

BOATMAG.it



LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 11 DICEMBRE/GENNAIO 2015

NOVITÀ 2015

GLI ACCESSORI DA NON PERDERE

Il comfort a bordo passa anche dai grandi e piccoli strumenti che nascono dal genio umano e dalla tecnologia di ultima generazione. Ecco la nostra selezione fra le novità presentate al Mets, la fiera più importante nel settore degli accessori navici



RIO GRAN COUPÉ 64

La nuova ammiraglia di Rio Yachts è un 20 metri fly, open e hardtop



SCOPRI LE 20 BARCHE IN NOMINATION PER IL TITOLO DI MIGLIORE BARCA D'EUROPA

EVOLUZIONE 2 TEMPI

Pensate che la novità dei nuovi Evinrude G2 sia solo nel design?



I NOSTRI TEST JEANNEAU VELASCO 43 - BLACK FIN ELEGANCE 9 - ELICA MERCURY ENERTIA ECO

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:



Italian Life Style

RIBS DIVISION

Ranieri
INTERNATIONAL



MADE IN ITALY



CAYMAN LINE

Ranieri International dal 1° Ottobre al 31 Dicembre 2014, su tutte le imbarcazioni della propria gamma, ti offre un finanziamento a INTERESSI ZERO, fino a € 20.000 e fino al 75% del valore dell'imbarcazione. L'offerta è sviluppata in collaborazione con la rete dei concessionari che potete consultare sul nostro sito - www.ranieri-international.com

Agos **DUCATO** Finanziamento Interessi Zero. Finanziamento in 24 mesi prima rata a 30 giorni.

Importo finanziabile da € 3.000 a € 20.000. Esempio riferito alla casistica più onerosa per il cliente: € 3.000 in 24 rate da € 131,25 - TAN fisso 0% TAEG 6,63%. Importo totale del credito € 3.000. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi € 0, spese di istruttoria € 150,00, imposta di bollo su finanziamento € 16, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 1,50 - importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) € 3.204,00. Offerta valida dal 1/10/2014 al 31/12/2014. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato. La rete dei Concessionari Ranieri International convenzionati opera quale intermediario del credito NON in esclusiva.

Motonautica F.lli Ranieri Srl

www.ranieri-international.com - info@ranieri-international.com
SOVERATO (CZ) Italy - Tel. 0967 25839

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 11/2014-2015

IL MARE D'INVERNO

In inverno vedere una bella immagine di sole, spiaggia e mare fa sempre piacere. L'opportunità ce la offre questo scatto del servizio fotografico di Black Fin, ma non è solo per questo che abbiamo scelto tale foto per la nostra copertina, ma è anche perché quest'anno Black Fin ha rinnovato totalmente la propria gamma con una serie di quattro gommoni. E noi non solo vi diamo una breve panoramica dei nuovi Elegance nella rubrica Pram to Rib a pag. 24, ma vi proponiamo anche il test dell'Elegance 9, che ha dato l'occasione ad Alberto Mondinelli di provare anche la nuova elica Mercury Enerzia Elegance. Meglio di così! Correte a pag. 88.



SPORT 450

EXPERIENCE THE WORLD PREMIERE AT THE DUSSELDORF BOAT SHOW.
January 17 – 25, 2015.

 **BAVARIA**
bavaria-yachtbau.com



Tu pensa a rilassarti, all'ormeggio ci pensa Yacht Controller.

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 **JCS plus**, con il suo design nuovo ed ergonomico, e il nuovo arrivato **en-joy**, l'esclusivo joystick wireless, 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 rilassarti, all'ormeggio ci pensa Yacht Controller!



ESSENTIAL KIT PER L'ORMEGGIO



European Patent Office
European Patent EP 1 544 097 B1
Worldwide Patented



N. 7.104.212 B2

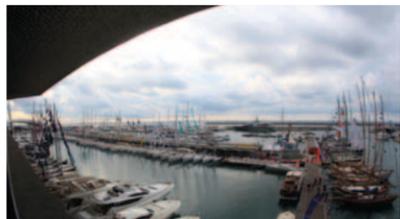


FC CE



N. 11
DICEMBRE-GENNAIO
2014-2015

LE RUBRICHE



EDITORIALE

Si torna a parlare di Salone di Genova. Rimane in autunno, ma dell'annunciata edizione di maggio rimane il silenzio totale.

12



HORSEPOWER

Siamo andati al meeting di BRP e abbiamo aperto le calendare dei nuovi Evinrude G2, i nuovi 2 tempi che colpiscono prima per design e poi per prestazioni.

28



OPEN TO FLY

Due grandi anticipazioni esclusive: il nuovissimo Boston Whaler 420 Outrage e il progetto del Rio Gran Coupé 64 disponibile in versione fly, open e hardtop.

14



PENSAVO CHE...

Non si può dire che correre in offshore a oltre 100 nodi sia la cosa più sicura, ma dai rischi di questo sport nascono nuove opportunità per la sicurezza nel diporto.

32



PRAM TO RIB

Per il 2015 Black Fin ha rinnovato l'intera gamma di gommoni e presenta quattro nuovi modelli: l'Elegance 7, 8, 9 e 10.

24



CROCIERE+MARINA

Porto di Montenegro continua a espandersi con nuovi posti barca e strutture di lusso, come il nuovo hotel 5 stelle lusso.

38



BOATMAG È L'UNICA TESTATA ITALIANA NELLA GIURIA
DELL'EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR

La giuria che assegna il premio di migliore barca d'Europa è composta dai direttori di otto testate giornalistiche di altrettanti Paesi, che sono: Italia (BoatMag), Germania (Boote), Francia (Neptune), Norvegia (Battiv), Austria (Yacht Revue), Olanda (Motorboot), Spagna (Nautica & Yates), Svizzera (Marina.ch).

Lo spirito dell'European Powerboat of the Year è di premiare le barche capaci di trasmettere delle qualità, indipendentemente dall'importanza del cantiere o dalla vastità della loro diffusione nel territorio internazionale. Sono divise per categorie di lunghezza, proprio per evitare che i grandi motoryacht dal



marchio blasonato mettono in ombra quelle realtà più piccole ma ugualmente in grado di fare innovazione nella loro sfera di mercato, e non a caso nella giuria non c'è più di un membro della stessa nazionalità, proprio perché non ci siano persone legate da interessi comuni per spingere una barca di una nazione piuttosto di un'altra.

Abbandona le soluzioni estreme,
in caso di furto ci pensa Suzuki.



MOTORE RUBATO, SUBITO SOSTITUITO.

Sulla vasta gamma dei fuoribordo Suzuki (dal compatto DF8 al potente DF300), in caso di furto durante il primo anno dall'immatricolazione del fuoribordo, il **programma Suzuki DOC** permette al cliente di riceverne uno nuovo in sostituzione in tempi brevissimi. La copertura assicurativa sarà valida solo in caso di installazione di almeno un dado antifurto fornito dai concessionari Suzuki per motori dal DF40A al DF300AP. Scopri i dettagli presso la rete Suzuki.

N. 11
DICEMBRE-GENNAIO
2014-2015



I SERVIZI



LE NOMINATION D'EUROPA

Ecco le venti barche in corsa per il titolo di European Powerboat of the Year..... 40



SUZUKI MARINE COMPIE 50 ANNI

Tre milioni di motori venduti in mezzo secolo di attività. Ecco la storia di Suzuki Marine..... 46



NAGIGARE FRA I GHIACCI

Navigare al caldo è il massimo, ma vale la pena anche un'esperienza al freddo della Patagonia... 56

I NOSTRI TEST



I NUOVI ACCESSORI DEL 2015

Una selezione delle novità presentate al Mets di Amsterdam, la grande fiera degli accessori 64



MAXI TEST - JEANNEAU VELASCO 43

Metà navetta metà motoryacht, il Velasco 43 è la barca ideale per le lunghe navigazioni76



IL TEST - BLACK FIN ELEGANCE 9

Abbiamo provato uno dei nuovissimi gommoni di Black Fin con le nuove eliche Mercury EnerTia Eco 88

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) - e-mail: info@theditor.it



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

saim
marine

E GIÀ SI TORNA A PARLARE DI SALONE DI GENOVA, CHE È SEMPRE PIÙ ALLE COSTOLE DI CANNES. E LA FAMOSA EDIZIONE DI MAGGIO?

Dal 30 settembre al 5 ottobre 2015, ecco le date del prossimo Salone Nautico di Genova. Chiusa la 54° edizione con la soddisfazione di 109.000 visitatori, l'organizzazione ha già ufficializzato le date della nuova edizione.

Come vedete, si fa sempre più serrato il lasso di tempo fra i due eterni concorrenti, cioè lo Yachting Festival di Cannes e il Nautico (come amano chiamarlo gli operatori del settore) e al momento non ci è dato sapere se le date sono state pensate a vantaggio di una facilitazione di movimento delle barche dalla Francia alla Liguria o se è solo per mantenere la tradizione dello svolgimento della fiera nella prima settimana di ottobre indipendentemente dalla comodità o dai disagi degli espositori.

Non stiamo nemmeno a indagare perché non è questo il punto che ci interessa. La notizia più interessante è che dopo la confusione creata dal progetto di un secondo salone o di un suo anticipo a maggio, peraltro successivamente bocciato da molti operatori

del settore, il "caro e vecchio" Salone Nautico ha mantenuto la sua periodicità storica. Ora dovremo vedere se rimarrà tale anche il format o se, alla luce di ciò che aveva motivato la creazione di un salone primaverile, la fiera sarà più impostata sul life style che sul boat show (perdonate gli inglesismi), ma ora effettivamente è presto per saperlo o anche solo per ipotizzarlo.

Ciò non toglie che a maggio 2015 non ci sarà una qualche iniziativa fieristica sviluppata come costola del Salone Nautico tradizionale, di certo non un grande salone come quello autunnale, altrimenti gli organizzatori ci avrebbero già inondato di informazioni.

Sicuramente l'Ucina vorrà cavalcare l'onda dell'Expo e la disponibilità del contributo di 2 milioni di euro (se saranno confermati, visto che erano stanziati per il salone di maggio) che, come aveva annunciato la scorsa estate il presidente Perotti in conferenza stampa, sarebbero erogati dal ministero dello Sviluppo Economico, il quale aveva inserito il nuovo Salone Nautico di Genova fra i 15 eventi più importan-

ti per cui erano stati destinati dei fondi di supporto per lo svolgimento.

Vedremo anche in questo caso quali sviluppi ci saranno. Intanto, per tornare al "caro e vecchio" Salone autunnale mi fa piacere riportarvi a quelle atmosfere attraverso un video, che trovate sul nostro sito e che in alcune immagini vi dà una prospettiva visiva dall'alto e in determinati momenti di luce della giornata, come mai avreste potuto vederla pur avendo visitato la fiera fisicamente.

E a proposito di fiere, noi di BoatMag dopo essere stati a Parigi, dove dal 6 al 14 dicembre si è tenuto il Salon Nautique, andremo al Boot di Düsseldorf dal 17 al 25 gennaio. Si tratta di due grandi saloni che si svolgono in inverno e in città dove non c'è nemmeno il mare, ma che, seppur in proporzione alla crisi economica e della nautica, comunque richiamano molto interesse di visitatori ed espositori, a conferma che una fiera vince se offre sostanza. Tutto il resto è noia.

Claudio Russo



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

Propflex T
Tailshaft coupling with
integrated thrust bearing

WE SUPPORT YOUR COMFORT
FROM 1987

VULKAN ITALIA

il tuo partner per    



VULKAN ITALIA S.R.L. | Via dell'Agricoltura 2 | 15067 Novi Ligure (AL) ITALY
Phone +39 014 331 0211 | Fax +31 014 332 9740 | E-mail info@vulkan-italia.it



Il progetto del nuovo Rio Gran Coupé 64 non rappresenta soltanto la creazione di una nuova barca ma, insieme al recente lancio della nuovo natantone Paranà 38, segna un preciso orientamento intrapreso dal cantiere. Oggi Rio Yachts sta lavorando ai poli estremi della sua gamma: da una parte ha sviluppato la sfera dei natantoni per rinnovarsi sul mercato italiano, dall'altra sta avviando un processo di internazionalizzazione alzando il prestigio dei grandi cruiser per insediarsi più autorevolmente nei mercati esteri, in attesa che arrivi il

tempo in cui quegli stessi prodotti potranno tornare di nuovo nelle disponibilità dei diportisti italiani. Crisi o non crisi, dunque, quando arriva il momento del grande salto bisogna farlo altrimenti l'evoluzione resta ferma al palo. Non è semplicemente una questione di coraggio, bensì una valutazione con rischio ponderato. Se facciamo un passo indietro vediamo che il primo salto Rio Yachts l'ha fatto dal 46 al 54; e il mercato gli ha dato ragione, perché dal Colorado 54 è nata pure la versione semicustom Granturismo 56. E semicustom è

I NUMERI DEL RIO GRAN COUPÉ 64

Lung.f.t.	19,70 m
Larg.	5,10 m
Imm.	0,80 m
Disl.	30.000 kg
Carb.	3.500 l
Acqua	900 l
mot. min.	2x900 cv

Il Rio Gran Coupé 64 è disegnato da Marino Alfani, che oltre alle imbarcazioni create per altri cantieri, in casa Rio ha già al suo attivo il progetto dell'attuale ammiraglia, il Colorado 54, e del nuovo natantone Paranà 38.

RIO YACHTS SENZA FRENI: COL GRAN COUPÉ 64 SALTA A 20 METRI

Un progetto ambizioso che vedrà la nascita di uno yacht dai toni sportivi e disponibile in tre versioni: Fly, Hardtop e Open

L'idea di offrire tre tipologie di barca per lo stesso modello porta il Gran Coupé 64 ad abbracciare l'interesse della stragrande maggioranza dei diportisti praticamente in tutti i mercati dislocati nel mondo.



anche il progetto del nuovo Gran Coupé 64, non fosse altro per le diverse possibilità di scelta non solo dei materiali ma anche della tipologia di barca e dei layout interni previsti dal cantiere.

Una volta scelto il tipo di barca preferito fra la versione totalmente open, quella con hardtop e quella con il flybridge (finalmente qualcuno che lo chiama per quello che è, anziché arrampicarsi con altri nomi per la paura di perdere la connotazione di barca sportiva!), ogni armatore può scegliere fra quattro possibilità di suddivisione degli spazi sottocoperta.

Si possono avere due o tre cabine, con la possibilità di modificare la parte centrale del layout nella zona fra la cabina Vip al vertice di prua e l'armatoriale a poppa.

Anche la scelta dei motori vede diverse opzioni, che vanno da due Volvo Penta D13 da 900 cv a due

Caterpillar C18 Acert da 1150 cv per finire con due Man V8 da 1200 cv.

Con la motorizzazione minima, quella da 900 cv, il Gran Coupé 64 costa 1.500.000 euro nella versione Open, 1.550.000 euro quella con l'hardtop e 1.600.000 euro la versione Fly.

Fra gli optional c'è il joystick di manovra e la verniciatura metallizzata, che si può decidere di adottare solo sullo scafo oppure si può estendere anche alla coperta e al resto della sovrastruttura.

Il Gran Coupé 64 è disegnato da Marino Alfani, un architetto molto giovane, ma al tempo stesso molto promettente. Non a caso è già autore di altre imbarcazioni di successo create per diversi cantieri. In casa Rio, suoi sono i progetti anche del Colorado 54 e del Paraná 38.

Tornando al Rio Gran Coupé, sembra che il primo modello a essere costruito sarà un fly.

Claudio Russo

Il render del Rio Gran Coupé 64 nella versione Hardtop; la possibilità di aprire il tettuccio e la mancanza della porta di chiusura a poppa della sovrastruttura possono comunque regalare un effetto open.



Se si vuole un vero express cruiser, ecco qui sotto il Gran Coupé 64 sovrastato solo da un leggero rollbar.



Qui sotto, la versione Fly non toglie nulla al profilo filante dell'imbarcazione e, in compenso, offre tutto il comfort di un flybridge.



Presentato al Fort Lauderdale Boat Show lo scorso 30 ottobre, il nuovo Boston Whaler 420 Outrage è un bolide da 1200 cavalli, ripartiti fra quattro Mercury Verado da 300 cv, ma se proprio non bastassero si può sempre aumentare la potenza dei fuoribordo a 350 cv l'uno con un'impennata complessiva a 1400 cv. Difficili da gestire? No, perché la tecnologia di supporto di Mercury rende facile e divertente il controllo dei motori. Manette elettroniche, servoster-

zo, regolazione automatica del trim, joystick di manovra per ormeggiare facilmente in porto e, non ultimo, il display SmartCraft VesselView che racchiude in un solo monitor tutta la diagnostica e gestione dei motori fanno sì che il pilota abbia solo da divertirsi al timone. Ma il divertimento a bordo del Boston 420 Outrage non è solo per il pilota. Questo 13 metri, che ricordiamo essere inaffondabile come tutti i modelli del cantiere americano, è un fisherman che si adatta a

tutti i livelli di abilità di pesca in base a come lo si allestisce, da quello per veri sfegatati a quello semplicemente amatoriale magari durante le crociere. Infatti, anche se a guardarlo dall'esterno non sembra, il 420 Outrage è dotato di una cabina con divano a V, mobile cucina e locale toilette separato. Il tutto in ambienti ben curati e pure con la possibilità di scegliere fra diversi allestimenti. Come è tipico di moltissimi fisherman open, il pozzetto divide nettamente l'area tecnica per la pesca (a poppa) da

quella più votata al relax (a prua), ma il Boston 420 Outrage lo fa con un layout davvero innovativo per questo tipo di barca. Praticamente, fatte le debite proporzioni, a prua si ha un living ispirato a quello dei grandi motoryacht da crociera, con divani, prendisole e chaise longue, ricavabili in base a come si inclinano alcune porzioni delle sedute. La stessa modularità si ritrova anche a poppa, dove i tre sedili al servizio della postazione di comando sono girevoli a 360°,

mentre, a scomparsa sullo specchio di poppa, c'è un divano a ribalta. Non mancano ovviamente gavoni, vasche e il centro preparazione esche articolato in un mobile imponente con cassetti, vani e un'ampia superficie di lavoro, e che può trasformarsi in una seduta facendo traslare verso poppa lo schienale.

Claudio Russo



Con i suoi 13 metri, questo nuovo Boston Whaler 420 è il modello di vertice della gamma Outrage. La postazione di comando (foto sotto) è estremamente tecnologica e comprende anche il sistema di diagnostica Mercury.

POTENTISSIMO, MA DOCILE E COMODO. È IL NUOVO BOSTON 420 OUTRAGE

Motorizzato con quattro motori Mercury da 300 o 350 cv, questo fisherman offre anche un'ampia cabina e un bagno separato

Il pozzetto, oltre a sfruttare le poltrone di comando che sono girevoli, offre altre sedue, di cui una ricavata sul pianale superiore del centro preparazione e esce e una sul divano a ribalta lungo lo specchio di poppa.




I NUMERI DEL BOSTON WHALER 420 OUTRAGE

Lung.f.t.	13,00 m
Larg.	3,96 m
Disl.	9.979 kg
Carb.	2.271 l
Acqua	227 l
mot. min.	4x300 cv
mot. max	4x350 cv



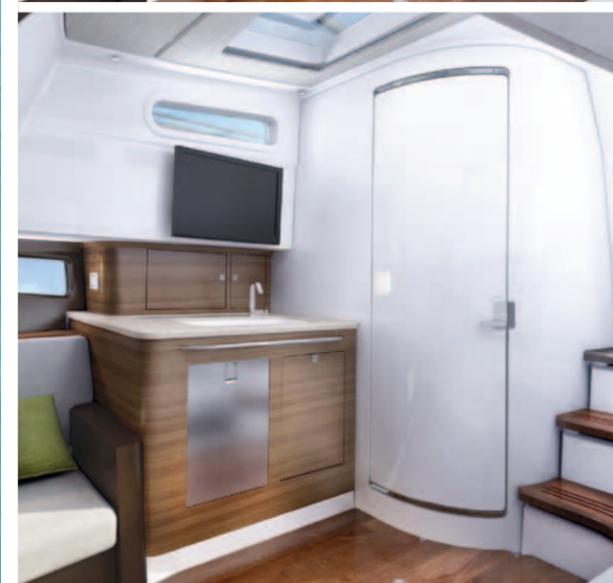
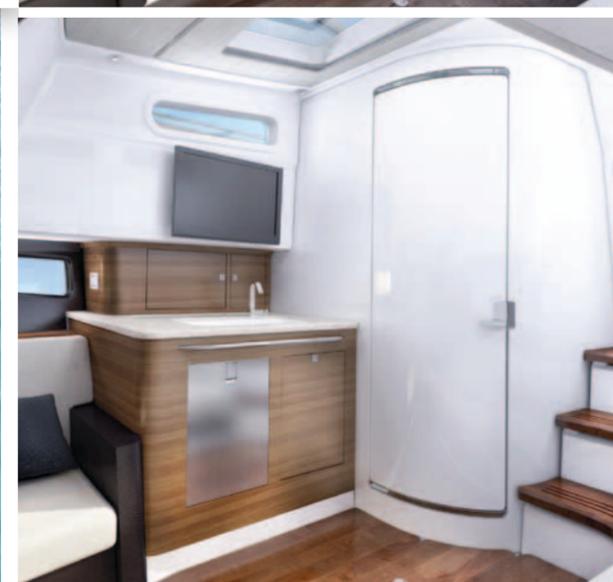
Sottocoperta, il nuovo Boston Whaler 420 Outrage dispone di un'ampia cabina con due posti letto ricavabili nel divano perimetrale di prua, più la cucina e il bagno in un vano separato. Lo stile richiama un po' quello dei grandi con-

vertibile, cioè molto tecnici fuori ma comodi ed eleganti all'interno. E sul nuovo 420 Outrage si può anche scegliere fra tre essenze, che vanno dalle tonalità scure a quelle più chiare. Il mobile cucina è compatto, ma completo di ciò che

serve per il suo pieno utilizzo.

All'esterno (foto sotto) proprio come i grandi cruiser, anche questo fisherman americano, offre un living a prua molto versatile, perché può offrire delle superfici completamente

stese oppure, alzando determinate porzioni di cuscineria, il prendisole si trasforma in divano e il divano a V al vertice di prua si converte in due chaiselongue per prendere il sole in rada o per goderesi la navigazione in prima linea.





1961 - 2014: la nostra storia, la vostra storia.

Per più di 50 anni abbiamo lavorato legni e resine, ottoni e acciai, abbiamo emozionato centinaia di migliaia di diportisti, abbiamo costruito barche ammirate da neofiti e apprezzate da intenditori, ma soprattutto abbiamo diffuso l'amore per il mare e lo stile italiano.

Ry
RIO YACHTS

Belli ma anche robusti e pensati per durare: i tubolari dei nuovi Black Fin sono realizzati in neoprene Hypalon 1670 D-Tex garantito cinque anni, mentre lo scafo ha una garanzia di due anni.

BLACK FIN SI RINNOVA CON QUATTRO MODELLI PIÙ TECNOLOGICI E... ELEGANTI

Commercializzata da Brunswick in package con i fuoribordo Mercury, la nuova gamma Elegance spazia da 7 a 10 m e offre molti sistemi di supporto alla navigazione

Aggressività, velocità ed eleganza sono le caratteristiche che distinguono i Black Fin: il nuovo design è caratterizzato da un nuovo tocco di sportività senza rinunciare a comfort e sicurezza. Per rispondere al meglio alla domanda del mercato, è possibile personalizzare i colori dei tubolari e della cuscineria di tutti i Black Fin e il loro package è garantito dalla tecnologia Mercury: telecomando DTS,

nuova strumentazione Smartcraft con i visualizzatori Vessel View 7 e 4, il comodo sistema di manovra Joystick Piloting e l'utile dispositivo "Moving Prop Alert" per segnalare esternamente il movimento dell'elica motore. I Black Fin sono realizzati con i materiali più avanzati come il gelcoat IN a base isoftalica che resiste al sole e all'osmosi; da citare anche i rinforzi multiassiali, rigidi e resistenti alle sollecitazioni meccaniche.



Pur essendo il più piccolo della nuova serie, il Black Fin Elegance 7 definisce il carattere dell'intera gamma. La dotazione di serie è completa: ampio prendisole, musone di prua in poliestere, console centrale con sedile ergonomico e frontemarcia, un poggiatesta per due persone, schienale di poppa abbattibile

e convertibile in prendisole, plancetta di poppa in vetroresina con scala bagno pieghevole e vari gavoni portaoggetti. Versatile, facile da guidare e molto confortevole, l'Elegance 7 è disponibile con allestimento monomotore per Mercury 150 EFI oppure per Verado da 150 a 200 cv.



↑ Black Fin Elegance 7

↓ Black Fin Elegance 9

Nella sezione delle prove in fondo a questo stesso numero del giornale, trovate il test completo di questo modello. Qui possiamo ricordare che il Black Fin Elegance 9 è stato concepito con due ampi prendisole, una dinette comoda e spaziosa e tanto spazio per riporre gli effetti personali e muoversi liberamente. Il livello di comfort dell'Elegance 9 è garantito sia dalla sua dotazione di serie (verricello elettrico, impianto acqua dolce, seduta/poggiatesta ecc.) sia dalla tecnologia Mercury come il telecomando DTS per singola o doppia motorizzazione e il Vessel View 4. Disponibile in versione mono o bimotore con due Verado 200 o 250 (quello provata), per l'Elegance 9 il sistema di manovra Joystick Piloting è offerto come optional (montato pure sul modello in prova).



I NUOVI BLACK FIN ELEGANCE



Il Black Fin Elegance 8 ha tutto il necessario per divertirsi: design, livello della dotazione di serie, spazio a bordo, comfort, guidabilità, performance e un'elevata autonomia di crociera. La dotazione di serie è completa: ampio prendisole estendibile, kit per tavolo

con supporti, musone di prua in poliestere, console centrale con sedile frontemarcia, una comoda seduta/poggiatesta per due persone, schienale di poppa abbattibile e convertibile in prendisole e numerosi gavoni.

È disponibile con allestimento monomotore per motori Verado fino a 300 cv o per una doppia motorizzazione Verado 150 cv.



Black Fin Elegance 8 ↑

Black Fin Elegance 10 ↓



L'ampio spazio disponibile consente di imbarcare fino a 20 passeggeri: ampio il prendisole di prua di 2,60x1,70 m, comoda la seduta/poggiatesta per due persone che contiene nella sua struttura un frigorifero da 87 litri e un piano cottura, a poppa la spaziosa dinette per 6 persone che può trasformarsi in un altro grande prendisole. La volumetria della consolle offre una comoda cabina con bagno, utilizzabile anche come spogliatoio e ripostiglio, oltre a offrire due o quattro cuccette. La dotazione comprende, tra l'altro, il verricello elettrico, l'impianto dell'acqua potabile e il kit per il tavolo. L'Elegance 10 è disponibile con doppia motorizzazione Verado 250 o 300, mentre la dotazione elettronica di serie comprende il nuovo telecomando DTS e lo strumento Vessel View 7, il sistema di manovra Joystick Piloting è invece disponibile come optional.

Il primo Evinrude totalmente nuovo negli ultimi 38 anni e anche il primo Evinrude con il DNA di BRP. Sono inediti, oltre al look certamente originale, il sistema di comando, il monoblocco e il supporto, la scatola di ingranaggi SLX del piede e il processo termodinamico. Tutto questo si traduce nel 20%

di coppia in più con una riduzione dei consumi del 15% e delle emissioni del 75% grazie alla combustione PurePower e al sistema di scarico Rotax Adjustable Valve Exhaust.

Il nuovo Evinrude E-Tec G2 è offerto in un range di potenza da 200 a 300 cv che in mezzo vede il 225 e il 250 cv proposti anche nell'allestimento più

sportivo HO. Tutti sono sviluppati sul medesimo monoblocco V6 da 3441 cc a due tempi a iniezione indiretta E-Tec con modalità di combustione stratificata a bassi regimi. Da citare anche il peso contenuto in soli 253 kg (244 kg per gli HO) che li rende degli autentici campioni nel rapporto peso/potenza. Prezzi consigliati al pubblico **a partire da 21.449 euro dell'E200**

LHO per arrivare a 27.399 euro (tutti Iva compresa) dell'E300 ZU. Certamente l'aspetto estetico è quello che più colpisce di questo fuoribordo che può disporre di oltre **400 configurazioni possibili** combinando i diversi pannelli e i relativi fregi. Altrettanto apprezzati potranno essere anche i nuovi comandi Icon con il display touch disponibile in tre misure da 7", 4,3" e 3,5" e le manette dal design

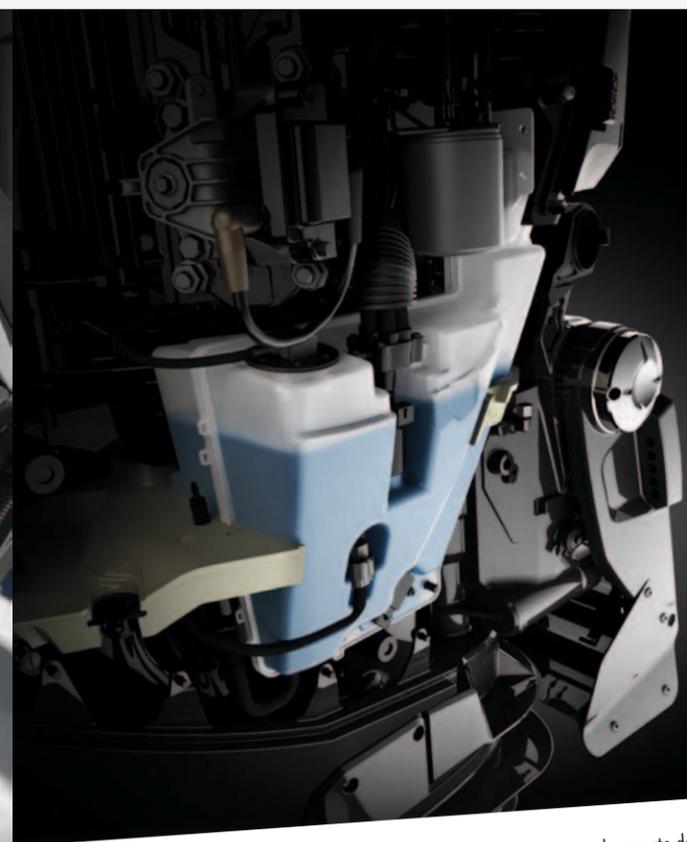
pure molto raffinato. Interessante il kit offerto per l'acceleratore a pedale, certamente poco usato nel diporto ma apprezzabile sulle barche più performanti e non potevano mancare tutta una nuova offerta di eliche con le gamme RX4 e Raker HO. A tutto questo si aggiungono cinque anni di garanzia su motore, corrosione e ancora cinque anni o 500 ore di utilizzo senza interventi di manutenzione.

Ciò che si colpisce subito è ovviamente il design, che rischia però di essere anche fuorviante e far passare in secondo piano tutte le innovazioni che si nascondono sotto quella calandra. E non sono poche.

È NATO IL DUE TEMPI DEL FUTURO? IN BRP SCOMMETTONO DI SÌ, ECCO L'E-TEC G2

Cancellare il passato e ripartire da zero. Questo hanno fatto i progettisti Evinrude quando hanno cominciato a pensare al nuovo E-Tec G2, concentrato di novità





Il piede e la scatola ingranaggi SLX presentano una pompa dell'acqua ad alta capacità, il cambio elettrico integrato, l'albero elica di grande diametro e prese d'acqua più basse; molto curata la protezione anticorrosione.

Il supporto è dotato di un asse di rotazione collocato dietro lo specchio di poppa che lo rende più rigido e resistente, riducendo le sollecitazioni trasmesse alla barca, senza dimenticare il rigging a doppio asse che riduce gli ingombri.

La timoneria idraulica è integrata nel supporto dello specchio di poppa, mentre il sistema servoassistito si collega facilmente alla timoneria e ai tubi già presenti a bordo, non richiede componenti aggiuntivi e non occupa spazio.

Ben integrato è anche il serbatoio dell'olio da 7,6 litri, mentre l'E-Tec G2 genera rispetto al modello precedente il 40% in più di carica della batteria al regime minimo permettendo così di alimentare più componenti elettrici.



Pensavo che... la sicurezza in motonautica non servisse al diporto

Quando si vedono gli scafi offshore sfrecciare a 200 km/h non si pensa che tante soluzioni sperimentate in quelle gare sono poi utili anche nella produzione delle barche da crociera. Invece è così, come ci racconta Sergio Abrami, Safety Officer dell'Uim (la Federazione internazionale della motonautica)



CHI È SERGIO ABRAMI

Sergio Abrami, 64 anni, è progettista nautico, proboviro di As.Pro.Na.Di. (l'Associazione Italiana Progettisti Nautica Diporto riconosciuta dal Ministero Infrastrutture e Trasporti già della Marina Mercantile), membro associato della SNAME (the Society of Naval Architect and Marine Engineer), ex Presidente e membro associato di A.Te.Na. (Associazione Italiana di Tecnica Navale), docente di Yacht Design al Master del Politecnico di Milano e docente del Master of Ship & Yacht Design presso lo IUAV di Venezia (Istituto Universitario Architettura Venezia), consulente CTU al Tribunale di Brescia, stazzatore FIM, Past Presidente V. Cominoff-UIM, commissario tecnico permanente WOC 1992. Ora UIM Technical Officer Consultant e relatore nei corsi specializzati sull'uso di materiali compositi nel campo ferroviario alla Ansaldo Breda, in quello caravan e camper alla Laika e per i battelli pneumatici alla Arimar. Infine, ex membro del Gruppo di lavoro UNI (Italian Unification Committee) e ISO (International Standards Organization) per lo smaltimento e il riciclaggio di imbarcazioni e navi.

1 SAPETE CHI RINGRAZIARE SE I VOSTRI SCAFI SONO PIÙ ROBUSTI

Come le competizioni motonautiche hanno contribuito a migliorare la sicurezza nel diporto? Non basterebbe un tomo della Treccani a voler approfondire il tutto correttamente. Cerco di riassumere partendo dall'argomento più ovvio, la costruzione degli scafi. Leggerezza e robustezza strutturale sono essenziali per ottenere velocità e sicurezza. L'avvento nell'ultimo trentennio dei materiali di ultima e penultima generazione ha fatto sì che le imbarcazioni da competizione, anche se incidentate, non affondassero più. Famosa è la foto del Class1 di Ferretti a Marbella che rientra in porto con i suoi mezzi e recentissimo è l'episodio di un class 3C offshore all'Europeo di Terracina: distrutto ma con la safety cell intatta che ha protetto l'equipaggio. Quindi i nuovi materiali permettono di rea-

lizzare, se ben progettate, leggere e robuste cellule di sopravvivenza. Un altro travaso di know-how è legato alla tipologia di struttura degli scafi. Si è passati da strutture prevalentemente trasversali, caratteristica delle costruzioni tradizionali, a costruzioni con struttura prevalentemente longitudinale prima e a sandwich poi. L'uso di fibre a elevato modulo è un altro "travaso" dal mondo della competizione a quello del diporto, complice anche l'abbassamento dei costi

al chilo delle fibre di carbonio. Ma attenti al "monkey see, monkey do" (la scimmia vede, la scimmia fa - senza cognizione - come dicono argutamente gli inglesi): carbonio non è una parola magica, bisogna saper progettare le strutture, dimensionarle correttamente, quindi la sola presenza di carbonio non esorcizza rotture drammatiche, anzi! Ho visto troppe splendide realizzazioni (dal punto di vista dell'esecuzione artigianale) essere carenti dal punto di vista strutturale.



2 MOTORI E TRASMISSIONI PIÙ EFFICIENTI, ANCHE NEI CONSUMI E NELLE EMISSIONI

Per molti anni, fino a più di due decenni fa, l'offshore soprattutto Class 1 è stato palestra di confronto tra motorizzazioni diverse, in particolare benzina vs Turbodiesel. Se nel diporto si è arrivati ad avere motori diesel leggeri

ed efficienti, performanti, è merito delle competizioni. Se ci fosse stato fin dall'inizio un maggior polso di ferro e soprattutto la volontà "politica" di controllare le emissioni gassose anche sull'acqua in competizione non si sarebbe arrivati al bando del diesel. Memorabili certe fumate e vere isole di particolato a pelo d'acqua alle partenze delle ultime Viareggio-Bastia-Viareggio: scafi in sovrac-

carico di gasolio che stentavano a prendere la planata emettendo fumi neri visibili da Viareggio fino al giro dell'isola del Tino.

Riguardo alle trasmissioni, le eliche di superficie con annesse appendici brandeggiabili, e non, sono passate rapidamente dal mondo della competizione motonautica al diporto veloce, anche se in realtà sono trasmissioni che derivano da sistemi utilizzati nel comparto militare, come d'altronde i gruppi poppieri, e le doppie eliche controrotanti in particolare, un brevetto italiano del 1938 della Cabi Cattaneo di Milano.

Se nella competizione si ricerca la velocità, nel diporto ormai da diversi anni (dall'inizio della crisi poi si è avuta una accelerazione del fenomeno) si ricerca l'efficienza, ovvero minori consumi a pari velocità. Il vicepresidente Ucina Pietro Vassena all'ultimo Salone di Genova, alla presentazione della rinata (forse) Venezia-Montecarlo, ha lanciato l'idea di creare anche una classifica legata all'efficienza. Un'idea da seguire... I più giovani non lo ricorderanno, ma decenni fa c'era una manifestazione automobilistica internazionale dedicata ai giornalisti del settore denominata "Mobil Economy Run" che si è svolta dal 1936 al 1968. Una riedizione in chiave nautica mediterranea insegnerebbe a molti diportisti a usare al meglio, e con maggior efficienza, la propria barca.



3 CUPOLINI E PARABREZZA, NON SOLO ESTETICA

Questi non sono propriamente componenti abituali delle imbarcazioni da diporto più convenzionali. Lo diventano nel campo delle imbarcazioni veloci o in quelle da lavoro o comunque di servizio come i mezzi di pattugliamento veloce e di salvataggio. In offshore, fino agli anni Ottanta, i cupolini erano un riuso o riciclo di cupolini di F16 difettosi per proprietà ottiche, quindi scartati dall'USAF ma validi come protezione su una barca. Si passò dal semicupolino frontale, poco più che un robusto parabrezza al vero e proprio cupolino integrale, prima aperto e poi chiuso, spesso precariamente utilizzando la porzione tagliata per creare l'apertura. Ma non era sufficiente: comunque gli incidenti



all'epoca erano perlopiù infilati e non pericolose candele con ricadute di poppa o in posizione invertita. Si è fatta molta strada, ma molto deve essere ancora fatta, soprattutto per prevenire collassi della finestratura, che con il portello di chiusura sono i punti deboli della safety cell. Le caratteristiche del materiale del finestrino (PC policarbonato) nel primo

caso e le dimensioni e tipo di vincolo del pannello nel caso del portello sono le criticità più evidenti. Un "water deflector" in coperta può aiutare a ridurre la pressione sulla finestratura in caso di infilata anche di una imbarcazione a motore da diporto. Sono i paramare che si trovavano a prua delle classi olimpiche Star prima che fossero autosvuotanti, o che troviamo sui Vaurien e sui 420, per fare un esempio velico. Ma i "paramare" li troviamo anche a prua delle navi militari per proteggere dal primo impatto il "pezzo" di prua.

4 BASTA PATEMI SOTTO LA GRU

Le sospensioni fisse sono obbligatorie sulle imbarcazioni da competizione, come lo sono uno o due robusti punti fissi di traino a prua. È un vero peccato che questo accorgimento di sicurezza passiva non sia "normato" a livello direttiva CE e soprattutto presente su imbarcazioni di piccole e medie dimensioni. In molti casi si potrebbe riuscire a salvare una barca in procinto di affondare: infatti l'uso delle fasce non è pruden-



5 PER NON DIMENTICARE IL BANALISSIMO STACCO MOTORE

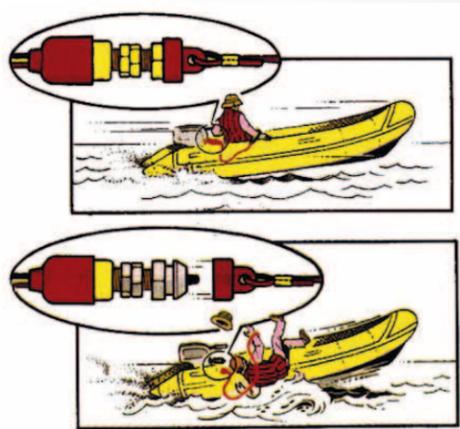
Son rimaste poche le categorie motonautiche in cui si corre liberi, non vincolati con cinture all'interno di una safety-cell chiusa. Ma se c'è un aggeggio molto economico (3,60 euro su e-bay) che può salvare la vita e che nasce nel mondo della motonautica (dove è obbligatorio come d'altronde nel diporto), ma

che raramente viene usato, confuso spesso con un portachiavi, è lo stacco motore. Ogni anno nel diporto ci sono incidenti con ferite gravi, spesso mortali, che quel semplice ed economico, magari un po' fastidioso, cordino a spirale di plastica avrebbe potuto evitare. Gente sbalzata in acqua per una avaria, una virata trasfor-

matasi in un testacoda, quando non investita dal proprio mezzo che inizia a girare in tondo. Una colpa, indirettamente, è anche di una certa stampa nautica. La responsabilità etica e morale di dare il buon esempio. Mi capita di vedere spesso foto di prove in mare dove il tester non indossa il salvagente autogonfiabile e soprattutto non ha al polso il cor-

dino dello stacco. Una campagna di sensibilizzazione sull'argomento fatta da campioni ed ex-campioni di motonautica ad inizio stagione estiva sarebbe una "Pubblicità progresso" a favore della motonautica spesso, per colpa di pochi cafoni, vista non di buon occhio dall'opinione pubblica. Parlo di quelli che partono da riva con motore acce-

so, usano le boette sub come boe percorso, incrociano rotte di barche più piccole senza rispetto di precedenze o di semplice buon senso e che ignorano l'uso del salvagente e dello stacco motore. Per non parlare di quelli che inseriscono il timone automatico e si occupano a tutt'altre faccende. Buona e sicura navigazione a tutti.





il lusso è servito con il leasing e la sub-locazione al porto montenegro

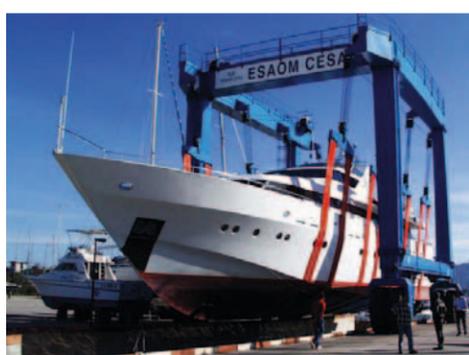
Porto Montenegro è situato nella baia di Kotor, patrimonio mondiale dell'Unesco, in uno dei tratti di costa dell'Adriatico che è anche fra i più "strategici" ai fini delle possibilità di escursioni. Ma navigare qui conviene anche dal punto di vista economico, poiché il porto offre la possibilità di locazione a lungo termine dei posti barca a cui aggiunge anche l'opzione della sub-locazione. In sostanza, con la formula del leasing, si può acquisire un posto barca per un periodo da 10 fino a 30 anni. In più, con la sub-locazione, il titolare del leasing può rientrare di una

quota fino all'85% dell'ammontare impegnato, indipendentemente dall'effettiva occupazione del posto barca in un determinato momento. Inoltre, gli armatori con contratti di locazione a lungo termine, possono anche rivendere il tipo di affitto del posto barca. Il Montenegro vanta un tasso di crescita dell'8,8% annuo del Pil per viaggi e turismo. Di pari passo sta crescendo anche Porto Montenegro, che ha portato a termine un'altra fase del suo piano di ampliamento e oggi offre 150 nuovi posti barca, portando a un totale di 400 gli ormeggi complessivi, di cui 87

dedicati ai superyacht fino a 180 metri. Appare chiaro, quindi, come anche la sfera più lussuosa ed esclusiva della nautica da diporto possa trovare in questa struttura un porto adatto alle proprie esigenze. In quest'ottica è stato aperto anche il Regent Porto Montenegro Hotel, 5 stelle lusso, ispirato al Rinascimento veneziano che dispone di 51 camere e 35 suite di lusso. Questo albergo si aggiunge ad altre strutture d'élite, come la particolare piscina a sfioro di 64 metri e due nuovi ristoranti, oltre a vari bar e una discoteca.



Esaom Cesa Cantieri Navali Portoferraio, una grande struttura all'isola d'Elba



I Cantieri Navali Portoferraio, meglio conosciuti come Esaom Cesa, si trovano all'interno della rada di Portoferraio (Isola d'Elba), al centro del Parco Naturale dell'Arcipelago toscano.

La struttura si articola in 200.000 mq, di cui 80.000 di piazzali attrezzati, 9.000 di capannoni per il rimessaggio, 2.500 di officina, il tutto assistito da 3 travel lift. A ciò si aggiunge un moderno marina turistico con 300 posti barca fino a 40 metri, che offre tutti i comfort e servizi di acqua, luce, wifi, assistenza ormeggio, parcheggio, bar, ristorante, biciclette in uso, elisuperficie, parco giochi, punto vendita accessori nautici e grande show room. È anche operativo un servizio concierge per

assecondare tutte le necessità di armatori, comandanti ed equipaggi. Ma i Cantieri Navali Portoferraio offrono anche servizi di manutenzione e refitting su imbarcazioni fino a 40 metri di lunghezza che possono essere ospitate al coperto.

Tutta la struttura opera in regime di sostenibilità ambientale, nel rispetto delle leggi vigenti in materia. I Cantieri Navali Portoferraio si propongono pertanto come un sistema integrato che può offrire una risposta affidabile a ogni esigenza dello yachting, per imbarcazioni fino a 40 metri di lunghezza, e non meno importante, si avvantaggiano anche della privacy e dello spettacolo naturale offerti dal luogo. L'isola d'Elba offre infatti un microcosmo tutto da scoprire ed apprezzare, ricco di vestigia storiche, culturali e con una eccellente tradizione enogastronomica. Il soggiorno sull'isola offre molte possibilità di svago e di usufruire delle tante convenzioni che i Cantieri Navali Portoferraio hanno messo a punto con ristoranti, bar, hotel, musei, servizi di trasporto, negozi.

I collegamenti con il continente sono garantiti tutto l'anno da numerose compagnie di navigazione (da giugno a settembre oltre 100 corse al giorno), via area attraverso l'aeroporto di Marina di Campo che dista solo 12 km, con voli di linea oppure usufruendo di compagnie private, direttamente in elicottero nell'area del Cantiere.

Chi vincerà il titolo di migliore barca d'Europa? Lo saprete il 17 gennaio 2015, quando la giuria composta da otto riviste europee le rivelerà alla serata di apertura della fiera di Düsseldorf.

Con l'edizione 2015, l'European Powerboat of the Year Award compie 10 anni. In tutto questo tempo ne sono passate di barche al vaglio della giuria del premio, che è composta dai direttori di otto riviste nautiche europee, una per ogni Paese, di cui per l'Italia facciamo parte solo noi di BoatMag. Così, anche le barche presentate dai cantieri di tutto il mondo come novità 2015 sono passate sotto la lente d'ingrandimento della giuria per la prima fase di assegnazione della Nomination a quelle designate per concorrere al titolo di migliore barca d'Europa. Sono cinque modelli per ognuna delle quattro categorie di lunghezza previste, ovvero: fino a 25 piedi, fino a 35 piedi, fino a 45 piedi, oltre 45 piedi. Di queste, solo una per ogni categoria riceverà il premio. La scelta si basa su diversi criteri di valutazione, fra cui buon rapporto qualità/prezzo, prestazioni e capacità di innovazione. Alla selezione partecipano anche barche prodotte fuori dall'Europa, purché siano qui commercializzate. Lo spirito di questa iniziativa è di premiare le barche capaci di trasmettere delle qualità, indipendentemente dall'importanza del cantiere o dalla vastità della loro diffusione nel territorio internazionale, non a caso sono state divise per categorie di lunghezza, proprio per evitare che i grandi motoryacht dal marchio blasonato mettessero in ombra quelle realtà più piccole ma ugualmente in grado di fare innovazione nella loro sfera di mercato, e non a caso nella giuria non c'è più di un membro della stessa nazionalità, proprio perché non ci siano persone legate da interessi comuni per spingere una barca di una nazione piuttosto di un'altra. Insomma, chi vincerà se lo sarà meritato e chi non vincerà avrà ugualmente il privilegio di essere stato selezionato fra tante barche per concorrere a un premio di caratura internazionale.

EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR

ECCO LE VENTI NOMINATION

Quattro categorie di lunghezza, in cui sono ripartite venti barche candidate al premio, centinaia i modelli passati al vaglio degli otto giornalisti di altrettante riviste nautiche europee che compongono la giuria. Questi i numeri dell'European Powerboat of the Year, il titolo di miglior barca a livello europeo che con l'edizione

2015 compie dieci anni

di Claudio Russo



LA GIURIA

Otto riviste di altrettanti Paesi d'Europa compongono la giuria dell'European Powerboat of the Year. Eccole in ordine alfabetico.

-  Norvegia
-  BoatMag Italia
-  Boote Germania
-  Marina.ch Svizzera
-  Motorboot Olanda
-  Nautica y Yates Spagna
-  Neptune Francia
-  Yaht Revue Austria



fino a 25 piedi



Beneteau Flyer 6

Lft. 6,43 m; larg. 2,50 m; mot. 1x200 cv

Tre modelli per la stessa barca. La versione Sport Deck è impostata come un bowrider. La SunDeck, invece ha la prua tutta dedicata al prendisole. Sulla SpaceDeck, invece, lo spazio prodiero è libero, salvo un divano perimetrale.



Flipper 600 DC

Lft. 6,10 m; larg. 2,22 m; mot. 1x150 cv

Un open ben curato nei dettagli: il divano poppiero si raccorda con la chaise longue a sinistra formando una seduta a L, allestibile anche come dinette. Per il tuffo in mare ci sono due ampie plancette, di cui una con scaletta di risalita. Tutto il calpestio è in teak.



Parker 750 DC/Askeladden C75

Lft. 6,99 m; larg. 2,55 m; mot. 1x300 cv

Nasce da una partnership fra due cantieri, il polacco Parker e il norvegese Askeladden, che la commercializzano in modo indipendente con due nomi diversi, per potenziare la diffusione della barca oltre il proprio confine senza impegnarsi con reti di vendita estere.



Rinker 200 MTX

Lft. 5,89 m; larg. 2,44 m; mot. 1x300 cv

Tipico bowrider americano perfetto per gli sport acquatici, ma adatta anche per sfrecciare in mare per puro divertimento. L'enorme plancetta e il prendisole adiacente fanno dell'area di poppa il regno del relax e della preparazione allo sport.



Yamarin Cross 75 BR

Lft. 7,53 m; larg. 2,47 m; mot. 1x150 cv

Bowrider con un pozzetto a tutto spazio. L'ampio divano poppiero, infatti, si sviluppa in una conformazione a C estesa fino ai sedili del pilota e copilota, in modo da poter far accomodare fino a sei persone, a cui si aggiungono le sedute di pilotaggio e quelle di prua.



Draco 26 RS

Lft. 7,89 m; larg. 2,49 m; mot. 1x200 cv

Design pulito nelle linee ma molto ricco nei dettagli a bordo. Basti osservare il pozzetto con tutto il suo spazio e i divani che si danno le spalle per offrire una vista mare senza ostacoli a poppa o un maggior raccoglimento verso prua.



Frauscher 747 Mirage

Lft. 7,47 m; larg. 2,51 m; mot. 1x220 cv

Look d'altri tempi, ma con un design senza tempo, che va a braccetto con la funzionalità. Il prendisole di poppa, oltre a lasciare lo spazio a una passerella per il transito, mantiene ampie dimensioni e può essere esteso abbattendo lo schienale del divano in pozzetto.



Galeon 300 Fly

Lft. 10,60 m; larg. 2,94 m; mot. 2x225 cv

Di solito i natantoni, sono open o hardtop. Questo è invece fly, dove il ponte superiore non appare nemmeno tanto sacrificato. Sot-toperta, offre due cabine e un bagno con finiture in rovere o noce. È disegnato dal progettista italiano Roberto Curtò.



Quicksilver Activ 805

Lft. 7,88 m; larg. 2,55 m; mot. max 350 cv

Ha la doppia valenza di poter essere usato per le veloci uscite giornaliere ospitando fino a 8 persone, ma anche come un piccolo cruiser per quattro persone che possono trascorrere qualche notte a bordo in rada durante le crociere lungo costa.



Wider 32

Lft. 9,60 m; larg. 3,00 m; mot. 2x260 cv

Può essere un tender per superyacht, un open per veloci scorrazzate giornaliere oppure un express cruiser per crociere a breve e medio raggio. Al suo interno nasconde una cabina con due divani contrapposti che si possono convertire in cuccette comode.

fino a 35 piedi



fino a 45 piedi



Bavaria Sport 400
Lft. 16,19 m; larg. 4,30 m; mot. 2x600 cv



Cranchi Eco Trawler 43 LD
Lft. 13,80 m; larg. 4,37 m; mot. 2x260,300 o 330 cv



Nimbus 405 Coupé
Lft. 13,33 m; larg. 3,95 m; mot. 2x300 cv



Rio Paraná 38
Lft. 12,30 m; larg. 3,65 m; mot. 2x300 cv



Windy Camira 39
Lft. 11,98 m; larg. 3,69 m

È disponibile in tre versioni: Open, HT e Coupé. Rispetto all'HT, il Coupé permette di chiudere totalmente il pozzetto con l'aiutolo di una porta a vetri scorrevole. Il layout sottocoperta è a due cabine, più dinette, cucina a L e bagno con doccia separata.

In realtà debutta in due misure: 40 e 43 piedi. La differenza è che il 40 ha un allestimento di base meno ricco e non ha la plancetta, quindi è più economico, ma non per questo meno personalizzabile, tant'è che si può scegliere fra un layout a due o a tre cabine.

A dispetto della sua origine svedese, ha un design e un progetto degli spazi a bordo che lo rendono appetibile anche fra gli armatori mediterranei, che sono più "esigenti" in fatto di estetica. Sottocoperta dispone di tre cabine di altezza notevole.

Un natante senza immatricolazione, che fuori tutto misura quasi 12 metri. E a bordo si apprezzano proprio tutti. Il grande spazio che in pozzetto è riproposto anche nel quadrato sottocoperta che separa le due ampie cabine dotate di bagno privato

All'esterno ha tutta l'aria del motoscafo sportivo, mentre a bordo offre un pozzetto dal progetto originale e, sottocoperta, due cabine, un bagno, cucina e dinette. Il living in pozzetto ha un grande divano semicircolare rivolto verso quello di poppa.

oltre 45 piedi



Absolute Navetta 58
Lft. 17,00 m; larg. 5,00 m; mot. 2x435 cv



Azimut 50
Lft. 15,88 m; larg. 4,60 m; mot. 2x670 cv



Greenline 48
Lft. 14,99 m; larg. 4,80 m; mot. 2x110 o 380 cv



Korvet 14 CLR
Lft. 14,00 m; larg. 3,45 m; mot. 1x190 cv



Prestige 750
Lft. 22,58 m; larg. 5,46 m; mot. 1x1000 cv

Absolute si lancia nel mondo delle navette long range dando una netta virata al proprio catalogo di barche fly ed express. Il layout del salone si sviluppa in due ambienti separati, uno per il relax e uno per il convivio. Le cabine sono tre, tutte con bagno.

Segna il passo di un rinnovato family feeling con cui Azimut intende attribuire uno spirito di maggior prestigio alla gamma fly fin dai modelli di base. Non a caso molte soluzioni progettuali e stilistiche riconducibili al nuovo Azimut 80. Ha tre cabine.

Amplia la gamma di barche "green", che si caratterizzano per i motori ibridi diesel/elettrici. Ma questo modello presenta anche un nuovo design interno, un sistema ibrido migliorato, il cui nome NextGen fa già intuire la nuova generazione di motori più efficienti.

Una barca semidislocante che si fa subito notare per il suo scafo con cromatura a vista, che la fa apparire come una barca ancora da verniciare. Invece è costruita per resistere alle lunghe navigazioni anche nei mari più formati. Sottocoperta offre due cabine.

Prestige che vola a oltre 22 metri con un nuovo superfly con tre cabine sottocoperta e l'armatoriale a prua del main deck, in una zona di assoluta privacy. Sottocoperta, invece, la parte del leone la fa la cabina Vip, che è a centro barca su tutto il baglio.

50th
1965-2015
Anniversary
SUZUKI

I 50 anni di Suzuki Marine

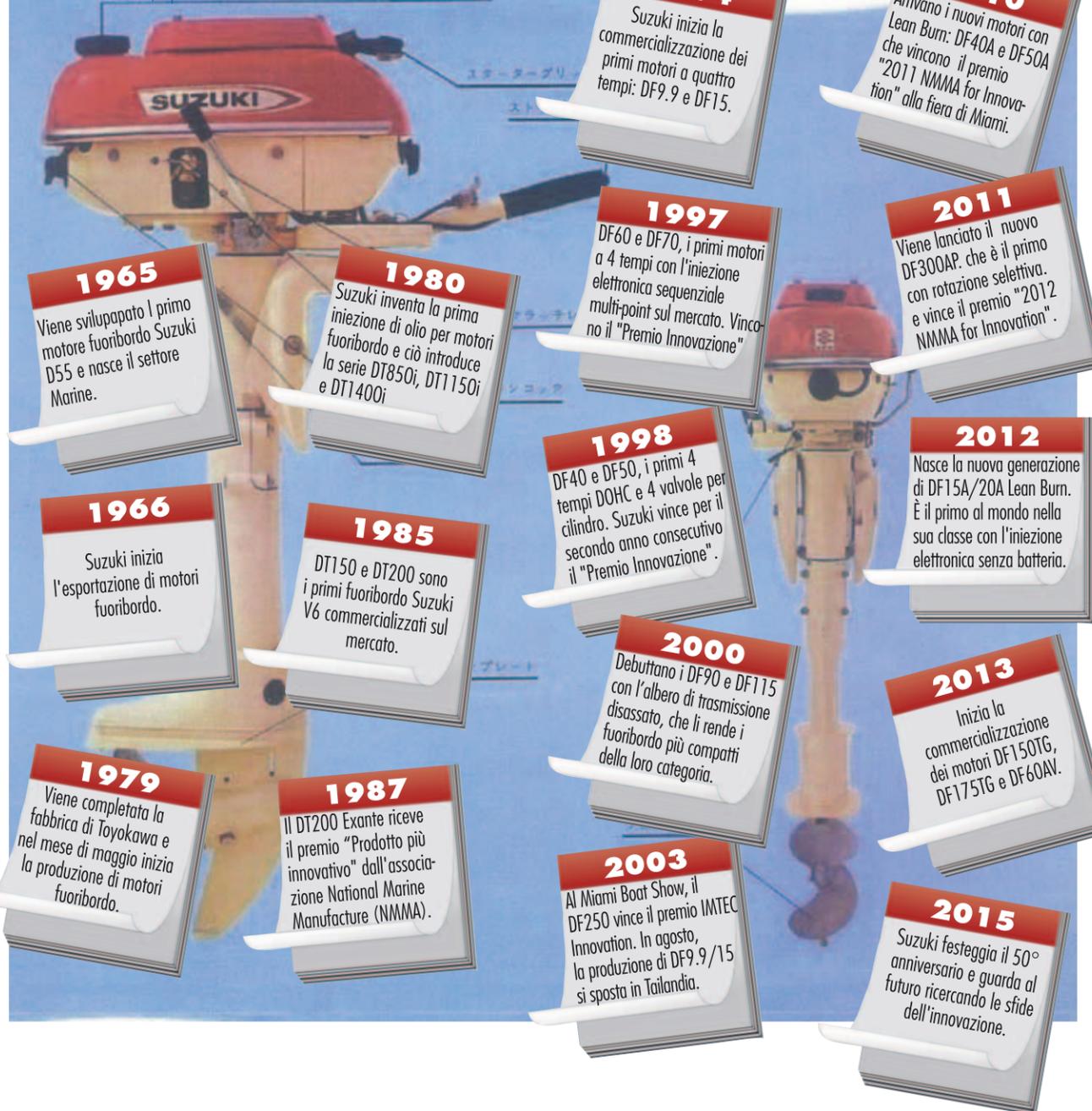
Mezzo secolo di vita in mare da parte di una azienda giapponese che costruisce automobili dal 1909 e che è andata ben oltre il travaso di tecnologia dai cofani delle quattro ruote alle calandre dei fuoribordo

di Claudio Russo

Il 2015 è un anno celebrativo per Suzuki Marine. Correva l'anno 1965 quando Suzuki Motor Company, colosso giapponese fondato nel 1909 da Michio Suzuki, costruì il primo motore fuoribordo. Nasceva così 50 anni fa il settore Marine di un'industria meccanica che era stata creata per costruire automobili. Oggi il signor Michio Suzuki

sarebbe felicissimo di sapere che la sua creatura, a 105 anni suonati, fattura 22 miliardi di euro l'anno e che giusto al compimento dei cinquant'anni di Suzuki Marine, l'azienda ha festeggiato un altro grande traguardo che è quello dei 3 milioni di motori fuoribordo prodotti. Da quel primo D55 a oggi ne è stata fatta di strada, non solo sul fronte della tecnologia e dell'innovazione, ma anche su quello dell'espansione territoriale. In Italia Suzuki arrivò nel 1969, quando

alcuni imprenditori decisero di importare le moto, che nel frattempo Suzuki aveva affiancato alle auto, e fondarono la Saiad, diventata successivamente Suzuki Italia dopo l'acquisizione da parte della casa giapponese nel 1976, e poi negli anni 80 estese la commercializzazione anche alle auto e ai motori marini. Oggi i fuoribordo da 40 a 300 cv sono prodotti negli stabilimenti di Toyokawa in Giappone, mentre i piccoli nella fascia da 2,5 a 30 cv sono costruiti in Thailandia.



1965
Viene sviluppato il primo motore fuoribordo Suzuki D55 e nasce il settore Marine.

1966
Suzuki inizia l'esportazione di motori fuoribordo.

1979
Viene completata la fabbrica di Toyokawa e nel mese di maggio inizia la produzione di motori fuoribordo.

1980
Suzuki inventa la prima iniezione di olio per motori fuoribordo e ciò introduce la serie DT850i, DT1150i e DT1400i

1985
DT150 e DT200 sono i primi fuoribordo Suzuki V6 commercializzati sul mercato.

1987
Il DT200 Exante riceve il premio "Prodotto più innovativo" dall'associazione National Marine Manufacture (NMMA).

1997
DF60 e DF70, i primi motori a 4 tempi con l'iniezione elettronica sequenziale multi-point sul mercato. Vincono il "Premio Innovazione"

1998
DF40 e DF50, i primi 4 tempi DOHC e 4 valvole per cilindro. Suzuki vince per il secondo anno consecutivo il "Premio Innovazione".

2000
Debuttano i DF90 e DF115 con l'albero di trasmissione disassato, che li rende i fuoribordo più compatti della loro categoria.

2003
Al Miami Boat Show, il DF250 vince il premio IMTEC Innovation. In agosto, la produzione di DF9.9/15 si sposta in Thailandia.

1994
Suzuki inizia la commercializzazione dei primi motori a quattro tempi: DF9.9 e DF15.

1997
DF60 e DF70, i primi motori a 4 tempi con l'iniezione elettronica sequenziale multi-point sul mercato. Vincono il "Premio Innovazione"

1998
DF40 e DF50, i primi 4 tempi DOHC e 4 valvole per cilindro. Suzuki vince per il secondo anno consecutivo il "Premio Innovazione".

2000
Debuttano i DF90 e DF115 con l'albero di trasmissione disassato, che li rende i fuoribordo più compatti della loro categoria.

2003
Al Miami Boat Show, il DF250 vince il premio IMTEC Innovation. In agosto, la produzione di DF9.9/15 si sposta in Thailandia.

1989
DT90 e DT100, sono i primi motori fuoribordo V4 sul mercato.

1990
La serie V6 si completa con il DT225. Inoltre Suzuki introduce il sistema di iniezione elettronica sul DT225.

1994
Suzuki inizia la commercializzazione dei primi motori a quattro tempi: DF9.9 e DF15.

1997
DF60 e DF70, i primi motori a 4 tempi con l'iniezione elettronica sequenziale multi-point sul mercato. Vincono il "Premio Innovazione"

1998
DF40 e DF50, i primi 4 tempi DOHC e 4 valvole per cilindro. Suzuki vince per il secondo anno consecutivo il "Premio Innovazione".

2000
Debuttano i DF90 e DF115 con l'albero di trasmissione disassato, che li rende i fuoribordo più compatti della loro categoria.

2003
Al Miami Boat Show, il DF250 vince il premio IMTEC Innovation. In agosto, la produzione di DF9.9/15 si sposta in Thailandia.

2006
Il DF300 è il primo fuoribordo a 4 tempi da 300 cv V6 e il primo col sistema di comando elettronico. Vince l'IBEX 2006 Innovation.

2008
Arriva la nuova generazione: DF70A, DF80A e DF90A. Il 90 cv è il più leggero e compatto della categoria e il primo col Suzuki Lean Burn.

2010
Arrivano i nuovi motori con Lean Burn: DF40A e DF50A che vincono il premio "2011 NMMA for Innovation" alla fiera di Miami.

2011
Viene lanciato il nuovo DF300AP, che è il primo con rotazione selettiva. e vince il premio "2012 NMMA for Innovation".

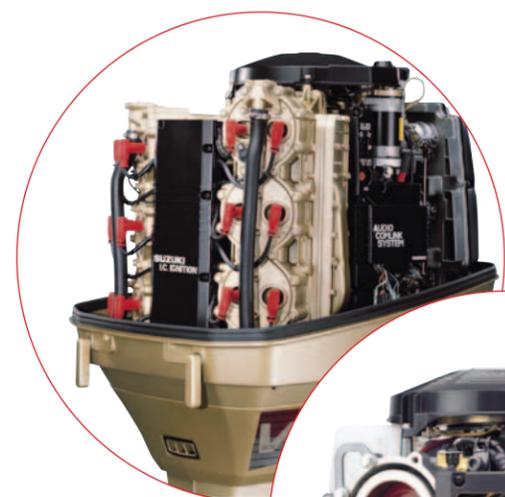
2012
Nasce la nuova generazione di DF15A/20A Lean Burn. È il primo al mondo nella sua classe con l'iniezione elettronica senza batteria.

2013
Inizia la commercializzazione dei motori DF150TG, DF175TG e DF60AV.

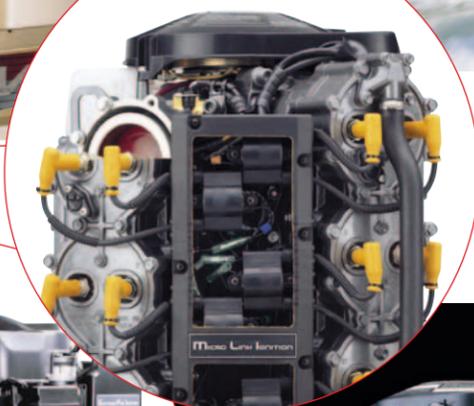
2015
Suzuki festeggia il 50° anniversario e guarda al futuro ricercando le sfide dell'innovazione.

Un excursus storico sull'evoluzione dei motori dal 1965 a oggi, almeno esteticamente, perché le innovazioni tecnologiche conquistate da Suzuki sono nascoste nelle calandre





In queste foto contrapponiamo il passato al presente. Nell'immagine qui sopra (del 1977) e in quella accanto (del 1987) ecco due equipaggiamenti particolari per l'epoca. Nelle foto in basso, gli attuali package creati e commercializzati da Suzuki Marine Italia.



Chissà quante barche ha equipaggiato Suzuki Marine fino a oggi. Di sicuro sappiamo che nei suoi cinquant'anni di attività la casa giapponese ha prodotto oltre 3 milioni di motori. E per i prossimi cinquant'anni il futuro si prospetta altrettanto roseo, vista la fervente attività di partnership che Suzuki Marine, almeno qui in Italia, sta stringendo con molti cantieri per offrire prodotti in package,

addirittura commercializzati in prima persona. È il caso degli SR per le barche rigide (foto in basso) e dei Makò per i gommoni (foto sotto). Poi ci sono i brand di proprietà come il Suzukino (foto grande) e Suzumar (foto in basso a sinistra) nell'ambito dei tender. Ma non finisce qui, perché molte altre sono le offerte in package esclusivo con cantieri di grande fama, come Beneteau e Fiat.



Nel gruppo di foto a destra, vediamo qui sopra uno dei tender Suzumar, mentre nella foto grande il Suzukino, una nuova gamma di pram che ha anche lo specchio di poppa abbattibile. Nelle foto a destra si vede un gommone Makò e una barca SR, due gamme di prodotti non costruiti da Suzuki, ma creati esclusivamente per la casa giapponese.



Quanta tecnologia si nasconde nelle calandre dei motori fuoribordo. Suzuki ne ha trovate tante di soluzioni tecnologiche e anche se non si possono cogliere in queste foto, almeno soddisfano la curiosità di chi ancora non sa come sono fatti i foribordo dentro.





Dal 40 cavalli in su, tutti i motori hanno i collettori d'aspirazione ridisegnati con una maggiore lunghezza, per ottenere flussi dell'aria più omogenei e ottimizzare così le performance a tutti i regimi.

SUZUKI OGGI

Se in apertura di questo servizio avete letto tutte le tappe dei successi tecnologici di Suzuki vi sarete resi conto di quali progressi abbiano raggiunto già in passato e di quanta tecnologia sia racchiusa nei motori di oggi. Ecco qui sotto la gamma dei senza patente (per la

legge italiana), che va da 2,5 a 40 cavalli. Suzuki è stato un pioniere nell'uso dell'iniezione di carburante elettronica sequenziale multipoint sui fuoribordo a 4 tempi, ma il bello è che questa tecnologia è stata adottata anche sui piccoli a partire dai 15 cavalli. Il DF15A e il DF20A,

poi, vantano anche il sistema di iniezione elettronica senza batteria, molto innovativo per queste potenze e cilindrata. Non ultima è da citare anche la finitura anticorrosione della verniciatura per proteggere le parti esterne del motore dal deterioramento dall'acqua salata e da quella dolce.

DF5

DF6

DF8

DF4

DF2.5

DF9.9

DF15

DF25

DF40

Motori senza patente

La gamma Suzuki per cui in Italia è richiesta la patente va da 60 a 300 cv. Quest'ultimo nella versione AP è il precursore di una grande innovazione di Suzuki, poi adottata anche sul DF250AP, ovvero il piede controrotante Selective Rotation, vale a dire che lo stesso piede può essere con elica destrorsa o sinistrorsa

e questa possibilità di convertire la rotazione dell'elica in direzioni opposte è molto apprezzabile nelle installazioni multiple, perché permette di bilanciare le forze in acqua, migliorando la convergenza dell'imbarcazione senza dover acquistare due piedi diversi. Ma uno dei più grandi ritrovati tecnologici che

accomuna tutti questi motori è il Lean Burn, che regola automaticamente e in tempo reale la miscela aria/benzina in base alle condizioni di utilizzo, cioè è in grado di prevedere le esigenze di carburante e di fornire al motore la miscela ottimale. Il sistema garantisce un risparmio di benzina dalle basse velocità a quelle di crociera.



Il piede Selective Rotation e il Lean Burn sono solo due delle innovazioni di Suzuki. Molte altre soluzioni sono racchiuse nei motori, come per esempio l'albero di trasmissione disassato dall'albero motore per spostare in parte il baricentro verso lo scafo. Ci sono poi le nuove centraline, i nuovi collettori d'aspirazione, il sistema di induzione multifase e, meno tecnologica ma più estetica, la colorazione bianca in aggiunta a quella nera.



SULLE ORME (SI FA PER DIRE) DI CHATWIN

IL PERIODO MIGLIORE È DA DICEMBRE A MAGGIO PER VISITARE UNA TERRA SPLENDIDA E SELVAGGIA, RICCA DI FASCINO, LAMBITA DA UN OCEANO IMPETUOSO MA RICCO DI FAUNA E CON STRAORDINARI LAGHI PER NAVIGARE ACCANTO A LUNGHE DISTESE DI GHIACCIO

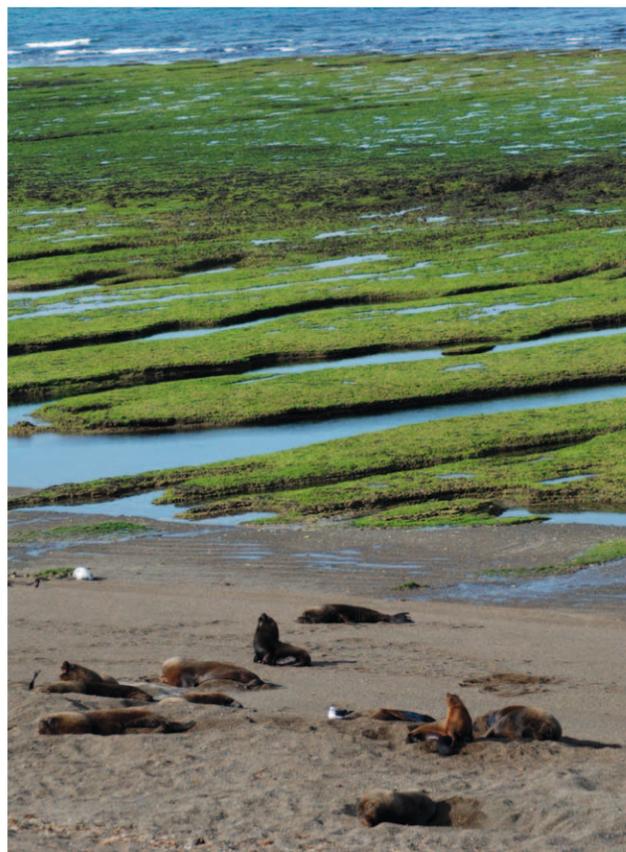
— di Alberto Mondinelli

In Patagonia, il libro cult del viaggiatore per eccellenza Bruce Chatwin, lo possiamo lasciare tranquillamente in libreria. A noi interessano l'Oceano e i laghi interni, quindi viaggiare per la steppa patagonica è il sistema più pratico per raggiungere coste che sanno mixare il rude paesaggio, da sempre sinonimo di natura selvaggia, climi rigidi e condizioni di vita dure, a un Oceano che riserva a questo angolo del

mondo una buona dose della sua infinita capacità di creare situazioni estreme quanto uniche. E navigare sui laghi interni non è meno affascinante, con i loro mastodontici ghiacciai e i paesaggi incontaminati. Tutto questo è la Patagonia, una terra tra Argentina (buona parte) e Cile per chi ama le

cose vere, dure ma piene di fascino. Una vacanza fuori dagli schemi ordinari che da dicembre a maggio (poi viene l'inverno e le condizioni diventano estreme anche per i più avventurosi) offre l'opportunità di visitare una regione del mondo straordinaria quanto unica. Si parte da **Buenos Aires**. Inutile spendere parole sul fascino della capitale argentina, certa-

mente una sosta di un paio di giorni è ben spesa e offre anche la possibilità di organizzare al meglio il resto del viaggio. Consigliamo alcuni passaggi interni in aereo perché l'entroterra patagonico è sempre uguale e i trasferimenti in auto rischiano di trasformarsi in un lungo e noioso viaggio di scarso interesse.



LA PENISOLA DI VALDES

Il primo balzo lo facciamo in aereo per **Trelew** e l'obiettivo è la **Penisola di Valdes**. Auto a noleggio, si salta a piè pari la più famosa (si fa per dire) Puerto Madryn e si punta dopo circa 150 km di strada, in parte sterrata, e due ore di viaggio a **Puerto Pirámides**. È il primo impatto con l'Oceano, qui ancora abbastanza ammansito dalla temperatura meno rigida rispetto a quella che troveremo più a Sud, tranquillamente sopra i 20° C. Gabbie im-

provvisati arricchiti da grosse vertebre di balena offrono la possibilità di uscite in mare alla caccia (fotografica) dei grandi cetacei. La stagione più propizia è da giugno a dicembre, ma perché non sfidare la sorte? Il tour in gommone non sarà certamente noioso perché le colonie di leoni ed elefanti marini sono uno spettacolo garantito, così gli stormi di uccelli che popolano le rocce scoscese sul mare.



Tappa successiva a **Caleta Valdés**, a circa 45 km a Sud di Punta Norte, dove vale la pena soffermarsi l'intera giornata per apprezzare la differenza di paesaggio tra la bassa e l'alta marea, magari inframezzandolo con una visita alla **fattoria di San Lorenzo** per gustare il tipico piatto nazionale, l'agnello alla croce, e visitare la colonia dei Pinguini di Magellano. Alla Caleta di Valdés si ammireranno ancora colonie di leoni ed elefanti marini e, con un po' di fortuna, in mare potrebbero incrociare delle orche a caccia di cuccioli e pinguini.



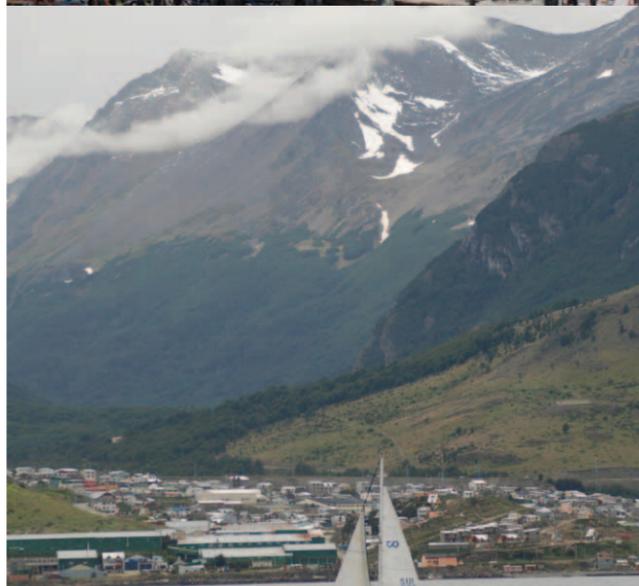


NAVIGARE NEL CANALE DI BEAGLE

È il momento di lasciare la Penisola di Valdes e con un altro volo interno raggiungere **Ushuaia**, la città più meridionale del mondo e la principale via d'accesso all'Antartide. Qui c'è da visitare il **Parco Nazionale Tierra del Fuego**, il primo parco marino dell'Argentina che si estende su una superficie di 63 mila ettari. Solo 2 mila di questi sono aperti al pubblico mentre il resto è stato dichiarato "reserva estricta". Fra le foreste si trovano varie tipologie di piante, ma soprattutto si ha la possi-

bilità di ammirare bellissimi scenari con picchi innevati, laghi e torrenti sino ad arrivare in una zona dove gli abitanti originari, gli Indios Ona, usavano accendere grandi fuochi da cui il nome Terra del fuoco, dato dai primi colonizzatori. Quindi si può provare il brivido di una navigazione nel **Canale di Beagle**, dove parto-

no le navi dirette al Polo Sud e a Capo Horn, durante la quale si incontreranno sterminate colonie di leoni marini e varie specie di uccelli acquatici. Per farlo è consigliabile utilizzare i grandi catamarani per turisti (mai affollati, anzi) oppure affittare una barca più piccola nel porto, ce ne sono molte a vela, anche se il vento che spira incessante e fortissimo e le gelide acque consigliano un po' di attenzione.





AL BIVIO DEL TOUR

A questo punto il programma può essere sdoppiato, se si amano i paesaggi selvaggi consigliamo un volo interno per **Rio Gallegos** e l'obiettivo è il parco nazionale **Torres del Paine** che è in territorio cileno dopo oltre 300 km di trasferimento in auto. Da qui si possono ammirare le Torri del Paine che si elevano quasi verticalmente 2 mila metri sopra quello che è considerato il più bel parco nazionale del Cile. Una navigazione sul lago Grey consentirà di arrivare ai piedi del ghiacciaio, un piccolo antipasto per quello che ci riserverà l'arrivo a **Calafate** con un

altro volo interno. L'alternativa infatti è proprio quella di saltare la tappa cilena e puntare direttamente su Calafate alle porte del **Parco Nazionale Los Glaciares**. Il famosissimo parco comprende 47 ghiacciai, i principali sono: Upsala, Spegazzini, Perito Moreno, Onelli e Frías. Questo fantastico paesaggio è stato dichiarato dall'Unesco nel 1981 Patrimonio Naturale dell'Umanità. Il ghiacciaio **Perito Moreno**, il più famoso e affascinante di tutti, ha un fronte di 4 mila metri di lunghezza ed è alto 60 metri. Qui è possibile scegliere tra un trekking sul ghiacciaio Perito Moreno oppure una navigazione (anche di più giorni, almeno due con pernottamen-

to a bordo inframmezzati da trekking nel bosco li merita) per raggiungere gli altri principali ghiacciai dall'acqua, navigando tra bellissimi iceberg dalle forme e dai colori straordinari. Niente vieta però di scegliere entrambi i programmi, ne vale la pena.

A questo punto si può rientrare a Buenos Aires. Per essere una vacanza terrestre alla fine avrà fatto vedere e solcare più acqua di tante crociere: oceani, ghiacciai, laghi, animali di ogni genere, natura selvaggia e ancora ostile come solo la Patagonia sa essere.



IL COMFORT PASSA ANCHE DAGLI ACCESSORI

*Belli, comodi e, perché no, anche glamour.
Ecco i nuovi accessori 2015*

di Claudio Russo

Quanto ingegno si nasconde dentro un oggetto, che magari all'apparenza può sembrare banale, ma che invece risolve grossi problemi o rende più comoda la vita a bordo. Il bello degli accessori nautici è che oltre a svolgere la loro primaria funzione di aiutare a vivere meglio, molto spesso sono anche divertenti e solo per questo vengono comprati. Addentrarsi nel mondo degli accessori è come trovarsi

al centro di un oceano, dove la distesa d'acqua è sostituita dalla miriade di attrezzi, gadget, sistemi elettronici e quant'altro mente umana si sia inventata fino a oggi. Impossibile dunque racchiudere tutte le novità in queste poche pagine, ma abbiamo fatto almeno una selezione e abbiamo notato che il 2015 è l'anno in cui il settore dell'elettronica ha sposato il mondo dei tablet, degli smartphone e delle App.



ELETTRONICA

► **Garmin** *L'elettronica al servizio di una navigazione più sicura*

La nuova serie di antenne radar Open Array xHD2

Disponibile dal primo trimestre 2015 la nuova generazione di antenne radar digitali open array GMR 424, 624/626 e 1224/1226 xHD2 offre nuove funzionalità, un'elevata precisione, una migliore definizione dei target e ottime prestazioni grazie a una potenza di trasmissione rispettivamente di 4, 6 e 12 kW. I potenti GMR 626 e 1226 xHD2 da 6 piedi con un'ampiezza del fascio orizzontale da 1,1° e da 25°, offrono immagini nitide, una migliore separazione dei target e una risoluzione più elevata. I GMR 424, 624 e 1224 xHD2 da 4 piedi hanno invece un fascio orizzontale da 1,8° e verticale da 25°. Tutte le antenne xHD2 hanno una velocità di rotazione di 24 e 48 giri/min e possono garantire una portata di 72 miglia. La serie xHD2 è dotata di funzione MARPA (Mini-Automatic Radar Plotting Aid) che consente di tracciare e monitorare fino ad un massimo di 10 bersagli contemporaneamente e di ricevere un segnale acustico in caso di rischio di collisione. Ecco i prezzi: GMR 424 xHD2 4.399 euro, GMR 624 xHD2 5.099 euro, GMR 626 xHD2 5.699 euro, GMR 1224 xHD2 5.999 euro e GMR 1226 xHD2 6.699 euro.



Facili da usare e si installano in 5 minuti. Ecco i nuovi autopiloti GHP Reactor

Gli Autopiloti della nuova serie GHP Reactor sostituiranno tutti gli attuali modelli di Garmin e sono progettati per essere installati praticamente ovunque e senza vincoli di orientamento. Grazie alla nuova tecnologia e alla forma quadrata del sensore angolare, l'installazione diventa un gioco da ragazzi e, fanno sapere da Garmin, la fase di settaggio dei parametri e di calibrazione minima si riduce a 5 minuti al massimo.

Con la funzione Shadow Drive, il controllo automatico si disattiva al minimo intervento sul timone da parte del driver, per consentirgli di prendere la situazione in mano all'istante in caso di manovre rapide o d'emergenza. Grazie alla compatibilità, i nuovi autopiloti Reactor possono essere controllati direttamente dal display di qual-

siasi chartplotter attualmente in produzione da Garmin. Inoltre, con la funzione Garmin Auto Guidance, il comandante può inserire un punto di destinazione e lasciare calcolare automaticamente al chartplotter la rotta più sicura rispettando i parametri dimensionali dell'imbarcazione. Il prezzo varierà da 1.649 euro a 5.049 euro. 2015.



► **Raymarine** *Largo alle App*

Il nuovo VHF multifunzione Ray 70

La nuova radio VHF multifunzione Raymarine Ray70 integra molteplici strumenti di comunicazione in un unico dispositivo. Il ricevitore integrale AIS semplifica l'installazione e fornisce informazioni critiche sul traffico navale ai display di navigazione compatibili. Combinando il Ray70 con un telecomando opzionale RayMic (foto nel tondo a destra), i diportisti potranno godere della flessibilità della doppia stazione di controllo e della

funzione intercom. Oltre al Ray70 (nella foto) Raymarine presenta nella stessa serie il nuovo modello di radio VHF Ray60 e l'ultracompatta Ray50, ciascuna delle quali dispone di altoparlanti di alta qualità, tecnologia di cancellazione del rumore e un nuovo design in grado di abbinarsi perfettamente con i display multifunzione e Glass Bridge di Raymarine. Tutte le nuove radio VHF sono disponibili al pubblico già da gennaio 2015



con i seguenti prezzi di listino consigliati dall'azienda:
Radio VHF Ray70 con AIS: 625 euro + Iva
Radio VHF Ray60: 355 euro + Iva
Radio VHF Ray50: 240 euro + Iva
RayMic: 173 euro + Iva

Le App gratuite che trasformano il tablet in un display multifunzione Raymarine

RayControl

L'App trasforma il tablet in uno strumento con funzioni di controllo e visualizzazione a distanza di carte elettroniche, fishfinder, radar e persino della termocamera. RayControl riproduce i tasti e il menu touch del display multifunzione Raymarine. La tastiera virtuale consente di controllare tutte le operazioni del display

multifunzione e, tramite l'unicontrol virtuale, si può navigare tra i menù ed effettuare le regolazioni necessarie in tutta semplicità. Per evitare attivazioni accidentali, alcune funzioni devono essere confermate. È inoltre sconsigliato l'uso dell'app su smartphone perché le icone e i tasti diventano troppo piccoli. Prima di installare l'app, verificare l'aggiornamento richiesto del software del tablet.



RayRemote

RayRemote è un'app simile a RayControl ma è ottimizzata per i display degli smartphone, sebbene non ci siano controindicazioni per i tablet. RayRemote, dunque, trasforma il cellulare o il tablet in una tastiera remota dei display multifunzione Raymarine. L'app, infatti, riproduce la tastiera dei display

c-Series ed e-Series Raymarine, consentendo il controllo di tutte le funzioni dell'MFD con una grande tastiera a tutto schermo. Alla stessa stregua di RayControl si può navigare tra i menù grazie all'unicontrol virtuale. L'App richiede requisiti minimi di software dello smartphone per poter funzionare.

RayView

RayView consente il collegamento al display multifunzione Raymarine e di visualizzare l'immagine video dell'MFD direttamente su tablet o smartphone. Per utilizzare questa

applicazione è necessario aggiornare il display multifunzione c-Series o e-Series Raymarine alla versione software 4.27 o superiore. L'aggiornamento è gratis.

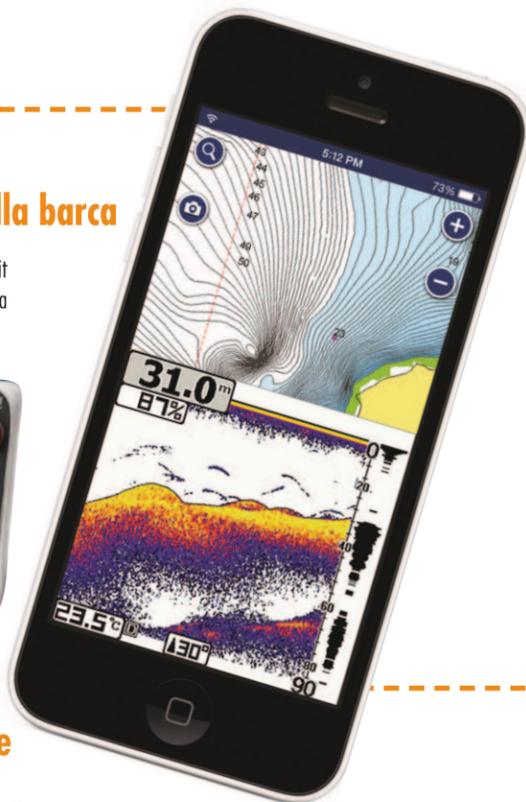


Navionics ti fa aggiornare le carte direttamente dalla barca

Con il nuovo Plotter Sync ora chi ha un dispositivo Raymarine si può connettere a Navionics direttamente dalla barca per aggiornare le carte e caricare marker e tracce sonar. È sufficiente avere una connessione internet wi-fi e l'app Navionics Boating oltre naturalmente un plotter Gps Raymarine con wi-fi integrato della serie a, c, e, gS a partire dal 2011 con la versione di software LightHouse II R10. Plotter Sync permette di attivare l'abbonamento a Freshest Data e a scaricare nuove aree e aggiornamenti su varie tipologie di carte Navionics.

C'è poi SonarPhone di Navionics Boating, che è

un'app che permette a chi ha un fishfinder in split screen o schermo intero, di monitorare cartografia e sonar sia su iPhone che iPad.



E anche il radar lo controlli dall'iPad e dall'iPhone

Anche Furuno si è votato agli smartphone e tablet Apple. La nuova DRS4W, infatti, è la prima antenna radar wi-fi in grado di interagire con gli iPad e iPhone, permettendo di trasformare questi dispositivi iOS Apple in un vero e proprio schermo radar.

L'App necessaria per far dialogare l'antenna con i device è scaricabile gratuitamente sull'Apple Store e, dopo l'installazione e la configurazione,

è possibile guardare le immagini radar direttamente sul vostro iPad o iPhone.

L'antenna Furuno DRS4W ha dimensioni compatte e un peso leggero ed è anche di facile installazione.

Con un'antenna di questo genere, il driver dopo aver azionato l'autopilota può muoversi a bordo con maggiore serenità avendo sempre sotto controllo la situazione intorno alla propria barca.



Yacht Controller inventa il joystick portatile

Si chiama EN-JOY, ed è il rivoluzionario joystick per manovrare da qualunque punto della barca.

EN-JOY di Yacht Controller è il primo joystick portatile su tecnologia wireless, che in un solo strumento da tenere in mano offre la comodità di una stazione di comando mobile e la facilità di ormeggiare semplicemente muovendo una leva nella direzione in cui si desidera far andare la barca.

EN-JOY, infatti, nasce sulla base del radiocomando Dual Band (il primo rivoluzionario prodotto di aiuto all'ormeggio) e gli altrettanto innovativi JCS e JCS Plus (i joystick a stazione fissa per linee d'asse e piedi poppieri), che al Boot di Düsseldorf sono stati riconosciuti dalla giuria internazionale dell'European Powerboat of the Year come miglior prodotto tecnologico del 2014.

EN-JOY si compone di un involucro della stessa compattezza del classico radiocomando Yacht Controller, per una comoda impugnatura, mentre nella parte superiore dispone di un micro joystick per il funzionamento delle eliche in modalità automatica e dei tasti per azionare le eliche a proprio giudizio in modalità manuale. Il tutto certificato secondo le più severe norme. Da qualsiasi punto della barca, con il solo movimento di due dita, vengono simultaneamente attivati i motori destro e sinistro più le eliche di prua e di poppa, permettendo di manovrare la barca in qualsiasi direzione senza rischi, con precisione e relax.

Togliendo la pressione sul joystick il sistema va automaticamente in folle, e ciò avviene anche in caso di anomalie o interruzioni di connessione, che comunque sono segnalate al driver con un beep.

L'installazione è semplice e veloce, basta connettere il ricevitore alle leve di comando, agli interruttori e/o joystick delle eliche di manovra. EN-JOY è disponibile per la maggior parte dei tipi di manette elettroniche presenti sul mercato.

Ecco le principali caratteristiche:

Doppia banda di trasmissione per assicurare il perfetto funzionamento anche in caso di interferenze esterne o avaria di una delle due bande. Led che segnalano il corretto funzionamento dell'elettronica, lo stato dei comandi attivi e, in caso di malfunzionamento, il tipo di avaria. Multiprocessore con doppi controlli su ogni funzione.

Doppi relè per ogni uscita di comando.

EN-JOY, grazie alla tecnologia wireless, permette di ormeggiare con due dita qualsiasi barca da 9 a 50 metri. E si può installare su qualsiasi motore, anche se datato.



Gestione accelerazione (solo con determinate manette dotate di protocollo digitale).
Gestione fino a 2 verricelli salpancora.
Il trasmettitore è resistente all'acqua.
Il vano batterie sul retro, stagno, rende facile e veloce il cambio delle tre batterie ministilo.



IMPIANTI TECNICI

L'elica di superficie diventa sommersa

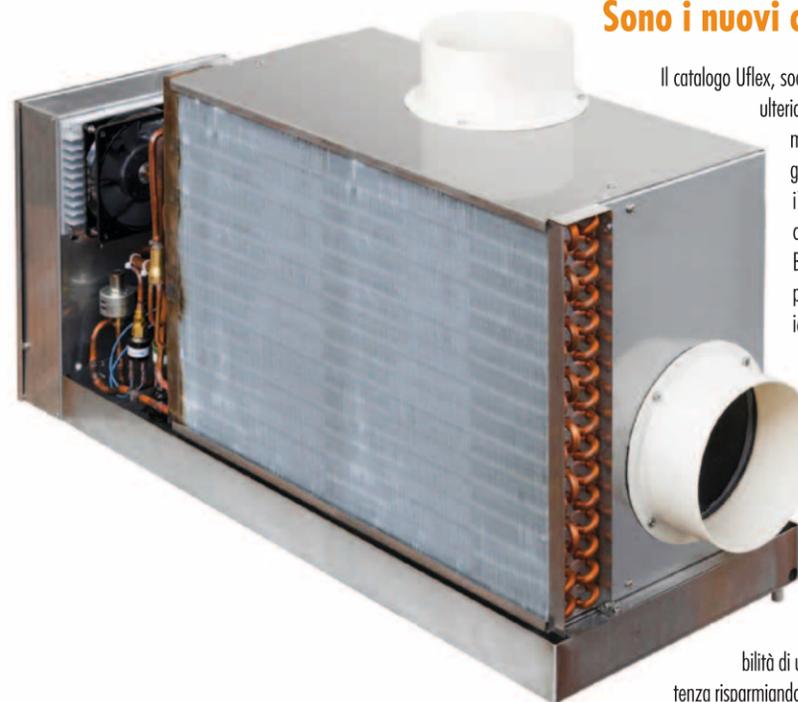
Carli Drive System è la nuova propulsione sommersa che però lavora con eliche di superficie. Il vantaggio di questo brevetto è che vengono eliminati dall'opera viva tutti i componenti della trasmissione che creano resistenza con l'acqua, come per esempio gli assi e i piedi poppieri. Nella trasmissione CDS, a opporre resistenza è solo metà del cerchio dell'elica di superficie, poiché questa è inserita in un incavo della carena collegato a una presa d'aria, in modo che l'elica pur essendo totalmente sommersa possa funzionare per metà a contatto con l'acqua (e dunque dare la forza propulsiva) e per l'altra metà all'interno dell'incavo che per effetto di una serie di leggi fisiche rimane vuoto e dunque può far lavorare l'elica come fosse all'aria aperta.



Più performance, meno consumi. Ecco i nuovi generatori Kohler da 100 e 125 kW

Due nuovi generatori Kohler ampliano la già estesa offerta di gruppi elettrogeni della casa americana, che questa volta punta ai superyacht e propone due nuovi modelli diesel da 100 e 125 kW a 50 Hz, che rispondono alle normative americane EPA Tier 3. In Italia sono commercializzati da Saim Marine, storica azienda lombarda specializzata nella fornitura della componentistica del diporto nautico. Il sistema di alimentazione common rail ad alta pressione, la rinnovata funzione di parallelo integrato e i nuovi alternatori Fast Response X

(FRX), in grado di attivare i magneti permanenti in maniera più efficace, portano questi due nuovi generatori Kohler al top delle prestazioni (cosa ancor più apprezzabile sui grandi motoryacht con le loro numerosissime utenze da alimentare), ma con consumi più contenuti e un minore ingombro del gruppo elettrogeno stesso. E per rispondere con tanta tecnologia anche alle esigenze di chi ha imbarcazioni più piccole, è imminente il lancio di una nuova gamma di generatori Kohler da 11 a 28 kW con motore Kohler KDI di nuova concezione.



Compatti, silenziosi e parsimoniosi. Sono i nuovi condizionatori Uflex

Il catalogo Uflex, società del Gruppo Ultraflex, si è arricchito di ulteriori novità, tra cui gli impianti di condizionamento marini a basso consumo con tecnologia inverter. Gli ultimi due modelli Compact i13 VSD e Compact i24 VSD hanno capacità rispettivamente di 13.000 e 24.000 BTU/h e completano la gamma che comprende anche le unità Compact i42 VSD e i62 VSD da 42.000 e 62.000 BTU/h. Tutti questi impianti sono dotati dell'inversione di ciclo che trasforma il condizionatore in pompa di calore e rispondono alle Direttiva Comunitaria 2004/108/EC sulla compatibilità elettromagnetica. Questi impianti di condizionamento presentano numerosi vantaggi, tra cui la massima efficienza, con una riduzione fino al 45% del consumo complessivo di energia elettrica, la possibilità di utilizzare gruppi elettrogeni di modesta potenza risparmiando così costi, spazi e consumi, la quasi totale assenza di rumori e vibrazioni permette il funzionamento dell'impianto anche di notte, una temperatura dell'aria di uscita sempre costante per un comfort ambientale e l'annullamento dei picchi di corrente all'avviamento, responsabili dei sovraccarichi sulle linee di alimentazione.

Paddle Trim, il timone con i comandi integrati



Ben sei nuovi volanti arricchiscono la già vasta gamma di timoni Ultraflex. I nuovi modelli Adorno, Contarini, Venier, Grimani, V20 e V29 si rivolgono alle più disparate imbarcazioni grazie a forme, dimensioni, colori e materiali di diversa tipologia. Il volante nella foto a destra è il nuovo Paddle Trim, il rivoluzionario sistema di controllo di flap e trim (o altri impianti) solidale con la ruota del timone. In questo modo è possibile comandare varie funzioni senza mai staccare le mani dal volante. Può essere applicato sia su piccole unità sia su grandi yacht. Il suo impiego su scafi veloci aumenta la sicurezza consentendo una maggiore rapidità di azione e un costante controllo del timone, senza mai distrarsi dalla guida per cercare i vari comandi in plancia.

La timoneria con triplice modalità d'uso

Fra le diverse novità preparate per la stagione nautica 2015, Ultraflex ha lanciato sul mercato anche la nuova timoneria elettroidraulica Masterdrive specificamente realizzata per i motori entrobordo. Con Masterdrive, l'azienda ligure, che

è specializzata nella produzione di sistemi e attrezzature di pilotaggio, propone un sistema di guida estremamente evoluto che, fra le varie caratteristiche, ha quella di offrire la triplice modalità di funzionamento: ormeggio, crociera e pesca.



Da Vetus la nuova gamma di motori M-Line e molto di più

Per completare la gamma di bowthruster, Vetus ha aggiunto l'anello mancante e ha creato Bow45 (foto sotto), che ha un diametro interno del tunnel di 125 mm. Con una bassa rumorosità ha la notevole spinta di 450 N (45 Kgf).

Sempre commercializzato da Veutus, il nuovo tettuccio apribile Marex (in basso a destra) offre una superficie trasparente ma senza alcuna struttura a vista. Nell'ambito dei propulsori, Vetus presenta

la gamma completamente riprogettata di motori diesel marini M-Line, che offrono nuove funzionalità pur mantenendo i vantaggi di ogni motore Vetus, come per esempio il fatto di avere tutti i componenti del propulsore facilmente accessibili per agevolare la manutenzione indipendentemente dalla grandezza della sala macchine. I filtri carburante, poi, sono realizzati con una speciale coppa trasparente che favorisce il controllo visivo.



Come bilanciare le batterie

Non tutte le batterie sono uguali, e quando queste si combinano per creare un gruppo di batterie di grandi dimensioni, le piccole differenze tra loro possono essere causa di alcuni problemi che tendono ad accorciare il loro tempo di vita. Ma a risolvere questo problema ci pensa Victron Energy che ha creato un sistema di bilanciamento delle batterie che agendo su tutto il banco interviene correggendo gli squilibri fra le varie batterie. Quando il sistema di correzione rileva uno scostamento oltre misura, il bilanciatore aziona un sistema di avvertimento.



Più veloce e sicuro il recupero dell'uomo a mare

In caso di uomo a mare, da Mob Rescue Line ecco il nuovo dispositivo per salvarlo rapidamente e in modo sicuro.

Si tratta di una sorta di sacchetto cilindrico da lanciare all'uomo a mare che all'interno contiene delle cime galleggianti, mentre su un lato è collegato a una cima di 30 metri che la persona a bordo dovrà tenere in mano. Una volta

lanciato il Mob Rescue Line alla persona da soccorrere, questa dovrà avvolgersi le cime contenute nel cilindro intorno al corpo, poi stringere la fibbia e infine lasciarsi trainare accanto allo scafo per poi farsi imbarcare. Le doppie bande rendono più facile per la persona a bordo tirare e sollevare l'uomo a mare.



La passerella comandata dallo smartphone

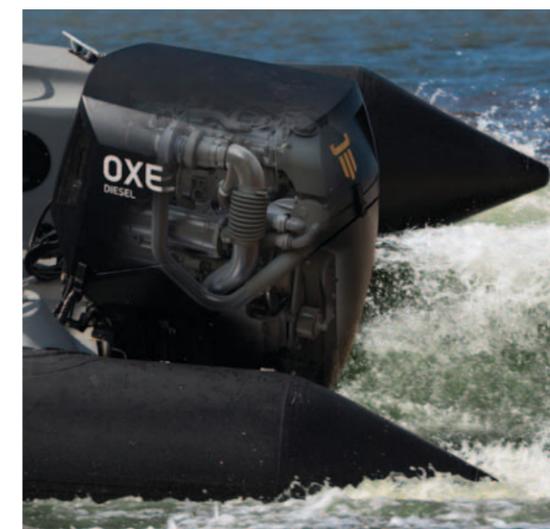
Nelle pagine precedenti abbiamo visto quante applicazioni trova l'uso dello smartphone nella gestione dei plotter, dei Gps e perfino dell'antenna rada. Ora, dall'italiana Sanguineti arriva lo Smartphone Gangway Control, il sistema che permette al telefonino di controllare il movimento della passerella. Il sistema

consiste in un'interfaccia costituita da una scheda logica programmabile e una scheda Ethernet che devono essere collegati al quadro fisso da cui si comanda la passerella. La scheda logica è associata a un router wi-fi che e diffonde il segnale ai dispositivi mobili, che a loro volta interagiscono attraverso l'apposita App.

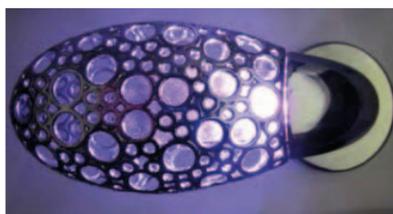
È tedesco il fuoribordo diesel

Cimco Marine Diesel sviluppa sistemi di propulsione marina incentrato su applicazioni fuoribordo ed entrofuoribordo destinati a un uso pesante e continuo dove l'alta affidabilità e la lunga resistenza ad alta potenza sono caratteristiche fondamentali. Da questo concetto nasce il fuoribordo

diesel, che in realtà è stato costruito pensando più al mercato commerciale, visto il gravoso utilizzo per cui è progettato e visto anche la mancanza di cura estetica del motore, ma ciò non toglie che possa installarlo anche chi pensa che questo propulsore faccia al caso suo per il diporto.

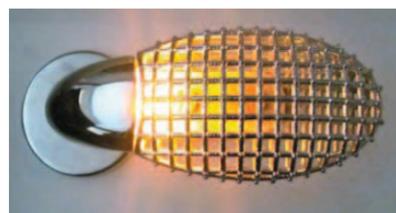


COMPLEMENTI DI BORDO

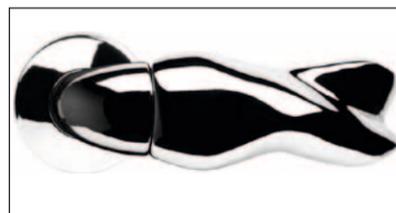


Le mille maniglie di Razeto Casareto

La linea Free:Go di Razeto Casareto si compone di modelli uguali nella loro forma ovoidale, ma estremamente diversi nelle fantasie, nei colori e nelle composizioni. C'è da perdersi la testa nella scelta, perché non è solo una questione di colori, ma anche di luci e materiali. La serie Leather, per esempio, ha una struttura in alluminio rivestita in pelle nabuk o nappa. La serie No Shok è in un materiale morbido ed elastico denominato Tpe che può essere in moltissimi colori a scelta; la Stoned è in marmo di Carrara, poi ci sono i pezzi unici scolpiti a mano, quelli in vetro di Murano, porcellana, alluminio cesellato e molto altro ancora. E poi



c'è anche la serie Leo, con l'impugnatura illuminata che, oltre alla valenza estetica, ha anche l'utilità di segnare gli ingressi al buio, ma anche percorsi e uscite di sicurezza. Il design di queste maniglie è ad opera di Giangi Razeto, ma l'ufficio Innovazione & Design di Razeto Casareto è sempre pronto a studiare soluzioni custom insieme ai singoli clienti.



Da Opac,
il tavolino trasformabile



Opac Divisione Nautica ha creato un tavolino che può diventare un prendisole. Benché sia studiato per grandi yacht, può risultare utile anche su barche più piccole. Il funzionamento si basa su tre attuatori elettrici, che compongono la base, e il piano del tavolo di legno fessato e sagomato per accogliere all'interno gli organi di movimentazione. Terminata l'estensione verticale gestita elettricamente, il tavolo ruota di 45° con movimento manuale e si presenta in una posizione ideale per favorire la disposizione verso le sedute degli ospiti. Da chiuso, il tavolo misura 1,3x1,3, mentre da aperto la dimensione raddoppia.

Flush Lock, la maniglia ideale per i mobili

La chiusura universale Flush lock è una maniglia a filo in acciaio inox e ottone cromato. È disponibile in diverse forme per adattarsi a qualsiasi esigenza. Qui vediamo quelle quadrate, ma ci sono anche di forma tonda, triangolare e allungata. Le linee molto essenziali della struttura la fa posizionare quasi a filo della paratia o del pannello su cui viene installata, per questo motivo è adatta anche per cassette, armadi e mobili in genere. Si apre con un movimento delicato premendo semplicemente il pulsante su un'estremità o tirando dall'altra. Lo spessore dei pannelli su cui può essere installata va da 4 a 27 mm e non ha bisogno di adattatori. Il pulsante di Flush Lock è inoltre personalizzabile con un inserto in madreperla in diversi colori oppure con l'incisione del logo della barca, del cantiere o altro.



Nano Toilet, il wc più piccolo di tutti

Nano Toilet è il nuovo wc di piccole dimensioni, ma di grandi prestazioni. Anzi, è la toilette di dimensioni più piccole disponibili ora sul mercato. Si tratta di una soluzione innovativa di Theford Marine che incorpora tutta la tecnologia in soli 295 mm di altezza. Il design e l'ingegneria sono completamente ottimizzati per offrire un prodotto ultracompatto ma al tempo stesso di facile fruibilità. Ma il vantaggio di Nano Toilet non è solo funzionale alla possibilità di installarlo in piccoli spazi, ma vanta anche un basso consumo di acqua e di energia.





A VOLTE IL “DOUBLE FACE” FUNZIONA DAVVERO

**A METÀ FRA LA NAVETTA E IL CLASSICO
FLY, IL VELASCO 43 È LA BARCA IDEALE
PER CHI AMA LE LUNGHE NAVIGAZIONI**

di Alberto Mondinelli

Dico la mia: mi piace la tuga, con il fly ben dissimulato, il parabrezza verticale e la superficie vetrata importante ma, proprio per accentuare il taglio “navetta” del Velasco 43, mi sarebbe piaciuta una prua più compatta, più retrò, che avrebbe anche strizzato l’occhio alle mode più recenti. Tony Castro ha invece

preferito uno slancio deciso, ma con una sorta di bulbo sotto la linea di galleggiamento per le andature dislocanti, mentre le ampie vetrate dell’opera morta ben si inseriscono nel profilo. Condivisibile invece la scelta dei motori arretrati con V-drive e linea d’asse. Manca il joystick ma non è grave.





IL VELASCO 43 IN NAVIGAZIONE



Di solito le "vie di mezzo" corrono il rischio di scontentare un po' tutti, diamo quindi atto a Tony Castro di aver saputo far convivere due anime in un progetto che potrebbe essere il capostipite di una nuova filosofia dell'andar per mare. Una barca versatile, molto abitabile, veloce quando

necessario, tranquilla e "risparmiosa" se ci si vuole rilassare cioè, si spera, nella maggioranza delle situazioni. In particolare la possiamo definire la parte migliore del Velasco 43: personalità, abitabilità e razionalità si esprimono ai massimi livelli e anche l'estetica ne esce con il massimo dei voti. Merito soprattutto dei due elementi più significativi: la grande vetrata che caratterizza la tuga donando una luminosità straordinaria agli interni e l'ampia superficie a disposizione sul fly, sfruttata al meglio per creare almeno un paio di ambienti ben vivibili.

L'ALTRA FACCIA DEL VELASCO 43: LA VERSIONE F



Quest'anno, accanto al tradizionale 43, Jeanneau ha presentato il **Velasco 43F** dove il parabrezza, e quindi il profilo della tuga, assumono un'inclinazione diversa, cioè verso poppa, come nella quasi totalità dei motoryacht. Una scelta che personalmente non condivido, perché toglie personalità alla barca omologandola alla maggior parte dell'offerta attuale. Ma forse il mercato vuole questo e se è stata fatta, evidentemente ci sono precisi motivi commerciali... ma io resto della mia idea.

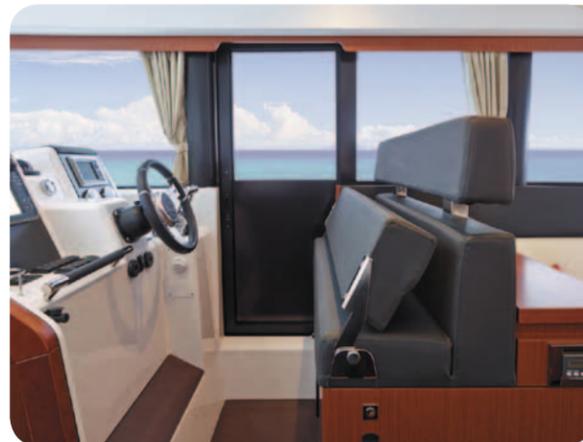
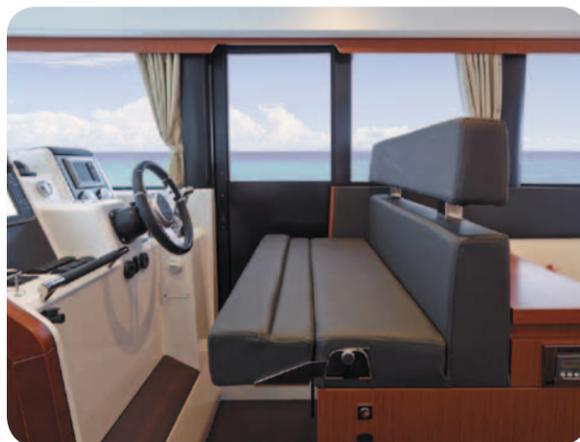




VIRTUAL TOUR COPERTA

Sul ponte principale il pozzetto offre un ampio spazio poppiero: la superficie è occupata da un divanetto a poppa che incorpora l'alloggiamento della bombola del gas e della zattera di salvataggio; non è previsto un tavolo ma non se ne sente il bisogno visto che ce ne sono due in quadrato e uno sul fly. Lo spazio è invece usato per dare una comoda inclinazione alla scala di accesso al ponte superiore e ai due passavanti laterali (più largo quello di dritta che misura 31 cm) che portano a prua dove si trova un doppio prendisole. Ben organizzato è il flying bridge: solarium doppio a poppa, a sinistra un'ampia dinette servita dal mobile cucina proprio di fronte, per il driver una completa plancia dotata pure di un divanetto a sinistra.





VIRTUAL TOUR QUADRATO



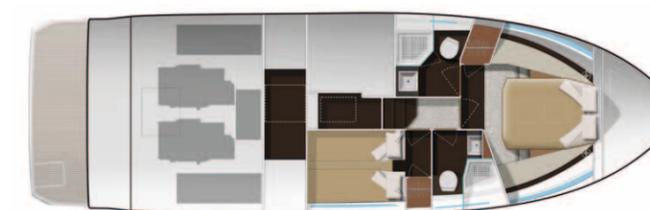
La vetrata in quattro elementi scorrevoli crea una totale continuità tra quadrato e pozzetto e questo fa apprezzare ancora di più la chaise longue che si allunga sulla sinistra di fianco allo stretto mobile che nasconde la tv a scomparsa. Di fronte troviamo una classica dinette trasformabile in cuccetta doppia e si può allestire anche un separé che permette di renderla indipendente rispetto alla zona cucina/plancia, così da creare una terza cabina in totale privacy.

La plancia coperta di dritta ha l'accesso laterale sul passavanti, comodo in fase di attracco ma anche per avere un ulteriore collegamento con l'esterno; a sinistra una raccolta zona cucina con un'ampia finestra per l'evacuazione dei fumi. La giornata è piovosa eppure la luminosità all'interno è eccellente grazie anche alle tre finestrature nel cielo a pruvia del fly, ma soprattutto per le generose vetrate che circondano tutto il quadrato. Tanta la vetroresina a vista, soprattutto nella zona della plancia, il risultato estetico è buono, ma certo legni e pelle darebbero ben altro calore all'insieme. Per i pavimenti poca moquette, ma un più pratico pagliolato che nasconde due enormi gavoni.





VIRTUAL TOUR **SOTTOCOPERTA**



Sul ponte inferiore due le cabine: quella matrimoniale è a prua ed è destinata all'armatore, mentre quella per gli ospiti a cuccette singole appaiate è a dritta. Per entrambe bagno dedicato sempre con doccia separata di generose dimensioni. Si è quindi scelto di privilegiare al massimo l'abitabilità per due coppie e lasciare alla dinette trasformabile sul ponte principale l'eventuale ospitalità per una terza coppia dell'ultimo minuto. Anche qui tanta la vetroresina a vista, ma ben lavorata e abilmente dissimulata dalle essenze chiare, per un risultato finale di buon livello.





LA PROVA

Per una barca a "tutto range" la velocità che la brochure indica come "a lungo raggio", cioè in assetto semiplanante, è importante almeno quanto quella di crociera, mentre quella massima riveste davvero poca importanza. La giornata a Cannes non è delle migliori: piove insistentemente e il mare è mosso da un'onda lunga non troppo accentuata che non mette in difficoltà la carena del Velasco 43, ci proverò con qualche attraversamento di scia.

La particolare conformazione della prua sembra sortire l'effetto sperato e la navigazione è dolce a tutte le velocità, solo in alcuni passaggi sulla scia di un'altra barca l'impatto è piuttosto secco, ma pur sempre nella norma. La planata è raggiunta poco sopra i 2000 giri e poi è mantenuta a questo regime a una velocità di 12,4 nodi (proprio quella definita a "lungo raggio") e un consumo di 68 l/h in linea con quanto dichiarato dal cantiere.

La velocità di crociera è invece fissata dal cantiere tra i 22 e 24 nodi, quindi attorno ai 2800 giri con un consumo di poco superiore ai 100 l/h, che non sale neppure di tanto se si va alla velocità massima che tocca a 27,3 nodi poco sopra i 3000 giri e meno di 130 l/h di consumo.

Provo a virare e il timone, piuttosto pastoso, mi permette raggi di virata decisamente stretti considerando che abbiamo una trasmissione a linea d'asse, mentre una nota di merito va data alla rumorosità che, complici anche i motori montati decisamente a poppa grazie al V-drive, è su ottimi livelli, di poco superiori ai 70 db in quadrato e meglio ancora nelle cabine. Se poi si sceglie di navigare più tranquilli non solo ci sarà meno rumore, ma anche i consumi saranno di livello assoluto.

SCHEDE TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 13,70
Lunghezza scafo.....	m 11,98
Larghezza.....	m 4,13
Pescaggio	m 1,17
Dislocamento	kg 10762
Motorizzazione max	cv 2x380
Serbatoi carburante.....	l 1170
Serbatoi acqua	l 400
Posti letto.....	4+2
Portata persone.....	12
Categoria di omologazione.....	B

Cantiere costruttore: Jeanneau (F)
www.jeanneau.com

PREZZI E MOTORI

2x380 cv Cummins QSB 6,7 litri ... euro 331.700
tasse escluse

I due Cummins da 380 cv con V-drive sono l'unica scelta possibile e rispondono perfettamente allo spirito della barca, anche perché sono motori di ultima generazione a basse emissioni e con consumi davvero ridotti. Montati a poppa non pregiudicano l'assetto se si ha l'accortezza di lasciare qualche tacca di flap per evitare che la barca navighi troppo appoppata.

CONDIZIONI DEL TEST

Mare.....	leggermente mosso
Temperatura aria.....	19°
Carburante nel serbatoio	700 l
Acqua nel serbatoio.....	100 l
Equipaggio imbarcato	7 persone
Pulizia carena	buona

PRESTAZIONI

600 giri	3,7 nodi	2,4 l/h	57 db
1000 giri	6,5 nodi	11 l/h	65 db
1500 giri	8,7 nodi	24 l/h	70 db
2000 giri	12,4 nodi.....	68 l/h	71 db
2500 giri	18,1 nodi.....	85 l/h	72 db
3000 giri	27,3 nodi.....	129 l/h.....	74 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)			
1500 giri	43 ore 40'		
2000 giri	15 ore 25'		
2500 giri	12 ore 20'		

MI PIACE

Convince la versatilità di utilizzo a tutte le andature che lo rende anche abbastanza economico nella gestione. Buona l'abitabilità sul fly e sottocoperta, qui grazie soprattutto al V-drive e ai motori arretrati per avere più volumetria interna.

MI LASCIA PERPLESSO

Il pozzetto di poppa poteva anche essere oggetto di uno studio più attento con qualche accessorio per ampliarne l'utilizzo. Lo slancio di prua stride un po' con la tuga da navetta, ma la versione F ha posto rimedio a questo. Un po' troppa la vetroresina a vista in quadrato.



MERCURY ENERTIA ECO E BLACK FIN ELEGANCE 9 PIÙ VELOCI RISPARMIANDO

di Alberto Mondinelli

Un'elica per andare più veloci e vincere nel rapporto miglia percorse/litri consumati. Ecco la Mercury Enertia Eco che abbiamo confrontato con la Mercury Revolution 4 su una coppia di Verado 250 alla poppa del nuovo Black Fin Elegance 9

Un confronto tra due eliche adottando una nuova visione del problema. Infatti, nella nautica siamo abituati a esprimere il consumo in litri/ora, abitudine pensiamo derivata dalla tradizione e dal cabotaggio commerciale, dove le velocità sono abbastanza livellate. In campo automobilistico (ma anche motociclistico e per i camion) il parametro sono invece i chilometri che si percorrono con un litro o quanti litri si consumano per percorrere 100 km. La nautica da diporto non ha mai adottato questi parametri che

permetterebbero delle analisi più veritiere, soprattutto nell'ambito delle barche veloci e di dimensioni minori, diciamo sotto i 15 metri, che più spesso hanno un utilizzo sporadico e con velocità medie più sostenute. Così, per mettere a confronto due diverse coppie di eliche abbiamo utilizzato questa analisi ed ecco i risultati.





BLACK FIN ELEGANCE 9





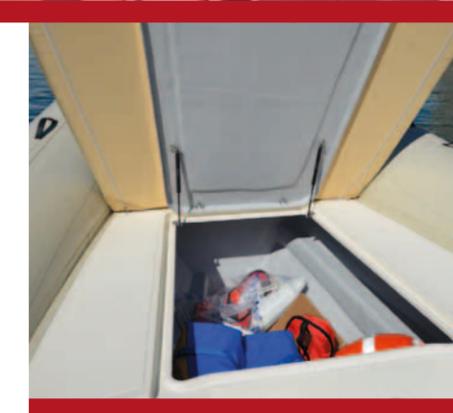
LA CURA DEL PARTICOLARE
Qui, un primo piano della plancia con in evidenza le manette e il joystick già più volte testato e quindi trascurato nell'ambito di questa prova. Per la cronaca ha comunque confermato tutta l'efficacia del sistema Mercury, confermandosi un eccellente ausilio in manovra. Sotto, il prendisole prodiero con la robusta struttura del verricello dell'ancora.



BLACK FIN ELEGANCE 9



Un classico gommone open dove l'ampio spazio a disposizione è stato concepito con due grandi prendisole, una dinette comoda e spaziosa e tanto spazio per riporre gli effetti personali e muoversi liberamente. Il livello di comfort dell'Elegance 9 è garantito sia dalla sua dotazione di serie, tra cui il verricello elettrico e l'impianto d'acqua dolce, sia dalla tecnologia Mercury come il telecomando DTS per singola o doppia motorizzazione e il sistema Vessel View 4 che garantisce un'informazione completa sul funzionamento dei motori. Se il layout di bordo non fornisce particolari sorprese, è la cura dei particolari a farsi apprezzare: eccellente la qualità dei materiali e la loro lavorazione a cui corrisponde un attento studio sulla disposizione dei vari elementi per privilegiare al massimo il comfort di vita a bordo. Il prendisole prodiero è di buone dimensioni, non straordinarie considerando la lunghezza del gommone, e nasconde come tradizione un capiente gavone; a prua estrema il verricello dell'ancora è ben inserito in una struttura di vetroresina (impresiosita dalla finitura di teak) che costituisce un ottimo trampolino per i tuffi e nasconde da bordo la vista dell'ancora. Essenziale la struttura della consolle: ruba poco spazio e offre a



pruavia una seduta ribaltabile frontemarcia e a poppavia una bella plancia con gli strumenti in ordine e chiari nella lettura grazie al già citato monitor Vessel View 4. Protettivo, ma senza appesantire l'aerodinamica, il parabrezza ed essenziale ma efficace la seduta, che nella parte posteriore offre l'alloggio per il frigorifero. Un divanetto a U con la possibilità di allestire una dinette grazie all'apposito tavolino completa la zona poppiera. La coppia di Verado 250 è la motorizzazione massima installabile e verificheremo se sia anche la migliore nel test che ci apprestiamo a svolgere, intanto osservo le due plancette ai loro lati con la scaletta di risalita dal bagno a garantire l'accesso al mare anche da poppa. ▶

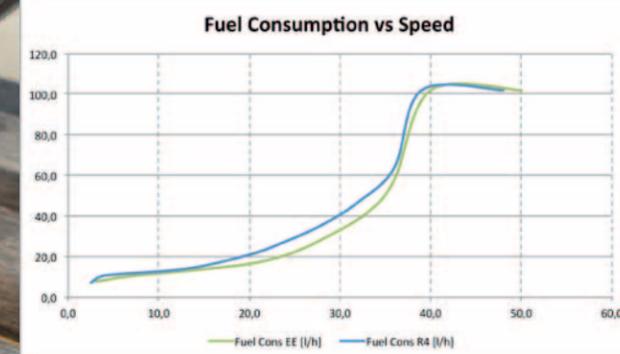
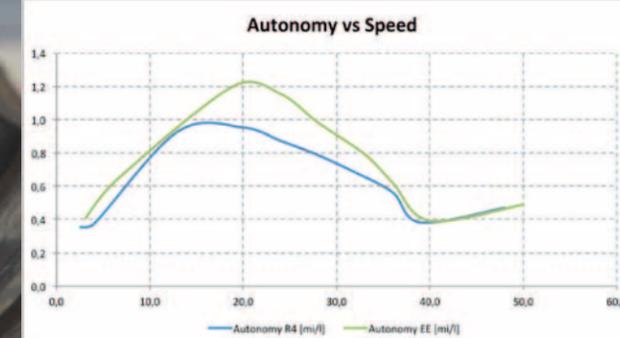
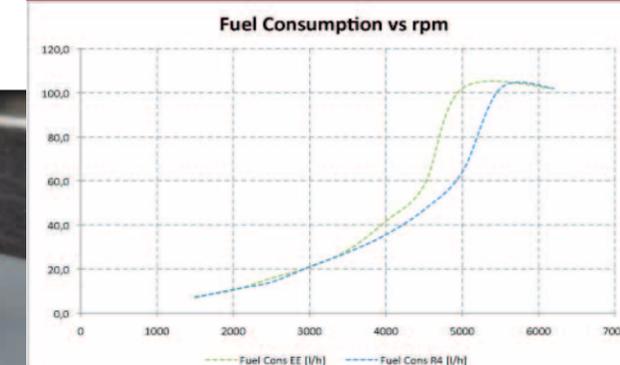
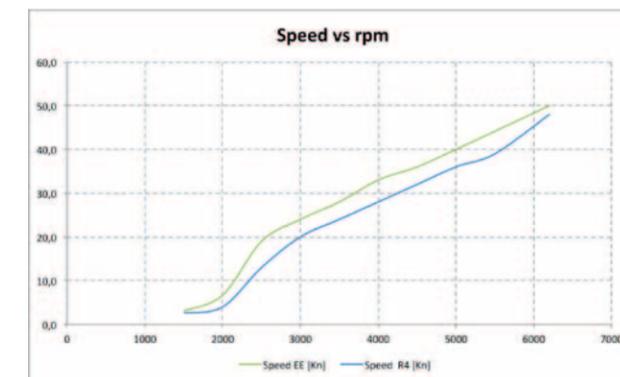


MERCURY ENERTIA ECO

La Mercury Enertia Eco è stata espressamente studiata per offrire ai diportisti la possibilità di ridurre, a velocità di crociera, i consumi di carburante di circa il 10%, senza compromettere le prestazioni e l'affidabilità tipiche delle eliche Mercury. Per raggiungere questo risultato è stata progettata un'elica con un'area di pala extra-large, un diametro di 16" e un angolo di inclinazione progressivo, una combinazione resa possibile grazie all'utilizzo dell'esclusiva lega di acciaio inox X7 di Mercury. Tutto questo permette a Enertia Eco di aumentare il sollevamento della prua, ridurre la resistenza idrodinamica, migliorando di conseguenza le prestazioni dell'imbarcazione: non solo quindi a ridurre i consumi di carburante, ma anche abbassare la velocità di planata e aumentare quella massima. Enertia Eco è disponibile con passo da 19", 21" e 23" sia in versione destrorsa sia sinistrorsa e con un diametro di 16".



ENERTIA ECO VS REVOLUTION 4
I grafici qui a fianco (ricavati in un test Mercury con lo stesso binomio barca/motori, ma sostanzialmente confermati anche dalla nostra prova) non lasciano dubbi sull'efficienza dell'Enertia Eco (linea verde) anche se confrontata con delle autentiche icone dell'offerta Mercury come le Revolution 4 (linea blu). Nella pagina a sinistra, le due eliche a confronto (con l'Enertia Eco a destra) e poi altre due immagini della nuova elica Mercury.





SCHEDA TECNICA

Lunghezza	8,84 m
Larghezza	3,10 m
Diametro tubolare	60 cm
Peso a secco	1600 kg
Potenza max	500 cv
Portata persone	14
Carburante	430 l
Categoria CE	B

www.blackfin.it
www.mercury-marine.eu

PRESTAZIONI CON ELICHE ENERTIA ECO

1000 giri	5,4 nodi	8,6 l/h	65 db
1500 giri	7,8 nodi	15,0 l/h	67 db
2000 giri	12 nodi	23,3 l/h	77 db
2500 giri	19 nodi	30,0 l/h	78 db
3000 giri	24 nodi	42,4 l/h	79 db
3500 giri	28 nodi	55,6 l/h	80 db
4000 giri	33 nodi	80,3 l/h	81 db
4500 giri	37 nodi	115 l/h	83 db
5000 giri	40 nodi	170 l/h	85 db
5500 giri	44 nodi	168 l/h	87 db
6200 giri	51 nodi	205 l/h	88 db

PRESTAZIONI CON ELICHE REVOLUTION4

1000 giri	5,2 nodi	8,3 l/h
1500 giri	7,2 nodi	13,8 l/h
2000 giri	10 nodi	21,1 l/h
2500 giri	16 nodi	29,2 l/h
3000 giri	22 nodi	39,7 l/h
3500 giri	27 nodi	55,8 l/h
4000 giri	31 nodi	72,8 l/h
4500 giri	35 nodi	102 l/h
5000 giri	39 nodi	140 l/h
5500 giri	43 nodi	192 l/h
6200 giri	49 nodi	203 l/h

CONDIZIONI DEL TEST

Mare leggermente mosso, temperatura 26°C, carburante l 100, acqua vuota, equipaggio 3 persone, carena pulita

PREZZI E MOTORI

Package con 2x200 cv Mercury Verado
89.300 euro, Iva inclusa

Package con 2x250 cv Mercury Verado
92.300 euro, Iva inclusa

IL TEST

Sembra tranquillo il mare fuori il porto di Genova, invece il vento lo fa montare e per avere dei test di confronto attendibili dobbiamo restare rindossati alla diga foranea. Mi concentro subito sulle prestazioni con i due Verado dotati di una coppia di eliche Enertia Eco da 19", immediatamente dopo le rilevazioni rientro in porto, cambio veloce delle eliche e stesse misurazione con la coppia di Revolution4 a quattro pale da 19". I risultati del test li riportiamo qui sopra, evitando nel secondo turno di riprendere i dati con il fonometro che non presentano differenze di rilievo. Nei grafici della pagina precedente sono invece analizzati i risultati di una prova analoga condotta dai tecnici Mercury in condizioni di mare più calmo che evidenziano, in base all'autonomia in litri/miglia, il vantaggio della Enertia Eco soprattutto alle velocità di crociera tra i 25 e i 30 nodi (o se preferite 3000/3500 giri). Anche con mare mosso i vantaggi sono evidenti pur in misura minore. Probabilmente in queste condizioni le Enertia Eco andrebbero sostenute maggiormente

da un uso dei trim già a regimi intermedi mentre invece, come consuetudine, li impieghiamo solo per esaltare le prestazioni al massimo regime. Sorprende comunque che, consumi a parte, le prestazioni velocistiche assolute siano a vantaggio delle Enertia Eco rispetto alle performanti Revolution4. I tempi di planata sono leggermente a favore delle Revolution 4 (2,9" contro 3") così come l'accelerazione dal minimo di planata alla velocità massima (12,90" contro 16,30") anche se a discolpa della Enertia c'è da considerare che la velocità massima si colloca 2 nodi più in alto (51 contro 49 nodi); simile invece il dato di planata minima tenuta a 12 nodi e 2000 giri con le Enertia Eco e 11 nodi a 2100 giri con le Revolution4.

A proposito di prestazioni velocistiche il Black Fin convince e conquista

per la sua maneggevolezza alle andature di crociera, ma mostra un'eccessiva sensibilità all'onda di traverso quando lo si spinge al limite. Certamente una motorizzazione meno esuberante è consigliabile, anche perché volare a 50 nodi non è proprio fra le priorità di un comodo gommone da crociera che invece quando si naviga a 30 nodi riesce a dare il meglio di sé e farsi apprezzare per tutte le soluzioni che massimizzano il comfort di bordo.



**Vetus**

WWW.VETUS.COM



MARMITTE SERIE PROFESSIONALE

STUDIATE APPOSITAMENTE PER LE CONDIZIONI PIU' ESTREME

La nuova gamma di marmitte serie professionale (Heavy Duty – HD) è realizzata in una speciale miscela di materiale composito; **VETUS HD composite**. Alle ormai già conosciute caratteristiche delle marmitte serie NLP, si aggiungono adesso proprietà meccaniche che vincono ogni sfida:

- **Resistente fino a 260°C**
Quasi il doppio del normale materiale plastico
- **Indistruttibile**
anche ad alte pressioni e temperature
- **Massima riduzione del rumore**
con contropressione minima lungo la linea di scarico
- **Installazione facile e veloce in ogni situazione**
grazie al corpo e ai raccordi ruotabili a 360°



Per maggiori informazioni, contattate il rivenditore VETUS di fiducia o visitate il nostro sito www.vetusitalia.it



**CREATORS OF
BOAT SYSTEMS**