l'immediatezza del movimento e, in posizione neutra, non creano resistenza con l'acqua.



STRUTTURA DA GRANDI ANCHE PER I MEDIO PICCOLI

Bocadarno Porto di Pisa è un nuovo marina affacciato sul Tirreno, che offre 344 posti barca cedibili anche in vendita. Il range degli ormeggi va da 5 a 50 metri, ma la maggiore disponibilità di posti si registra nella fascia fino ai 12 metri, con 217 posti ripartiti fra le tre classi 8, 10 e 12 metri. Da qui fino ai 25 metri il numero dei posti scende ma è ancora piuttosto corposo con 110 posti barca, mentre

per le misure superiori la disponibilità è molto più limitata. Il tutto è in un bacino interno, avvolto da una struttura molto ben articolata e da passeggiate che conducono anche alle opere foranee.

www.portodipisa.it



MARINA D'ARECHI E LA SUA STRUTTURA D'AUTORE

Prosegue il progetto del porto salernitano. Dopo aver inaugurato il cantiere con i suoi 7.000 metri quadrati dedicati al rimessaggio, manutenzioni e refitting, un'officina specializzata, un carrello di sollevamento a motore e un travel lift fino a 220 t, entro fine anno è previsto l'avvio dei lavori di costruzione della struttura progettata da Santiago Calatrava, che ospiterà attività commerciali, un centro benessere, lo yacht club e una terrazza panoramica. www.marinadarechi.com

AL PORTO DI CECINA NUOVI POSTI BARCA DA 10 A 20 METRI OFFERTI A PREZZI AGEVOLATI

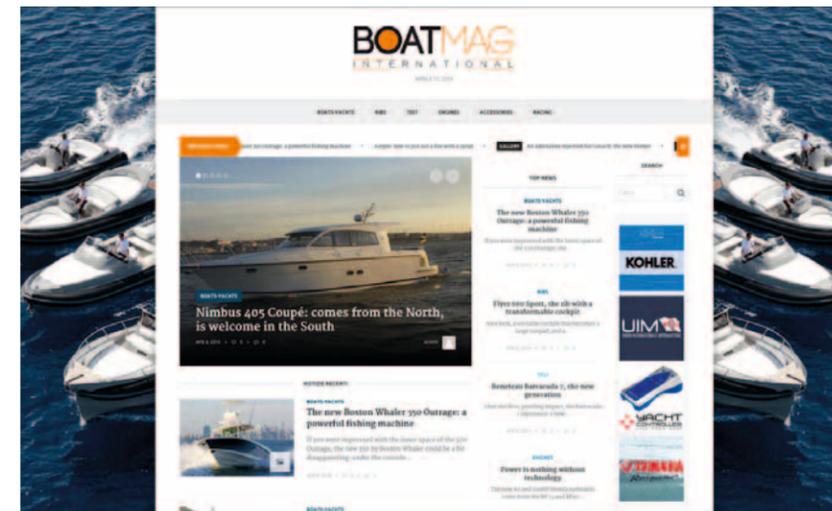
Il Porto di Cecina si espande con 10 nuovi pontili galleggianti dotati di ormeggi per barche da 10 a 20 metri e decide di affittarne una parte a prezzi promozionali. L'offerta prevede una tariffa agevolata e

riservata ai nuovi clienti per l'affitto annuale, che va dal 1 giugno 2014 al 30 aprile 2015. Per questo periodo, un 10 metri paga 2.750 euro, un 12 metri ne paga 3.700, mentre per i 14 metri la tariffa promozionale è di

4.850 euro, infine per i posti barca di 16 metri si pagano 6.400 euro; tutti i prezzi sono Iva esclusa. Ovviamente l'offerta è limitata, quindi chi è interessato telefoni subito al 340 2991229. www.portodicecina.it



NASCE BOATMAG INTERNATIONAL, LA VETRINA DELLA NAUTICA MEDITERRANEA NEL MONDO



BoatMag International è la versione in inglese del sito BoatMag.it, che diffonde informazione nautica attraverso il sito web e il mensile gratuito sfogliabile su pc, tablet e smartphone. Il sito nasce in Italia e, grazie alle potenzialità del web, si propone sui mercati internazionali come un canale in grado di diffondere direttamente dal territorio e in tempo reale tutto ciò che la produzione italiana e del bacino mediterraneo ha da proporre nel mondo. Ma lo spirito cosmopolita di BoatMag International lascia spazio anche alle anteprime e ai test sui prodotti realizzati nel resto del mondo.

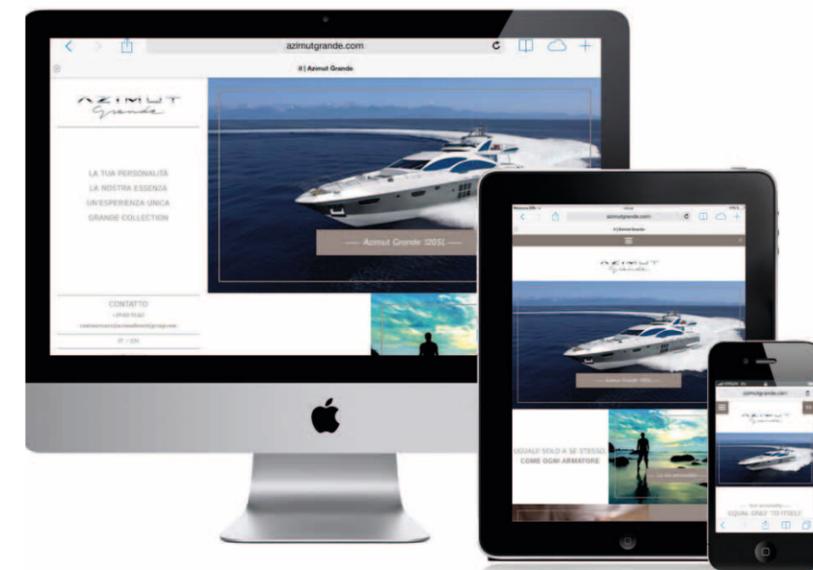
www.boatmaginternational.com

LIVENAUTICA, LA GUIDA SICURA PER CHI NAVIGA IN FRIULI V.G.

Una nuova utilissima app è disponibile per chi naviga in Friuli Venezia Giulia. Si chiama LiveNautica e porta sullo smartphone o il tablet tutte le strutture portuali e i centri assistenza, consultabili attraverso un pratico elenco e, contemporaneamente, localizzabili nella cartina. Un menù iconografico guida facilmente alla navigazione attraverso tutti i contenuti dell'app, che prevedono anche luoghi di interesse turistico, ristoranti, previsioni delle maree, video e mappe.



LA GAMMA TOP DI IMBARCAZIONI AZIMUT NAVIGA ANCHE NEL NUOVO SITO WWW.AZIMUTGRANDE.COM



Azimut Grande, il marchio top della nutrita gamma di imbarcazioni Azimut vara un nuovo sito web. Il nuovo www.azimutgrande.com è ora più facile è intuitivo da consultare, ma soprattutto dà la comodità di adattarsi automaticamente alle dimensioni del del tipo di device utilizzato, dal grande schermo del computer al pic-

colo display dello smartphone passando per i vari formati di tablet. La navigazione all'interno del sito lascia molto più spazio alle immagini rispetto ai testi, che comunque non sono trascurati, semplicemente sono più concentrati e vanno dritti al sodo; inoltre sono sia in italiano sia in inglese e www.azimutgrande.com

Uno skate come "tender di banchina"

Non preoccupatevi, non stiamo per consigliarvi di buttarvi in un half pipe con questo avveniristico skate, che si chiama N2R Longboard '37, però possiamo senz'altro farvi notare quanto può essere portato tranquillamente a bordo per utilizzarlo come mezzo di spostamento in porto al posto della bicicletta pieghevole, tanto più che il suo innovativo processo di produzione lo rende più leggero del 25% rispetto agli

altri longboard. È infatti realizzato in tricomposito (klevlar + carbonio + fibra di vetro) con la tecnologia Infuture, derivata dalla produzione di yacht e componenti di auto da corsa, che lo rende resistente agli urti e all'usura, insomma un mezzo per la vita. Ed è tutto italiano. I prezzi vanno da 189 euro per la sola tavola a 289 o 299 euro compresi i set di rotelle e si può acquistare direttamente dal sito dell'azienda torinese che lo produce, andando su www.n2rskate.it



Aldo Pre-Spring, un capo per ogni occasione

Siete pronti per partire per un viaggio lungo o un fine settimana di sport e relax? Aldo pre-spring collection 2014 offre tutto il necessario. A cominciare da borse, valigie, zaini in canvas; dalle sneaker sportive,

con suola di gomma, ma sofisticate e molto confortevoli. Nella collezione ci sono anche ai calzini ispirati al mondo nautico, alcuni caratterizzati da strisce arancioni e blu, altri con una fantasia di ancore. www.aldoshoes.com



Marina Yachting, classico moderno



Ci sono indumenti classici, frutto di uno stile internazionale, che non passano mai di moda. Il caban di nylon, rosso cerato da ripiegare e portarlo dappertutto, è in un materiale tecnico che non teme vento, acqua e raggi UV. Sui colori si ripropongono le classiche combinazioni in stile navy di rosso/bianco/blu ma con nuovi dettagli in argento. Nella collezione spicca anche la

giacca pickot, resa nel colore della sabbia bagnata, che rivela chiusure lampo a vista (concessione tecnica di un capo classico) e cuciture impunturate simbolo della sartorialità del marchio. C'è poi il travel jacket, che si trasforma in un bomberino multi tasche, e il parka che si allunga sul retro e diventa perfetto per i temporali estivi. www.marinayachting.it

Gaastra in Limited Edition



Gaastra, brand specializzato in abbigliamento tecnico nautico, lancia la collezione Les Voiles de Saint Barth 2014 in edizione limitata, ispirata a un grande evento velico caraibico. I colori riflettono a pieno

ogni stagione: per la primavera colori nautici come blu navy, bianco, nero e grigio mélange uniti al rosa brillante Tropic e blu Hawaii; per l'estate colori tropicali come giallo Zolfo, arancione Ibisco, rosso e

nocciola decorato con bandiere e distintivi nautici. La collezione prevede capi per uomo, donna e bambino con polo a righe, a manica lunga e corta, camicie, pullover con scollo a V, maglie a zip, jeans, felpe con cappuccio, pantaloncini passeggio e da bagno, bikini, borsa da spiaggia e molto altro. www.gaastra.eu

Rubrica di **Veronica Eredi**.
In collaborazione con:
www.thebeautypost.it

the
beautypost

Il mondo della bellezza e del benessere non avrà più segreti per chi si connette su www.thebeautypost.it. Una vera e propria fonte di informazione quotidiana su tutto ciò che riguarda cosmetica, spa, cura della pelle del viso e del corpo e

curiosità e ricerche che arrivano da tutto il mondo. Per questo The Beauty Post non è un sito pensato unicamente per le donne ma coinvolge a pieno titolo la sfera maschile. Ora più che mai attenta al proprio look e al benessere.

ZOE SALDANA "VALE" PER L'ORÉAL PARIS

Coincidenza: "perché tu vali" è sempre stato il suo motto, fin da bambina. Adesso, Zoe Saldana, lo pronuncerà come nuova testimonial di L'Oréal Paris. Dopo Eva Longoria, Julianne Moore, Freida Pinto, Lara Stone, Jane Fonda e Letitia Casta è il turno della 36enne mezza portoricana e mezza dominicana. Fin da piccola appassionata di teatro e danza, nel 2000 Zoe Saldana debutta come attrice ne *Il ritmo del successo* e da lì non si ferma più. Il suo spirito avventuriero e la sua corporatura snella e sensuale e il modo con cui affronta ogni personaggio che interpreta fanno sì che i registi Spielberg, Abrams e Cameron la vogliano nelle loro pellicole. Nel 2003 recita nel film *Pirati dei Caraibi*, nel 2009 in *Star Trek* e *Avatar*. Cyril Chapuy, Presidente Mondiale L'Oréal Paris si dichiara fiero di aver scelto Zoe Saldana "per il suo stile audace e la sua bellezza felina. Sincera, attaccata ai suoi valori, incarna uno spirito libero, mostra una grande forza e al tempo stesso una grazia femminile incredibilmente delicata. Spettacolare attrice, con uno charme magnetico". Anche Zoe è entusiasta di questa collaborazione: "Sono cresciuta con la convinzione che sarei stata in grado di fare tutto quello che un uomo può fare. Questo è ciò che mi hanno insegnato in famiglia e che ha fatto di me la persona che sono oggi. Diventare ambasciatrice L'Oréal Paris e pronunciare il claim "Perché tu vali" è un invito che faccio a tutte le donne perché si affermino nella vita e credano in se stesse. Sono felice di iniziare questa nuova avventura con un brand così iconico". Zoe è attiva anche in campo benefico: sostiene l'associazione haitiana di micro-credito FINCA che offre servizi finanziari a imprenditori locali ed è attiva in campagne di sensibilizzazione sull'autismo.

RELAX CON PANORAMA ALL'ARMANI SPA MILANO

All'ottavo (e ultimo) piano dell'Hotel Armani di via Manzoni, nel quadrilatero della moda a Milano, c'è un luogo di perdizione dei sensi e dello stress accumulato: Armani Spa. Un palco speciale, intimo e cosmopolita insieme, dove poter ammirare le guglie del Duomo e la Madonnina.

Non appena si arriva alla spa le terapisti, come sarte meticolose, ci prendono le misure: prima facendoci compilare una scheda informativa con dettagli anagrafici, condizione di salute/stress, abitudini e gusti personali, poi approfondendo la nostra conoscenza a parole. Il fine è quello di consigliare il trattamento più indicato per il proprio stato/umore/temperamento. Trattamenti come abiti cuciti su misura.

Tre le correnti terapeutiche offerte: MU per soddisfare il desiderio di relax e riposo, LIBERTÀ per promuovere la libertà di movimento e l'allentamento della tensione fisica/muscolare e FLUIDITÀ per migliorare la vitalità e l'energia, riequilibrando l'armonia interiore. I rituali, tutti

a base di prodotti e oli naturali (argilla bianca, olio essenziale di cedro, fango minerale, olio di giada...), sono studiati in base al tempo di permanenza di ciascun ospite.

Come spa cittadina, Armani Spa offre un ricco menu di trattamenti veloci. 25 minuti per un massaggio viso, collo e spalle, per un massaggio alla schiena o ai piedi, uno scrub per il corpo, un trattamento per il viso o specifico per gli occhi.

C'è poi la piscina idromassaggio riscaldata a 32° affacciata su un bel panorama sia di giorno che di notte.

www.armanihotels.com/Spa



RASATURA IN "NEW YORK STYLE" A MILANO

Ha aperto a Milano il Barber Shop Kiehl's nella boutique di via Dante angolo via Rovello 1. Il marchio newyorchese, che dal 1851 realizza cosmetici per viso, corpo e capelli, lancia una serie di servizi per la rasatura in collaborazione con Bullfrog, fruibili solo il martedì dalle 16 alle 20 e giovedì dalle 12 alle 16. Eccoli: **Rasatura americana** (35 euro) 45 minuti e due rasature con applicazione alternata di sette panni caldi. La prima rasatura si fa con rasoio lineare, la seconda con il multilama con vibrazione. **Quick Beard Trim** (15 euro) in 15 minuti si sistema la barba con pettine, forbice e trimmer in base alla forma del volto. **Full Beard Reshaping** (25 euro) 25 minuti di rimodellamento della barba e aumento della morbidezza per renderla più gestibile quotidianamente. **Traditional Haircut** (30 euro) 25 minuti per un taglio di capelli tradizionale.



Fra i prodotti di punta del Kiehl's Barber Shop c'è la Lite Flite Shave Cream, a base di canfora, mentolo e lavanda.

FRAGRANZA CULT

Non si resiste a quegli effluvi di frutto della passione esaltato dall'aroma di menta che caratterizzano Zeste de Soleil di Cartier. In due settimane sembra che siano stati venduti più di 4mila flaconi. La fragranza si preannuncia come il tormentone olfattivo dell'estate. Uomini e donne sono stati conquistati da questa fragranza esotica, fresca, solare, luminosa e fruttata. Un jus coinvolgente e sfaccettato, pensato per lei e per lui, che rapisce i sensi non appena il profumo viene spruzzato sulla pelle e sugli abiti. In vendita solo nelle Profumerie Limoni e La Gardenia.

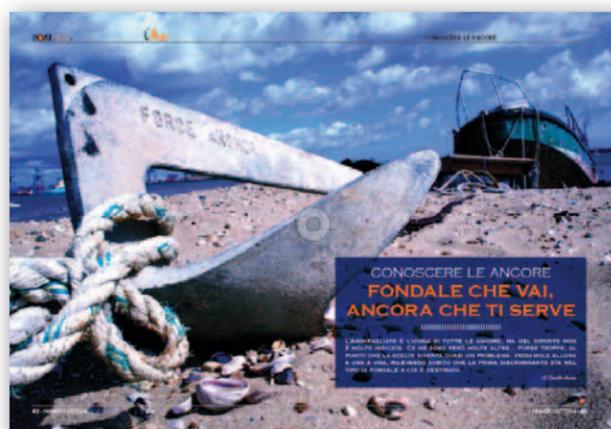


ALLA SCOPERTA DI CONOSCENZE PERDUTE E DI NUOVE FRONTIERE

Un numero ricco di scoperte, di informazione e di innovazioni, dai piccoli open in alluminio all'Abc sulle ancore, passando per il test del joystick di manovra sulle linee d'asse e la prova di un natante in Kevlar e carbonio



36 - PER QUALCHE MIGLIO IN PIÙ



42 - L'ABC: I VARI TIPI DI ANCORA E COME SCEGLIERLA

La nautica è spesso croce e delizia di chi va per mare. Chi è appassionato si trova sempre davanti a delle scelte o a delle situazioni che a volte fanno emergere le proprie lacune. Per questo motivo abbiamo ideato il servizio di pag. 36 che, laddove ne aveste bisogno, vi dà dei consigli su come allungare la vita della barca e come navigare risparmiando. Per i neofiti, ma anche per chi vuole dare una rispolverata alle proprie conoscenze, c'è il nostro ABC, che in termini molto semplici spiega le caratteristiche dei vari componenti della barca e questo mese vi mostriamo le ancore. Secondo voi, quali sono i criteri di scelta? Se non lo sapete andate a pag. 42. Ma ora facciamo un passo indietro nelle pagine di questo numero, ma che ci porta avanti nelle scoperte, perché forse non tutti sanno che l'alluminio, come materiale di costruzione, non è solo prerogativa dei superyacht, ma è molto indicato anche per i piccoli open. Il perché ce lo spiega Cesare Cancelli, a pag. 20. Abbiamo approfittato di Cancelli, che produce fisherman open in alluminio, per mettere alla prova le sue barche e a pag. 12 trovate il test di navigazione dell'Akes 19. Rimaniamo in tema di test per vedere come naviga il gommone MV Marine 550 GT di Motonautica Vesuviana (a pag. 16) e le performance del fuoribordo Honda BF250 (a pag. 18). Per quanto riguarda le barche, a pag. 48 vi proponiamo il maxi test dell'Aquila, un natante dal look vintage ma dal cuore ultramoderno. Più classico è invece il Cranchi 40 Fly, pubblicato a pag. 60, ma l'esemplare che abbiamo provato può dire la sua in fatto di tecnologia, visto che insieme alla barca abbiamo testato anche il nuovo joystick universale di Yacht Controller. Chiude il cerchio delle prove il Fiat 33 SeaWalker, un open originale che potete scoprire a pag. 72.



48 - IL MAXI TEST DELL'AQUILIA



60 - IL TEST DEL CRANCHI 40 COL JOYSTICK JCS



72 - IL TEST DEL FIAT 33 SEAWALKER

Per qualche **miglior** in più

di Alberto Mondinelli

Trattare bene il motore, e in generale tutta la driveline, è il primo segreto, non solo per navigare senza problemi, ma anche per risparmiare un po' sui costi di gestione della crociera, consumi in primis

State comincinando a fare i conti con le prossime vacanze, o più semplicemente per il prossimo weekend lungo? Con un minimo di esperienza probabilmente queste semplici regole le state già osservando, ma forse siete neofiti o le avete dimenticate, quindi è meglio rinfrescarle. Siamo in piena stagione diportistica, e allora perché non trasformare le navigazioni nell'occasione per diventare un po' più virtuosi nella conduzione della propria barca cominciando dalla manutenzione? Un esercizio non complesso, nel proprio e unico interesse oltre, ovviamente, di quello della vostra barca.

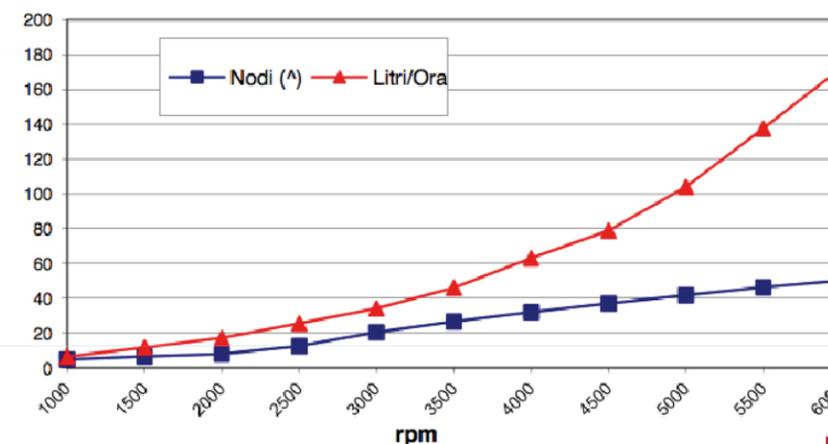
1. ATTENTI AI **CONSUMI**



Quasi tutte le moderne strumentazioni offrono la possibilità di controllare in tempo reale i consumi del motore; se non ne disponete, potete visitare i siti delle case motoristiche, molte pubblicano la curva dei consumi ai vari regimi. Si scoprirà così che bastano pochi giri in meno per risparmiare oltre il 20% del carburante: per esempio, se con una barca con due motori da 400 cv navigate a 3000 giri/min a 27 nodi, riducendo il gas a 2600 giri/min si perdono solo 5 nodi, quindi su un percorso di 27 miglia significa arrivare solo un quarto d'ora dopo, ma il consumo scende da 110 a 80 litri. Volendo estremizzare il

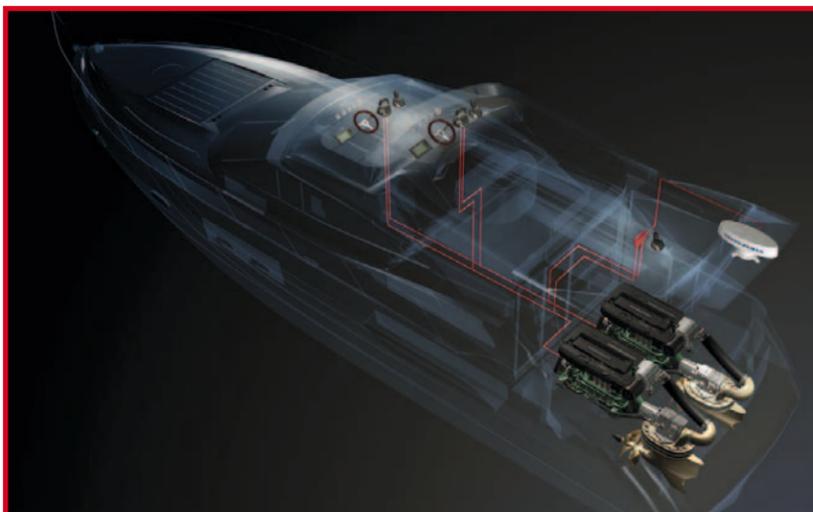
concetto si può anche dare vita a un vero e proprio "economy run". Nei test che pubblichiamo, un dato che citiamo sempre è la planata minima, cioè il regime più basso entro il quale la barca resta in planata, quindi consumi contenuti e un'andatura comunque sostenuta. È la base di partenza per poi tarare la propria velocità economica in funzione sia dei consumi sia delle distanze che ci sono da coprire.

Basta con le "smotorate" tutte d'un fiato, che ricordano tanto la corsa della mattina in ufficio con lo scooter o l'auto, assaporiamo il gusto della navigazione e divertiamoci a "fregare" i petrolieri. Il grafico qui a fianco è esemplificativo di come i consumi crescano ben più della velocità aumentando il numero dei giri.



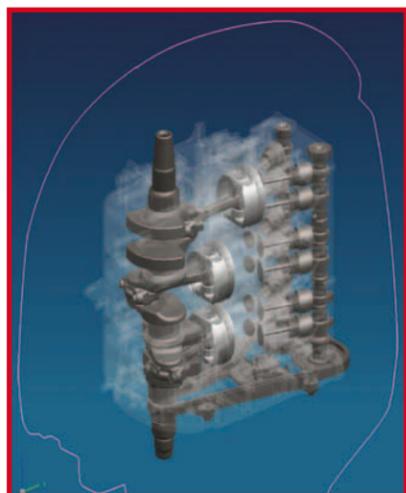
2. IL MOTORE RENDE AL MEGLIO?

Se il motore non "rende" quasi sempre le cause sono riconducibili alla cattiva manutenzione. Infatti un discreto numero di componenti si usurano, spesso anche di più se è la barca è usata raramente, è così per le auto figuriamoci per degli organi meccanici che sono sempre a contatto con l'acqua salata. Sui laghi va un po' meglio, ma non per questo si può abbassare la guardia. Anzi, gli esperti consigliano la manutenzione del motore rigorosamente tutti gli anni ovunque si navighi. Le operazioni da eseguire sono sempre le stesse: cambio dei filtri di olio e carburante con il conseguente cambio anche del liquido di lubrificazione, verifica della girante e degli zinchi di trim e motore, cambio delle candele, ovviamente se il motore è a benzina, e verifica del filtro dell'aria, che è vero lavora in un ambiente più pulito di quello dell'auto, ma riveste con i moderni motori a iniezione un ruolo fondamentale e un controllo lo merita. Operazioni semplici, che se affidate a un meccanico onesto (ma competente, diffidate degli im-



provvisatori) non sono neppure troppo onerose, ma che sappiamo per esperienza quanto suscitino sempre un po' di perplessità, perché magari la barca l'anno prima ha fatto solo poche decine di ore di navigazione. Eppure è un passaggio obbligato, sia per avere un motore efficiente e quindi un po' più economico nei consumi, sia per non avere brutte sorprese proprio nel bel mezzo della vacanza. Siamo in primavera, porti e meccanici sono un po' meno congestionati, se non avete ancora fatto la revisione periodica è il momento

di pensarci, così sarete a posto per il resto della stagione. Un'occhiata la meriterebbe anche la sala macchine: i progettisti hanno il loro bel da fare a dimensionarla in modo che i motori non lavorino in condizioni di surriscaldamento e con la giusta aerazione. Poi di fatto diventa un gavone in più dove vengono stipate le dotazioni che si usano meno o quelle più ingombranti. Quindi un'ispezione per verificare che i motori non lavorino in condizioni anomale non è tempo sprecato.



L'aerazione corretta del vano motore è fondamentale per garantire un suo corretto funzionamento e una resa ottimale, a tutto vantaggio delle prestazioni e dei consumi.



3. SENZA DIMENTICARE IL RESTO



Non serve a nulla un motore perfetto se poi tutto il resto della barca non lo è. La manutenzione delle trasmissioni e delle parti immerse soggette a usura, piedi poppieri e soffiotti in particolare, deve essere annuale per una barca al mare e può essere eseguita ogni due anni per una al lago. Anche l'antivegetativa in acqua dolce può essere rifatta ogni due anni, mentre al mare ben difficilmente

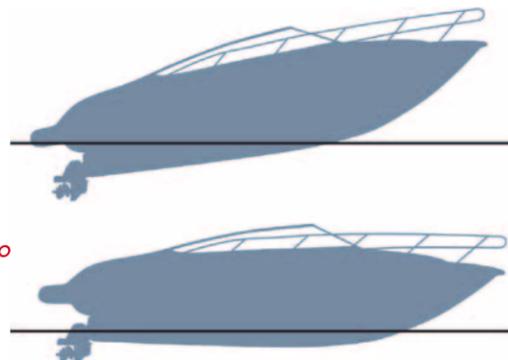
può superare una stagione. Inoltre è tutto l'assieme barca che con il salino deperisce più rapidamente, pensiamo all'impianto elettrico, ma anche ad accessori come le pompe. Buona norma sarebbe, dopo ogni uscita in mare, di lavare con acqua dolce la barca e applicare sulle diverse superfici gli appositi prodotti protettivi. Sono semplici accorgimenti legati a un minimo di pratica fai-da-te che non richiedono

particolari competenze tecniche, ma solo un po' di buona volontà e un pizzico di amore per la propria barca. Per esempio, un elemento importante è la disposizione dei carichi. Su una barca di piccole dimensioni è inutile avere un serbatoio di acqua dolce con più di 80 litri, meglio imbarcare una quantità maggiore di bottiglie di acqua minerale che si possono disporre in maniera più razionale, piuttosto che concentrare in un unico posto un carico elevato. Altro elemento che incide negativamente sono i tendalini: peggiorano pesantemente l'aerodinamica e, quando si naviga veloci, è meglio smontarli. Un capitolo a parte meriterebbe infine la scelta delle eliche che andrebbero dimensionate in base all'uso della barca e al suo dislocamento nelle normali condizioni d'uso: se l'obiettivo è il risparmio di carburante si privilegerà un certo modello, se è la crociera veloce un altro, se si pesca un altro ancora.

4. E POI C'È IL DRIVER

Il fattore umano ha sempre un peso determinante, e la navigazione a motore non fa certo eccezione. Racconta un broker: "ho clienti che a parità di barca consumano quasi il doppio di carburante. Passare da 35 a 50 litri/ora nell'arco di una stagione fa la differenza, i motivi? Le ore e la tipologia di utilizzo della barca sono simili, i primi però evitano accelerazioni brucianti, virate strette, sono dei profondi conoscitori della barca e delle sue regolazioni, sanno usare alla perfezione flap e trim che influiscono molto sui consumi". Quindi non solo attenzione alla manette, ma a tutte le mille variabili che caratterizzano una navigazione. Per esempio, il fatto di seguire una rotta corretta perché i classici zig-zag possono anche raddoppiare i tempi e i consumi. E poi, soprattutto sulle barche di minori dimensioni, va curata la distribuzione dei passeggeri per aiutare

Un esempio, eccedere con i trim positivi e avere una barca con la "prua in aria" farà lavorare male eliche e motore, oltre a rendere la navigazione più pericolosa. Al contrario, con i trim troppo bassi si "scrive" nell'acqua con la prua e si naviga lenti consumando molto.



l'assetto che, meno è corretto con trim e flap, e meglio è. In questo senso in aiuto vengono le moderne strumentazioni con la regolazione automatica dell'assetto stesso. Senza però dimenticare che in mare le variabili sono molte e il funzionamento dei motori ne risente di conseguenza. Pulizia della carena e delle eliche, tipo di antivegetativa, vento, temperatura, moto ondoso, umidità, tutto contribuisce a modificare i consumi

e allora subentra la sensibilità del driver nel saper scegliere il regime e l'assetto ottimale. Verrebbe quasi di consigliare, se qualcuno non si offende, di essere un po' velisti e dialogare con le onde, assecondandole e sfruttandole, invece di affrontarle di prua come fossero nemici da abbattere. Sono consigli semplici dettati dall'esperienza e dal buon senso. Se però ne seguite almeno alcuni, saremmo già a un buon punto.



6

CYLINDER

HIGH PERFORMANCE

with excellent torque and speed range



MONOBLOCK DIESEL

[Marine engine series - SE 6 cylinder]

ROBUSTNESS
LIGHTNESS
RELIABILITY

FACTS

POWER OUTPUT: 88 - 215 kW
 DISPLACEMENT: 3200 cm³
 WEIGHT: 340 kg
 ELECTRONIC ENGINE DIAGNOSTIC
 2 STAGE UNIT INJECTORS



STEYR MOTORS distribution Italy:
 SAIM S.p.A.
 19 Via Fermi, 20090 Buccinasco, IT
 T: +39 02 48853 1
 info@saim-group.com
 www.saim-group.com, www.steyr-motors.com



CONOSCERE LE ANCORE **FONDALE CHE VAI, ANCORA CHE TI SERVE**



L'AMMIRAGLIATO È L'ICONA DI TUTTE LE ANCORE, MA NEL DIPORTO NON È MOLTO INDICATA. CE NE SONO PERÒ MOLTE ALTRE... FORSE TROPPE, AL PUNTO CHE LA SCELTA DIVENTA QUASI UN PROBLEMA. VEDIAMOLE ALLORA A UNA A UNA, RILEVANDO SUBITO CHE IL PRIMO CRITERIO DI SCELTA STA NEL TIPO DI FONDALE A CUI È DESTINATA

di Claudio Russo

Ma se quando compro la barca, l'ancora me la trovo già bella nuova a bordo, perché dovrei cambiarla? La domanda è senz'altro lecita, ma la risposta richiede un'argomentazione più approfondita. Intanto possiamo cercare di riassumerla in questo modo: la differenza fondamentale fra le ancore sta nella diversa capacità di tenuta sui vari tipi di fondale, quindi la prima discriminante nella scelta della propria ancora è il fondale che "si frequenta di più". I cantieri di solito scelgono un'ancora polivalente, cioè che si adatta a tutti i fondali, non senza compromessi ovviamente, ma per quanto possa essere di ottima qualità produttiva, non è detto che sia in gra-

do di rispondere appieno alle vostre esigenze. C'è quella che tiene meglio sul fango, quella che si speda più facilmente dalle rocce ecc. (nelle prossime due pagine ve le mostriamo) e tutto dipende dalla forma dell'ancora. In linea generale le ancore con le marre grandi e piatte sono più adatte per la sabbia e la ghiaia perché si piantano meglio e oppongono una grande superficie allo sforzo; quelle con marre sottili preferiscono le rocce o il fango. Anche il materiale di produzione (generalmente acciaio) è un'altra componente importante, perché, insieme alle dimensioni, ne determina il peso, infatti il peso aiuta ad aumentare la capacità di carico massimo oltre il quale l'ancora inizia

ad arare il fondale. Ci sono dei parametri di base a cui fare riferimento per capire qual è il peso giusto, o meglio il peso minimo dell'ancora, in funzione della lunghezza o del dislocamento della barca (vedi tabella accanto), tenendo presente che non bisogna andare troppo oltre, perché se il peso dell'ancora è utile sott'acqua, diventa una zavorra quando campeggia a prua della barca.

RAPPORTI DI PESO E CALIBRO IN FUNZIONE DELLA LUNGHEZZA O DISLOCAMENTO DELLA BARCA

Lunghezza e dislocamento della barca	Peso dell'ancora	Calibro della catena
Fino a 6,5 m - Fino a 1.000 kg	8 kg	6 mm
Tra 6,5 e 7,5 m - Tra 1.000 e 2.000 kg	10 kg	8 mm
Tra 7,5 e 9 m - Tra 2.000 e 3.000 kg	12 kg	8 mm
Tra 9 e 10,5 m - Tra 3.000 e 4.500 kg	14 kg	10 mm
Tra 10,5 e 12,5 m - Tra 4.500 e 8.000 kg	16 kg	10 mm
Tra 12,5 e 16 m - Tra 8.000 e 12.000 kg	20 kg	10 mm
Tra 16 e 18 m - Tra 12.000 e 16.000 kg	24 kg	12 mm
Tra 18 e 20 m - Tra 16.000 e 20.000 kg	34 kg	12 mm
Tra 20 e 25 m - Tra 20.000 e 30.000 kg	40 kg	14 mm
Oltre 25 m o 30.000 kg	60 kg	16 mm



TIPI DI ANCORA

Ecco i principali tipi di ancora. Le loro forme sono tutte ben lontane dall'ancora classica per eccellenza, che è la cosiddetta Ammiragliato. Ogni azienda ha studiato la sua, ma

una forma studiata apposta per dare determinati pregi in talune situazioni, a volte mostra il rovescio della medaglia rivelando dei difetti in altre situazioni. Vediamole a una a una.

BRAKE È un'ancora a vomere, cioè che ricorda la forma di un aratro, e proprio per questo dimostra un'ottima tenuta su fondi sabbiosi. La sua forma facilita la salpata anche in caso di incaglio.



BRITANY È un'ancora versatile, quindi si adatta bene su tutti i fondali, grazie all'ampia superficie delle marre e al fatto che sono orientabili, così da potersi posizionare con facilità anche su terreni non uniformi, come per esempio quelli rocciosi.



BRUCE Ha un'unica grande marra semicircolare con due specie di orecchie alle estremità. Risulta quindi ottima su sabbia e fango, dove ha una presa mediamente più forte rispetto alle altre. È meno indicata per fondali rocciosi.



CQR
Per essere un'ancora dal peso molto contenuto (e di poco ingombro) offre un'ottima tenuta rispetto ad altre di peso maggiore, in particolare su sabbia, ciottoli e fango. Inoltre riesce a riprendere presa anche dopo aver arato. Di contro, la sua leggerezza le crea problemi nell'affondo su terreni di alghe.



DANFORTH È un'ancora piatta con diamante snodato che permette il movimento delle marre. È ottima su sabbia e fango, molto meno performante su vegetazione e rocce.



FORTRESS Assicura una buona tenuta su sabbia e fango ed è uscita da molti test come un'ancora eccezionale. La possibilità di variare l'angolo fra fuso e marre la rende estremamente versatile.

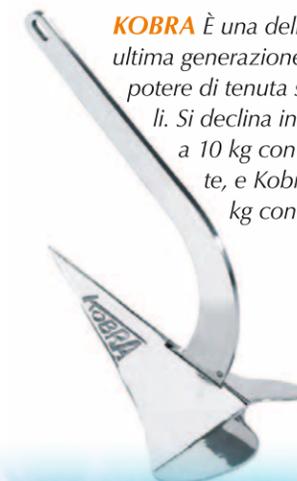


DELTA È l'evoluzione della CQR, dunque si esprime bene su sabbia e rocce. In più ha il vantaggio di mettersi da sola nella posizione giusta durante l'issata sul musone di prua.



HALL Ancora con fuso e marre piuttosto tozzi ma molto massicci, non a caso la tenuta l'affida al suo peso. La sua compattezza e le marre mobili la rendono anche facilmente stivabile.

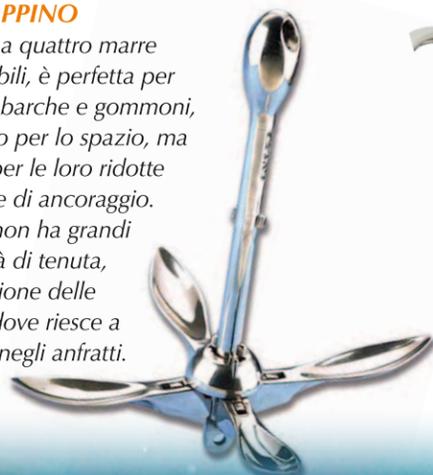
KOBRA È una delle ancore di ultima generazione e ha un alto potere di tenuta su molti fondali. Si declina in Kobra1, da 2 a 10 kg con fusto oscillante, e Kobra2, da 12 a 35 kg con fusto fisso.



MANSON MARINE SUPREME
Nasce in Nuova Zelanda e presenta un arco utile a stabilizzare l'ancora. È indicata per tutti i tipi di barca, fino ai superyacht di 35 metri.

OMBRELLO
O GRAPPINO

Ancora a quattro marre richiudibili, è perfetta per piccole barche e gommoni, non solo per lo spazio, ma anche per le loro ridotte esigenze di ancoraggio. Infatti, non ha grandi capacità di tenuta, a eccezione delle rocce, dove riesce a infilarsi negli anfratti.



ROCNA Dotata di un rollbar ad arco riesce a posizionarsi bene su tutti i fondali, grazie alla sua ampia marra unica con unghia concava, che attacca sulla sabbia e si infila bene fra le rocce.

ULTRA ANCHOR Realizzata in Turchia ha il fusto vuoto all'interno, in modo da concentrare tutto il peso sul vomere e affondare velocemente dritta dritta verso la sua destinazione.



SARCA Ancora molto compatta che si sviluppa intorno al suo rollbar stabilizzatore a forma d'arco. Il vomere sottile e appuntito la fa prendere bene sulla sabbia.



SPADE Ha un'ottima presa sul fondo, anche perché buona parte del suo peso è proprio alla base dell'ancora e, una volta impiantata è molto difficile che si giri o ari.





Una barca futuribile in una veste rétro

Linea affascinante, costruzione all'avanguardia, finiture esclusive e una coppia di motori che sono una garanzia. Si chiama Aquilia ed è un day cruiser di altissimo livello, che segna il debutto del nuovo cantiere IC Yacht

di Alberto Mondinelli

Nel cuore della Franciacorta, a due passi dai laghi di Garda e Iseo, opera un nuovo cantiere che, sembra retorica ma non è così, nasce su solide basi grazie all'esperienza dei suoi titolari. Per Fabio Giordani parlano i raffinati lavori di falegnameria che hanno allestito alcuni tra gli yacht di cantieri di grande prestigio. Convinto difensore e sostenitore della qualità artigianale, ha trovato nella lungimiranza imprenditoriale di

Enzo Lorenzini, la "sponda" necessaria per l'ulteriore salto qualitativo: costruire una barca tutta sua. I concetti base che hanno portato alla creazione di IC Yacht sono ben riassunti dal payoff che accompagna il logo "Technology & Glamour". Verrebbe da dire: chi oggi non si spaccia per tecnologico e glamour? Certamente tanti, ma in pochi riescono poi a mantenere le promesse. E certamente Aquilia rientra in questa ristretta categoria.





tutto il bello
della
navigazione



CARBONIO E KEVLAR PER ALLEGGERIRLA E RICHIEDERE POCA POTENZA

In navigazione Aquilia mostra il meglio di sé. Bella la linea con quella prua rovescia che estremizza le ultime tendenze in fatto di design nautico: la curiosità è di verificare nel test se la carena è all'altezza del bel disegno della coperta. Raffinata la costruzione in fusione con ampio utilizzo di carbonio e Kevlar, determinanti

per contenere il peso dello scafo così da avere ottime prestazioni anche con motorizzazioni non troppo potenti e, di conseguenza, eccellenti economie di esercizio. Infatti la motorizzazione è affidata a una coppia di Volvo Penta D3 di "soli" 220 cv e piede poppiero, un classico garanzia di grande affidabilità.



**UN LAYOUT CLASSICO CHE SU RICHIESTA PUÒ DIVENTARE CUSTOM**

Appare chiara la volontà di creare una linea filante ma anche classica, dove alla massiccia prua rovescia segue un profilo digradante verso poppa fino a confluire nella plancetta. Il parabrezza è perfettamente raccordato in questo disegno raggiungendo il doppio obiettivo di non appesantire la linea della barca, ma essere anche ben dimensionato per una buona protezione. La pontatura prodiera rappresenta il summa dell'abilità di Fabio Giordani nel lavorare le essenze e si fa apprezzare anche per la rinuncia all'antiestetico passauomo, che in realtà c'è ma è

di teak. Raggiunto il pozzetto attraverso i due essenziali passavanti, si nota la cura nel design di ogni singolo elemento (con l'eccezione della ruota del timone che forse meritava un po' più di attenzione) anche se il layout non fa certo gridare al miracolo: classico che più classico non si può, ma una spiegazione c'è. Su questo primo esemplare si è scelta la soluzione più lineare, con pochi bulloni tutto si smonta e con un nuovo mobilio realizzato su misura si possono allestire tutte le soluzioni che verranno concordate di volta in volta con l'armatore.



Il virtual tour
della
**coperta
a prua**



Il virtual tour della **coperta a poppa**



UN'OTTIMALE DISTRIBUZIONE DEGLI ARREDI IN POZZETTO E... QUANTI GAVONI!

Comunque non è detto che anche nel solco della tradizione non ci sia originalità. I due mobili alle spalle delle sedute singole di driver e co-driver riescono infatti a racchiudere tutto quello che può servire per allietare la crociera, dal lavello allo spazio per un grill. Il divanetto circolare a tutto baglio (che potrà anche essere dotato di un tavolino che all'occorrenza si abbassa per diventare un ulteriore grande solarium) assicura una risposta ottimale alle diverse esigenze di bordo. Ricca la dotazione di gavoni sotto le sedute e, quello che non ci sta, troverà sicuramente posto nel generoso vano motore che ospita con grande agio i due Volvo Penta, tanto più che il sollevamento del prendisole è servoassistito e quindi estremamente agevole. Plancetta e solarium fanno immaginare abbronzature e bagni a volontà, mentre un'ultima nota di merito va alla ferramenta, non solo tutta di acciaio inox, ma anche eseguita su disegni esclusivi. Infine una citazione per l'ancora che è completamente scomparsa con un meccanismo ingegnoso ma che ha l'aria di funzionare bene.





DA UNA NORMALE CABINA IN STILE DAY CRUISER A... COME LA VUOI TU

Anche sottocoperta nulla di nuovo in fatto di layout su questo primo esemplare, ma vale sempre il discorso che la possibilità di personalizzazione può rivoluzionare il tutto. In particolare si sentirebbe l'esigenza di una toilette che il metro e sessanta di altezza potrebbe ospitare senza troppe difficoltà. Buona la luminosità garantita dal-

le due profilate finestre laterali che neppure le avevo notate esternamente, tanto sono ben dissimulate dal fregio che corre sulla fiancata. Quindi non si sente la necessità di aprire il passauomo oscurato dal teak per apprezzare ancora una volta l'ottima lavorazione di tutti i materiali, dal mobilio alla cucina.



Il virtual tour
della
cabina





SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 9,50
Lunghezza scafo	m 9,46
Larghezza	m 2,88
Pescaggio	m 0,71
Dislocamento a secco	kg 2800
Dislocamento a pieno	kg 3500
Motorizzazione	cv 2x220
Serbatoi carburante	l 400
Serbatoi acqua	l 135
Posti letto	2
Portata persone	8
Categoria di omologazione	B

Cantiere costruttore: ICY Yacht
via Leonardo da Vinci 2, 25030 Adro (Bs),
tel. 030 7356979, www.icyacht.com

DOTAZIONI STANDARD

Musone ancora retraibile - Battagliola tientibene - bitte personalizzate - prendisole prua rivestito in teak - Bottaccio con lavorazione, costruzione e montaggio eseguito direttamente sulla barca - Luci di navigazione a led - N. 6 parabordi - Quadro elettrico serigrafato con sistema multimediale integrato - Casse stereo Fusion - Sistema Volvo EVC system display 7" per dati motore (pressione olio, indicatori temperatura acqua, voltmetri, allarme acustico avaria motori, indicatore livello carburante, indicatore trim piedi motore) - VHF Raymarine E49 - Eco/GPS Raymarine A67 - Tromba - Pulsante per sistema antincendio - Rivestimento pozzetto in teak - Lavandino con miscelatore in acciaio inox - Frigorifero a cassetto - Luci di cortesia a led - Predisposizione per tavolo e prendisole - Portello elettrico vano motori - Asta porta bandiera in carbonio - Tendalino elettrico a scomparsa - Plancetta in teak - Doccetta - Scaletta bagno a scomparsa - Attacco sci nautico in acciaio inox - N. 2 luci subacquee - Impianto antincendio - N. 2 pompe sentina automatiche e unamanuale - N. 3 batterie 110 Ah/12 V (motori e servizi) - Carica batterie automatico - Presa banchina 230V - Stacca batterie elettronici - Impianto di bordo 12V.

PREZZI E MOTORI

2x220 Volvo Penta D3 euro 455.000
Franco cantiere, Iva esclusa

Aquila è offerta con motorizzazioni Volvo Penta turbodiesel D3 con piede poppiere in tre diverse potenze. Attestarsi sulla maggiore da 2x220 cv è consigliabile, anche se la costruzione leggera consente di risparmiare sui cavalli. L'elevata personalizzazione di ogni scafo permetterà comunque all'armatore di scegliere i motori a lui più graditi.

OPTIONAL

Tutto sull'Aquila è di serie, nel senso che l'allestimento è definito in totale sintonia con l'armatore e le sue esigenze.

PRESTAZIONI

1000 giri	6,5 nodi	4,2 l/h	72 db
1500 giri	8,9 nodi	13 l/h	76 db
2000 giri ...	15,2 nodi	23 l/h	78 db
2500 giri	23,3 nodi	34 l/h	80 db
3000 giri	29,4 nodi	46 l/h	82 db
3500 giri	35,5 nodi	70 l/h	86 db
3900 giri	39,1 nodi	95 l/h	88 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2000 giri	15 ore 40'
2500 giri	10 ore 30'
3500 giri	5 ore 10'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento	3 nodi
Mare	calmo
Temperatura aria	18°
Carburante nel serbatoio	300 l
Acqua nel serbatoio	120 l
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	pulita

MI PIACE

L'originalità della linea, in particolare della prua, è capace di conquistare e al tempo stesso di evocare anche la sensazione di essere su un classico rétro. A tutto questo si aggiunge una costruzione raffinata e molto robusta, una motorizzazione molto affidabile e finiture di livello assoluto.

MI LASCIA PERPLESSO

Il prezzo di 455.000 euro non è proprio dei più abbordabili e colloca questa barca ai vertici, non solo della qualità ma anche dei costi. Del resto, Kevlar, carbonio e finiture di alto livello costano, ma anche la sfera di mercato a cui punta il cantiere è alta e comprende anche quella dei tender di megayacht.

LA PROVA

Il lago di Garda è calmo. Verifico subito le prestazioni velocistiche raggiungendo con l'ausilio dei trim agevolmente i 41 nodi di velocità massima. Prendo atto anche dell'eccellente progressione e dell'ottimo assetto che non ha bisogno di correzioni particolari, soprattutto se non si vuole la performance, ma solo na-

vigare tranquilli. Anche le manovre brusche sono sopportate dallo scafo con grande pazienza, senza mai dare segno di insofferenza pure per quelle più estreme. Provo a incrociare la nostra scia per vedere la reazione sull'onda che conferma un'ottima compattezza della struttura e una buona carena. Alla velocità di crociera di circa 25 nodi i consumi sono particolarmente contenuti, nell'or-

dine dei 40 litri/ora, meglio ancora al limite di planata che permette di navigare a 13 nodi consumando solo 14 l/h. Montiamo una coppia di eliche FH6 da 26" e la sensazione è che si potrebbe "tirare" anche una coppia un po' più lunga, magari per raggiungere i 43 nodi dichiarati dal cantiere. Ma francamente non se ne sente proprio la necessità, l'Aquila è perfetto così.



CRANCHI 40 FLY UN CLASSICO ALL'AVANGUARDIA

Una barca che ha attraversato la storia della nautica da diporto italiana, sapendo sempre migliorarsi a conferma di tutta la sua inesauribile vitalità

di Alberto Mondinelli

Classica la misura, 40 piedi, in realtà un po' di più con quella delfiniera che porta la lunghezza fuori tutto a 13,13 metri. Classico il design, con quelle linee morbide che raccordano bene la controplancia senza però farla spa-

rrire completamente come nei disegni più avveniristici. Classico l'arredo e la distribuzione degli interni con un accurato lavoro di falegnameria e tanta abitabilità e praticità. Classicissima la propulsione affidata a due Volvo Penta D6 a linea

d'asse, ma assecondati dal joystick Yacht Controller che da solo riesce a dare una ventata di innovazione e a riproporre questo autentico "evergreen" della cantieristica italiana sotto una nuova luce, ancora più interessante.



UN'ELEGANZA INNATA

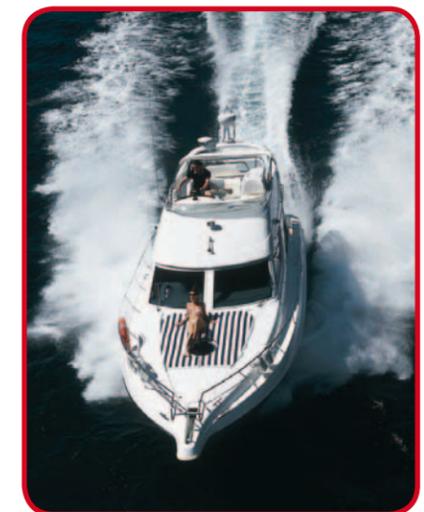
Sul lago o sul mare, di fronte a una villa comasca, di quelle che piacciono tanto alle star di Hollywood o in una baia della Costa Smeralda, la linea del 40 Fly non passa mai inosservata. Un riferimento del design nautico che è rimasto fedele al proprio stile e che proprio grazie a questo è riuscito a superare tante mode: passeggiare e diventare quel modello classico che riesce a farsi notare senza per questo essere uno strumento di esibizione. Il segreto di una grande barca.



IL CRANCHI 40 FLY IN NAVIGAZIONE

UN PROFILO SENZA TEMPO

Una linea armoniosa che sa raccordare le due vetrare della tuga e allinea sull'opera morta la fila di oblò delle cabine, come si è fatto per tanti anni con il fascino che le moderne finestrate non possono avere.





**TUTTO È DOVE
PENSI DI
TROVARLO E CIOÈ
AL POSTO GIUSTO**



TUTTO IL BELLO DELL'OVVIO

Le barche sono fatte così, verrebbe da dire salendo a bordo del Cranchi 40 Fly. Un pozzetto accogliente, con la dinette efficacemente protetta dalla propaggine del fly. Una scala di salita al ponte superiore comoda nel rispetto degli ingombri non eccessivi, una funzionale controplancia con la strumentazione che serve, un comodo prendisole sopraelevato che lascia spazio a un mobile cucina ben dimensionato anche se, volendo fare un appunto, le sedute si potevano pensare in funzione di una loro trasformazione in zona pranzo. Tornando sul ponte principale si apprezzano i passavanti, dimensionati e protetti dalla robusta battagliola e dagli altrettanto solidi tientibene, che conducono a prua. Qui non poteva esserci altro che il classico solarium triangolare, mentre l'ancora e il relativo verricello sono sotto il piano di calpestio, che si prolunga nella bella delfiniera.

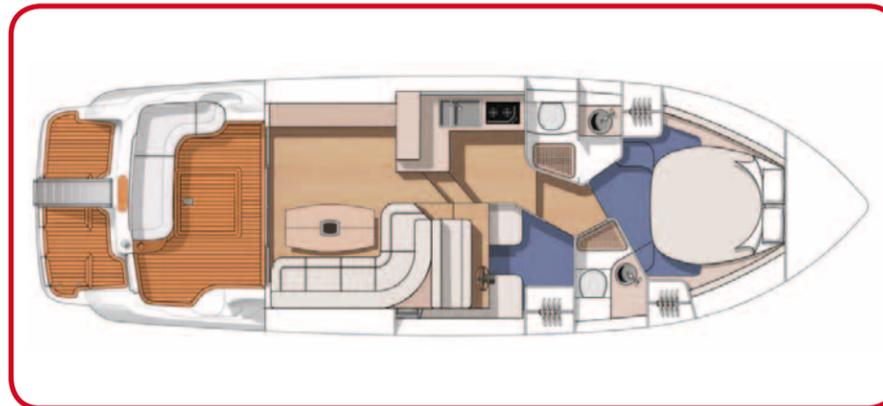


CON IL **JOYSTICK** DI YACHT CONTROLLER LA BARCA SI MANOVRA CON UN DITO

LA COMODITÀ DEL JCS PLUS

Si devono ringraziare le innovazioni introdotte dall'elettronica se anche una barca con le tradizionali linee d'asse come il Cranchi 40 Fly può usufruire della facilità di manovra garantita dal joystick. Merito del JCS Plus di Yacht Controller che, fra l'altro, prevede la possibilità di installare fino a quattro joystick a bordo di una stessa barca, attraverso cablaggi semplicissimi. Ma non solo. Si può governare anche con il telecomando, così l'armatore potrà seguire la manovra dal punto dove ha la visuale migliore.





LA CURA DEL PARTICOLARE

Anche il layout degli interni non rompe con la tradizione, ma conquista proprio per la sua capacità di essere classico e pratico al tempo stesso. In quadrato la dinette si trova a dritta, allestita con un tavolo ovale e un divano a L che volendo si trasforma in zona pranzo; a sinistra addossati alla parete troviamo un mobile e un diva-

netto a due posti separati da una penisola dalla cucina, che si trova sul ponte inferiore ma in diretta comunicazione con il quadrato. Bella la plancia, con un divanetto doppio e lo spazio per accogliere tutte le strumentazioni necessarie. La zona notte prevede la cabina dell'armatore a prua con il classico letto doppio centrale e quella degli ospiti a dritta, le due cuccette singole sono infilate sotto il volume della plancia, ma con una buona altezza utile anche per muoversi in tutto agio; due anche i bagni per garantire la massima privacy. Una nota di merito alla lavorazione dei legni e di tutto l'arredo, con pochissima vetroresina a vista e un generale senso di calore in ogni angolo della barca.

DUE COMODE CABINE FORMATO FAMIGLIA ENTRAMBE CON IL BAGNO PRIVATO



SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 13,13
Lunghezza scafo	m 11,83
Larghezza	m 3,87
Pescaggio	m 1,08
Dislocamento a secco	kg 8750
Dislocamento a pieno	kg 9830
Motorizzazione	cv 2x370
Serbatoi carburante	l 1050
Serbatoi acqua	l 350
Posti letto	4+1
Portata persone	12
Categoria di omologazione	B

Cantiere costruttore: Cranchi (I)
Via Nazionale 1319 - 23010 Piantedo (SO) -
Tel. 0342 683359, www.cranchi.it

DOTAZIONI STANDARD

Verricello 1000 W - Ancora 15 kg con catena 50 m - N. 2 batterie motore - Caricabatterie - Boiler 30 l - Correttori assetto idraulici - Doccia Pozzetto - N. 3 estintori automatici + 1 manuale - Microonde - Frigo 120 l - GPS Chartplotter - Indicatore angolo di barra - Pilota automatico - Tridata eco/log/temp - VHF - Autoclave - Hifi - Pozzetto in teak.

PREZZI E MOTORI

Volvo Penta D6 2x370 cv euro 299.950

Una sola motorizzazione con trasmissione a linea d'asse e volendo il joystick Yacht Controller che comanda anche l'elica di prua. Una soluzione collaudata, affidabile e con costi di manutenzione ridottissimi.

OPTIONAL

Serbatoio acque nere - Aria condizionata - Prendisole fly e prua - Divani in pelle - Elica di prua - Faro orientabile - Frigo 42 l cabina e/o fly - Generatore 4,5 kW - Lavastoviglie - Passerella idraulica - Radar - Riscaldamento - Tavolo pozzetto di teak - Plancetta di teak - Trip computer - TV 19" led - Winch a poppa.

PRESTAZIONI

1000 giri	6,0 nodi	8 l/h	66 db
1500 giri	8,0 nodi	24 l/h	71 db
2000 giri	11,5 nodi	42 l/h	76 db
2500 giri	17,0 nodi	62 l/h	77 db
3000 giri	23,5 nodi	90 l/h	78 db
3600 giri	31 nodi	146 l/h	80 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2000 giri	22 ore 30'
2500 giri	15 ore 20'
3000 giri	10 ore 30'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento	8 nodi
Mare	calmo
Temperatura aria	18°
Carburante nel serbatoio	450 l
Acqua nel serbatoio	250 l
Equipaggio imbarcato	5 persone
Pulizia carena	buona

LA PROVA

La velocità di punta di oltre 30 nodi è un buon limite, ma il 40 di Cranchi lo si apprezza soprattutto navigando tra i 20 e 25 nodi, oltretutto con ottimi riscontri in termini di consumo. Inutile provare a metterlo in difficoltà con virate brusche, la bella carena saprà sempre risolvere tutte le situazioni in sicurezza. Non è infatti un caso se il Cranchi 40 Fly continua a essere prodotto con suc-

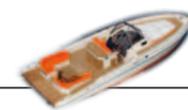
cesso da lungo tempo, e il fatto che proprio questa barca abbia a disposizione l'ultimo ritrovato rivoluzionario della tecnologia moderna è un altro segno del fatto che non bisogna essere necessariamente "nuovi" per essere moderni. Il Cranchi 40 monta infatti il JCS, il joystick di manovra di Yacht Controller applicabile anche su barche in linea d'asse. L'installazione è solo sul fly (ma se ne

potrebbero montare altri tre in altri punti), e si compone del tasto di accensione, del pannello di controllo con i tasti di selezione, telecomando e joystick. Dal pannello si seleziona sul menù il telecomando o il joystick e poi si può iniziare a verificare la reazione della barca. Con il joystick si possono attivare solo i motori e, accentuando la rotazione o la pressione (dipende dal tipo di spostamento

che si desidera) aggiungere anche le eliche di manovra. Il monitor (vedi pagina precedente) riproduce con precisione chi sta lavorando e in che direzione, così il controllo è completo. Se poi si desidera far lavorare solo le eliche di manovra ecco che con i tasti posti alla sommità del joystick stesso si possono selezionare una delle due o entrambe. Giusto un test con il già conosciuto telecomando:

estremamente intuitivo nella gestione delle quattro eliche, non consente però (ma forse con un po' di esercizio è possibile) l'uso contemporaneo di tutte le eliche, perché i tasti sono quattro e le dita più di tanto non possono comandare. In compenso si può ormeggiare da soli spostandosi a proprio piacimento in ogni punto della barca. Nonostante il vento al traverso il controllo, soprattutto con

il joystick che riesce a comandare contemporaneamente tutte le eliche, si conferma molto efficace. Gli spostamenti trasversali sono gestiti con estrema facilità, anche se è la rotazione il movimento più rapido e appariscente per sottolineare le potenzialità del sistema. Dopo un po' di evoluzioni è il momento di ormeggiare e, naturalmente, è un gioco da ragazzi.



UNA TERRAZZA SUL MARE

Il segreto del 33 SeaWalker sta anche nella netta scansione degli spazi che diventa la chiave di volta con cui la versatilità diventa l'elemento di maggiore spicco di tutta la barca. Il segreto di una coperta così comoda sono le due appendici che si allargano ai lati della carena diventando decisamente importanti a poppa. Ne guadagna il pozzetto che dispone di spazi inimmaginabili su un 10 metri, ma ne trae beneficio anche il comfort e la sicurezza in navigazione. La plancia è bella quanto razionale ed è costituita da una stampata di vetroresina grigio opaca con, al centro, gli strumenti analogici dei motori disposti su un supporto dedicato in tinta con i sedili, mentre quelli digitali che ne ripetono le informazioni sono a dritta con, sull'altro lato, il monitor del gps e spazio per altre dotazioni elettroniche. Il blocco cucina e seduta del driver è importante ma ingentilito dai lati smussati, dall'intelligente impiego di legno e dalla grande funzionalità che il mobile con lavello, grill e frigo assolve in pozzetto.



Il massimo della versatilità è raggiunto dalla dinette poppiera che, come tradizione di Fiart, grazie a un elemento regolabile in altezza può essere trasformata in dinette, prendisole oppure in un uni-

co divano a U. Come se non bastasse il passaggio centrale può essere smontato per accedere più comodamente, anche se i passavanti ai lati sono di generose dimensioni. La grande plancetta poppiera

completa nel migliore dei modi la dotazione portando un punto a favore della versione entrobordo: con i due fuoribordo infatti buona parte della sua superficie dovrebbe essere sacrificata.

COPERTA



UNA CABINA PER DUE

Nel senso di coppie però. Infatti le due cuccette doppie sono vere e non si possono proprio definire di fortuna. La prima si sviluppa a prua, grazie alla trasformazione della dinette, la seconda a poppavia della scala di accesso. L'eventuale zona pranzo è in grado di ospitare fino a sei persone, ma penso sia da considerare una soluzione di ripiego per un improvviso cambio del

meteo. Questo allestimento offre l'opportunità ai più sportivi di programmare delle vacanze anche di più giorni: con il 33 SeaWalker e un minimo di spirito di adattamento c'è sicuramente da divertirsi. Infatti il mobile cucina è di generose dimensioni, fin eccessive considerando il limitato uso che se ne farà; l'unico bagno offre una dotazione completa e spazi per muoversi a proprio agio anche se non si è proprio di taglia

INTERNI



La cura riposta nelle finiture denota la "mano" Fiart in tanti particolari. Un dato per sottolineare quanto questi interni non siano assolutamente sacrificati: nel disimpegno centrale l'altezza utile è di 1,90 metri.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 10,09
Lunghezza scafo	m 9,98
Larghezza	m 3,72
Dislocamento a secco	kg 4700
Motorizzazione	cv 2x260
Serbatoi carburante	l 590
Serbatoi acqua	l 230
Posti letto	4
Portata persone	10
Categoria di omologazione	B

Cantiere costruttore: Fiart Mare (I)
Via Lucullo 61, 80070 Baia (Na),
tel. 081 8040023, www.fiart.com

DOTAZIONI STANDARD

N. 4 batterie - Pedana poppa teak con gavoni - Scaletta bagno a scomparsa - doccia poppa - Pozzetto autovuotante teak - Tavolo a sollevamento oleodinamico - Portellone sala macchine a comando oleodinamico - Poltrona guida con alloggiamento zattera - Mobiletto cucina esterno con vasca - N. 6 parabordi - Verricello elettrico 1000 W con comando mobile - Ancora con 75 m di catena - Cruscotto con strumenti motori e spie, livelli benzina e acqua, angolo di barra - Bussola - Vhf - Timoneria idraulica - Sintolettore cd/MP3 e impianto hi-fi - Caricabatterie - Quadro elettrico con interruttori termici - Salvavita - Autoclave - Pompe di sentina elettriche - Vasca acque grige - Allarmi - Estintori - Barometro - Fanaleria regolamentare di navigazione.

PREZZI E MOTORI

2x240 cv Volvo Penta 4.3 Gxi euro 168.000
2x220 cv Volvo Penta D3 euro 190.000
2x260 cv Volvo Penta D4 euro 205.000

Prezzo con dotazioni standard, Iva esclusa

Tre entrofuoribordo Volvo Penta per ogni esigenza. Per un uso sporadico e diurno meglio la coppia di benzina da 240 cv l'uno, oppure i turbodiesel: i D3 da 220 cv (quella provata), più leggeri ed economici, dei fratelli maggiori D4 di 260 cv. Per tutti abbinamento con un classico piede poppiere.

OPTIONAL

Antenna tv - Tv lcd - Antivegetativa - Aria condizionata - Arredo cucina interna con fornello a due fuochi, lavello inox, frigorifero - Capottina parasole - Congelatore - Correttori di assetto - Elica di prua - Eliche acciaio - Microonde - Generatore - Grill esterno - Hard top - Impianto acqua calda - Perquet dinette - Passerella idraulica automatica - Pilota automatico - Plotte con gps - Pulpito alto o basso - Scafo colorato - serbatoio acque nere - Set zanzariere - Upgrade tappezzeria e teak - Teloni copriscafi e copripozzetto.

PRESTAZIONI

2000 giri ...	13,5 nodi	28 l/h	68 db
2000 giri ...	26,4 nodi	45 l/h	74 db
3500 giri ...	32,5 nodi	60 l/h	78 db
4000 giri ...	38,0 nodi	88 l/h	80 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

3000 giri	12 ore 00'
3500 giri	9 ore 00'
4000 giri	6 ore 10'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento	2 nodi
Mare	calmo
Temperatura aria	20°
Carburante nel serbatoio	400 l
Acqua nel serbatoio	100 l
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	buona

MI PIACE

Design originale, che della sua forte personalità ne fa il tratto saliente, la distingue da tutte, apprezzabile anche la costruzione accurata e all'avanguardia grazie alla tecnologia dell'infusione; una nota di merito anche agli interni più che vivibili per un 10 metri sportivo.

MI LASCIA PERPLESSO

Penso che la doppia cucina potrebbe anche essere risparmiata, magari riducendo il prezzo non propriamente "popolare" ma allineato alla classe della barca. Poi, trovo la struttura del parabrezza un po' troppo massiccia.

LA PROVA

Il mare è calmo, solo un po' di onda creata dalle altre barche. Giusto per verificare quanto la carena sia reattiva attraverso la scia di un traghetto: il passaggio della affilata V prodiera è deciso e l'impatto è ridotto veramente al minimo. La sensazione migliore l'ho però quando cominciamo a virare a un regime abbastanza sostenuto prima a 3000 e poi a 3500 giri: quello che avevamo ipotizzato parlando del progetto è pienamente confermato, lo scafo si appoggia sulle "terrazze" di poppa e la virata, di raggio sempre più stretto, è affrontata con un margine di sicurezza che è raro trovare su barche di queste dimensioni.

Rallentiamo per verificare che la planata minima è mantenuta a 1800 giri a poco più di 11 nodi, mentre quando andiamo a verificare la velocità di punta la raggiungiamo a 38 nodi e circa 4000 giri. Se avevamo ancora qualche dubbio che la motorizzazione Volvo D3 fosse quella ideale adesso è proprio fugato. In porto, lavorando con le due manette, la barca si mostra abbastanza manovriera, ma un po' di perizia è richiesta, forse sarebbe opportuno, almeno come optional, offrire il joystick, ma è solo un velato consiglio per conquistare anche i più timorosi, Il Fiart 33 SeaWalker va benissimo anche così.



**ARRIVEDERCI A MAGGIO,
BUONA NAVIGAZIONE!**