

BOATMAG.it

EUROPEAN
POWER
BOAT
OF THE YEAR
2014

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 5 FEBBRAIO 2014



COVER TEST

COLORADO 54, IL TOP BY RIO YACHTS

Una barca cosmopolita che fa del made in Italy non solo una questione di stile ma anche di innovazione progettuale. E con due motori da 600 cv plana a 31 nodi

GLI ALTRI CINQUE TEST:
Sessa Key Largo 24 - Noah 55 - Evinrude 90 - Prestige 450 - Beneteau Barracuda 7

DOMARE IL FUOCO

Grande novità: mai più fiamme con l'aerosol di AerPro

LE 4 REGINE D'EUROPA

Le 4 barche che hanno vinto l'European Powerboat of the Year

GLI ALTRI SERVIZI Storia della mitica Londra-Montecarlo - 5 luoghi comuni da sfatare sui fuoribordo

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:   

SEGUICI ANCHE SU:



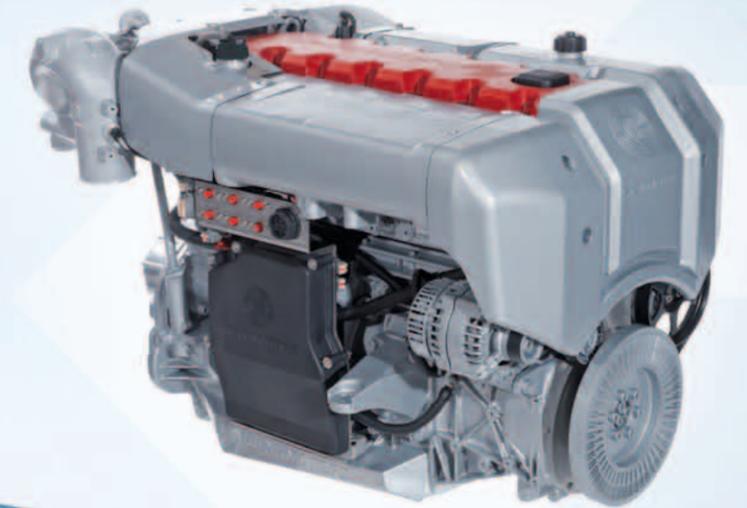
STEYRMOTORS
INNOVATION WITH LIGHTNESS



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

Visit us at our booth
Hall E, n. 1135

seatec

SEA TECHNOLOGY & DESIGN

5/6/7 FEB. 2014 CARRARA, ITALY

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 5 FEBBRAIO 2014



LA COPERTINA RIO COLORADO 54

È una storia tutta particolare quella che sta dietro alla nascita di questa barca. Da una parte ci sono più di 50 anni di storia, tradizione, esperienza, maturità, consapevolezza e voglia di proiettarsi al futuro di pari passo

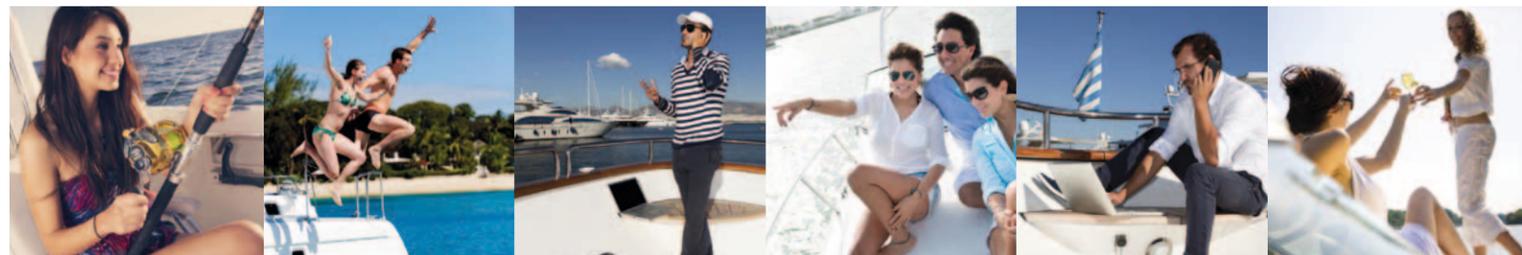
con l'evoluzione dei gusti, dall'altra parte c'è la voglia di esprimersi, di emergere e di dare un contributo a traghettare il cantiere non solo al tempo che verrà, ma anche oltre i confini continentali.

Così, dallo storico cantiere Rio Yachts e dalla seconda generazione dei suoi fondatori, rappresentata da Piergiorgio Scarani, è nato il Colorado 54, il cui design è stato affidato, guarda un po', a un giovanissimo Marino Alfani.



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

gata.comunicazione.com



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

NOVITÀ

SMART

DUAL BAND

JCS

JCS plus

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

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

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



Per informazioni:

Tel. +39 0184 501688

www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it



RUBRICHE

OPEN TO FLY

Il test del Sessa Key Largo 24
e le altre news su barche e nuovi progetti 10

PRAM TO RIB

Il test del Noah 55
e le altre news su tender e gommoni 16

HORSEPOWER

Il test dell'Evinrude 90 cv
e le altre news su motori e trasmissioni..... 20

PENSAVO CHE...

Cinque miti da sfatare sui fuoribordo..... 24

SHIPCHANDLER

News dal mondo degli accessori 28

APP&WEB

News nuovi siti e nuove app 30

LIFESTYLE

Charter di lusso con Floating Life 32

PERSONAGGI

Cambi di poltrone ai vertici aziendali..... 33

BEAUTY+WELLNESS

Consigli su benessere, bellezza e relax..... 34

BOATMAG.IT

È L'UNICA TESTATA ITALIANA NELLA GIURIA DEL

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



SERVIZI

LE REGINE D'EUROPA

Le quattro barche che hanno vinto 'European Powerboat of the Year 2014..... 38

L'AEROSOL CONTRO GLI INCENDI

Storia, fasti e declino di un grande sport che oggi fatica a trovare una sua dimensione..... 50

LA GRANDE AVVENTURA SPORTIVA

La Londra-Montecarlo in un racconto coinvolgente dove non mancano aneddoti divertenti. 54

TEST IMBARCAZIONI

RIO COLORADO 54

Una barca innovativa trasforma il "vuoto" in elemento di riempimento degli spazi..... 62

PRESTIGE 450

Misure compatte per una barca fly che riprende i layout del modello più grande76

BENETEAU BARRACUDA 7

Non una semplice pilotina, ma un fisherman agguerrito, che sa anche essere "ospitale" 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

Iseo srl - Web & Comunicazione
www.iseoweb.it

BoatMag.it - Mensile di nautica a motore

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





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.

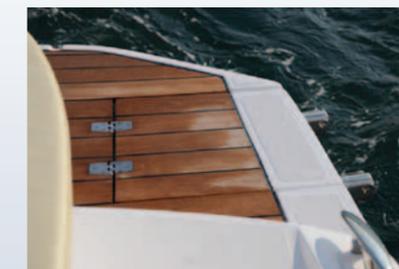




Ritorno alla nautica di un ventennio fa, dopo la sbronza di piedi e cavalli a degli anni passati? Un po' di restaurazione è in corso e i "piccoli" promettono di essere l'asse portante della ripresa di tutto il settore. Su questo KL 24, la prua squadrata e le linee slanciate dello scafo, propongono un design che sembra ispirarsi alle più esclusive tra le spider. L'allestimento con l'entrobordo offre una plancetta poppiera a tutta larghezza e permette di avere un secondo prendisole a poppa che, abbattendo lo schienale del divanetto e utilizzandolo come ulteriore cuscino, arriva a una dimensione di tutto rispetto. Se invece si preferisce la dinette, non c'è che da chiederlo: si monta rapidamente il tavolino tondo (optional), si ruotano le due poltroncine di driver e codriver ed eccola allestita. Per riporre dotazioni ed eventuali attrezzature niente di meglio del vano motore e c'è anche un capiente gavone lungo la fiancata di dritta, pensato per le canne da pesca. Bella e razionale la plancia, affiancata dal tambuccio di accesso alla cabinetta, entrambi protetti da un profilato parabrezza; mentre due passavanti ben



dimensionati portano al solarium prodiero. Una menzione per il tendalino completamente a scomparsa, anche se si nota la mancanza di un mobile bar che completerebbe la dotazione. Essenziale la cabina con, a dritta, un mobile bar con frigo e lavello; a poppa c'è la cuccetta doppia, mentre il mobile di sinistra è predisposto per accogliere un eventuale wc a scomparsa. Il mare è mosso, non certo ideale per un sette metri. Invece il KL24 fa di tutto per smentirti: la navigazione fino a 3000 giri è discretamente tranquilla a oltre 21 nodi con un consumo di soli 30 litri/ora. Cerco in prossimità della diga foranea di salire ulteriormente e riesco a portare la manetta a fondo corsa e spingere il Key Largo fino a 4500 giri e 36 nodi di velocità. In condizioni di calma il collaudatore Sessa mi racconta di 40 nodi a 5000 giri, una prestazione persino eccessiva per una barca che deve essere soprattutto sole e relax, così annoto che la planata minima è a 2200 giri a poco più di 10 nodi e 20 l/h. La navigazione con mare formato è utile però per promuovere a pieni voti la carena che, tranne rare eccezioni, è sempre molto morbida nel passaggio sull'onda, mentre la maneggevolezza complessiva è ottima.



Bella la plancia, comodi i passavanti per arrivare al solarium di prua e intelligente la soluzione della capottina a scomparsa. Il vano motore è anche un comodo gavone, mentre la cabina non è per nulla sacrificata.

SESSA KEY LARGO 24 INBOARD - LA SCOSSA VIENE DAL BASSO

Possono essere le piccole a essere l'elemento trainante in un mercato che ha riscoperto il gusto per la velocità, senza dimenticare il comfort

La zona poppiera è molto articolata per offrire diverse opportunità di utilizzo: dalla plancetta a tutta larghezza, al divanetto che si può trasformare rapidamente in solarium e poi in elemento della dinette.



SESSA KEY LARGO 24 INBOARD

Lunghezza ft.....	m 7,70
Larghezza.....	m 2,50
Motorizzazione.....	cv 270
Peso a secco.....	kg 2.000
Serbatoio carburante.....	l 270
Serbatoio acqua (optional).....	l 45
Portata persone.....	8
Categoria progettazione.....	B

Costruita da: Sessa Marine
Via Cortenuova 21/23, 24050
Cividate al Piano (Bg), tel. 0363
976388, www.sessamarine.com

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	L/H
1000.....	4,6	4,7
1500.....	6,7	8,6
2000.....	8,4	15
2500.....	14,3	24
3000.....	21,5	30
3500.....	26,0	45
4000.....	34,0	74
4500.....	36,0	77

MOTORI E PREZZI

Volvo Penta 5.0 V8 benz. 270 cv
euro 54.950, IVA esclusa

Condizioni della prova:

Mare calmo, carena pulita,
140 litri di carburante imbarcato,
2 persone a bordo

ANCORA TANTE NOVITÀ DA BAYLINER PER LA STAGIONE 2014

Due bowrider e un cabinato sono le ultimissime barche appena varate dagli americani

175 GT3



La scelta del colore della carena e degli allestimenti può dare al 175 GT3 un tono più elegante o più sportivo. Qui lo vediamo in versione più "chic", ovvero con una carena grigia e il tendalino che predispongono questo bowrider a un uso più votato alle escursioni e al relax.



I numeri: Lunghezza f.t. 5,90 m; larg. 2,13 m; disl. 1000 kg; carb. 80 l; portata persone 6; mot. 1x135 cv; prezzo: 18.894 Iva escl.



742 Cuddy

Cruiser medio piccolo dal tono elegante e ben allestito in pozzetto,



dove non manca niente, dalla dinette con tavolo pieghevole al wet bar fino al divano prodiero trasformabile in prendisole e chaise longue.

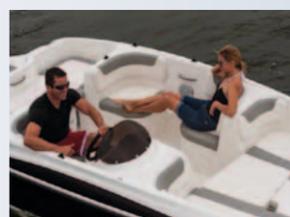
Sottocoperta è disponibile una cabina con una cucinetta doppia servita da due estesi piani d'appoggio lungo le murate.

I numeri: Lunghezza f.t. 7,47 m; larg. 2,51 m; persone imbarcabili 8; mot. 1x220 o 1x300 cv.



Element

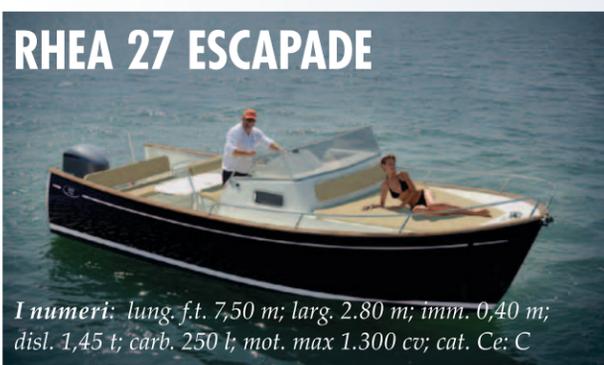
La prima cosa che colpisce dell'Element è il prezzo: 6.533 euro senza



motore (Iva esclusa). Considerato che il Mercury da 60 cv raccomandato per questa barca costa 6.690 euro (Iva inclusa), con molto meno di 15 mila euro si acquista una barca bella, veloce e attrezzabile per il wakeboard. Le tante sedute in pozzetto e il living prodiero aumentano pure il comfort a bordo.

I numeri: Lunghezza f.t. 4,92 m; larg. 2,13 m; disl. 720 kg; carb 45 l; portata persone 6; prezzo 6.533 euro solo scafo Iva esclusa

RHEA 27 ESCAPADE



I numeri: lung. f.t. 7,50 m; larg. 2,80 m; imm. 0,40 m; disl. 1,45 t; carb. 250 l; mot. max 1.300 cv; cat. C: C

Arriva dalle coste atlantiche della Francia e si propone come un open versatile e veloce

È la novità 2014 del cantiere Rhea Marine ed è un day cruiser nello stile tipico delle coste atlantiche francesi. Ha una cabina con letto doppio e bagno, mentre l'ampio pozzetto accoglie una dinette a L con ta-

volo estensibile e amovibile. Il 27 Escapade è proposto a 55.936 euro, Iva esclusa e senza motore. I prezzi poi salgono in funzione del prerigging che si decide di installare.

www.top-yachts.com

NIMBUS 405 COUPÉ, LA NORDICA BENVENUTA AL SUD

Nasce in Svezia, ma si sviluppa su un progetto che si apre a uno stile più moderno e d'appeal



I NUMERI

Lung.f.t.	13,33 m
Larg.	3,95 m
Disl.	8,55 t
Carb.	2x500 l
Acqua	2x200 l
Mot.	2x300 cv
	2x370 cv

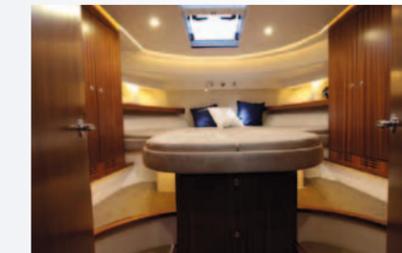


È stata una delle star del recente Salone di Düsseldorf, dove ha fatto il suo debutto, ma sarà anche una star dei mari non solo nordici. Il nuovo Nimbus 405 Coupé, infatti, a dispetto della sua origine svedese, ha un design e un progetto degli spazi a bordo che lo rendono appetibile anche fra gli armatori mediterranei, che sono più "esigenti" in fatto di estetica e comfort. E a questo proposito, oltre ad rivelare forme più morbide all'esterno, riserva ambienti molto accoglienti all'interno, dove l'atmosfera appare calda e piacevole, ma sempre in uno stile moderno, il cui unico retaggio col "mondo classico" è dato dal



colore scuro del legno. Sottocoperta dispone di tre cabine, di cui l'armatoriale a prua e le due doppia affiancate lungo i due lati delle murate. Colpisce l'altezza delle due cabine ospiti, perché, pur essendo ricavate sotto al pozzetto, mantengono una notevole

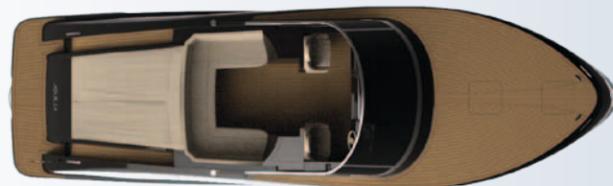
distanza fra letto e cielino. Il quadrato propone una dinette a C con un mobile cucina a scomparsa, così come a scomparsa è anche la Tv installata nel mobile prodiero accanto alla postazione di comando. Da notare infine le vaste superfici trasparenti sul top.





TANTA TECNOLOGIA IN UN DESIGN D'AUTORE

In Franciacorta nasce I.C. Yacht e Aquilia è la barca del debutto



I NUMERI

Lung.f.t.	9,50 m
Larg.	2,88 m
Disl.	2,80 kg
Carb.	400 l
Acqua	135 l
mot. min.	1x260 cv
mot. max	2x220 cv

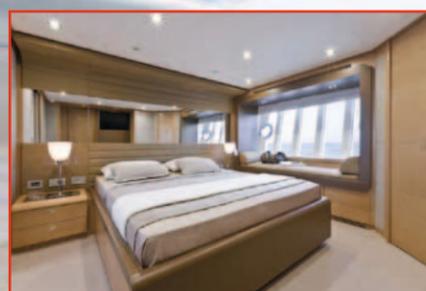
Al suo look modern-classic Aquilia contrappone una tecnologia costruttiva all'avanguardia, che vede la tecnica dell'infusione e l'uso di Kevlar e carbonio, utili per rinforzare la struttura e alleggerire il peso. Secondo i dati

del cantiere, con due Volvo da 220 cv Aquilia vola a 43 nodi di massima e 25 di crociera, ma sono previste anche motorizzazioni più tranquille. Il cantiere I.C. Yacht, inoltre, lascia ampi margini di personalizzazione. www.icyacht.com

CANADOS SI DÀ ANCHE AGLI EXPLORER

Oceanic Yachts è una nuova linea di imbarcazioni del cantiere romano Canados, già abituato a produrre yacht di grosse dimensioni, sia fly che open sportivi. Questa volta si è immerso nel mondo degli Explorer e ne propone due, uno di 90 piedi e l'altro di 140 piedi (nella foto). Entrambi avranno una carena semiplanante, supportata da diverse motorizzazioni, in cui ne è prevista anche una ibrida diesel-elettrica. L'Oceanic 140, inoltre, ha la sovrastruttura realizzata in Aramat, un materiale impiegato nell'aeronautica. www.oceanicyachts-shipyard.com

Nasce la linea Ocean Yachts, che vede due nuovi explorer tecnologici di 90 e 140 piedi



I NUMERI

Lung.f.t.	24,71 m
Larg.	6,28 m
Imm. max	1,88 m
Disl.	65,65 t
Carb.	6750 l
Acqua	320 l
mot	2x1948 cv

LA GAMMA FERRETTI ACCAREZZA LE ALTE SFERE

Col Ferretti 800, il cantiere romagnolo implementa la sua gamma fly proponendo una barca con dimensioni al limite del superyacht

Un'altra grande imbarcazione è entrata a far parte della gamma Ferretti Yachts. È il Ferretti 800, che per la sua lunghezza di omologazione non sconfina nella sfera dei superyacht, nonostante la sua lunghezza fuoritutto di 24,71 m. Sotto-

coperta ci sono quattro cabine, di cui tre matrimoniali e una doppia, tutte ovviamente con bagno privato. Sul ponte principale, invece, si sviluppa un enorme salone con area living a poppa, formata da due divani contrapposti, e la sala da pran-

zo a prora, composta da un tavolo rettangolare per 8 persone. Il Ferretti 800 è disponibile con o senza l'hardtop sul fly. Quest'ultimo, fra l'altro, offre una vasta dinette a C, cucina, prendisole e spazio libero a poppa. www.ferretti.com





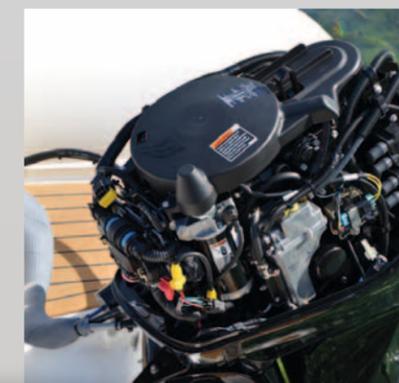
Quando i budget sono stretti e la voglia di mare è tanta, non è detto che si debba mettere il sogno nel cassetto, semplicemente si deve cercare la soluzione per renderlo fattibile. E il Noah 55 sembra fatto apposta per realizzare tanti desideri. Se poi lo si abbina al potente e massiccio Mercury F40 Pro, senza patente ma con lo spirito (e anche la struttura) di un motore con più cavalli, allora il sogno non solo si avvera, ma diventa pure una bella realtà.

Il piccolo Noah è nel porticciolo di Isola delle Femmine, a pochi chilometri da Palermo, dove ha sede il cantiere. In mezzo ai pescherecci stride un po' il candore del battello e le sue finiture in teak, quasi esagerate. In effetti

sono un optional, anche se l'elenco delle dotazioni di serie è completo. Le zone prendisole sono state privilegiate nell'allestimento della coperta, con due elementi che non lasciano molto spazio. I due cuscini sono di generose dimensioni, misurando 160x115 cm quello di prua e 85x120 cm quello di poppa, a cui vanno aggiunti 35 cm dei due passavanti di teak, molto utili per raggiungere le due plancette che si allungano ai lati del fuoribordo. Da notare anche il tendalino, che in posizione richiusa quasi non si vede, ma si renderà molto utile. Resta da dire della plancia, che è ben risolta come design.

Il mare è calmo all'uscita del porto ma, passata l'Isola delle Femmine, ci accoglie però un'onda lunga che permette un test davvero completo. La progressione è decisa e si arresta poco oltre i 25 nodi raggiunti a 6 mila giri con un consumo di poco superiore ai 18 l/h: gli ultimi 500 giri si guadagnano lavorando un po' di trim, ma anche ad assetto neutro la barca naviga molto bene con un'elica a tre pale da

13". Interessante notare che tra i 18 e i 20 nodi ci si attesta tra i 4500 e i 5000 giri e i consumi scendono a 12 l/h, un dato decisamente interessante, che al limite della planata a 3500 giri e circa 12 nodi diventa 7 l/h. Il test finisce con la promozione piena per il Noah 55, non senza fare una puntata al largo per verificare che anche con onda lunga la carena è sempre all'altezza della situazione.



Sotto i prendisole sono ricavati due ampi gavoni, così anche le esigenze di stivaggio troveranno piena soddisfazione. Il pulpito di prua rimane libero poiché non è previsto il salpancora.

NOAH 55 CON MERCURY F40 PRO, IL MASSIMO OFFERTO AL MINIMO

Un gommone di 5,5 m rifinito come un'ammiraglia e con un motore senza patente generoso come pochi. Il tutto a meno di 20 mila euro

Il Mercury F40 Pro è il modello al top di gamma tra i quattro tempi da 40 cv: monoblocco a quattro cilindri da 995 cc, con piede che è stato maggiormente dimensionato in previsione di impieghi più gravosi.



NOAH 550

Lunghezza ft.....	m 5,50
Larghezza.....	m 2,35
Compartimenti.....	4
Potenza max.....	cv 115
Potenza consigliata.....	cv 40-60
Portata persone.....	10
Categoria progettazione.....	C

Costruita da: Noah
via Cilea 31, 90144 Palermo (PA),
www.noahbattelli.it, info@noahbattelli.it

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	L/H
1000.....	3,0	1,2
1500.....	4,2	2,4
2000.....	5,7	2,7
2500.....	6,4	4,6
3000.....	9,4	6,2
3500.....	12,5	6,9
4000.....	16,2	9,4
4500.....	18,5	11,4
5000.....	21,5	16,9
5500.....	24,0	86
6000.....	25,5	18,2

MOTORI E PREZZI

Noah 55 solo scafo.....	euro 11.900
Franco cantiere, dotazioni standard, Iva esclusa	
Mercury F40 Pro.....	euro 6.100
Iva inclusa	

Condizioni della prova:

Mare leggermente mosso,
carena pulita, 40 litri di carburante
imbarcato, 2 persone a bordo

PICCOLO MA SPAZIOSO

Il BWA Sport 19 GT è un 6 metri "king-size"

Lo spazio del nuovo BWA Sport 19 GT è stato gestito in modo attento per ottenere un'ottima abitabilità pur su una misura contenuta. Gli schienali delle panche laterali sono comodi, ma anche utili per proteggere maggiormente i passeggeri e, reclinando lo schienale, si crea un prendisole e si accede facilmente alla zona balneare. Anche la zona prodiera è dedicata all'abbronzatura e la larghezza al vertice la rende quantomai comoda.



Un eventuale piano amovibile prolunga il solarium fino al cassero centrale e, per un picnic a bordo, si può montare un tavolino a prua. Il pilota dispone di una postazione ben riparata per pilotare seduto o appoggiato al sedile; la plancia

è caratterizzata da un accattivante cruscotto metallizzato. La potenza del motore consigliata è di 100 cv, ma si può montare anche un 60 cv. Lung. ft. 5,90 m; larg. 2,50 m; disl. 500 kg; carb. 90 litri; mot da 60 a 150 cv. www.bwa.it

SUZUKI MARINE CON NUOVA JOLLY, LOMAC E BWA ACCORDO EUROPEO ALL'INSEGNA DEL "MADE IN ITALY"

Il costruttore giapponese sceglie tre grandi cantieri italiani per un package che esalta qualità costruttiva, design e prestazioni

L'accordo siglato tra Suzuki, Bwa, Lomac e Nuova Jolly prevede lo sviluppo di soluzioni di pre-rig che hanno l'obiettivo di consegnare ai diportisti un mezzo capace di esprimere al meglio le performance di gommone e motore. Ogni singolo modello di battello in gamma sarà proposto con la motorizzazione più appropriata: infatti i singoli cantieri hanno sviluppato soluzioni d'installazione concepite "ad hoc" per i motori Suzuki, oltre al perfetto alloggiamento degli organi di manovra e degli strumenti in plancia. Il risultato è la totale sintonia tra battello e motore per prestazioni ottimali e massima affidabilità. L'aspetto tecnico e le prestazioni non sono però gli unici aspetti positivi per il cliente; tale accordo permette anche di proporre la soluzione di package più consona alle singole

esigenze al miglior prezzo di mercato. È chiaro l'obiettivo di promuovere anche a livello europeo quelli che sono i plus della produzione dei tre cantieri italiani puntando sulla qualità costruttiva, la cura nel design e il continuo sviluppo che i tre cantieri sanno imprimere alla loro produzione; solo così si possono garantire le condizioni ideali per sfruttare al meglio il proprio motore e ottenere ottime performance. Bwa, Lomac e Nuova Jolly sono tre cantieri che rappresentano

al meglio la tradizione nautica del "made in Italy", cresciuta negli anni Sessanta e consolidata nei decenni successivi, fino alla consacrazione attuale che li vede al fianco del colosso motoristico giapponese impegnati in un progetto di grandi ambizioni e prospettive. www.suzuki.it



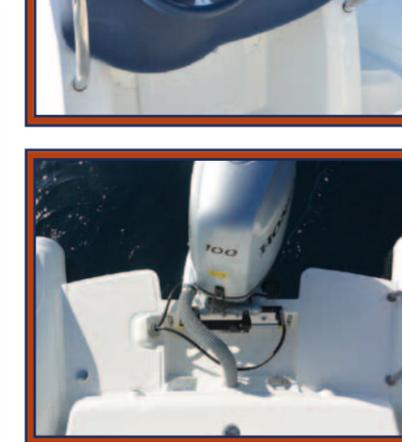
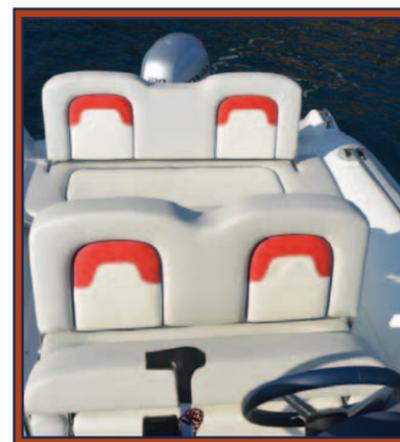
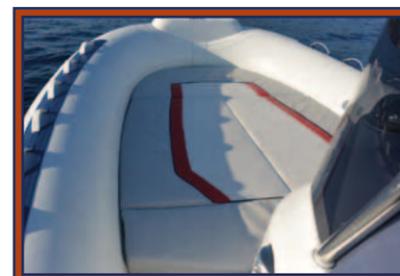
IL GOMMONE CHE CAMBIA POZZETTO

Bel look e un pozzetto trasformista, che diventa un enorme prendisole. Così è il Flyer 660 Sport. Ampio è anche il range di potenza del motore: da 70 a 175 cv

Che dietro il Flyer 660 Sport ci sia la firma di un designer di livello lo si nota subito, basta osservare l'attenzione agli accostamenti cromatici, alla pulizia delle forme e a quel suo apparire chic nella sua globalità. Chi l'ha creato? Christian Grande, un grande che ha disegnato grandi barche... ma anche piccoli gommoni, come questo. Sali a bordo e

noti subito la comodità del pozzetto, con il suo divano poppiero, ben distante da quello della stazione di pilotaggio, e con un esteso prendisole interamente gavonato a prua (vedi foto sotto). Ma quando si è in baia alla fonda mica ci si può mettere tutti a prua ad abbronzarsi. Allora, basta abbassare gli schienali e con l'unione dei due divani tutto il pozzetto

si trasforma in un enorme prendisole; peccato solo che lo schienale di poppa non possa rimanere un po' inclinato per diventare utile anche come poggiatesta. Le due plancette ai lati del motore garantiscono un trampolino per i tuffi e aiutano nella risalita dall'acqua. lft. 6,58 m; larg. 2,58 m; disl. 800 kg; carb. 150 l; mot. da 70 a 175 cv. www.flyermarine.eu





Gionata piovosa sul lago Maggiore al meeting BRP Italia, quando ha presentato il nuovo Evinrude 90 HO abbinato al Motonautica Vesuviana 550 GT, il più piccolo dei gommoni offerti in package. La rilevazione delle velocità evidenzia tutta l'esuberanza del 90 HO che, da buon due tempi, si presenta con un eccellente spunto fin dai bassi regimi, la progressione poi continua e arriviamo, con l'ausilio dei trim, a sfiorare i 38 nodi a 6 mila giri. Interessante notare che la planata minima è tenuta a soli 2100 giri a una velocità di 7,6 nodi, con consumi che non ho potuto rilevare a

causa dell'errata taratura del software dedicato.

L'Evinrude 90 HO è stato sviluppato sul monoblocco dei modelli da 115 e 130 cv, i quattro cilindri a V di 1727 cc, e questo lo differenzia dal conosciuto Evinrude 90 che è invece dotato di un monoblocco a tre cilindri in linea di 1296 cc che condivide con il 75 cv. In comune a tutti la tecnologia E-Tec che utilizza una modalità di combustione stratificata ai bassi regimi combinata con un sistema omogeneo per i giri maggiori, così da ridurre le emissioni e i consumi nell'intero arco di utilizzo. www.brp.com/it-it



EVINRUDE 90 HO

Potenza	cv 90 (kW 67)
Giri/min	5500-6000
N. cilindri	4
Cilindrata.....	cc 1727
Rapporto piede.....	2,25
Avviamento	elettrico
Peso a secco	kg 177

PRESTAZIONI

giri.....	nodi.....	l/h	dba
1000.....	3,9 .....	.....	67
1500.....	5,4 .....	.....	72
2000	6,6 .....	.....	77
2500	10,6 .....	.....	80
3000	15,8 .....	.....	82
3500	19,6 .....	.....	86
4000	24,0 .....	.....	86
4500	29,2 .....	.....	87
5000	31,1 .....	.....	89
5500	36,9 .....	.....	90
6000	37,2 .....	.....	91

Minimo di planata:

2100	7,6	79
------------	-----------	-------	----

Condizioni della prova:

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

PREZZO

Package MV 550 GT
con Evinrude 90 HO..... euro 27.290
Iva compresa

Sotto, il motore senza calandra fotografato sui due lati e in azione durante il nostro test, peccato che il software dei consumi non era tarato correttamente e non si sono potute effettuare rilevazioni. Qui sopra, un'immagine della versione con la livrea blu offerta in alternativa a quella bianca.

COL 90 HO SI ALLARGA LA FAMIGLIA DEI "POTENZIATI" EVINRUDE

Sviluppato sul monoblocco del 130 cv, il nuovo Evinrude 90 HO si propone come soluzione ideale per gli impieghi più gravosi, grazie anche alla sua struttura sovradimensionata che garantisce eccellenti doti di resistenza, a tutto vantaggio della durata nel tempo

Tra le altre caratteristiche all'avanguardia del 90 HO, le candele all'iridio ad alte prestazioni, il sistema di accensione induttivo "fast rise" per un funzionamento più uniforme con minori consumi e maggiore durata delle candele e gli iniettori BIP (ball in plunger) per una maggiore potenza e affidabilità.

MV 550 GT - IL GOMMONE DEL TEST

In grande sopra, un'immagine della prova che ha visto l'Evinrude 90 HO accoppiato al MV 550 GT, un modello che Motonautica Vesuviana produce in esclusiva con il brand MV Marine per i package di BRP Italia, importatore dei motori Evinrude. L'MV 550 GT sfrutta al massimo gli spazi interni che un gommone di 5,50 metri può offrire. Al resto pensa la cura del particolare che ha reso famosa Motonautica Vesuviana, con tutti gli elementi di vetroresina stampati per infusione. Ampi spazi ai prendisole di prua e di poppa e ai due grandi gavoni che si aprono sotto i cuscini, che risolvono brillantemente anche i problemi di stivaggio.



YAMAHA PIÙ COMPATTI E LEGGERI. COSÌ È IL NUOVO F115B

Il popolare F115A è stato uno dei primi motori quattro tempi della gamma Yamaha ed è diventato quasi un modello leggendario. Oggi si rinnova nella meccanica e anche nell'estetica



I tecnici giapponesi hanno sviluppato il nuovo F115B sulla base del motore di 1832 cc a 4 cilindri in linea e 16 valvole creando un fuoribordo incredibilmente versatile, con un peso di soli 173 kg (13 kg in meno rispetto al modello precedente) e quindi un migliore rapporto potenza/peso. La

nuova ed elegante calandra, oltre alle dimensioni compatte, lo rende la scelta ideale per una vasta gamma di utilizzi e apre nuove opportunità per rimotorizzare barche già naviganti, puntando sull'efficienza e i bassi consumi. Tra le migliori tecniche, il sistema di rete digitale LAN con la

disponibilità di una completa gamma di strumenti multifunzione, come per esempio la possibilità di regolazione (con la semplice pressione di un pulsante) del regime di giri al minimo per facilitare la pesca alla traina e l'antifurto Yamaha Y-COP. www.yamaha-motor.it



ANCORA FINO A LUGLIO 2014 I SUZUKI LI COMPRI A RATE E SENZA INTERESSI

Proseguono gli incentivi della casa giapponese, così fino al 31 luglio tutta la gamma, da 2,5 a 300 cv, diventa più accessibile

La "Campagna Tasso 0%" ha raccolto un grande apprezzamento da parte del mercato durante la scorsa stagione tanto da indurre Suzuki a riproporla anche per il periodo dal 1 gennaio al 31 luglio 2014. La completa e vasta gamma di motori fuoribordo Suzuki può così più facilmente soddisfare svariate esigenze, spaziando dai piccoli e leggeri DF2,5 ai potenti e tecnologici DF300. Sia chi ama la pesca d'altura, sia chi abbia l'esigenza di motorizzare una barca o un gommone per le uscite con la

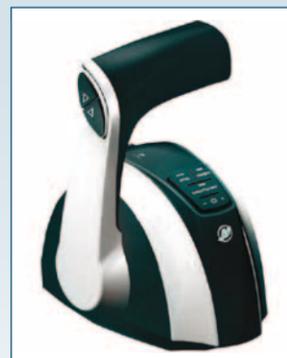
famiglia o chi cerca il motore per il proprio tender può coronare il suo desiderio. L'importo finanziabile va da 800 a 10.000 euro rimborsabili in rate da 18 a 24 mesi, con la prima rata a 30 giorni. Ecco un esempio: 6.000 euro in 24 rate da 250 euro con importo totale del credito di 6.000 euro. www.suzuki.it

COME TI CONTROLLO LA CAVALLERIA

Che siano fuoribordo o entro-bordo, l'importante è che i motori abbiano i comandi digitali DTS, così potranno montare le nuove manette ERC rinnovate nelle funzionalità e anche nell'estetica. Oltre al controllo di cambio e acceleratore, comprendono la funzione "trim" per la regolazione dell'assetto anche di più motori (un pulsante

ne controlla fino a quattro), mentre i pulsanti per la regolazione del trim di ogni singolo motore sono sul corpo del telecomando. C'è anche la funzione "dock mode" per le manovre, la spia "neutral" per la folle e la possibilità di regolare la luminosità di tutti gli strumenti Mercury da un unico punto. www.brunwickmarineitalia.it

Mercury presenta i nuovi comandi elettronici ERC monoleva e bileva per tutti i motori DTS



Pensavo fosse meglio fare così, invece...

Quante volte si pensa di scegliere la soluzione migliore e poi si scopre che non è così? Sfatiamo un po' di miti, e questo mese parliamo di fuoribordo. Ecco cinque luoghi comuni che Ernesto Chiesa ci aiuta a chiarire



CHI È ERNESTO CHIESA

Per affrontare questo argomento interpelliamo un esperto qualificato: Ernesto Chiesa. Non solo il responsabile post-vendita di Yamaha Motor Italia, ma anche un grande appassionato di motori e motonautica. È lui che segue in prima persona le prove dei package Yamaha e che sceglie i motori ideali per ogni binomio.

1 PENSAVO CHE PER MONTARE UN FUORIBORDO BASTASSE POCO PER FARE DA SÉ

Installare un fuoribordo è certamente meno complesso, soprattutto sotto l'aspetto dell'allineamento con la line d'asse (che fa parte dello stesso motore) come dell'impiantistica di bordo, di un entro-bordo, ma questo non significa che non si debbano rispettare una serie di parametri che consigliano di affidarsi sempre a una struttura competente. Tutti i costruttori dispongono di una ramificata rete assistenziale e l'intervento di un tecnico professionale è la

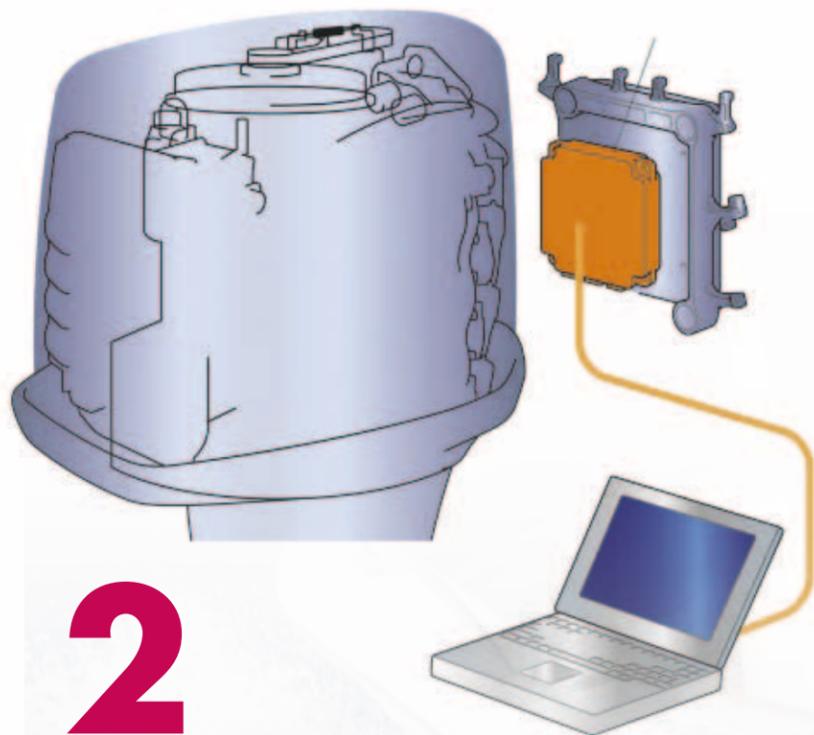
migliore garanzia contro errori di installazione che possono essere pagati a caro prezzo in termini di cattivo funzionamento del motore stesso, consumi elevati e prestazioni della barca in navigazione medio-crisi se non proprio negative.

Per montare correttamente un fuoribordo bisogna "squadrare" lo specchio di poppa e assicurarsi che il motore sia perpendicolare alla mezzeria dello scafo o, perpendicolari, paralleli e alla giusta distanza tra loro nel caso di una doppia motorizzazione. Anche l'altezza della piastra di cavitazione, rispetto allo spigolo di carena, è determinante. Infatti, se troppo basso il motore potrebbe non raggiungere tutti i giri, il trim non essere efficace e la prua "scrivere" in navigazione. Di contro, un motore troppo alto potrebbe non far entrare in planata l'imbarcazione nei giusti tempi,

far cavitare l'elica in virata e rendere l'imbarcazione poco fruibile se non alle alte velocità.

L'installazione di un prefiltro decantatore delle giuste dimensioni è sempre fondamentale, anche la pompa manuale d'innescio deve essere posizionata correttamente (prima del filtro decantatore e con il corretto senso di flusso ed inclinazione per evitare la formazione di bolle d'aria). In alcuni casi è possibile, tramite l'utilizzo di un apposito strumento di diagnosi in dotazione alla rete ufficiale, regolare l'angolo di tilt del motore così da evitare che la calandra entri in collisione con parti interne dell'imbarcazione.





2

PENSAVO CHE LA MANUTENZIONE FOSSE MOLTO SEMPLICE... PER RISPARMIARE UN PO'

Il "fai-da-te" non è sempre foriero di risparmi, più che mai sui motori moderni dove l'elettronica impone una serie di dotazioni per dialogare correttamente con le centraline e verificare che tutto funzioni al meglio. Un luogo comune che va sfatato è che la manutenzione ordinaria prima di rimettere la barca in acqua all'inizio della stagione sia un "bagno di sangue". In realtà esistono dei tariffari ben precisi con la possibilità di calcolare, in base alle ore di moto, il costo dei ricambi minimi consigliati per la manutenzione periodica. Per quanto ci riguarda, una manutenzione di "invernaggio" su un 100 cv costa 132 euro, più circa tre ore di mano d'opera. Quindi, si può conosce-

re in anticipo quello a cui si va incontro, proprio come in un'officina autorizzata automobilistica. Semmai possono arrivare delle sorprese tipo un collettore crepato e altri particolari non di consumo che devono essere sostituiti. In questo caso però si deve pensare che prevenire una rottura è sempre più economico che riparare la rottura in seguito. Inoltre, la garanzia e la sua possibile estensione oltre i due anni di legge è sempre un utile, e spesso economico, sistema di tutelarsi contro queste possibili "sorprese". Inoltre con il "fai-da-te" sorgono tutta una serie di problematiche legate allo smaltimento dei materiali esausti, soprattutto gli oli lubrificanti, che sono altamente inquinanti. Presso un'officina autorizzata entrano nel corretto circuito di riciclo; quando sono affidati alle mani di personaggi "improvvisati" diventano invece dei gravi pericoli per l'ambiente.

3

PENSAVO CHE CON I FUORIBORDO NON SI POTESSE USARE I JOYSTICK DI MANOVRA

Yamaha e Mercury hanno presentato lo scorso anno i loro joystick direttamente derivati dalla tecnologia utilizzata per gli entro-bordo (Volvo Penta per Yamaha, Zeus per Mercury). I test hanno confermato che anche con i fuoribordo gestire la barca con il facile ausilio alla manovra, non solo è possibile, ma è efficiente come sulle trasmissioni



degli entro-bordo. Per il momento il montaggio è riservato a barche nuove di pochi costruttori che hanno implementato fin dall'allestimento in cantiere il montaggio delle apparecchiature necessarie al corretto funzionamento, ma si può essere certi che ben presto saranno estesi anche alle barche già naviganti.

4

PENSAVO CHE I FUORIBORDO FOSSE PIÙ COSTOSI DI GESTIONE, SOPRATTUTTO PER I CONSUMI, DEI TURBODIESEL ENTROBORDO

Si tratta di un'idea retaggio degli anni nei quali il gasolio costava molto meno della benzina, ma oggi, purtroppo, non è più così. L'efficienza dei motori a benzina è cresciuta di pari passo a quella dei turbodiesel e quindi i consumi sono abbastanza equipa-

rabili, anche in considerazione dell'utilizzo reale della barca. Se le ore di moto annuali sono sotto il centinaio (come succede alla stragrande maggioranza delle barche da diporto) allora i motori a benzina, e quindi anche i fuoribordo in particolare (anche in considerazione della minor complessità delle installazioni di bordo), possono essere la soluzione più economica.

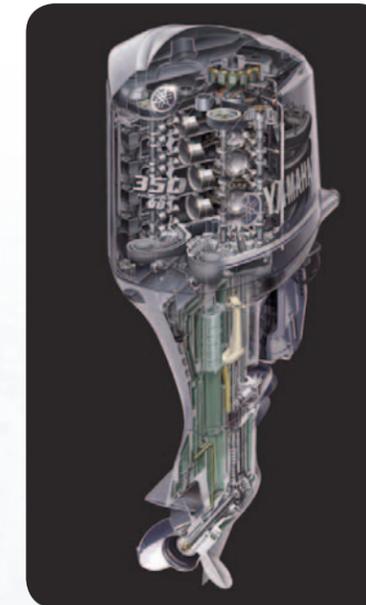
Quanto alle prestazioni, anche in termini di consumi e non solo di velocità di punta, il miglior rapporto peso/potenza di una barca con i fuoribordo è un importante parametro a garanzia di economie di esercizio ed eccellenti prestazioni. Poi, l'effettiva incidenza del costo del carburante sull'utilizzo di un'imbarcazione è spesso marginale: se consideriamo un motore senza patente, con un utilizzo di 100 ore alla velocità di crociera, i litri consumati saranno meno di 800, pari a 1500 euro, mentre per un 100 cv saremo attorno a 2 mila litri, pari a 3750 euro, importi che non rappresentano più del 5% del valore di una barca.



5

PENSAVO CHE I MOTORI A DUE TEMPI FOSSERO SUPERATI TECNICAMENTE DAI QUATTRO TEMPI

In realtà anche questo concetto è diretta conseguenza dei tanti vecchi due tempi che ancora restano "appesi" alle poppe di vecchie barche. Appesi è il termine esatto perché spesso quando si tratta di utilizzarli il loro funzionamento non è sempre garantito. Oggi in realtà i due tempi si sono molto evoluti, anche se a produrli praticamente sono rimasti pochi costruttori, mentre i quattro tempi costituiscono la gran parte del parco navigante moderno anche grazie alla riduzione dei pesi di questi ultimi. Detto questo va però dato atto ai due tempi, non solo di aver risolto brillantemente le problematiche legate alle emissioni, ma di essere competitivi anche sul fronte dei consumi. Tendenzialmente si può dire che un due t e m p i



è leggermente più leggero di un pari potenza a quattro tempi, ma passi avanti da parte di questi ultimi si stanno facendo con l'impiego di materiali compositi che vanno a recuperare la maggior complessità meccanica (e quindi peso) che la presenza delle valvole e del loro sistema di distribuzione impone. I due tempi presentano generalmente un'accelerazione più bruciante a cui i quattro tempi rispondono con una più lineare distribuzione della coppia e quindi una progressione più graduale, mentre come prestazioni massime sono equiparabili.



L'alternativa al libro per le serate in pozzetto

Se con l'e-book potete portarvi a bordo tutti i libri che volete senza imbarcarvi il peso della carta, con la "matita" Fiftythree potete dare libero sfogo alla vostra capacità artistica solo con l'ingombro del vostro iPad. Attraverso l'apposita App la matita Fiftythree vi permette di scrivere, disegnare, colorare e cancellare sul display del tablet, ma non solo. L'app, infatti, permette anche di fare sfumature semplice-

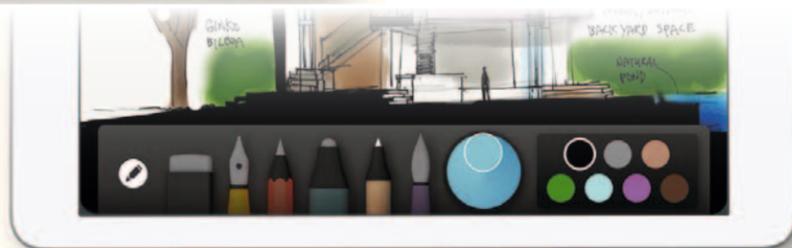
mente passando il polpastrello sul colore e tirandolo proprio come si fa sulla carta. Potete anche selezionare il tipo di penna, pennino, pennarello ecc. per fare disegni da vero autore. Costa dai 50 ai 60 dollari e in condizioni d'uso normale, la batteria dura un mese e si ricarica via Usb. Guarda il video su www.fiftythree.com



Il beccheggio utile

Drainman Bilge Pump è un sistema tanto semplice quanto ingegnoso, economico e utile per eliminare gli accumuli d'acqua formati a bordo. In sostanza è una pompa che si aziona da sola sfruttando semplicemente quel minimo di beccheggio che la barca ha sempre all'ormeggio in banchina. Il sistema è composto da un tubo dal diametro piccolo, ma lungo 3 metri (e anche più se si aggiunge l'estensione). Un'estremità del tubo va messa nell'acqua da asciugare, per esempio in pozzetto o nel gavone dell'ancora (come nella foto) mentre all'altra estremità c'è la valvola di aspirazione e scarico dell'acqua

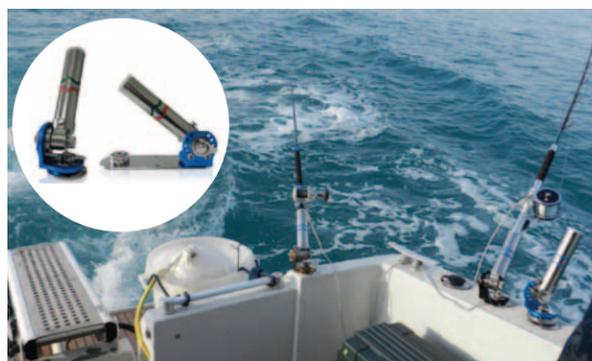
posta fuoribordo a cui è collegata anche la cima d'ormeggio. A questo punto bisogna solo lasciare che il movimento della barca metta in moto la funzione di aspirazione della pompa. Costa intorno ai 70 euro e si acquista facilmente online. Può pompare fino a 2500 litri al giorno e ha una resistenza alla trazione fino a 15.000 Newton. Guarda il video sul funzionamento e sulla semplicità di installazione su www.boatmag.it



Portacanne multifunzione

Janco è un nuovo portacanna da pesca regolabile in mille modi, che per l'installazione richiede solo quattro piccoli fori sul trincarino necessari per impiantare la base circolare su cui alloggiare il portacanna. Quando Janco viene asportato, la stessa base può essere utilizzata per alloggiare una bitta o un anello per i parabordi o un tappo. Janco può ruota-

re di 360°, mentre l'angolo di oscillazione può essere limitato a un range di gradi oppure può essere totalmente libero, in modo da risultare utile anche per il pompaggio del pesce all'amo. Realizzato in acciaio non indebolisce la murata. È ideale per il bolentino di profondità, il bolentino sotto costa, il drifting, la traina d'altura e quella sotto costa. www.jancobest.com



Nuovo verricello

Star Plus è un verricello ad asse verticale in bronzo cromato. Disponibile con differenti motorizzazioni è indicato per barche fino a 26 metri. Può usare una catena da 10, 12 o 14 mm ed è fornito con il sensore contametri già integrato, quindi già predisposto per qualsiasi contametri. È disponibile con motori in corrente continua o alternata da 1700W 12V/24V fino a 3600W a 220V. È prodotto da MZ Electronic, che ha vent'anni di attività e che nel 2011 ha acquisito l'azienda Orvea per estendere la produzione di verricelli per superyacht di lunghezza fino a 60 metri.



www.mzelectronic.it

NEWS



E lo smartphone diventa un telefono satellitare

Appare come una semplice custodia, ma in realtà Satsleeve è un adattatore che trasforma il vostro smartphone (iPhone e Samsung Galaxy) in un telefono satellitare. Sono due semplici elementi, dove in uno c'è l'alloggiamento della Sim Thuraya, l'antenna e la batteria, nell'altro i connettori e l'adattatore specifico per iPhone o Samsung Galaxy. Chiamate,

email, applicazioni e social network diventano disponibili sempre e ovunque. La trasmissione dati è in GmPRS con un'autonomia di conversazione fino a 3 ore; in stand-by, invece, è fino a 48 ore. È offerto a un prezzo lancio di 698 euro, anziché 798 con garanzia di 24 mesi e una Sim prepagata Nova Plus inclusa. È prodotto da Intermatica. www.satsleeve.it

Un minuto e via

Con un investimento di 260 euro potete acquistare QuickFlex, il kit di cinghie già in misura per la vostra barca che in un minuto, ma forse anche meno, vi permette di bloccare la vostra barca al carrello. La cosa è molto semplice: ci sono quattro cinghie in materiale plastico ultraresistente, con un tensionatore a un'estremità e un cappio in acciaio rivestito dello stesso materiale plastico all'altra estremità. Una volta affrancati i tensionatori ai quattro lati del carrello, si lega il cappio delle cinghie alle bitte di poppa e a quelle di prua, e... voilà, pronti si parte! Ora potete pure buttare tutte le cinghie mezze arrotolate in auto e i cricchetti per legare la barca al carrello, perché non vi serviranno più. Il sistema è prodotto dalla francese Rsa. Rsa Italia, tel. 030 7091430



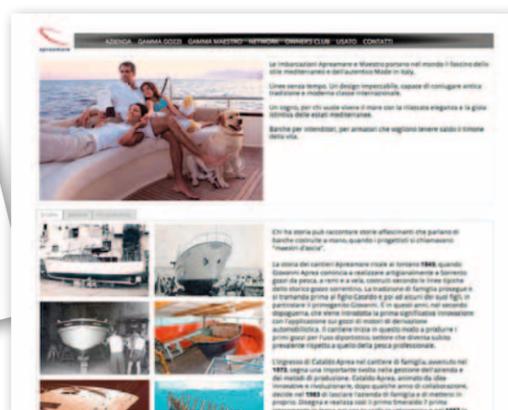
NUOVO SITO PER APREAMARE



Più elegante, ma soprattutto più capace di proiettare gli utenti nel fascino del mondo dei gozzi sorrentini. È il sito www.apreamare.it, attraverso cui non solo si scoprono a uno a uno tutti i prodotti del cantiere partenopeo, ma ci si può fare anche una cultura su ciò che questi prodotti rappresentano, la loro storia e lo spirito con cui nascono le imbarcazioni

di oggi. Le schermate appaiono tutte molto ordinate, impossibile perdersi nei menù offerti dal sito, che sono tutti ben raccolti nella fascia superiore. E poi tante immagini, informazioni tecniche e un'utile particolarità: nella pagina di ogni barca, oltre alle consuete descrizioni, dati tecnici e fotografie c'è la voce "Rassegna Stampa", che raccoglie gli articoli pubblicati su quel modello, in modo che l'utente, oltre alla descrizione fatta dal cantiere abbia anche i test e il punto di vista della stampa.

www.apreamare.it



BOATNOTE, L'APP CHE AMMINISTRA LA BARCA VIA SMARTPHONE

Se amate la vostra barca la dovete seguire giorno dopo giorno. Proprio come accade per una casa, la gestione di un'imbarcazione comporta tutta una serie di scadenze e pagamenti. Grazie a BoatNote potrete tenere tutto sotto controllo ed evitare brutte sorprese, siano esse sotto forma di multe salate che di imprevisti in navigazione.

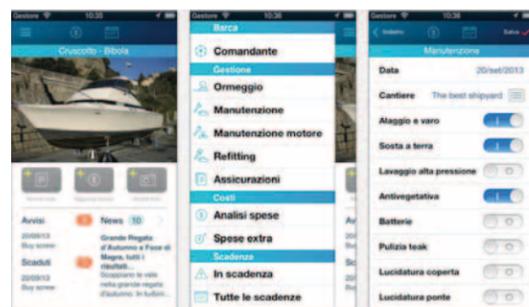
UNA APP, TANTE FUNZIONI – Potrete monitorare lo stato del vostro contratto di ormeggio e il relativo costo, le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria da compiere (dall'antivegetativa alla lucidatura del teak, dalla verniciatura dell'opera morta agli interventi manutentivi del motore entro-bordo, dagli zinchi

al cambio delle candele) e impostare una lunga serie di scadenze che l'applicazione vi segnalerà di volta in volta: quando scade la vostra polizza corpi o RCN? Vi siete ricordati di rinnovare l'assicurazione del tender o di far revisionare la zattera di salvataggio? Avete controllato che i fuochi e le dotazioni di bordo vadano ancora bene? Con BoatNote navigherete sicuri e tranquilli.

L'applicazione permette inoltre di verificare i costi di acquisto degli accessori, quelli variabili e quelli fissi annui, dal posto barca alle spese di manutenzione. Le spese potranno essere visualizzate sotto forma di grafico (a torta o istogram-

ma per i costi annui). L'applicazione prevede anche un servizio di news a tema nautico tratte dalla rivista online newsliguria.com. Il costo dell'applicazione è di 4,49 euro.

Questo l'indirizzo per scaricare BoatNote: <http://appstore.com/BoatNote>
Sito: www.boatnote.net



PORTOLOTTI SI RINNOVA SUL WEB

È online il restyling del sito di Porto Lotti. Portolotti.it presenta ora una navigazione più intuitiva e tante altre novità. Già nella home page sono evidenziati tutti i servizi offerti e in più c'è la seconda webcam con una panoramica sul golfo di La Spezia. Nella "gallery" c'è una nuova sezione fotografica sugli itinerari e ancoraggi situati nelle vicinanze del Porto, tra Punta Mesco e Punta Bianca. Registrandosi alle "Breaking News", si riceve una newsletter mensile.

PIÙ INTERATTIVO E COSMOPOLITA IL SITO DI PORTO MIRABELLO

La nuova piattaforma web di Porto Mirabello è pubblicata in tre lingue, italiano, inglese e russo e ha come obiettivo quello di raggiungere un target molto particolare e selettivo, ovvero il mondo

dei megayacht. Per questo motivo la piattaforma web descrive Porto Mirabello, non come un semplice punto di attracco, ma come l'ambiente ideale per i superyacht, pensato per assicurare ai suoi ospiti, eccellenza dei servizi, soluzioni d'avanguardia, grandi spazi, massima agibilità, oltre che benessere, comfort e una vasta selezione di attività per il tempo libero. La mappa interattiva del porto è realizzata con una grafica semplice e intuitiva e descrive le aree specifiche evidenziandone le peculiarità. www.portomirabello.it



IL PORTALE MYSUZUKI PER UN'ASSISTENZA AL TOP

Chi acquista un motore Suzuki avrà un punto di contatto sempre costante con la casa costruttrice. Il nuovo portale MySuzuki, infatti, è a disposizione con un'area dedicata sul web, in cui i clienti possono connettersi per ottenere servizi di grande utilità.

Per tutte le nuove unità vendute, il sistema genera e invia al cliente una e-mail, contenente user e password con i quali è possibile registrarsi al portale, iniziando da quel momento a utilizzare le sue funzioni, come per esempio, l'aggiornamento dei propri dati anagrafici, il download di documenti (certificato di potenza - libretto di garanzia e assistenza in formato pdf), i contatti utili, il web ticket per interagire con Suzuki Italia e la chat diretta con Suzuki.

Ma non solo. Attraverso MySuzuki il cliente può consultare, stampare e far inviare alla propria mail, lo storico delle manutenzioni programmate del fuoribordo posseduto, cioè un Certificato di Garanzia con valore identico al cartaceo. La rete ufficiale Suzuki inserirà ogni eventuale passaggio dell'unità presso le proprie officine, in modo da garantire la

veridicità degli interventi, scongiurando eventuali manomissioni del Certificato stesso.

Inoltre, col web ticket si va a implementare il già efficiente servizio telefonico del Numero Verde Suzuki a disposizione per informazioni specifiche, di vario genere, sul proprio motore direttamente al costruttore. Basterà riempire un semplice form e quindi si otterrà risposta direttamente sul portale, al quale il cliente verrà invitato a collegarsi da un avviso via mail. E se il cliente vuole un contatto ancora più immediato, può utilizzare la funzione Chat, attiva a orari prestabiliti, che consente di dialogare in tempo reale con l'Azienda.

Ovviamente non manca una

sezione ricca di informazioni per chiunque voglia restare aggiornato sull'evoluzione del brand e dei suoi prodotti, attraverso una semplice registrazione.

Per registrarvi potete accedere al portale, passando attraverso il sito www.suzuki.it e poi cliccare nella sezione MySuzuki oppure andare direttamente su <http://mysuzuki.suzuki.it>



Un nuovo manager è arrivato in M3 Servizi Nautici. È Andrea Angelone che ricopre il ruolo di Chief Sales Officer, responsabile della gestione operativa e del sistema qualità delle vendite di Tohatsu in Italia. Il compito include anche lo sviluppo della nuova gamma BFT e della rete di Officine Autorizzate Tohatsu, a oggi arrivata a 130 punti. Laureato in Lingue e anche in Economia Aziendale, Angelone ha maturato le sue esperienze nella nautica dapprima in Selva, dove era responsabile della distribuzione del fuoribordo elettrico Torqeedo, e in seguito in Honda Italia come Area Manager per il nord Italia per i fuoribordo.

Andrea Angelone



Ferruccio Luppi

Ferruccio Luppi, già Ceo del Gruppo Azimut-Benetti, da inizio anno è anche Ceo del settore Yachts del Gruppo, subentrando a Paolo Casani che lascia l'azienda per intraprendere nuove esperienze professionali.

Il Presidente Paolo Vitelli ha dichiarato: "Ringrazio Paolo Casani per la competenza e per l'impegno professionale dedicati alle sfide di questi ultimi anni. Mi riferisco, in particolare, al lancio e allo sviluppo di Yachtique, divisione del Gruppo Azimut-Benetti dedicata

ai servizi per gli armatori, e alla significativa riorganizzazione della Business Line Yachts. Gli auguro il miglior successo per i suoi futuri impegni".

Italo Valenti è stato nominato nuovo Chief Financial Officer del Gruppo Ferretti. La nomina di Valenti si inserisce nel progetto di ulteriore crescita e di sviluppo a livello mondiale del Gruppo, contribuendo a rafforzare ulteriormente la struttura manageriale.

Quarantanove anni, dopo una laurea in Economia conseguita alla Bocconi di Milano, ha maturato il proprio percorso professionale ricoprendo ruoli di crescente responsabilità presso gruppi multinazionali di caratura mondiale, come ABB, Beretta e Ferrari, dove, a partire dal 2009, ha svolto il ruolo di Chief Financial Officer.

Valenti riporterà direttamente a Ferruccio Rossi, Amministratore Delegato del Gruppo Ferretti.

Italo Valenti



Massimo Donà

Già ai vertici di Saim Spa, Massimo Donà è stato nominato anche vicepresidente di Unimot (Unione Nazionale Importatori e Distributori Motori e Gruppi Elettrogeni), che aderisce ad Ascomac (Federazione Nazionale Commercio Macchine). Dopo l'elezione all'unanimità da parte dei soci, Donà ha dichiarato: "In questo momento di perdurante incertezza, sia a livello nazionale che relativamente ai singoli mercati in cui l'Associazione è attiva, il nostro impegno sarà anche fortemente orientato alla convergenza di interessi e aspettative delle aziende aderenti e di quelle che, auspichiamo, vorranno presto aggiungersi, continuando e sviluppando il lavoro svolto dalla Presidenza precedente".

Le preziose offerte charter di Floating Life

Grandi occasioni per grandi appassionati del lusso e di navigazioni speciali, come vivere il carnevale di Venezia a bordo di un 33 metri o farsi avvolgere dall'incredibile atmosfera Wally sullo sfondo dei Caraibi

CARNEVALE SUL SUPERYACHT. Il Carnevale di Venezia può avere un sapore speciale se vissuto a bordo di un superyacht di 33 metri, che Floating Life propone in offerta charter proprio nel periodo 15 febbraio-4 marzo. La barca si chiama Marhaba ed è un Ocea 108 Commuter di produzione francese. Con la sua carena dislocante può montare motori di bassa potenza, che infatti sono due da 450 cv, per un'autonomia di oltre 4000 miglia a dieci nodi con un pieno di poco più di 22 mila litri di carburante. Marhaba si sviluppa su tre ponti e dispone di 4 cabine. Floating Life lo propone a 46.000 euro a settimana.



AI CARAIBI COL DISLOCANTE DI WALLY. La primavera è vicina, ma per le crociere al caldo bisogna ancora aspettare, a meno che non si voli subito ai Caraibi dove ad attendere c'è un Wally Kanga, il primo motoryacht dislocante realizzato dal cantiere monegasco e noleggiato da Floating Life a 62.000 dollari a settimana in alta stagione e 55.000 dollari in bassa. Lungo 26 metri, il Kanga rispecchia tutta l'originalità del design di Wally, ma anche dei layout a bordo con i suoi 128 mq di spazi esterni e un salone interno di 50 mq. Alla velocità di 10,5 nodi, consuma 5 litri per miglio.

BENVENUTO DOMINATOR 780. Un nuovo superyacht è entrato nell'offerta di Floating Life. È il Dominator 780, una barca da 30 nodi di velocità massima e 25 di crociera, che viene proposta a 34.000 euro a settimana in alta stagione e 30.000 euro in bassa, per navigare nell'area occidentale del Mediterraneo e nel sud



della Francia. Il nome di questa unità è Sascha e nei suoi 24 metri dispone di quattro cabine più tre di equipaggio. In sala macchine si trovano due Man da 1550 cv, che alla velocità di crociera di 25 nodi consumano complessivamente 500 litri all'ora.

A Monaco il Gala UIM

L'Union Internationale Motonautique (UIM) si ritrova il 1 marzo nel suo scenario naturale, che è alla prestigiosa Salle de l'Etoile a Montecarlo, per il Giving Gala. Giunto alla sua quinta edizione, questo evento rappresenta il momento culminante della stagione agonistica 2013, perché qui vengono premiati i piloti che hanno raggiunto i migliori risultati. La stagione 2013 è stata particolarmente fervente: 47 titoli mondiali e oltre 100 eventi internazionali ospitati da circa 60 affiliati nazionali Uim. Alla serata parteciperanno anche le più alte rappresentanze delle autorità nazionali, delle federazioni sportive, dei costruttori e dell'industria nautica, nonché della stampa internazionale.



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

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

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

LA STORIA DI UN'ACQUA NATA PER LE PELLI SENSIBILI

Sono oltre vent'anni che l'Eau Thermale Avène viene studiata dai Laboratoires Dermatologiques Avène del gruppo Pierre Fabre. Anche se le ricerche non ne hanno svelato tutti i segreti, si sa che quest'acqua sotterranea, che si crea per lento ruscellamento, è un'acqua termale rara che si addice in particolare alle pelli sensibili. È nel parco naturale dell'Alta Linguadoca, in Francia, coperto di boschi e foreste, che l'Eau Thermale Avène affonda le sue radici. Avène è un borgo antico sulle rive dell'Orb. In questo habitat naturale e lussureggiante l'acqua di origine meteorica (derivata da neve e pioggia) penetra nei terreni permeabili raggiungendo gli strati metaforfici più antichi e comincia un lungo viaggio (stimato in oltre 50 anni) nelle profondità del terreno. Un percorso che le fa acquisire la sua particolare composizione chimica, diventando una vera e propria acqua termale, e a risalire in superficie sfruttando le fratture delle rocce sedimentarie.



Avène è un borgo antico sulle rive del fiume Orb, in Francia, e nel suo parco naturale sorge la stazione termale dei Laboratoires Dermatologique Avène.



PAUSA RELAX IN CITTÀ DA CALICANTO DAY SPA MILANO

Il trambusto di Milano non tocca i 1200 mq di puro relax del Calicanto Day Spa. I trattamenti dedicati all'estetica e ai massaggi vengono svolti all'interno di apposite suite dedicate (è possibile fare anche extension alle ciglia). I Posarium, invece, sono stanze interamente in pietra (compresi i lettini) per i trattamenti corpo con impacchi di fanghi e alghe e scrub ai sali marini, acqua madre e polve-

re di cocco. Distesa sul lettino di pietra della stanza dell'Hammam, sono stata completamente ricoperta dalla schiuma del sapone di Aleppo, che è idratante, esfoliante, rigenerante e favorisce il rinnovamento della pelle. Cascate di acqua dalla testa ai piedi mi hanno ricordato delle secchiate di ferragosto prese da bambina. Ma qui l'effetto, almeno, è benefico. *Via Angelo Mauri 5, Milano, tel. 02 48 51 75 88*



UN GOCCIO DI VODKA E LA TUA PELLE RINASCE

Non esitate a versarvi della Vodka già di prima mattina. L'ultimo beauty tips che spopola in America è l'uso di questo superalcolico nella routine quotidiana di bellezza. Al posto del tonico, sembra infatti che la vodka sia in grado di restringere i pori all'istante e ritemperare la pelle rilassata. Aspettate però a correre al bar, perché la vodka non è da usare liscia. Se ne aggiunge un cucchiaino a un bicchiere di acqua distillata con qualche goccia di olio (di oliva o jojoba) e rametto di rosmarino (erba astringente, aromatica e antiossidante). Salute!

LA RED EDITION DI CK ONE

La nuova campagna realizzata da Fabien Baron racconta molto di Ck One Red Edition di Calvin Klein. Un rovente rooftop party, bagliori elettrizzanti, luci rosse: l'atmosfera è piena di energia e sensualità. Ck One Red Edition for her (flacone bianco) è una fragranza femminile, dalle note fruttate floreali. Il bouquet si apre con una forte e vibrante freschezza di anguria e foglie di violetta che si



fonde con un'esplosione di fiori freschi per esprimersi in una miscela intensa e magnetica di ambra bianca, patchouli e muschi.

Ck One Red Edition for men (flacone scuro) parte con note di succo di pera asiatica, si ravviva con accordi sensuali di suède (camoscio), pepe nero e zenzero. Sul fondo i sensuali vetiver haitiano, fava tonka cremosa e muschi selvatici. L'Eau de Toilette Ck one Red Edition for women e for men costano 43 euro la confezione da 50 ml e 59 euro quella da 100 ml.

MARGARETH MADÈ, BELLEZZA ITALIANA PER COLLISTAR

Rappresenta la bellezza tutta italiana, intensa, elegante e sensuale nelle immagini della campagna, anch'essa tutta italiana, firmata dal fotografo Giampaolo Sguera. Margareth Madè per Collistar è la testimonial del progetto Ti Amo Italia che vede coinvolto anche lo stilista sardo Antonio Marras. L'attrice siciliana, 31 anni, protagonista del film Baarìa di Giuseppe Tornatore è stata scelta come volto Collistar per tutto il 2014 attraverso una collezione di immagini. Incarna tutte le qualità della donna moderna: fresca, solare, intrigante e di carattere ed è perfetta per rappresentare l'immagine del marchio simbolo dell'eccellenza italiana che dalla fine degli Anni 90 è presente in Europa, Oriente e Sud America. Margareth Madè per Collistar è truccata con i trucchi della collezione Ti Amo Italia realizzata in collaborazione con Antonio Marras.



UN NUMERO TUTTO INTERNAZIONALE

Dalle barche premiate nell'ambito dell'European Powerboat of the Year alla divertente storia della Londra-Montecarlo passando per i test di barche che trovano diffusione in tutto il mondo

Girate pagina e nel primo servizio vi portiamo subito sul podio d'Europa, dove vi riveliamo le migliori barche premiate a Düsseldorf dalla giuria internazionale dell'European Powerboat of the Year, di cui noi di BoatMag facciamo parte come membro italiano. E a proposito di Europa, a pagina 54 torniamo indietro nel tempo, nel 1972, quando si correva l'ultima edizione della gloriosa Londra-Montecarlo, una storia ricca di aneddoti raccontati tappa per tappa da uno dei protagonisti di quell'avventura, Gian Franco Rossi, che era dell'equipaggio di Zoom, il Riva Aquarama con cui ha vinto, non senza imprevisti, la gara. Prima di addentrarvi in questa avventura sportiva, però, vogliamo aprirvi gli occhi su un problema che potrebbe non capitarvi mai, cosa che ovviamente vi auguriamo, ma se capita son dolori: gli incendi a bordo. A pagina 50 scoprirete che c'è un nuovo efficacissimo sistema per domare le fiamme attraverso un sistema basato sul concetto di aerosol. Si chiama Aerpro ed è facilissimo da installare e si può posizionare anche negli angoli più piccoli.

Ma torniamo ora al nostro viaggio nel mondo, per scoprire che a pagina 62 c'è una barca tutta italiana che nel mondo rappresenta degnamente la forza della cantieristica italiana. Il test del Rio Colorado 54, infatti, rivela design, originalità di progettazione e prestazioni che risultano d'appeal su tutti i mercati del mondo. A pagina 76 c'è invece il Prestige 450, che nasce in un cantiere le cui barche sono diffuse in tutto il mondo, così lo sono quelle di Beneteau, di cui a pag. 88 proviamo il Barracuda 7. Sfogliate e leggetene tutti, questo è il nostro numero in omaggio per voi. A presto!



38 - LE PREMIATE ALL'EUROPEAN POWERBOAT



50 - L'AEROSOL CHE SPENGE GLI INCENDI



54 - LA STORIA DELLA MITICA LONDRA-MONTECARLO



62 - IL MAXI TEST DEL RIO COLORADO 54



76 - IL TEST DEL PRESTIGE 450



88 - IL TEST DEL BARRACUDA 7

Le regine d'Europa

Assegnato il premio European Powerboat of the Year 2014 alle quattro barche migliori d'Europa. La premiazione in una serata al Boot di Düsseldorf

di Claudio Russo

Eccole le regine d'Europa del 2014. Sono le 4 barche che hanno vinto l'European Powerboat of the Year consegnato a Düsseldorf nel corso della serata di premiazione che si è tenuta al Boot, una delle più importanti fiere nautiche europee.

A portare sul podio le barche dell'anno a livello europeo è stata la giuria formata dai membri di otto riviste europee (vedi loghi in basso), una per ogni Paese, che ha passato al vaglio le 20 barche in Nomination, a loro volta suddivise in quattro categorie di lunghezza: Fino a 25 piedi, Fino a 35 piedi, Fino a 45 piedi e Oltre 45 piedi. La

prima barca di ogni categoria ha ricevuto il trofeo dell'European Powerboat of the Year 2014. Ma i riconoscimenti non finiscono qui, perché c'è anche l'Innovation Award, un titolo che viene assegnato a un prodotto nato da un progetto innovativo. E quest'anno la giuria ha premiato il joystick JCS Plus di Yacht Controller.

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, non a caso sono state divise per categorie di

lunghezza, proprio per evitare che i grandi motoryacht dal marchio blasonato metessero 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 ha vinto se lo è meritato e chi non ha vinto ha ugualmente il privilegio di essere stato selezionato fra tante barche per concorrere a un premio di caratura internazionale.



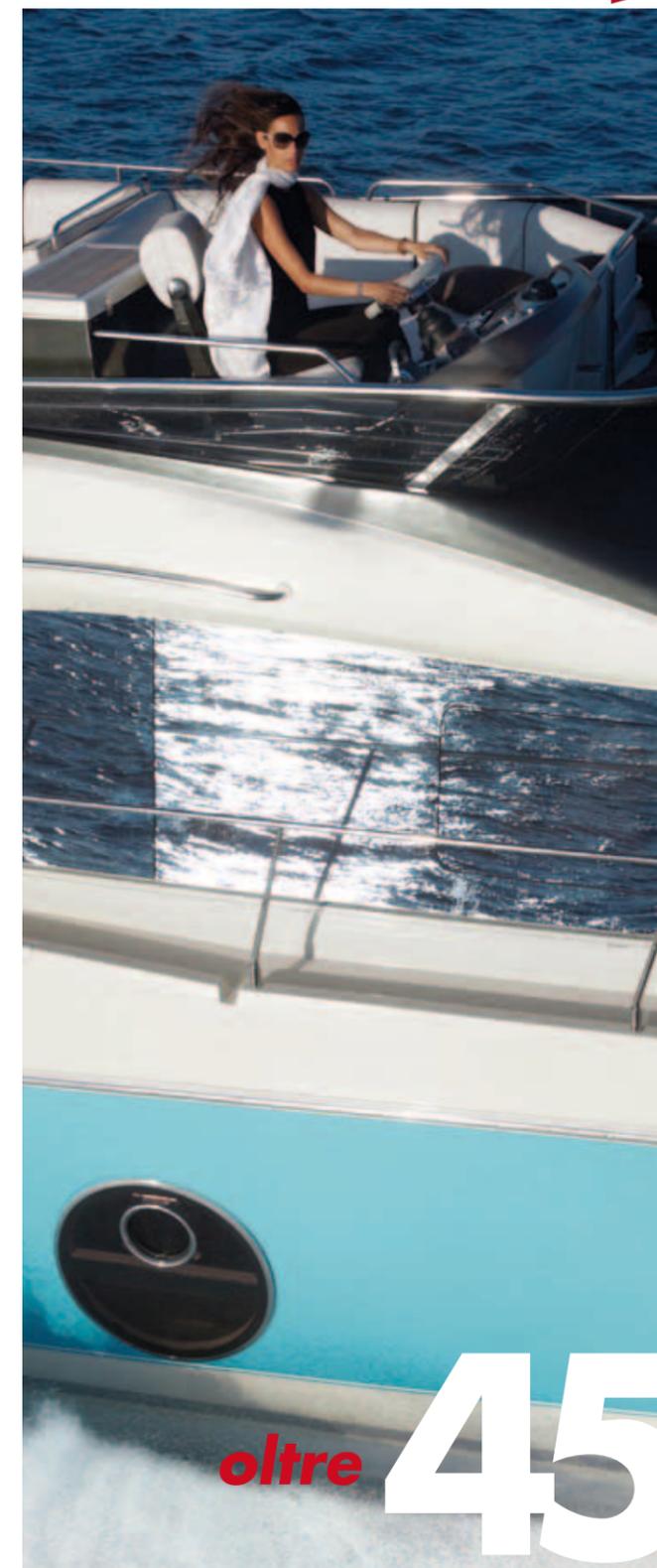
fino a **25**



fino a **35**



fino a **45**



oltre **45**



Båtliv - Norvegia



BoatMag - Italia



Boote - Germania



Marina.ch - Svizzera



Motorboot - Olanda



Náutica & Yates - Spagna



Neptune - Francia



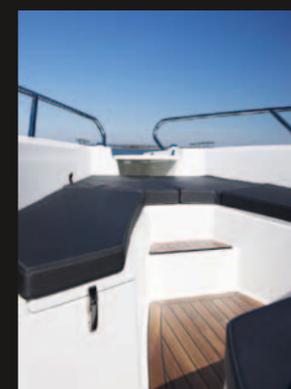
Yaht Revue - Austria

ri
e
d
i



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 6,06
Larghezza.....	m 2,20
Pescaggio	m 0,80
Dislocamento senza motore.....	kg 800
Dislocamento con motore.....	kg 950
Motorizzazione	cv 90-150
Serbatoi carburante.....	l 139
Portata persone.....	7



LO SPAZIO NASCOSTO
Sono molti i gavoni ricavati sotto e dietro le sedute, ma si apprezza anche il gradino che agevola il transito prodiero, utile negli ormeggi, appunto, di prua, ma anche quando si sfrutta il pulpito per i tuffi.



25 Nordkapp 605 Enduro

Open norvegese che ha tutte le caratteristiche progettuali ed estetiche per piacere anche nel più caldo Mediterraneo

Se pensiamo che in Norvegia il periodo più caldo è solo nei tre mesi da giugno ad agosto con una media di 25 gradi e picchi da 30, viene difficile pensare che questo open arrivi proprio da quel Paese nordico. Tanto meno il suo nome evoca sole, caldo e mare. Eppure Il Nordkapp 605 Enduro non ha nulla da invidiare alle più mediterranee barche aperte. Il design in generale rivela ancora qualche spigolosità, ma tutto sommato esprime tanta grinta nella sua linea tirata, che è in piena coerenza con le sue capacità di performance. Con 115 cavalli, la barca sfiora i 38 nodi. Per chi cerca maggiori performance, il 605 Enduro può montare un motore

fino a 150 cv, mentre per i più economi c'è il 90 cavalli, che è la motorizzazione minima. Per il resto, la barca, come si può vedere dalle foto denota buone rifiniture e un'altrettanto buona ricercatezza estetica. In pozzetto si apprezza la possibilità di soggiornare con uguale comfort sia a prua che a poppa, dove campeggiano

rispettivamente un divano perimetrale molto ampio, e un altro divano lungo lo specchio di poppa. Da notare anche l'imponenza della postazione di comando e delle sue poltrone, che tuttavia non rubano molto spazio in pozzetto e non sacrificano la comoda fruibilità dei passavanti. www.nordkapp-boats.eu



fin
o
d
i

Elan Power 30

Un natante che a bordo offre ambienti da grande cruiser. È snello e versatile e offre anche un'ampia scelta di motori

È l'ultimo, e anche il più piccolo, di una gamma di open dal family feeling molto marcato. L'Elan Power 30 è prodotto in Slovenia, mentre il progetto si fregia di una grande firma del design internazionale, quella di Tony Castro, un progettista noto per la creazione di superyacht, sia a motore che a vela, uno dunque abituato ai grandi spazi,

che qui si è prodigato nel compattare su una barca di nemmeno 10 metri. In Italia, l'Elan Power 30 può già interessare solo per il fatto che è un natante, quindi senza vincoli d'immatricolazione, ma in più è anche un "grande" cruiser, perché la carena si giova di tutto il patrimonio tecnico consolidato con gli altri cinque modelli più grandi, da 35 a 53 piedi, e

poi riesce a offrire a bordo due cabine separate, un bagno e il quadrato con dinette e cucina. Anche il layout in coperta non lascia a desiderare, perché il pozzetto propone un'ampia dinette a C e il wet bar, mentre a prua

il prendisole è ben spazioso. Inoltre, l'armatore può scegliere la motorizzazione più adatta a lui, scegliendo fra quattro opzioni, in cui ne è prevista anche una con propulsore singolo.

www.elan-motoryachts.com



fino a **35** piedi



VITA DA GRANDI

Guradate le foto dei vari dettagli degli ambienti a bordo e dite se vi pare un 9,90 metri, anzi meno, perché la lunghezza scafo è 9,66 m. Arredi ben fatti, ambienti per nulla compressi e un pozzetto tanto elegante quanto comodo e versatile fanno dell'Elan Power 30 molto più di un semplice natante. Nella dinette, inoltre, è ricavabile un altro posto letto.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 9,90
Lunghezza scafo	m 9,66
Larghezza	m 3,47
Dislocamento a secco	kg 4500
Serbatoi carburante	l 500
Serbatoi acqua	l 180
Posti letto	4+1
Portata persone	8
Motorizzazione .. cv 2x200, 220, 300	
..... cv 1x400	





45

piedi
fino

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 13,70
Lunghezza scafo	m 11,98
Larghezza	m 4,13
Pescaggio	m 1,17
Dislocamento a secco	kg 10.761
Motorizzazione	cv 2x380
Serbatoio carburante	l 1170
Serbatoio acqua	l 400
Posti letto	4
Portata persone	12



NESSUNA META È LONTANA
 Navigazioni tranquille a lento moto o veloci spostamenti in planata. Qualunque sia la scelta il Velasco 43 non ne risente. Gli ambienti a bordo sono ampi e accoglienti, pur nello standard estetico

comune a tutti gli arredi Jeanneau. Le vetrate a sviluppo verticale ampliano la panoramica verso l'esterno e al tempo stesso riescono a catturare più luce naturale, che pure arriva anche dalle sezioni trasparenti sul cielino prodiero.

Jeanneau Velasco 43

A metà fra la barca fly e il trawler riesce a offrire in dimensioni abbastanza contenute lo spirito delle grandi navette long-range



È la risposta dei francesi di Jeanneau alla tendenza delle barche ispirate alle navette long-range d'un tempo. Ma se prima erano dei veri panfili, oggi riescono a trasmettere quella sensazione di comodità e di sicurezza su dimensioni decisamente più abbordabili. Il Velasco 43 non è una classica barca fly, ma nemmeno un

trawler, eppure è in grado di racchiudere entrambe le caratteristiche. Anche questa barca, come l'Elan Power 30 che ha vinto nella categoria Fino a 35 piedi, è stata progettata da Tony Castro, così a bordo si notano interessanti caratteristiche di polivalenza degli ambienti e tanta spaziosità. Il fly già di per sé riesce a racchiudere un'ampia di-

nette a C, un prendisole poppiero di buone dimensioni e un wet bar; in più la zona prodiera della dinette può rivolgere la seduta fronte marcia e può trasformarsi in una chaise longue per godersi comodamente la navigazione accanto al pilot. All'interno il salone è molto accogliente e sottocoperta ci sono due cabine e due bagni. www.jeanneau.fr



Monte Carlo MC 5

Irrrompe con un nuovo design, ma senza rompere la tradizione della tipica barca fly. Esprime molta eleganza e raffinatezza in ambienti che sono pure molto comodi

Una barca innovativa ma classica. È questa la visione tutta particolare della barca fly secondo il gruppo Beneteau. E con questo spirito nasce l'MC 5 sotto il nuovo brand Monte Carlo, che sarà arricchito di altri modelli di dimensioni diverse. Il progetto è di un pool italofrancese, dove gli italiani Nuvolari&Lenard e Andreani Design hanno creato rispettivamente gli esterni e gli interni, mentre l'ufficio tecnico dei francesi di Beneteau ha sviluppato la carena con quella particolare prua affilatissima che ha il compito di tagliare le onde e rimandare l'acqua verso i pattini arrotondati che a loro volta la convogliano verso l'esterno creando una sorta di cuscino d'acqua che ammortizza ogni impatto. Il nuovo MC 5 richiama i principi proget-

tuali dei motoryacht più grandi che fanno capo al brand Monte Carlo Yachts, ovvero creare una barca molto originale nel design, ma senza stravolgerne la tradizione. Così, l'MC 5 si presenta con un look decisamente innovativo, ma che non rompe il cordone con i canoni estetici della classica barca fly. All'interno gli ambienti rivela-

no una grande eleganza, che esprime raffinatezza. Appena si varca la soglia del salone si evidenzia la sua grande profondità e l'azzeccata distribuzione degli arredi, che vede la cucina a poppa, aperta sia verso il pozzetto sia verso l'interno, dove a prua c'è la dinette a sinistra con un altro lungo divano sul lato opposto. Sottocoper-

ta ci sono tre cabine e due bagni, di cui l'armatoriale a centro barca, la Vip a prua e una doppia con letti a castello lungo la murata di dritta. www.montecarlo.montecarloyachts.it



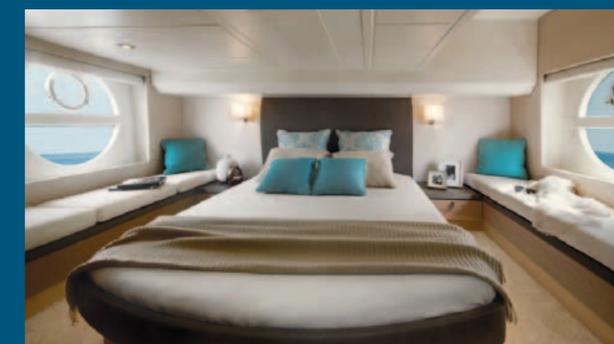
CLASSE CHIC

Già il colore pastello dello scafo fa percepire la raffinatezza dell'MC 5, e salendo a bordo l'espressione di classe si evidenzia ancora di più, guardando i toni chiari degli arredi ben bilanciati con i colori dei legni e delle cuscinerie.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 15,20
Lunghezza scafo	m 13,26
Larghezza	m 4,29
Pescaggio	m 0,91
Dislocamento a secco	kg 13.200
Motorizzazione ....cv	2x370 o 435 lps
Serbatoi carburante.....l	2x650
Serbatoi acqua	l 2x330
Posti letto	6
Portata persone	14



oltre **45** piedi



Yacht Controller JCS Plus

Il joystick di manovra universale non è passato inosservato alla giuria, che gli ha assegnato l'Innovation Award 2014

Ha vinto l'Innovation Award, il premio per l'innovazione di prodotto. E c'è da scommetterci che saranno in molti ad apprezzare il nuovo JCS Plus di Yacht Controller, perché risolve definitivamente il problema della difficoltà di manovra anche per chi non ha la barca, i motori o le trasmissioni di ultima generazione, visto che può essere installato facilmente e anche economicamente su qualsiasi barca con linea d'asse, purché abbia le manette elettroniche.

Sul mercato ci sono una trentina di modelli di manette elettroniche e tutte possono funzionare con il JCS Plus, indipendentemente dal tipo

di trasmissione. Una bella notizia soprattutto per chi ha comprato una barca senza fare caso al joystick e oggi ne sente la mancanza.

Il montaggio, inoltre, non richiede interventi complicati e invasivi e se ne possono installare fino a 4 per ogni barca. Si monta vicino alle manette, ma con un semplice cablaggio e una piccola scatola di derivazione se ne può montare uno anche sul fly oppure in pozzetto. È anche da tener presente che JCS Plus è compatibile con il telecomando sempre di Yacht Controller. In sostanza dialogano fra loro, così si può decidere di ormeggiare dalla plancia usando il JCS Plus oppure da un qualsiasi

altro punto della barca usando il telecomando. In optional c'è il sistema SSS (Secure Sail System), di MZ Electronic, che permette in fase di salpata dell'ancora il recupero a velocità standard sino agli ultimi tre metri di catena, per poi rallentare progressivamente fino a completarlo a velocità minima; raggiunto il fine corsa il sistema ferma il comando evitando così il rischio di danneggiare la delfiniera o il musone e proteggendo il verricello da strappi dannosi.

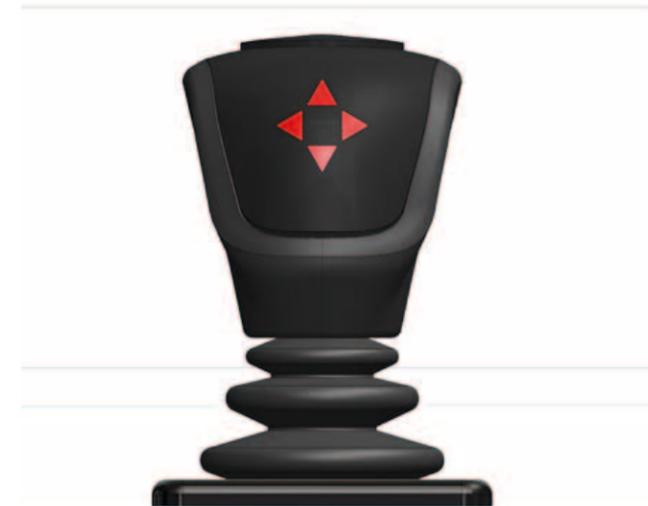
JCS Plus è offerto a un prezzo assolutamente competitivo, a partire da 4.500 euro più Iva. Si può dire un affare!



IL PANNELLO DI CONTROLLO
Il controllo delle operazioni è facilitato dal pannello in dotazione che permette di comprendere quali funzioni sono attivate durante le manovre, grazie al chiaro disegno della barca con eliche e motori. Sem-

pre dal pannello si possono selezionare una vasta gamma di informazioni.

Un'altra caratteristica del JCS è la compatibilità con lo Yacht Controller wireless, che permette di avere una stazione fissa con joystick e una mobile con radiocomando.



L'AEROSOL SUPER CONTRO GLI INCENDI. ED È FACILE DA INSTALLARE

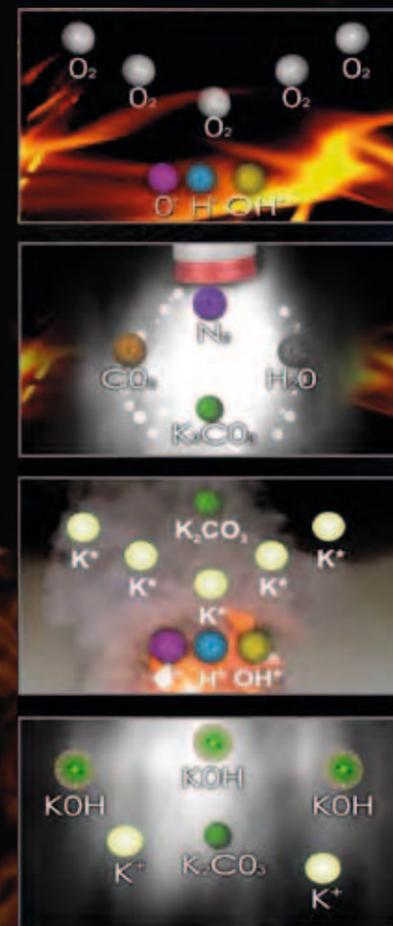
In barca contenere i pesi e semplificare l'impiantistica è fondamentale, tanto quanto disporre di un efficiente impianto antincendio. Ecco perché gli impianti di spegnimento aerosol progettati e realizzati con l'innovativa tecnologia Aerosol Aer-Pro by FirePro, rappresentano una valida e pratica soluzione in alternativa ai tradizionali sistemi a gas, acqua e altri agenti estinguenti. Sono commercializzati da Polytechno Engineering e Saim Marine e i vantaggi sono tanti: niente più bombole, tubi, quindi pesi e ingombri, comandati da complessi impianti meccanici o idraulici, ma solo dei pratici contenitori cubici di acciaio o, per le installazioni in spazi più ristretti, delle piccole bombole, che richiedono un fissaggio e un cablaggio elettrico molto semplice. La loro installazione può essere eseguita anche sulle barche esistenti direttamente in acqua e sfruttando i rilevatori di fumo già installati.



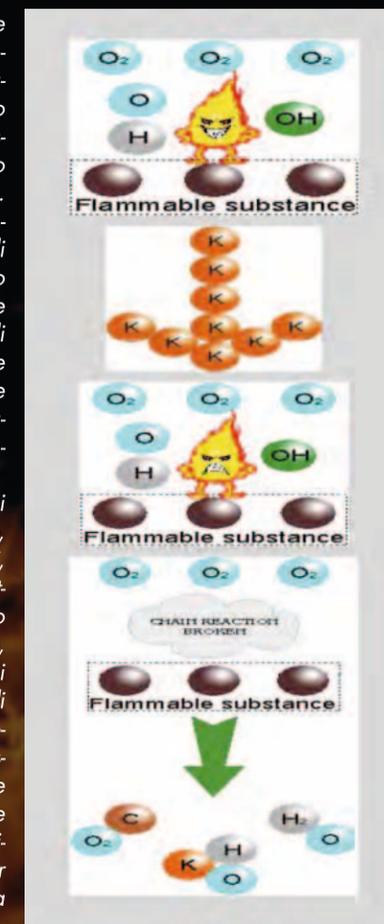
Un'immagine che ha fatto recentemente il giro della rete e delle pagine dei quotidiani. Tre Yacht hanno preso fuoco nel Porto Carlo Riva di Rapallo per cause che le cronache non hanno chiarito (forse perché troppo impegnate a raccontare chi erano gli armatori). Di sicuro un incidente che si sarebbe potuto facilmente evitare se le dotazioni antincendio di bordo avessero funzionato correttamente.



Linearità di progettazione, flessibilità e facilità di installazione e manutenzione, totale ecocompatibilità e non tossicità, insieme a una riduzione dei tempi di montaggio, consentono quindi ai sistemi Aerosol AerPro by FirePro di risolvere in modo pratico e sicuro numerose problematiche su barche di tutte le misure. Il meccanismo d'azione dell'aerosol condensato di sali di carbonato di potassio è costituito dal blocco dell'autocatalisi dell'incendio, che si concretizza nell'inibizione dei radicali che sostengono la reazione di combustione, attuandosi attraverso una doppia azione, fisica e chimica, come spiegato a fianco. L'azione estinguente di carbonato di potassio non avviene né per soffocamento (decremento di ossigeno) né per raffreddamento (come con l'acqua), ma con un meccanismo simile a quello delle sostanze alogenate, ovvero attraverso una reazione terminale della catena indotta dallo stesso incendio. Sviluppato e costruito da FirePro Celandova, produttore europeo leader di settore, Aerosol AerPro by FirePro è certificato dagli organi competenti e pienamente rispondente alle norme internazionali in materia di estinguenti.



L'azione fisica è legata alle caratteristiche chimico-fisiche dei metalli alcalini, dei quali il potassio fa parte. Esso ha un potenziale di "ionizzazione" fra i più bassi e pertanto anche il modesto apporto d'energia dato durante la fase di passaggio di stato è sufficiente a ionizzare, ovvero a eliminare, gli elettroni dall'atomo di potassio. Un atomo ionizzato è molto reattivo nei confronti degli altri ioni presenti durante la reazione di combustione (incendio): quindi si formeranno istantaneamente composti inerti estremamente stabili che sottrarranno energia alla reazione di combustione sino ad annullarla del tutto. Durante questo processo, essendovi particelle inerti solide in sospensione (i sali di potassio), non si verificano decrementi del tenore di ossigeno in ambiente né repentini abbassamenti della temperatura. L'azione chimica del composto estinguente si sviluppa durante la combustione ove si formano, per effetto dell'autocatalisi, i radicali liberi. Essi, per loro natura, sono molto instabili e tendono, attraverso reazioni successive, a portarsi a un livello di stabilità finale. Quindi, durante la combustione, oltre a generarsi anidride carbonica e acqua, si manifestano notevoli quantità di radicali instabili d'idrossido che permettono alla reazione di proseguire. Il potassio ionizzato proveniente dalla scissione del carbonato di potassio idrato, presente nell'aerosol diffuso in ambiente, reagisce durante la combustione con i gruppi ossidrilici OH (radicali liberi). La sottrazione dei radicali liberi, per effetto dei legami citati sopra, non alimenta più la combustione che s'interrompe.



Principale aspetto di innovazione è che si tratta di un sistema di spegnimento a saturazione elettronico e senza bombole né tubi. Con una facilità e rapidità di installazione del tutto equiparabile al montaggio di un com-

ponente di un impianto tradizionale di allarme.

Qui sotto tre soluzioni di generatori, per ambienti da 12 a 57 mc, che possono essere collegate con ogni modello della serie completa, secondo la di-

mensione dei volumi da proteggere e dei requisiti richiesti dalla norme per le specifiche applicazioni.

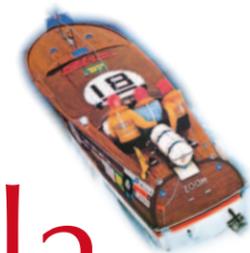
Informazioni anche commerciali: Saim Group, tel. 02 488531, e-mail: info@saim-group.com



Una vittoria mitica alla Londra-Montecarlo

Il Riva Aquarama si ricorda più per il suo fascino, ma è stato anche un racer salito sul podio di questa maratona

di Alberto Mondinelli



I numeri dell'impresa

Equipaggio

Gian Franco Rossi,
Ettore Andenna,
Renato Mazzolini

La Barca

Cantiere	Riva
Modello	Superaquarama
Lunghezza	8,5 m
Larghezza	2,59 m
Dislocamento	2.700 kg
Costruzione	legno
Motorizzazione	Thermo Elettron V8
Potenza	2 x 350 cv
Velocità	48 nodi
Serbatoi carburante	1.050 litri

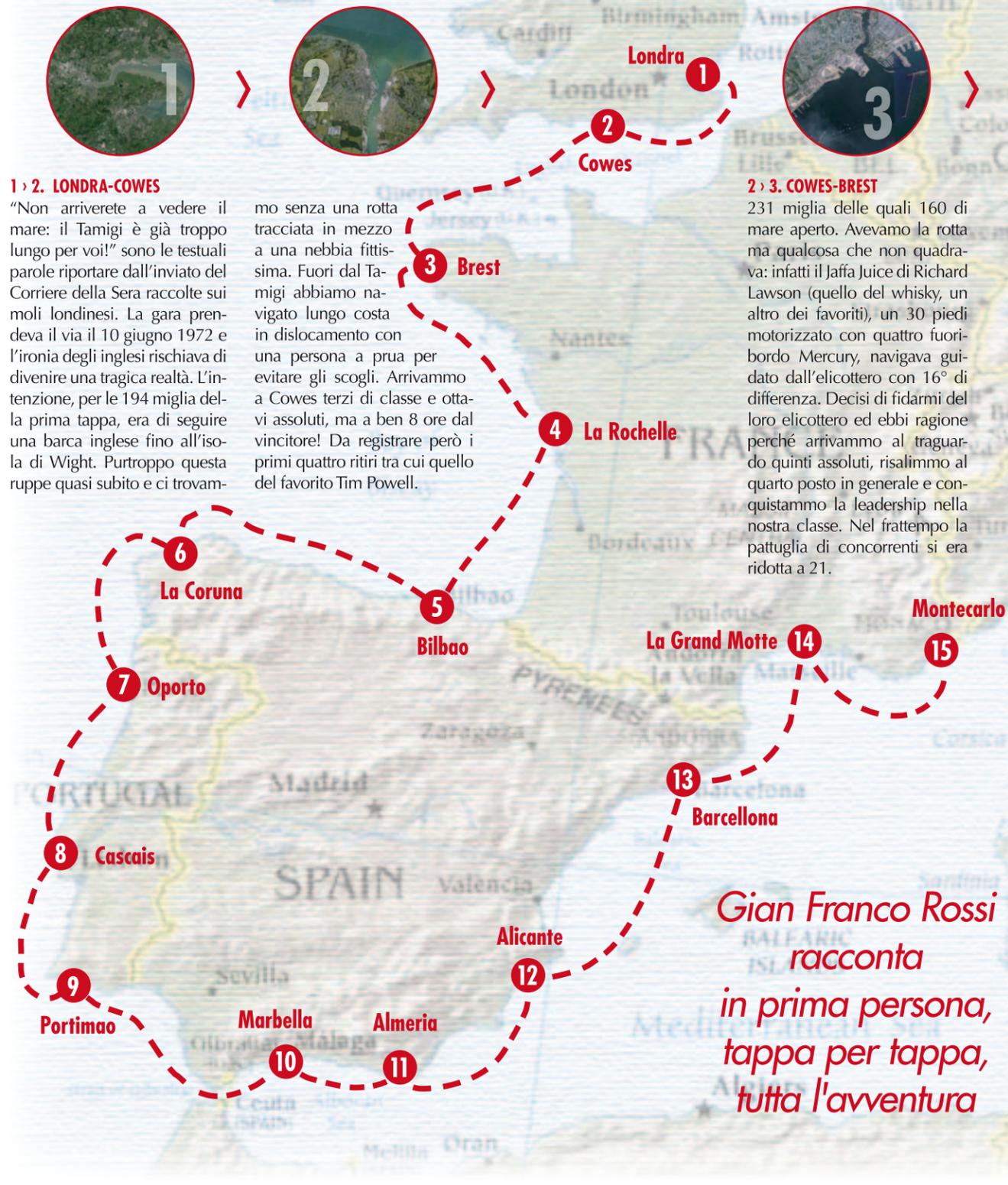
Correvano l'anno 1972 e lo spirito d'avventura era ben altro, come del resto i mezzi a disposizione. Scorrendo l'elenco dei 26 partenti, la lunghezza degli scafi era compresa tra i 30 e i 34 piedi, solo quattro superavano i 40 e tre erano poco sopra i 20. Uno scafo, il favoritissimo Bertram 33 di Tim Powell, superava i 1000 cv, mentre gli altri si attestavano attorno ai 500/700 cv con una discreta presenza di fuoribordo. «Erano barche da competizione - racconta Gian Franco Rossi, allora ventisettenne figlio di Carlo Rossi, tecnico della

Riva di Sarnico trasferitosi da qualche anno nel Principato per dare vita al Monaco Boat Service di Monaco -. Noi eravamo i soli ad avere uno scafo derivato dalla serie e tra i più piccoli in gara, solo 8,50 metri. La barca era lo "Zoom", un Superaquarama (il n. 427) costruito due anni prima; per la preparazione alla gara avevamo montato un rinforzo della carena con un longherone supplementare e delle fiancate con pannelli di compensato marino. Avevamo sbarcato gli arredi interni, coperto il posto di guida originario e ricavato i tre posti per l'equipaggio, dove stavamo in piedi, a poppa.

Inoltre, avevamo scelto una coppia di V8 Thermo Electron, i motori di serie dell'Aquarama, potenziati però a 350 cv invece dei 320 di serie. Per aumentare l'autonomia era stato installato un serbatoio supplementare a prua di 500 litri che praticamente raddoppiava la capacità totale a 1.050 litri; i serbatoi di poppa erano stati invece sollevati per poter accedere più rapidamente agli assi elica in caso di avarie. Infine, abbiamo montato due flap per "tenere giù" la prua con mare mosso, anche in considerazione del fatto che la distribuzione dei pesi si era decisamente spostata a poppa».

La gara tappa per tappa

raccontata da Gian Franco Rossi



1 > 2. LONDRA-COWES

“Non arriverete a vedere il mare: il Tamigi è già troppo lungo per voi!” sono le testuali parole riportate dall’inviato del Corriere della Sera raccolte sui moli londinesi. La gara prendeva il via il 10 giugno 1972 e l’ironia degli inglesi rischiava di divenire una tragica realtà. L’intenzione, per le 194 miglia della prima tappa, era di seguire una barca inglese fino all’isola di Wight. Purtroppo questa ruppe quasi subito e ci trovam-

mo senza una rotta tracciata in mezzo a una nebbia fittissima. Fuori dal Tamigi abbiamo navigato lungo costa in dislocamento con una persona a prua per evitare gli scogli. Arrivammo a Cowes terzi di classe e ottavi assoluti, ma a ben 8 ore dal vincitore! Da registrare però i primi quattro ritiri tra cui quello del favorito Tim Powell.

2 > 3. COWES-BREST

231 miglia delle quali 160 di mare aperto. Avevamo la rotta ma qualcosa che non quadrava: infatti il Jaffa Juice di Richard Lawson (quello del whisky, un altro dei favoriti), un 30 piedi motorizzato con quattro fuoribordo Mercury, navigava guidato dall’elicottero con 16° di differenza. Decisi di fidarmi del loro elicottero ed ebbi ragione perché arrivammo al traguardo quinti assoluti, risalimmo al quarto posto in generale e conquistammo la leadership nella nostra classe. Nel frattempo la pattuglia di concorrenti si era ridotta a 21.

3 > 4. BREST-LA ROCHELLE

211 miglia ancora a seguire la barca di Lawson conquistando la quarta piazza e confermandomi primo di classe. La barca era perfetta e anche il mare abbastanza tranquillo, il bilancio era per ora positivo se non per quella differenza di rotta che non mi lasciava tranquillo. Poi l’intuizione, controllai la declinazione: 16°, il mio navigatore si era sistematicamente dimenticato di calcolarla! Da quel momento la traccia io personalmente tutte le sere.

4 > 5. LA ROCHELLE-BILBAO

Con la rotta certa potevo impostare la gara che volevo e così, con “sole” 186 miglia di percorso, conquistai il secondo assoluto salendo sul terzo gradino del podio in classifica generale. In gara eravamo rimasti in 17.

5 > 6. BILBAO-LA CORUNA

La tappa più lunga, 251 miglia, e anche la più dura con onde di oltre 12 metri molto lunghe. Dopo quasi 11 ore arrivammo quarti assoluti difendendo la terza piazza in classifica generale.

6 > 7. LA CORUNA-OPORTO

Una delle tappe più corte, 167 miglia, ma il mare è ancora molto mosso. I pescatori locali, che ci hanno in simpatia perché siamo l’unico equipaggio non inglese, ci consigliano di uscire di 1,5 miglia e poi di virare decisi e costeggiare. Alla partenza faccio sfilare tutti i concorrenti, se ne accorge Jaffa Juice che mi segue. Però il tachigrafo di bordo era in km e avevo virato troppo presto! Me ne rendo conto quando avvisto lo scafo inglese fermo con tre motori fuori uso e sotto l’onda vedo uno scoglio enorme. Metto indietro tutte le manette nel disperato tentativo di restare in surf sull’onda e, con una gran fortuna, veniamo depositati senza danni oltre la roccia. Ci fermiamo a verificare che Jaffa Juice possa riparare e proseguiamo. Al traguardo siamo terzi, così come in classifica generale, in gara restano solo 11 scafi.

7 > 8. OPORTO-CASCAIS

Tappa breve, 158 miglia, con mare finalmente calmo, foschia. Chiudiamo a oltre 100 km/h di media, secondi assoluti e conquistiamo anche il secondo posto in generale. Alte velocità, tante rotture e restiamo in nove.

8 > 9. CASCAIS-PORTIMAO

128 miglia, mare ancora calmo e visibilità migliore. Siamo terzi al traguardo e secondi in generale.

9 > 10. PORTIMAO-MARBELLA

Mare calmo e dopo 200 miglia saremo in Mediterraneo. Passiamo lo Stretto di Gibilterra con un brivido: le cartine non segnalano una tonnara lunga 20 chilometri circa e rischiamo di farci decapitare dal cavo di acciaio. Perdiamo tempo ad aggirarla, ma siamo ugualmente secondi al traguardo e in generale. Ad attenderci oltre ai nostri soliti tre meccanici, capitanati da mio padre Carlo, troviamo anche l’ingegner Carlo Riva che ci ha portato due serbatoi nuovi perché quelli a bordo stavano cedendo. È stato questo l’unico intervento sulla barca.

10 > 11. MARBELLA-ALMERIA

È la tappa più corta ma c’è mare mosso con Maestrale forza 6/7. Decidiamo di non forzare per difendere il secondo posto, al traguardo siamo terzi e restiamo secondi in generale.

11 > 12. ALMERIA-ALICANTE

Altra tappa relativamente breve, 149 miglia. Continuiamo a non forzare e siamo ancora terzi e secondi in generale, oltre che primi di classe.

12 > 13. ALICANTE - BARCELLONA

Il mare è piuttosto agitato con vento da Sud/Ovest forza 4. Affrontiamo le 226 miglia scegliendo una rotta prevalentemente sottocosta ed è la scelta giusta: conquistiamo la prima vittoria assoluta di tappa!

13 > 14. BARCELLONA - LA GRAND MOTTE

Entriamo nel tratto di mare che conosco meglio, ma troviamo anche un Maestrale tra i più violenti che mi ricordi: le 164 miglia diventano un inferno. Non posso far altro che cercare di costeggiare il più possibile: è la tattica giusta e vinco ancora la tappa. Delle otto ore perse nella prima tappa sul leader HTS di Ralph Hilton ne ho recuperate ben cinque!

14 > 15. LA GRAND MOTTE - MONTECARLO

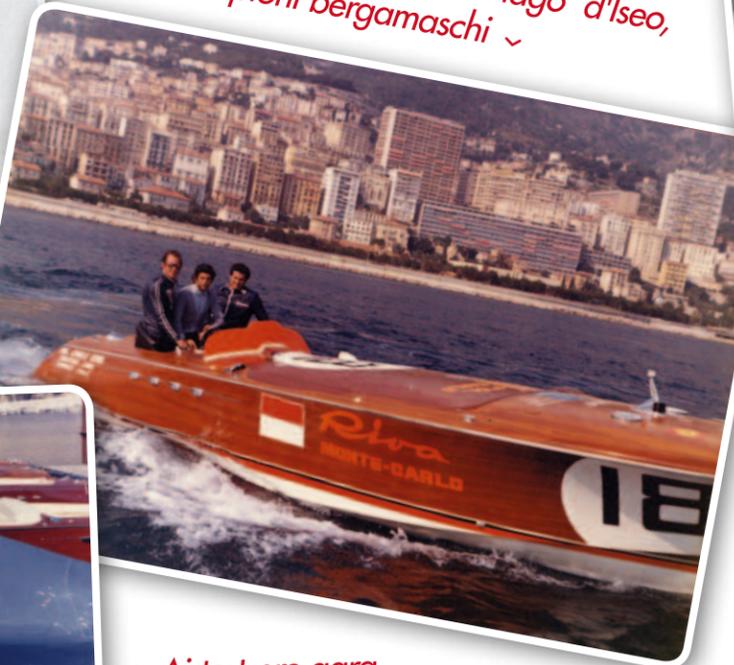
Dovrebbero essere le 171 miglia della passerella finale, ma il mare è sempre agitato e subiamo la prima avaria. A Monaco siamo comunque terzi, confermando il secondo posto assoluto e la vittoria di classe.

Gian Franco Rossi
racconta
in prima persona,
tappa per tappa,
tutta l'avventura

"Ventunmila rimbalzi sull'acqua" titolava il 5 luglio 1972 il Corriere della Sera dedicando ampio spazio all'impresa



Gian Franco Rossi e Giacomo Agostini sono originari entrambi del lago d'Isèo, due campioni bergamaschi



< All'arrivo la barca viene scortata in porto dalla Gendarmerie perchè la benzina in sentina, uscita dalla tubazione tranciata dal serbatoio che si era staccato, la rende un "pericolo pubblico"

Gian Franco Rossi gran "manetta" e gran marinaio

Oltre a Gian Franco Rossi, l'equipaggio era composto da Ettore Andenna e Renato Mazzolini. Merita il racconto dell'arrivo nel Principato: "Poco dopo la partenza si stacca un serbatoio che trancia una tubazione del carburante (travasando in sentina tutto il contenuto) e strappa parte dell'impianto elettrico, mandando in "corto" i motorini di avviamento che devo staccare per evitare che inneschino un incendio. Non possiamo fermarci perché non potremo più riavviare i motori e continuiamo a perdere benzina. Ci avviciniamo a riva di fronte Marsiglia per una riparazione di fortuna e con una tubazione e delle fascette riesco a salvare un po' di carburante per arrivare a Monaco, dove siamo comunque terzi, confermando il secondo posto assoluto e la vittoria di classe. Ma non possiamo neppure festeggiare con gli amici che sono venuti ad accoglierci: la Gendarmerie ci scorta fino in porto perché con tutta quella benzina in sentina siamo un pericolo pubblico! Ci rifacciamo alla serata di gala con la principessa Grace Kelly e il giovane principe Alberto a consegnare i trofei. Per l'occasione da Sarnico arrivano anche Carlo Riva e Gino Gervasoni.



< Ai test pre-gara partecipa anche Giacomo Agostini



~ Il traguardo è vicino, "Zoom" sta per concludere la sua galoppata di 2.560 miglia

La cena di gala della premiazione, al tavolo con la Principessa Grace di Monaco, un giovanissimo Alberto di Monaco >



< Grace Kelly premia l'equipaggio monegasco: da sinistra, Renato Mazzolini, Ettore Andenna, la Principessa e Gian Franco Rossi

Vi ha appassionato la storia? Allora seguite l'edizione 2014, a giugno

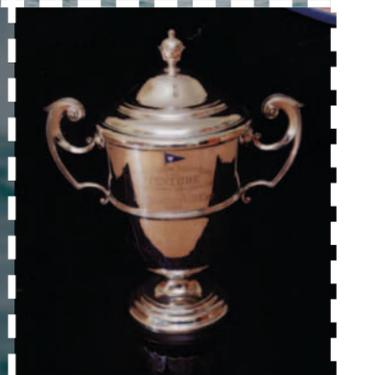


Questa promette di essere la volta buona! Un gruppo di inglesi, capitanati dal campione offshore Peter Dredge, riprova a rilanciare la splendida sfida tra

Atlantico e Mediterraneo dopo una serie di tentativi andati a vuoto. La partenza è fissata per giugno, proprio come nel 1972



I monocarena saranno i grandi protagonisti di questo raid che offre una ghiotta opportunità per rimettere in acqua tanti scafi (e qui ne abbiamo eccellenti esempi) che l'avvento dei catamarani hanno prematuramente mandato in pensione, almeno per le gare offshore di "ultima generazione". Non si tratta di parteggiare per una scelta agonistica o per l'altra, ma solo apprezzare le differenti filosofie che stanno alla base delle due discipline, entrambe affascinanti.



Ci sono già i primi iscritti e la macchina organizzativa della Venture Cup sembra viaggiare a pieno ritmo. L'Inghilterra si conferma la patria dell'offshore duro e puro e c'è da credere, o meglio sperare, che il comitato organizzatore, che vede tra le sue file il campione Peter Dredge, possa riuscire nell'impresa. Il percorso è di 2400 miglia diviso in otto tappe. Si parte dal Tamigi e questa volta il primo traguardo è fissato su una delle isole della Manica vicino alle coste francesi; l'arrivo della seconda frazione è in Francia a Les Sable D'Olonne, quindi si scende in Spagna a La Corunna e poi a Cascais. L'accesso in Mediterraneo è fissato con l'arrivo a Puerto Banus e quindi a Barcellona. Il traguardo della penultima tappa è a Saint Tropez, per poi coprire le poche miglia che divideranno i superstiti per la passerella finale che si concluderà nel porto del Principato di Monaco, accolti nella nuova sede dello Yacht Club monegasco.





IL MADE IN ITALY NON È SOLO QUESTIONE DI STILE



Rio Yachts nel mondo è uno dei rappresentanti più riconosciuti del made in Italy in ambito nautico e oggi la sua ammiraglia propone soluzioni innovative anche nella definizione dei layout interni, dove la disposizione degli ambienti tende a svuotare i volumi... riempiendoli

di Alberto Mondinelli

Spazio, questo è il primo elemento che mi viene in mente quando salgo a bordo del Rio Colorado 54 ormeggiato nel piccolo porticciolo della Canottieri Posillipo. Non che Rio non ci abbia già abituato in passato a soluzioni che sapevano battere nuove

strade nell'uso dei volumi, ma qui i metri sono tanti e il loro sfruttamento è ancora più ardito e innovativo, poiché tende a trasmettere una sensazione di vuoto all'interno, quindi di massimo spazio, ma che all'atto pratico vuoto non è, visto che gli arredi ci sono, ecco-

me. Verrebbe quasi difficile creare una precisa divisione tra interni ed esterni, tra pozzetto e quadrato, con quella plancia sospesa sopra la cucina, facendo improvvisamente diventare vecchie tante soluzioni che sembravano degli evergreen.



ANIMO COSMOPOLITA

Una bella barca, cos'altro si può dire. Forme, colori e un accorto bilanciamento dei volumi non solo sapranno conquistare i più tradizionalisti, ma sapranno far apprezzare il Colorado 54 anche nei mercati internazionali, perché l'innovazione è tanta ma non stravolge il concetto di open così come è percepito nel mondo. L'opera morta è importante, ma quasi non lo si nota tanto è ben dissimulata dalla vetrata centrale e dalla doppia colorazione. Per la carena si è puntato sulla sua marinità con una V poppiera di poco superiore agli 11 gradi.



IN NAVIGAZIONE
31 NODI MAX CON 2X600 CV





IN COPERTA

...E M'ILLUMINO D'IMMENSO

Open o hardtop, difficile dirlo, perchè quando il tetto è tutto aperto la differenza e la separazione dall'ambiente esterno è minima per non dire nulla

Partiamo da poppa: la spiaggia è di grandi dimensioni, con la possibilità di immergersi così da fungere anche da alaggio per il pram che trova posto nel gavone poppiero. Salendo i gradini, non so se mi colpisce di più il blocco di acciaio inox che nasconde, sotto una ribaltina, la galloccia con tanto di verricello o dalla grande dinette che troneggia al centro del pozzetto: il piano del tavolo è regolabile in altezza, così da poterlo trasformare

in un solarium di almeno tre piazze. A pruvia, sulla murata di sinistra, si apre la zona pranzo ben protetta dall'hardtop; se invece si preferisce immergersi nella luce basta far scorrere la parte superiore e l'apertura risulta davvero grande, anche in considerazione del fatto che l'elemento scorrevole è rigido. Una struttura ribaltabile di plexiglass, incernierata all'hardtop, consente di chiudere questa zona, così l'uso è garantito anche in condizioni me-

teo avverse. Vado quindi a prua per apprezzare i comodi passavanti che la collegano al pozzetto. Certo la battaglia è un po' troppo bassa e qualche tientibene in più sulla tuga sarebbe certamente apprezzato dai meno "marini", che comunque non penso rinunceranno al bellissimo solarium che si apre sulla coperta prodiera, sarà anche un po' in disuso, ma la sua posizione è impagabile e sul Rio Colorado 54 la superficie è davvero esagerata.

**ALL'ARIA, MA PROTETTI**

In basso in grande, è evidenziato il sistema di chiusura del quadrato che ne garantisce l'utilizzo anche quando le condizioni meteo non sono favorevoli. A sinistra, una vista proprio della zona interessata dalla chiusura mentre, a destra, un'immagine del pozzetto poppiero. Uno sguardo anche alla razionale sala macchine, con la coppia di Cummins turbodiesel che sono accoppiati alle trasmissioni Zeus.

**VIRTUAL TOUR DELLA COPERTA**



ALL'INTERNO

IN BARCA COME IN UN LOFT

Il ponte superiore e quello inferiore sono uniti, ma al tempo stesso separati, proprio come in un moderno loft, dove gli ambienti si incrociano ma non si fondono



La plancia è un raro esempio di razionalità e praticità, c'è posto per tutto, comprese molte dotazioni extra, ma soprattutto colpisce il suo supporto tubolare che lascia ampia aria e luce al ponte inferiore, tanto da essere quasi portati a considerarlo una prosecuzione del pozzetto. Scendo le scale e sono di fronte alla cucina tutta inox e led. La cabina dell'armatore si trova a centro barca, la soluzione a tutto baglio è la più gettonata, ma Rio riesce per l'ennesima volta a darne un'interpretazione originale: il letto ha la testata addossata alla murata di dritta, mentre su quella di sinistra corre un originale mobile giocato su un ampio uso di cristallo, ripreso anche per l'arredo del bagno che è diviso in due ambienti con wc e bidet nel box doccia e il lavello solitario nel primo accesso. Originale anche la cabina Vip di prua con due cuccette ruotanti che si trasformano così da letto matrimoniale a letti singoli a V, mentre la terza cabina offre due cuccette separate ma posizionate a L, evitando di sovrapporle. Giusta la scelta di dare a queste due cabine un solo bagno, ma di ampie dimensioni, sempre con wc e bidet insieme alla doccia.



VIRTUAL TOUR DEGLI INTERNI



MATERIALI RAFFINATI

Qui a fianco, uno scorcio da prua e, a destra, una vista della cucina. Sotto, la cabina vip (a sinistra) e quella armatoriale. In basso, un'immagine del bagno padronale e un primo piano dello studiolo nella cabina dell'armatore. Gli arredi si distinguono per l'accurata scelta dei materiali, a cominciare dai pavimenti in bambù con inserti di alluminio, mentre per i mobili si è privilegiato il laccato che dona agli interni un marcato senso di calore.





PRESTAZIONI

Siamo a Napoli e, già uscendo dallo stretto porticciolo della Canottieri Posillipo, ho modo di apprezzare la maneggevolezza delle trasmissioni Zeus e del loro joystick. Quindi passo alle manette che scatenano i cavalli dei due Cummins: la planata è veloce, solo 8 secondi, anche grazie ai flap automatici. I cambi di direzione sono rapidi e la barca non sembra mai in difficoltà, anche se il mare non è proprio calmo come sembrava da riva anzi, così offre l'opportunità di mettere alla prova la carena del Colorado 54 che si difende bene, evidenziando un buon passaggio sull'onda senza troppi contraccolpi. La planata minima è tenuta agevolmente a 1400 giri con una velocità di 11,5 nodi e un consumo conseguente di 55 l/h che garantisce anche una buona autonomia.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tuttom 16,45
Larghezza.....m 4,65
Pescaggio.....m 0,76
Dislocamento a seccokg 18000
Motorizzazionecv 2x600
Serbatoi carburante.....l 2000
Serbatoi acqual 450
Posti letto..... 6+1
Portata persone..... 16
Categoria di omologazione..... A
Cantiere costruttore: Rio Yachts (I)
Via Passerera 6, 24060 Chiuduno (Bg),
tel. 035 927301, www.rioyachts.com

PREZZI E MOTORI

2x600 cv Cummins QSC 8,3 euro 1.020.000
Dotazioni standard, franco cantiere, Iva esclusa

Le trasmissioni Zeus di Cummins, in combinazione con i due turbodiesel del costruttore statunitense, abbinano a una classica coppia di eliche spingenti la possibilità di governare la barca con il pratico e ormai irrinunciabile joystick.

RIO YACHTS

DOTAZIONI STANDARD

Boiler - Flap integrati nella trasmissione Zeus - Generatore 13 kw - Impianto automatico antincendio - Pompe di sentina elettriche e manuale - Portello motori ad apertura elettrica - Telecamere poppa e sala macchine - Ancora inox 20 Kg con 150 mt di catena - Altoparlanti - Antivegetativa - Luci di cortesia sui trincarini - Luci subacquee di poppa a led - Mobile pozzetto con frigorifero e lavello inox - Nome a poppa in inox - Passerella a scomparsa - Verricelli di tonneggio - Apertura elettrica tettuccio - Aria condizionata e riscaldamento - Autopilota - Bussola - GPS plotter Garmin 15 - Eco - Radar - Radiotelefono - Joystick d'ormeggio Axis - Leve elettroniche - Pavimento in teak - Portellone accesso salone a scomparsa - Radio, lettore I-Pod, cd, dvd - TV 37" a scomparsa con dvd - Antenna satellitare - Verricello elettrico 1,7 Kw. - Aria condizionata e riscaldamento - Forno a microonde - Frigorifero/freezer.

OPTIONAL

Cantina refrigerata - Champagneria - Desalinizzatore 30 L/h - Dotazioni di sicurezza fino 50 mg - Fabbricatore di ghiaccio Icemaker - Jet Sky Seadoo - Lavastoviglie - Lavatrice - Mensola cappa in acciaio inox - Movimentazione idraulica plancetta di poppa - Nome luminoso a poppa - Scaletta idraulica - Teli bianchi per cristalli hard top - Tender - TV 26" con Decoder e Inverter cabina di poppa o prua - Verniciatura poliuretana metallizzata carena - Verniciatura poliuretana metallizzata coperta e hard top.

PRESTAZIONI

1000 giri 7,5 nodi -l/h 67 db
1500 giri ... 12,5 nodi 60 l/h 71 db
2000 giri ... 27,0 nodi 160 l/h 78 db
2800 giri ... 31,0 nodi 220 l/h 80 db
Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)
1500 giri 30 ore 00'
2000 giri 11 ore 15'
2800 giri 8 ore 20'

MI PIACE

Del Colorado 54 piace in particolare modo la continuità degli ambienti soprattutto tra pozzetto e quadrato. La cabina di prua è stata un'antesignana della doppia soluzione del letto, ma è tutto il design della barca a convincere e anche la scelta dei materiali è di grande effetto e praticità.

MI LASCIA PERPLESSO

Difetti significativi non ne ho riscontrati, ho però notato che i lati in vetroresina della plancetta di poppa sono scivolosi e la protezione della dinette è limitata, inoltre i tintibene esterni e la battagliola potrebbero essere migliori.

CONDIZIONI DEL TEST

Vento..... 5 nodi
Mare..... calmo
Temperatura aria..... 20°
Carburante nel serbatoio 800 l
Acqua nel serbatoio 100 l
Equipaggio imbarcato 3 persone
Pulizia carena buona



Il nuovo Prestige 450 riprende il layout innovativo del 18 metri e si può scegliere fra i Volvo Ips 500 e Ips 600.

14 METRI
CON
FARE DA GRANDE

di Alberto Mondinelli

Difendere il DNA della nuova generazione Prestige anche sui 13 metri del 450 è stato l'obiettivo prioritario con cui lo Studio Garroni ha affrontato il progetto di questo modello, che presentiamo nella versione fly, quella che a mio parere meglio esalta le sue caratteristiche. Così si è voluto mantenere la cabina armatoriale a centro barca con accesso esclusivo e quella vip a prua. Precisa scelta progettuale anche la rinuncia alla terza cabina a cui sopprime la dinette trasformabile. La carena, specificatamente pensata per i pod Ips con deadrise di 17°, completa il disegno. Al resto ha pensato la qualità che il cantiere francese ha sempre saputo garantire ai suoi prodotti. Questo 450, dopo il successo del Prestige 550, riesce a riproporre su una misura inferiore tutta la personalità e l'abitabilità che hanno decretato l'affermazione del modello maggiore. ▶



BAGNO DI SOLE

Pure le immagini piovose confermano l'ottima vivibilità del fly. Certo, con il sole è tutta un'altra cosa: si può sfruttare al meglio il grande prendisole, e si può condurre la barca dalla controplancia approfittando anche dell'ottima visibilità. La cucina, inoltre, ha tutto lo spazio per essere attrezzata al meglio, pensando pure al buon numero di ospiti che può accogliere la dinette.



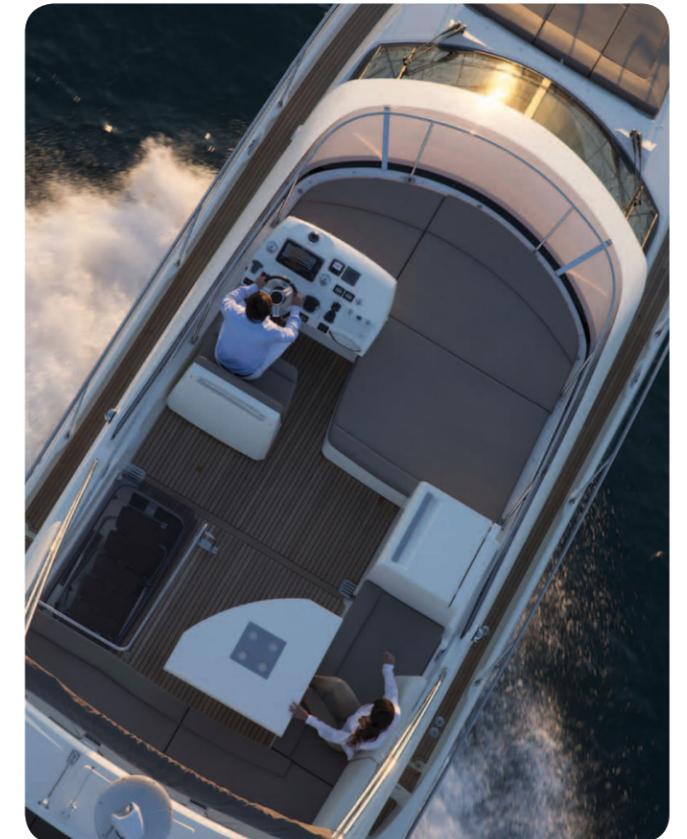
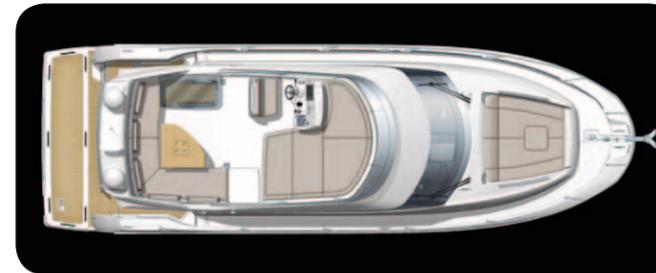
FLY - COMPLETO AL 100%

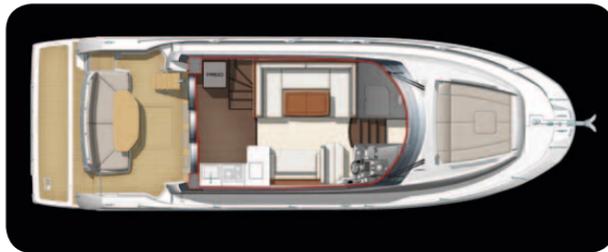
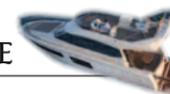
Comincio subito con un appunto: la scala di salita al fly è un po' risicata nel dimensionamento dei gradini e nella loro inclinazione, cosa che potrà creare qualche imbarazzo,

soprattutto nella discesa, ai meno agili. In compenso, sul ponte superiore si apre un ambiente ben articolato in tre spazi che interagiscono alla perfezione tra loro. A poppa la dinette è servita da un pic-

colo ma ben attrezzato (come al solito dipende dall'armatore e dalla sua propensione a largheggiare con gli optional) mobile cucina; l'area prodiera è invece occupata dal grande solarium a tutta larghezza,

che si allunga anche a prua via della plancia. Quest'ultima non fa rimpiangere quanto a dotazione quella coperta, ma anche in questo caso sono determinanti le scelte dell'armatore.





COPERTA - TANTO SPAZIO TRASFORMABILE

Partendo da poppa, la planchetta sul modello in prova è idraulica, uno degli optional più richiesti; si apprezza anche il gavone che si apre dietro alla struttura del divanetto poppiero, utile per riporre l'attrezzatura sub e altro senza portare acqua e sabbia sulla barca. La passerella è accostata a sinistra così da non ingombrare. In pozzetto la dinette è trasformabile in solarium, ma sarebbe il terzo, meglio optare per quello di prua, facilmente raggiungibile dai due pas-

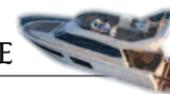
savanti, con quello di dritta più largo. In quadrato, la cucina è in diretta comunicazione con il pozzetto grazie alla porta scorrevole in tre elementi. Il mobile si allunga a dritta, mentre di fronte il grande frigorifero introduce alla discesa alla cabina dell'armatore. A pruvavia la raccolta dinette a dritta che è trasformabile in letto doppio; di fronte, un divanetto di dubbia utilità raccorda la zona cucina con la plancia che si fa apprezzare per il piacevole disegno.



TUTTO AL SUO POSTO

Il gavone a poppa è molto pratico come il verricello sotto il piano di calpestio a prua. Un po' meno utile il divanetto qui a destra, ma all'interno di un quadrato così razionale anche la sua collocazione è accettata di buon grado.





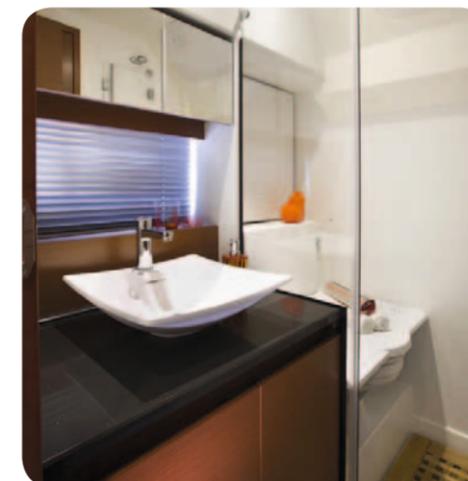
MOLTA LUCE E RAZIONALITÀ

La vista del quadrato da poppa mette in evidenza l'eccellente distribuzione degli spazi e anche la grande luminosità degli interni nonostante l'immagine sia stata scattata al tramonto. Qui sotto, una vista della plancia dove la presenza degli strumenti analogici è un di più abbastanza inutile e, a fianco, il grande frigorifero con la discesa che porta alla cabina armatoriale a centro barca con ingresso esclusivo. A destra, le due immagini che mostrano la semplice trasformazione della dinette per ricavare altri due posti letto.





LA PRIVACY È SERVITA
Può capitare di dover ospitare due amici tra loro non particolarmente "intimi" e la soluzione illustrata qui a sinistra risolve tutti i problemi. Poi, per volumetria e dimensionamento del bagno, c'è da notare come la cabina Vip abbia ben poco da invidiare a quella armatoriale, quindi i due ospiti sono sicuri di essere trattati nel migliore dei modi.



SOTTOCOPERTA DUE CABINE ESCLUSIVE

Come già detto, la cabina armatoriale è a centro barca. Sfruttando tutto il baglio si è optato per un letto addossato alla murata di dritta, ma c'è spazio anche per un divanetto ai suoi piedi e per un mobile scrittoio/beauty sulla murata sinistra. A prua, c'è l'accesso al bagno che è di discrete dimensioni e rigorosamente con box doccia separato. A prua, nuova discesa sottocoperta per accedere alla cabina Vip che dispone pure essa di un accesso esclusivo. Sul modello in prova era montata la cuccetta doppia sdoppiabile in due letti singoli con una semplice rota-

zione, soluzione utile per evitare imbarazzo tra ospiti non propriamente intimi. Per metterli ulteriormente a loro agio, un bagno che ha ben poco da invidiare a quello armatoriale e, nel disimpegno, c'è anche

posto per un armadio che nasconde una lavatrice. Resta da dire dei legni e della lavorazione di pelle e stoffe di livello adeguato alla classe della barca, così come la poca vetroresina a vista si inserisce bene nel design





SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 13,96
Lunghezza scafo	m 12,56
Larghezza	m 4,30
Pescaggio	m 1,05
Dislocamento a secco	kg 11332
Dislocamento a pieno	kg 16000
Motorizzazione	cv 2x435
Serbatoi carburante	l 1200
Serbatoi acqua	l 520
Posti letto	4+2
Portata persone	10-12
Categoria di omologazione	B-C

Cantiere costruttore: Prestige (F)
 Importata da: Jeanneau Italia,
 via G. Trevis 88, 00147 Roma,
 tel. 06 83087711, www.prestigeyachts.it

DOTAZIONI STANDARD

Controllo elettronico motori - Joystick IPS - Verricello elettrico - Tromba - Disappannamento parabrezza - Flap elettrici - Dotazione fly con plancia, solarium, tavolo, lavello - Dinette pozzetto - Plancetta poppa con scaletta bagno - Doccetta caldo/freddo pozzetto - Prese 12 V e 230 V - Arredo completo quadrato e cabine - Arredo cucina coperta con piano cottura a 2 fuochi e frigo - Caricabatteria.

PREZZI E MOTORI

2x370 Volvo Penta IPS 500 euro 422.200
 2x435 Volvo Penta IPS 600 euro 440.200
 Prezzo con dotazioni standard, franco cantiere, Iva esclusa

Le IPS sono una scelta assolutamente condivisibile. Si può scegliere tra le 500 e le 600, quelle montate sul modello in prova. La differenza di prezzo è minima da non lasciare dubbi, soprattutto se si naviga più carichi rispetto al nostro test.

OPTIONAL

Cabina Joystick in pozzetto - Luci sottomarine - Elica di prua - Pack elettrico Raymarine con gps E125, autopilota SPX30, radar - VHF Raymarine Kit ormeggio - Kit ancora - Plancetta poppa idraulica - Passerella idraulica - Flap elettrici - Videocamera poppa - Lavatrice, asciugatrice, lavastoviglie - Hi-fi Bose - Tv led 22" + DVD in cabina prua - Tv led 26" + DVD in cabina armatore - Cassaforte - Aria condizionata 59000 BTU - Gruppo elettrogeno 7 o 11 kW - Passavanti in teak - Verniciatura scafo Champagne - Tavolo pozzetto in teak convertibile in prendisole - Zanzariere oblò - Fondo fly in teak - Pavimento salone in legno con moquette.

PRESTAZIONI

1000 giri	6,4 nodi	6,3 l/h	53 db
1500 giri	8,7 nodi	22,5 l/h	57 db
2000 giri	10,3 nodi	56 l/h	68 db
2500 giri	15,8 nodi	98 l/h	72 db
3000 giri	24,7 nodi	122 l/h	76 db
3600 giri	32,0 nodi	169 l/h	78 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2000 giri	19 ore 35'
3000 giri	9 ore 00'
3600 giri	6 ore 30'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento	2 nodi
Mare	calmo
Temperatura aria	8°
Carburante nel serbatoio	1100 l
Acqua nel serbatoio	100 l
Equipaggio imbarcato	2 persone
Pulizia carena	pulita

MI PIACE

Convince anche su questa dimensione la cabina armatoriale totalmente separata. Sempre apprezzata la cucina baricentrica tra pozzetto e dinette. Comoda si può rivelare anche la cabina vip facilmente trasformabile da matrimoniale a doppia.

MI LASCIA PERPLESSO

La scaletta del fly è un po' ripida, soprattutto in discesa, mentre il divanetto a dritta in quadrato è di dubbia utilità e poi in plancia trovo inutile raddoppiare la strumentazione analogica con quella digitale.

LA PROVA

Cannes si presenta con mare calmo, una leggera onda lunga e tanta pioggia. Il capitano mi consiglia qualche tacca di flap e in effetti l'assetto è eccellente: planata veloce senza il minimo cenno di cabrata e progressione continua fino a sfiorare i 32 nodi che sono indicati anche dal cantiere come velocità di punta con le IPS 600: siamo a 3600 giri e i 169 l/h di consumo sono nella media. Più consigliabile scendere sotto i 3000 giri, così i consumi si attestano a 120 l/h e i nodi restano comunque sopra i 20, se non arrivare al limite della planata, a 2500 giri e 17

nodi, con un consumo di 86 l/h. Mi dedico alla verifica della maneggevolezza che non è straordinaria per una barca con le Ips, in particolare il raggio di virata è piuttosto ampio per poi stringersi progressivamente man mano si insiste nella volta, probabilmente è un problema di messa a punto. Incrociamo la nostra e altre scie per riscontrare un passaggio un po' secco sull'onda con qualche scricchiolio strutturale, ma tutto nella norma, anche perché sono ben pochi i dipartisti a sottoporre a queste torture le proprie barche.





LA NEW GENERATION

Superato il primo impatto, che può lasciare un attimo perplessi, il Barracuda 7 rappresenta un nuovo modo di concepire la pilotina

di Ted Morbido

È un'espressione più "fisherman oriented" della classica pilotina pêche promenade a cui i cantieri della Francia atlantica ci hanno abituato. Così, possiamo stare certi che il Beneteau Barracuda 7 piacerà molto in Bretagna. Ma in Italia? Di fondo, nel nostro Paese, le pilotine non hanno mai sfondato, un po' perché non fanno dell'estetica il loro punto di forza, un po' perché la tendenza degli utenti nostrani in questa sfera di mercato è più verso gli open. Ma qualcosa è cambiato. L'evoluzione le ha portate a "duplicare" la propria identità e a offrire utilizzi più specifici, ora per la pesca ora per la crociera, pur mantenendo la loro proverbiale versatilità. E la serie Barracuda creata da Beneteau risponde a questa evoluzione del mercato con una pilotina di nuova generazione che sceglie la polivalenza attraverso due pack di personalizzazione che ne sviluppano la destinazione verso un impiego più legato alla pesca oppure al tempo libero, senza per questo impedire un mix delle due destinazioni. Poi, se l'occhio di chi non vive sulle coste atlantiche vuole la sua parte, un po' si deve adattare.

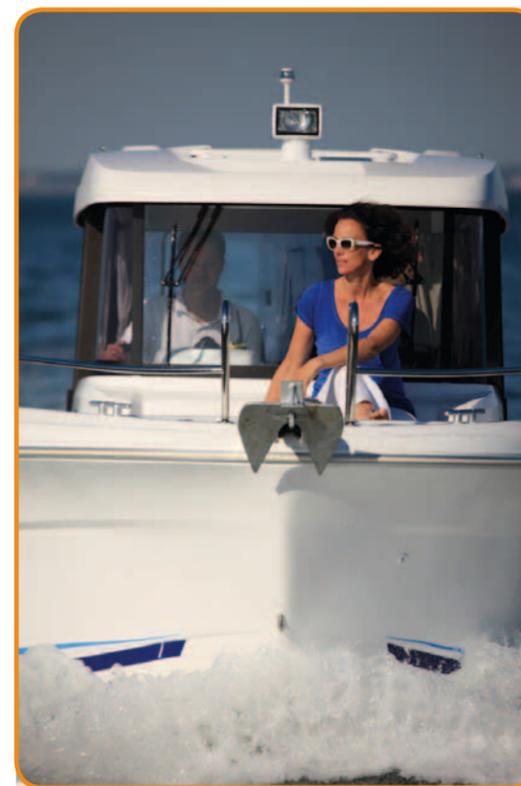


Non fatevi ingannare dalle apparenze

In navigazione il Barracuda 7 evidenzia le sue linee che nulla concedono all'aerodinamica e magari faranno storcere il naso a qualche appassionato più legato all'estetica e alle soluzioni dei fast cruiser mediterranei. In compenso le prestazioni

velocistiche sono di tutto rispetto e l'abitabilità è ottima, così come la protezione nel caso di navigazione con mare mosso, come ho potuto verificare nel corso del mio test, che si è svolto in condizioni ben diverse rispetto a quelle in queste foto. Anche

il motore era diverso, qui c'è un Honda da 200 cv mentre la prova è stata effettuata con uno Yamaha della medesima potenza, sebbene a giudicare dalle rilevazioni, posso dire che non è da trascurare l'adozione di un più economico 150 cv.



ANCHE LE SIGNORE SONO ACCONTENTATE

Come si può notare, anche le signore trovano i loro spazi, soleggiati a prua, ma all'occorrenza pure a poppa e ben protetti. Come è illustrato nelle pagine seguenti è stato anche ideata, sempre a prua,

un prendisole indubbiamente originale, ma da verificare all'atto pratico, poiché si tratta di un telo estensibile che, una volta affrancato alle murate, rimane sospeso su tutta la superficie prodiera.



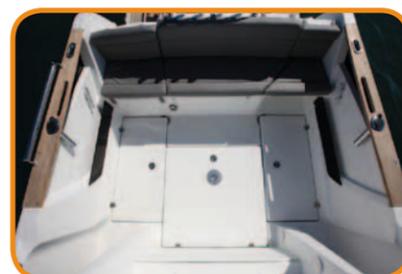
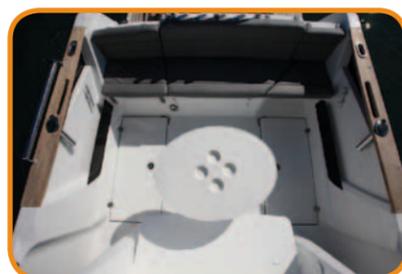
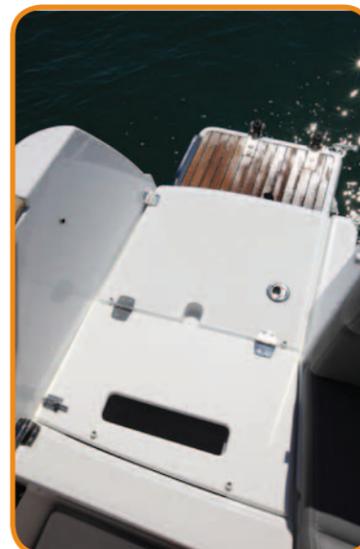


COPERTA - L'ELOGIO DELLA VERSATILITÀ

Non si può non apprezzare la ricerca di ampliare la destinazione d'uso del Barracuda 7 pur restando fedeli allo stile fisherman. Non si rinuncia quindi all'ampia dotazione di gavoni in tutto il pozzetto poppiero e, se da una parte troneggiano i portacanne, dall'altra si notano le due ampie plancette ai lati del fuoribordo, così anche chi vuole rilassarsi con un bagno può farlo

tranquillamente. C'è poi l'originale soluzione a prua, dove ci si può accomodare sui divanetti o stendersi sul prendisole a scomparsa. A poppa si può allestire una dinette che il cantiere indica per sette persone, magari saranno un po' meno, ma certo le dimensioni sono generose con quasi due metri di larghezza per un metro e mezzo di profondità. Ben dimensionati

pure i due passavanti che portano a prua dove ci sono due divanetti e una seduta ricavata sulla struttura prodiera della tuga, quasi un bowrider. Non ingombra invece il verricello dell'ancora piazzato a prua estrema. Il layout della coperta trae sicuramente beneficio della generosa larghezza voluta dal progettista, ben 2,72 m, che però pregiudica la carrellabilità barca.



PROFESSIONALE IL GIUSTO
 Accontentate le mogli, anche gli appassionati pescatori non possono lamentarsi: tutto quello che serve alla pratica del loro hobby c'è e anche ben dimensionato e curato.





Alba o tramonto? Un appassionato pescatore certamente preferisce immaginare una veloce cavalcata mattutina per raggiungere la zona di pesca, la moglie forse preferisce un romantico tramonto... In qualsiasi caso, il Barracuda 7 li mette d'accordo entrambi



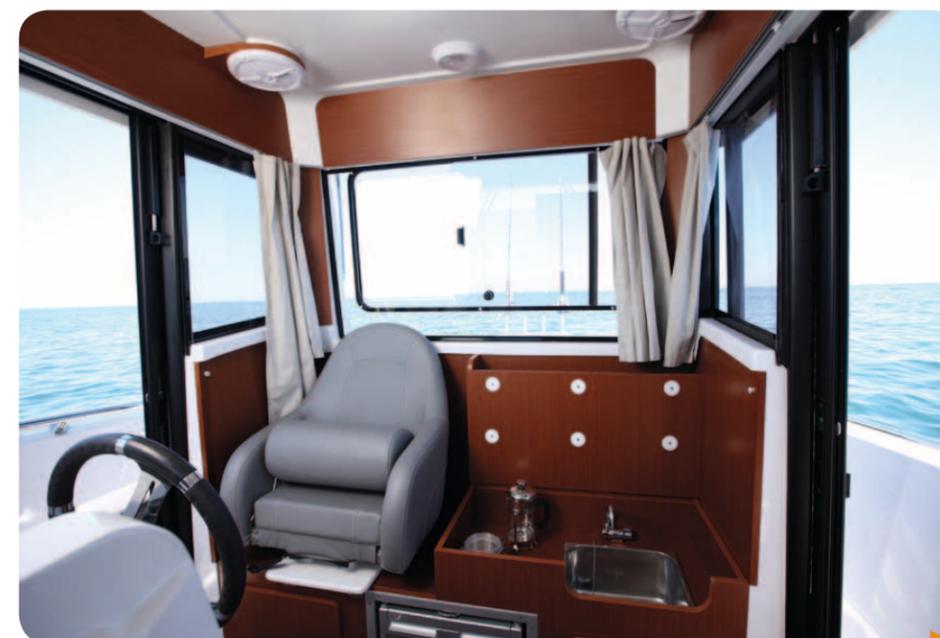


INTERNI - DA DENTRO SI APPREZZA LA GRANDE VOLUMETRIA DELLA TUGA

È qui che la tuga criticata prima per il design esterno si fa apprezzare per la moltitudine delle soluzioni che offre all'interno, pur in uno spazio limitato. La plancia ha una larghezza di 135 cm ed è servita da una poltrona per il pilota e da un divanetto sotto cui c'è un frigorifero e un lavello. Da nota-

re, il cielo della tuga apribile, ma con tendina parasole per essere sempre protetti. Per facilitare l'accesso alla cabinetta, la parte superiore del tambuccio si solleva, ma non è bloccabile, così quando capita, come successo a me, di navigare con mare mosso, ogni volta che ci si appoggia, si rischia di

schacciarsi le dita se non di cadere. Sottocoperta, la cuccetta è forse un po' eccessivo definirla doppia, visto che alla larghezza di 190 cm corrisponde una lunghezza che varia da 180 a 120 cm, per far posto al volume del locale toilette che è invece decisamente generoso: 80x80 cm.



OGNI ANGOLO È SFRUTTATO
Dalle immagini è facile capire come ogni minimo spazio all'interno della cabina sia stato sfruttato per trovare il modo di sistemare tutte le dotazioni che si possono rendere necessarie in navigazione. Il ba-

gno è di generose dimensioni, ma anche la cuccetta non è troppo sacrificata e il divanetto nasconde pure un piccolo angolo cucina con un pratico lavello. Infine, in plancia lo spazio per la strumentazione professionale non manca certo.



PRESTAZIONI

Il mare è decisamente agitato e quindi la contestata tuga si fa subito apprezzare. La progressione dello Yamaha è decisa, ma obiettivamente, anche cercando di stare sottocosta, superare i 4 mila giri diventa un'impresa che un paio di ingavonate consigliano di accantonare. Per le prestazioni oltre ai 4500 giri faccio quindi riferimento a un test effettuato dal cantiere, quando la barca ha raggiunto i 32 nodi di velocità a 70 l/h che consigliano di optare per andature più economiche, per esempio a 4000 giri e 22 nodi il consumo scende a 40 l/h ed è interessante notare come a questo regime otteniamo la stessa velocità anche in condizioni di mare mosso. La planata minima è a 2800 giri a circa 16 l/h e una velocità di 9 nodi. La navigazione prosegue attorno ai 3500 giri affrontando il mare da tutti i lati e ricavandone un'indubbia sensazione di sicurezza. La timoneria non è servoassistita e quindi si risente un po' del movimento dell'elica quando si stringono le virate, nulla però che esuli dalla norma. Anche coricata, la barca non si mostra minimamente in difficoltà, pure con il mare al traverso.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tuttom 7,14
Larghezza.....m 2,72
Pescaggio.....m 0,80
Dislocamento a seccokg 2050
Motorizzazione maxcv 200
Serbatoi carburante.....l 200
Serbatoi acqual 100
Posti letto..... 2
Portata persone..... 8
Categoria di omologazione..... C/D
Cantiere costruttore: Beneteau (F)
Imp: Beneteau Italia, via Puccini 15, 43100 Parma (PR), tel. 0521 243200, www.beneteau.it

PREZZI E MOTORI

Senza motore euro 24.780
Dotazioni standard, franco cantiere, Iva esclusa

Su queste misure il fuoribordo è la soluzione migliore. L'abbinamento con lo Yamaha 200 (nel servizio fotografico un Honda 200), motore di recente sviluppo che ne ha migliorato alcuni parametri prestazionali, primo fra tutti il peso, è eccellente, ma dai test effettuati dal cantiere anche il modello da 150 cv se la cava molto bene, con solo un paio di nodi in meno alla massima velocità e qualche litro all'ora di consumo in più alla velocità di crociera.

DOTAZIONI STANDARD

Pulpito prua aperto - Tientibene inox sulla tuga - Tientibene attorno al pozzetto - Trincarino in legno massello - N. 2 Porta canne - Scaletta bagno inox - Timoneria idraulica - Quadro comandi - Bussola - Tergicristallo - Quadro elettrico 12 V - Indicatore carburante - Strumentazione motore con contagiri - Presa 12 V - Volante - Cuccetta doppia - Alloggiamento per WC marino - N. 2 pompa di sentina: una manuale, una elettrica - Staccabatterie.

OPTIONAL

Passavomo quadrato scorrevole con oscurante - Tendine interne - Secondo tergcristallo e lavavetro - Musone di prua - Verricello salpancora elettrico 700 W - Frigo 42 l - Batteria 12 V 110 A supplementare - Impianto idrico: lavello con acqua sotto pressione in cucina e doccia in pozzetto acqua fredda - Schermo multifunzione Lowrance HDS 7" - Rullo salpareti - Vivaio - Pompa di lavaggio in coperta - N. 2 portacanne supplementari + n. 4 su specchio poppa - Cuscineria interna cabina di prua - Cuscineria esterna sedile pozzetto e di prua con schienali - Piattaforma bagno - Kit ormeggio - Tendalino pozzetto telescopico - Kit prendisole di prua - Divanetto pozzetto ribaltabile - Tavolo pozzetto - WC chimico o WC marino + serbatoio acque nere - Circuito 220 V + caricabatterie - Climatizzazione 220 V - Pozzetto listellato in legno massello - Scafo blu acciaio - Sonda Lowrance Structure Scan - Scaletta di prua telescopica - Luci esterne di cortesia a led - Pre-rigging motore.

MI PIACE

Da apprezzare la riuscita ricerca di versatilità senza snaturare lo spirito fisherman; eccellente anche l'abitabilità grazie alla maxi larghezza, in particolare con una dinette a poppa confortevole e accogliente.

MI LASCIA PERPLESSO

Così larga la barca non è però carrellabile; qualche dubbio anche sulla comodità di un prendisole prodiero abbastanza "avventuroso" nella sua originalità, senza trascurare un look abbastanza lontano dal gusto mediterraneo.

PRESTAZIONI

1000 giri	4,0 nodi	4,0 l/h	40 db
1500 giri	5,8 nodi	6,3 l/h	43 db
2000 giri	6,8 nodi	9,7 l/h	48 db
2500 giri	8,1 nodi	16,2 l/h	56 db
3000 giri ...	11,8 nodi	21,8 l/h	67 db
3500 giri ...	18,8 nodi	26,8 l/h	68 db
4000 giri ...	22,2 nodi	40,6 l/h	71 db
4500 giri*	26,2 nodi	42,0 l/h	77 db
5000 giri*	29,5 nodi	64,2 l/h	79 db
5500 giri*	32,0 nodi	70,0 l/h	- db

*dati del cantiere rilevati con mare calmo e motore Honda 200

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)
3000 giri 8 ore 15'
4000 giri 4 ore 25'
5500 giri 2 ore 35'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento..... 25 nodi
Mare..... mosso
Temperatura aria..... 15°
Carburante nel serbatoio 200 l
Acqua nel serbatoio vuoto
Equipaggio imbarcato 2 persone
Pulizia carena pulita

WWW.BOOTMAG.it

CI VEDIAMO A MARZO

**CON TANTI ALTRI SERVIZI
E TEST DI IMBARCAZIONI, GOMMONI E MOTORI**

**INTANTO
SEGUITECI QUOTIDIANAMENTE**

SU

WWW.BOOTMAG.IT

E SU

FACEBOOK, TWITTER E YOUTUBE

