

BOATMAG.it



LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE SFOGLIABILE ONLINE SU PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 12 / 2015

EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR AWARD



Categoria Fino a 25 piedi: Beneteau Flyer 6



Categoria Fino a 35 piedi: Draco 27 RS



Categoria Fino a 45 piedi: Cranchi 43 LD

LE REGINE D'EUROPA DEL 2015

Quattro barche in quattro categorie di lunghezza. Ecco chi ha vinto quest'anno il premio di migliore barca d'Europa



Categoria Oltre 45 piedi: Azimut 50



REVOLVER 44 GT
Il test di una vera barca da "sparo"



PENSAVATE CHE IL PARAMETRO IDEALE PER MISURARE I CONSUMI FOSSERO I LITRI/ORA?



INVICTUS 280 GT
Il test di un 9 m di classe e design che apre una nuova gamma di open



GLI ALTRI TEST SUZUKI DF200A SU BENETEAU FLYER 6 E NUOVA JOLLY PRINCE 21 - MC4

BOATMAG.it

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



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

IL MENSILE DELLA NAUTICA A MOTORE È SU WWW.BOATMAG.IT
SFOGLIALO ONLINE O SCARICALO
È GRATIS!

100 PAGINE DI BARCHI, ACCESSORI, MOTORI, TEST, INCHIESTE, CULTURA NAUTICA E MOLTO ALTRO!

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

SEGUICI ANCHE SU:   

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 su   

**PERCHÉ SCEGLIERE
BOATMAG.IT**

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



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

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

**PERCHÉ SCEGLIERE
BOATMAG.IT**

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

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

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

SEGUICI ANCHE SU:   

ENGINEERED TO ENJOY.



NUOVO BAVARIA SPORT 400 COUPE.

Prova la prima versione dello SPORT COUPE 400: Navigare protetto dal sole con perfetta visibilità panoramica. Dotata di tetto apribile elettrico e grandiose porte scorrevoli di vetro.

SPORT 400 COUPE. Prezzo base da cantiere: 177.500,00 € (IVA esclusa)



 **BAVARIA**
MOTORBOATS

LA LINEA BAVARIA SPORT: NEW SPORT 360 | NEW SPORT 400 | NEW SPORT 450

M3 Servizi Nautici S.r.l.
17051 Andora SV Italia
+39 0182 80 180
www.m3nautica.it

Sea Power S.r.l.
60025 Loreto Italia
+39 071 977875
www.seapower.it

Motomar International S.r.l.
37019 Peschiera del Garda (VR) Italia
+39 045 6400 888
www.motomar.it

LA COPERTINA

AZIMUT 50, L'AMMIRAGLIA DELL'EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR

Delle quattro vincitrici dell'European Powerboat of the Year 2015, abbiamo deciso di dare la copertina all'Azimut 50 non perché sia quella che ha vinto nella categoria di massima lunghezza e quindi potrebbe fare più "scena", bensì perché fra le altre è quella che quest'anno ha espresso tratti innovativi di particolare sensibilità per le esigenze del mercato attuale. Ormai il livello stilistico, tipico del "made in Italy", ha raggiunto i livelli più alti bene o male fra i tutti i cantieri del Bel Paese (ma anche di altri), quindi la "guerra" fra i va-

ri competitor si sposta ancora di più sul fronte degli spazi a bordo, una tendenza che ha già da tempo animato, e con ottimi risultati, il mondo dei natanti. E il nuovo Azimut 50 ha rappresentato la migliore espressione di questo concetto, portando su un 16 metri le peculiarità abitative dell'altrettanto nuovo Azimut 80, che è quasi 10 metri più lungo. Se volete scoprirne di più, andate a pagina 46, dove c'è l'intero servizio delle vincitrici dell'European Powerboat of the Year con foto e testi più approfonditi.



NUOVE ANTIVEGETATIVE
ENDURANCE
NO LIMITS!



www.lechler.eu

Per qualsiasi barca, a vela o a motore,
su qualsiasi materiale, compresi alluminio e leghe leggere,
in qualsiasi condizione ambientale, anche estrema.
Non hai più limiti.





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

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

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



ESSENTIAL KIT PER L'ORMEGGIO



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



N 7.104.212 B2



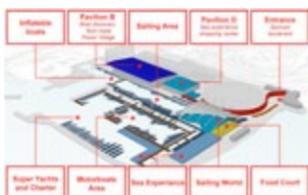
UCINA
UNIONE NAZIONALE
CANTIERI ELETTRICI
NAUTICI ED AFM

FC CE



N. 12
2015

LE RUBRICHE



EDITORIALE

La nautica all'Expo, il nuovo Salone di Genova, la futura presidenza Ucina. Ecco il punto 12



OPEN TO FLY/1

Il nuovo Prestige 420, una barca compatta con attitudini da grande yacht..... 18



OPEN TO FLY/2

Il nuovo Atlantis 43, un open sportivo che racchiude "grandi firme" dello styling 24



PRAM TO RIB

Tecnologia d'avanguardia e materiali di ultima generazione. Ecco i gommoni di MV Marine 28



HORSEPOWER

Abbiamo testato il nuovo Suzuki DF200 su una barca Beneteau e un gomnone Nuova Jolly 32



PENSAVO CHE...

... il parametro litri/ora fosse l'unica misura dei consumi di carburante in mare 36



SHIPCHANDLER

I nuovi Fishfinder Dragonfly di Raymarine, ancora più tecnologici ed economici. Le altre news 42



LIFE STYLE

Nasce un nuovo concept: ville galleggianti e modulabili per formare interi villaggi sull'acqua 44

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



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

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

30 BUONI MOTIVI
PER RIMOTORIZZARTI

Rimotorizza ora la tua imbarcazione coi motori Mercury, oggi potrai beneficiare di una straordinaria formula di finanziamento chiamata **Mercury 30**



Finanziamento Interessi Zero

In 30 mesi - prima rata a 30 giorni - importo finanziabile da € 1.000 a € 25.000
Esempio rappresentativo riferito alla casistica più ricorrente per il settore "Nautica" relativo al periodo di osservazione gennaio-dicembre 2012:
€ 5.000 in 30 rate da € 166,67% - TAN fisso 0,01% TAEG 1,02% - importo totale del credito € 5.000.
Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include:
interessi € 0, imposta di bollo su finanziamento € 16, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 1,50 - importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) € 5.065,10.
Offerta valida dal 27/01/2015 al 30/04/2015. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato. La rete dei Concessionari Mercury convenzionati opera quale intermediario del credito NON in esclusiva.



Brunswick Marine in Italia

Numero Verde
800-013695

N. 12
2015

I SERVIZI



LE VINCITRICI DELL'EPY

Al Boat di Düsseldorf si è tenuta la premiazione dell'European Powerboat of the Year..... 46



SUL LAGO PIÙ ALTO DEL MONDO

Cosa ci fa un battello inglese dell'Ottocento su un lago a quasi 4000 metri d'altitudine in Perù? ... 56



I NOSTRI TEST



IL TEST DEL REVOLVER 44 GT

Una barca da "sparo" che regala prestazioni da urlo, ma richiede anche un po' di "manico" al timone.62



IL TEST DELL'INVICTUS 280 GT

Il primo di una serie di open "stilosi" da 26 a 40 piedi ha messo giù delle belle premesse74



IL TEST DEL MONTE CARLO MC 4

È il più piccolo della gamma impostata su un design esterno identico per tutti i modelli 82

BOATMAG.it

Editore: The editor
www.boatmag.it

Direttore Editoriale

Claudio Russo
russo@boatmag.it

Direttore Responsabile

Alberto Mondinelli
info@theditor.it

Hanno collaborato

Veronica Eredi, Luca Iannone,
Ted Morbido

Grafica

Amelia Verga

Marketing e Pubblicità

Roberto Tummolo
tummolo@boatmag.it

Web Master

Bmfactory Cologno Monzese (MI)
www.bmfactory.com

BoatMag.it - Mensile di nautica a motore - Registrato al Tribunale di Bergamo n.14 del 18 giugno 2013
The Editor - Sede: via San Maurizio, 48 - 24065 Lovere (BG) - e-mail: info@theditor.it



SCANNER
MADE IN ITALY WITH PASSION



SCANNER

RIB BOATS & CUSTOM YACHT TENDER

WWW.SCANNER-SRL.COM

IL SALONE DI GENOVA, LA NAUTICA ITALIANA ALL'EXPO, LA PRESIDENZA UCINA, ECCO IL PUNTO DELLA SITUAZIONE

Un grande evento di nautica a Milano della durata di circa due mesi durante l'Expo e spinta verso un Salone di Genova che continui a rappresentare tutta la nautica italiana e che dunque, non venga disertato proprio dai cantieri italiani, sebbene si possa discutere se dividere il Salone in due format diversi per essere più affini alle rispettive esigenze della nautica fatta di natanti e imbarcazioni e di quella dei superyacht di lusso.

Questi, in estrema sintesi, gli obiettivi

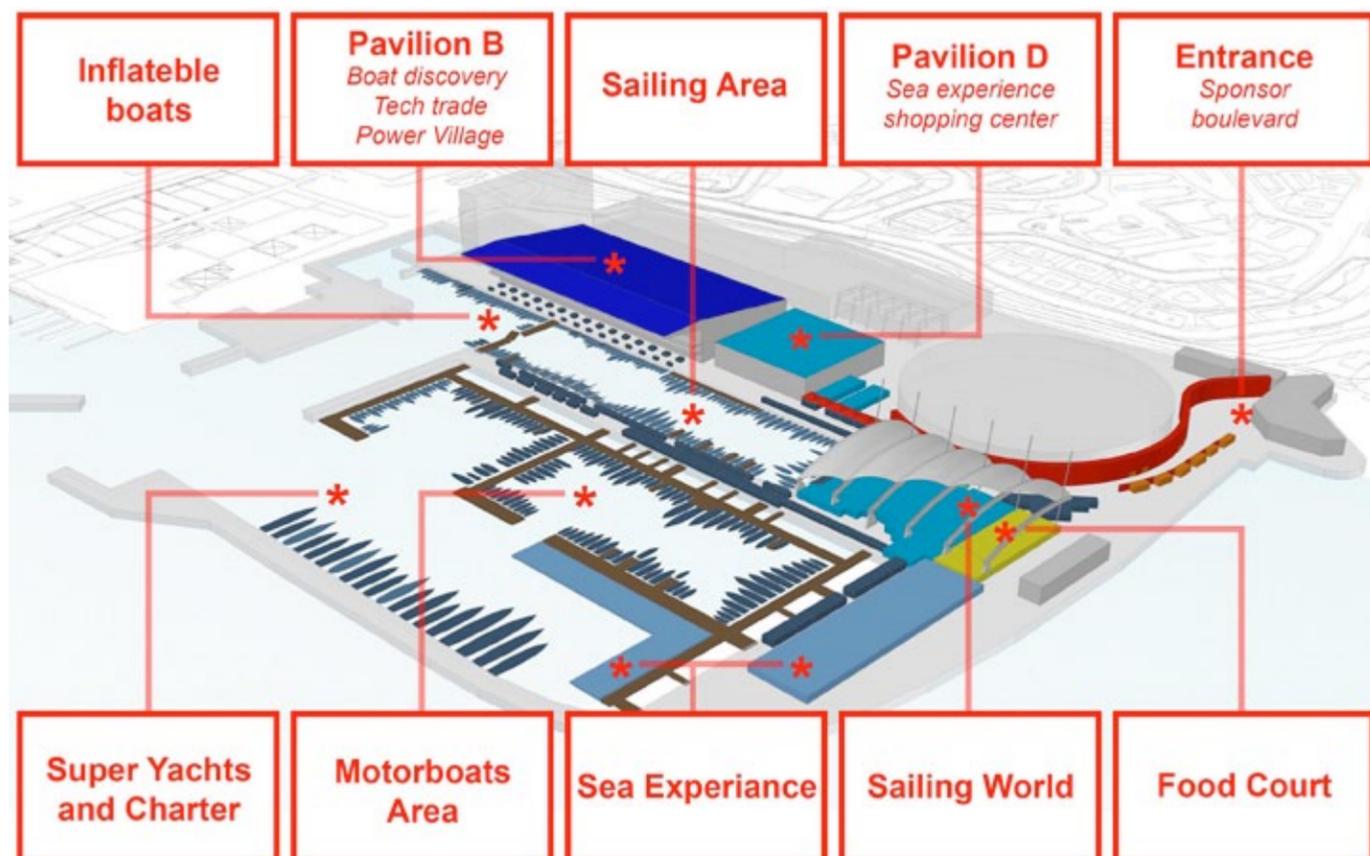
dell'Ucina del dopo Perotti, pronunciati da Lamberto Tacoli, presidente vicario dell'associazione.

La deadline per la realizzazione del progetto legato all'Expo è entro fine febbraio, dopodiché va in approvazione al Consiglio Direttivo Ucina e poi presentato al viceministro allo Sviluppo Economico, Calenda.

Dalle prime indicazioni si sa che sulla scia dei grandi riflettori che saranno puntati su Milano in occasione della

Design Week, il progetto vedrà il suo avvio ad aprile in concomitanza con questo classico appuntamento annuale che converge su di sé le attenzioni da tutto il mondo. A seguire si legherà all'esposizione universale per un periodo di un mese e mezzo o due.

Se la nautica a Milano è un bel colpo mediatico (a progetto rivelato vedremo come lo sarà dal punto di vista commerciale) sul fronte del Salone di Genova, assodato che si farà dal 30 settembre al 5 ottobre, Tacoli non esclude in futuro un'apertura alla possibilità di dividerlo in due eventi meglio cuciti addosso alle diverse esigenze di chi produce piccole imbarcazioni e chi superyacht oltre 24 metri, proprio in virtù del fatto che grandi industrie e piccoli produttori hanno inevitabilmente necessità diverse. Ma si può arrivare a un'eventualità del genere a patto che: "non sia uno strappo, ma sia il risultato di un percorso ragionato e condiviso", ha affermato Tacoli.



Ranieri
INTERNATIONAL

Italian Life Style

RIBS DIVISION



CAYMAN LINE

MADE IN ITALY



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

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

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

Motonautica F.lli Ranieri Srl

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



IL LAYOUT DEL SALONE 2015

Il presidente reggente insiste sull'unità all'interno dell'associazione, invitando gli associati a essere costruttivi ed evitare singole strumentalizzazioni così da arrivare alla nomina ad aprile di un presidente condiviso da tutte le parti, in modo che l'associazione possa mantenere la stabilità necessaria per continuare nei suoi progetti e avere sempre più peso nelle relazioni con le istituzioni.

Intanto il Gruppo Azimut-Benetti, il Gruppo Ferretti e Baglietto si sono uniti con l'obiettivo di definire la strategia per sistemare i problemi interni all'Ucina e ridare slancio alla nautica italiana. Da questi presupposti hanno diramato questo comunicato congiunto:

La grande nautica traccia la rotta per il rilancio di Ucina

3 febbraio 2015 – Tre grandi produttori italiani e mondiali di imbarcazioni e navi da diporto, il Gruppo Azimut Benetti, il Gruppo Ferretti e il Gruppo Baglietto, simboli del Made in Italy nel mondo, rappresentativi di oltre il 60% del fatturato della cantieristica italiana, si sono riuniti per la prima volta per riflettere e valutare insieme su come dare continuità, identità e forza ad Ucina e per superare in modo costruttivo le differenze di vedute che si sono create negli ultimi tempi.

Hanno confermato la forte determina-

zione di ricompattare la base associativa di Ucina secondo i seguenti principi di indirizzo: 1. Unità dell'associazione. 2. Rappresentatività proporzionale in Ucina di tutti i segmenti della nautica italiana. 3. Promozione della nautica italiana intesa come simbolo del Made in Italy, di estrema qualità e immagine. 4. Prosecuzione del salone di Genova per una nautica mirata. 5. Dialogo qualificato col Ministero dello Sviluppo Economico per la promozione delle esportazioni. 6. Nomina di un segretario generale professionale, neutro e indipendente, per interagire con tutti i settori e per portare le loro istanze a un organo direttivo unitario, correttamente rappresentativo. 7. Aggiornamento dello statuto per riflettere i reali interessi degli imprenditori del settore e i principi di cui sopra.

A fronte di questo stimolo innovativo e di questi principi, Beniamino Gavio, presidente di Baglietto, si è dichiarato disponibile a entrare come socio attivo in Ucina.

Il Gruppo Azimut Benetti, il Gruppo Ferretti e Baglietto augurano buon lavoro ai saggi nominati per scegliere il nuovo Presidente di Ucina, esprimendo l'auspicio che i principi di cui sopra siano condivisi e facciano parte del programma a breve del nuovo Presidente.

Fine comunicato congiunto

IDEE CHIARE E BEN PRECISE

Da questi principi, sembra che la ricetta dei tre gruppi della nautica industriale possa portare a un reale miglioramento delle condizioni della nautica globale, quindi anche natanti, gommoni, accessori, porti ecc, soprattutto in funzione dei punti 1, 2, 4 e 6.

Ed è sintomatico che arrivi proprio da due aziende che negli ultimi tempi hanno preso palesemente le distanze dall'Ucina (il Gruppo Azimut Benetti non ha partecipato all'ultimo Salone di Genova, mentre il Gruppo Baglietto è proprio uscito dall'associazione) e da un'azienda che è lì nel limbo prendendosi tempo per decidere se prendere o lasciare il Salone di Genova e, di conseguenza, l'Ucina così come è ora.

Ai lettori più attenti non sarà sfuggito il fatto che alcuni dei punti fissati in questo comunicato sono già stati in qualche modo palesati nella conferenza di Lamberto Tacoli, che fra l'altro è anche un esponente di spicco del Gruppo Ferretti.

Lui dice di non essere candidato, ma non è escluso che alla fine dei fatti non sia proprio Lamberto Tacoli il prossimo leader dell'Ucina che sarà nominato ad aprile.

Insomma, Tacoli ha in qualche modo anticipato questo comunicato e a questo punto, visto che pure lui è un manager di un grande gruppo, la strategia sembra essere che i marchi della grande nautica industriale vogliano insediarsi al vertice di Ucina per traghettare tutta la nautica mettendo a disposizione il peso della loro imprenditorialità anche alle piccole realtà artigianali.

Se questa è la strategia, per quanto mi riguarda, ben venga. A Tacoli, poi, giova il fatto di essere una persona comunicativa e soprattutto, dai discorsi fatti in conferenza, denota una grande apertura al dialogo con tutte le parti pur di arrivare a un obiettivo condiviso. Insomma, ciò che serve per ridare compattezza a un'associazione che sta facendo dei propri problemi di comunicazione interna un vero e proprio handicap nel mondo esterno.

Claudio Russo

SHIP CONTROL



TUTTO PER LA NAUTICA AI MIGLIORI PREZZI



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.


RIO YACHTS

DODICI METRI E MEZZO PER IL NUOVO PRESTIGE 420, UNA BARCA COMPATTA CON ATTITUDINI DA GRANDE

Il Prestige 420 è una delle novità 2015 del cantiere francese ed è sviluppato su una carena molto efficace in navigazione, che sa garantire anche una grande volumetria interna

L'estetica riflette il family feeling di tutta la gamma, ma il nuovo Prestige 420 offre un layout ispirato ai modelli più grandi e una carena studiata da Jernej Jakopin che, in collaborazione con i tecnici del cantiere, ha sviluppato un'opera viva molto efficace in navigazione e progettata per montare i motori Volvo Ips (a scelta tra i pod Ips400 e Ips500). Il risultato è una ma-

novrabilità eccezionale. Il layout del ponte principale prevede un ampio solarium prodiero raggiungibile da ampi passavanti e un'accogliente dinette nel grande pozzetto poppiero protetto dal prolungamento del flybridge; il pozzetto diventa anche la naturale estensione del quadrato, grazie alla cucina in posizione baricentrica tra i due ambienti. Eventualmente la piattaforma poppiera

può essere a immersione idraulica. Il fly rappresenta il plus di questa barca per le sue ampie dimensioni e il suo allestimento completo: dinette, prendisole, mobile cucina e ovviamente la seconda plancia di comando.

Gli interni non sono da meno e si caratterizzano per una soluzione unica su barche di queste dimensioni: le due cabine sono servite ognuna di una scala

dedicata. La cabina armatoriale è a centro barca e ha a disposizione un'ampia volumetria con bagno dotato di doccia separata. Anche la cabina di prua dispone di un volume decisamente grande e di un proprio locale toilette. Tornando sul ponte principale si apprezza la grande

luminosità degli ambienti che prevedono, oltre alla già citata cucina a dritta e a poppavia della plancia coperta, a sinistra un'accogliente dinette che eventualmente può essere trasformata in una cuccetta doppia. La barca è accreditata di una velocità di punta di 34 nodi ed è proposta anche in versione coupé, con hardtop apribile.





Sul Prestige 420 La vita all'aria aperta trova ampie possibilità di comfort e relax. Si comincia dal fly (sopra), dove c'è un'ampia dinette a L servita dal mobile

grill, a cui segue una superficie prendisole accanto alla postazione di comando. Un'altra dinette è in pozzetta, accanto alla quale c'è il passaggio che conduce

alla grande plancetta bagno che, su richiesta, è a immersione. La barca monta i motori Volvo Penta IPS, con la possibilità di scegliere fra i pod

Ips400, collegati a motori da 300 cv, e gli Ips 500, abbinati ai propulsori da 370 cv. Dai primi test effettuati dal cantiere, il Prestige 420 raggiunge i 34 nodi, ma

per maggiori dettagli, dovrete aspettare la seconda metà di marzo, quando l'avremo provata durante i test organizzati dal cantiere.



**TANTO SPAZIO BEN ALLESTITO
PER LA VITA ALL'APERTO**





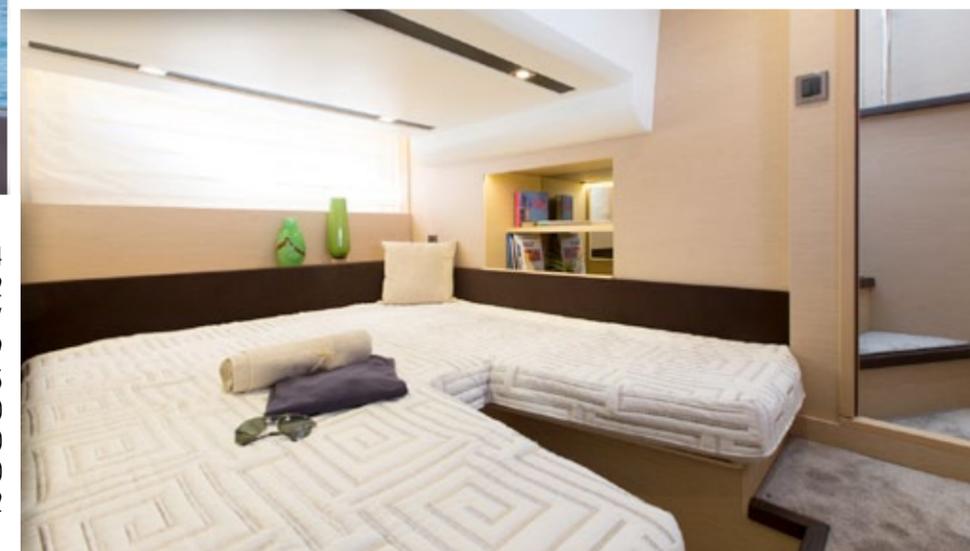
La foto qui sopra evidenzia l'interazione fra gli spazi interni e quelli esterni e già da questo scorcio focalizzato sulla cucina al servizio anche del pozzetto si nota la

continuità fra la coperta e il salone non solo in termini di visuale. La cucina, così, è esattamente a metà fra dinette in pozzetto e quella situata a prua del salone.

Quest'ultima è trasformabile in letto e ha il tavolo pieghevole in modo da utilizzare al meglio il divano anche per stare semplicemente accomodati.



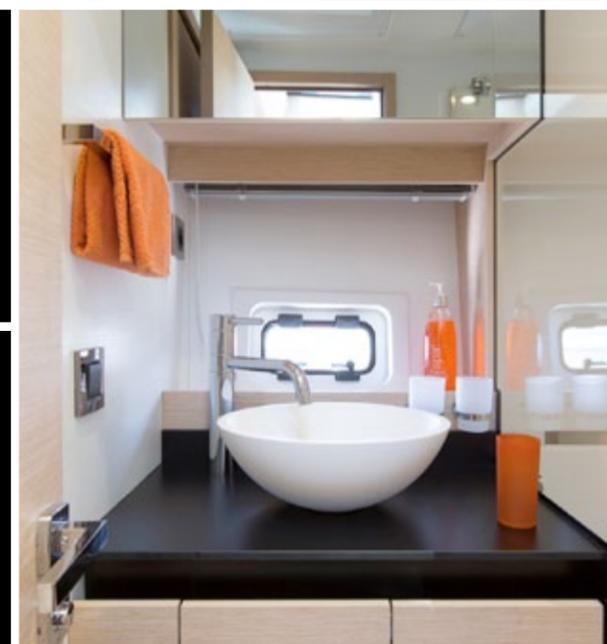
Sopra la cabina prodiera, sotto quella poppiera. Entrambe hanno una scala dedicata con accesso privato. Fra le due cabine, a centro barca, ci sono i due bagni.



SCHEDA TECNICA

- Lunghezza fuori tutto m 12,64
- Lunghezza scafo m 11,32
- Larghezza m 3,97
- Pescaggio m 0,79
- Dislocamento a secco kg 9515
- Motorizzazione cv 2x300 o 370
- Serbatoi carburante l 1100
- Serbatoi acqua l 400
- Posti letto 4+2

www.prestige-yachts.it



Sportivo fuori, "cool" e ricercato dentro, il 43 è l'ultimo nato della gamma Atlantis ed è un vero concentrato di contenuti e design italiano. Sull'Azimut Atlantis 43 si concentra tutto lo spirito del "Made in Italy", che qui si estende anche al coinvolgimento di grandi marchi italiani conosciuti nel mondo, come Missoni Home, Loro Piana Interiors e altri grandi nomi, che hanno partecipato al décor degli interni con tessuti e vari elementi di design. Proprio in quest'ottica nasce il progetto Grandi Firme caratterizzato da una novità: per la prima volta infatti non saranno solo gli yacht di grandi dimensioni a godere di décor interno personalizzato, ma la possibilità di scegliere tra più soluzioni firmate sarà progressivamente estesa all'intera gamma. La coperta è la zona regina dell'Atlantis 43, una coperta trasformabile e funzionale con due grandi prendisole per tre persone, uno a poppa e uno a prua. L'hardtop, dalla grande volumetria, offre riparo da vento e sole, diventando all'occorrenza un rifugio accogliente e confortevole. Con il parabrezza realizzato in un pezzo unico e le vetrate laterali panoramiche, l'Atlantis 43 offre un'ottima luminosità la cui intensità è regolabile anche grazie all'ampio soft top azionabile elettricamente. L'area



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto.....	m 13,86
Lunghezza scafo.....	m 13,12
Larghezza.....	m 4,25
Pescaggio.....	m 1,10
Dislocamento a secco.....	kg 13300
Motorizzazione.....	cv 2x400
Serbatoi carburante.....	l 900
Serbatoi acqua.....	l 350
Posti letto.....	4+1

www.azimutyachts.net

Come è tipico degli Atlantis, il pozzetto è allestito per poter vivere all'esterno con tutti i servizi a disposizione. Ecco quindi la cucina ben attrezzata (che si aggiunge a quella interna) la dinette, il divano e la chaise-longue.

IL NUOVO AZIMUT ATLANTIS 43 SI APRE ANCHE ALLE "GRANDI FIRME"

È stato presentato al Boot di Düsseldorf insieme al progetto Grandi Firme, che vede la customizzazione anche sulle piccole barche

Per l'abbronzatura si può scegliere fra il prendisole poppiero, quello prodiero e la chaise longue in pozzetto situata sotto l'apertura del top. Sempre bella e funzionale la plancia di comando dell'Atlantis 43.



living esterna è dotata di un grande tavolo da pranzo con divano a C e zona cucina; mentre al fianco della postazione di guida, l'area relax si trasforma rapidamente da una doppia seduta fronte marcia a un ampio quadrato confortevole dove godersi comodamente ogni momento della crociera. Da segnalare nella zona poppiera la plancetta di 3,5 mq di superficie, accessibile attraverso un doppio ordine di gradini su entrambi i lati: una "terrazza sul mare" che può essere anche utilizzata per alare e varare il tender o altri "water toys" che trovano ricovero all'interno del garage sotto il prendisole di poppa.

Gli stessi standard ingegneristici della coperta sono stati utilizzati anche per il ponte inferiore. A prua la suite armatoriale ha un'altezza uniforme con un'eccellente luminosità. È ovviamente dotata di bagno esclusivo con box doccia separato e, come del resto in tutti gli altri ambienti sottocoperta, è stato ricavato grande spazio per stivare bagagli e dotazioni, con due armadi e due serie di pensili oltre al grande vano accessibile con il ribaltamento del piano letto.

Alla cabina ospiti, posizionata a poppa, non mancano luce e spazi, in un locale che ha nella trasformabilità una delle sue armi migliori.



La cucina si sviluppa su un mobile ad angolo e sfrutta anche la comodità di un lungo piano di lavoro accanto a lavello e fornello. Naturalmente qui c'è tutto ciò che serve per l'utilizzo di questo ambiente.

Qui sopra, due foto della cabina ospiti che ne rivelano la versatilità, ma anche l'ampiezza dell'ambiente. Da due letti separati si può ottenere un matrimoniale senza nemmeno sacrificare l'uso del comodino. Anche il bagno

degli ospiti ha poco da invidiare a quello dell'armatore, visto che dispone di un box doccia con una seduta basculante che copre il water. Nella foto grande in basso, la cabina armatoriale è al

vertice di prua ed è dotata di bagno privato. Qui sotto un altro dettaglio della cabina ospiti, dove al posto del mobile si può richiedere un terzo letto. Altri due posti letto sono ricavabili nella dinette nel quadrato.



Tecnologia d'avanguardia, materiali di ultima generazione sviluppati con il CNR e tanti test in vasca in un laboratorio di ingegneria

ECCO COME NASCONO I GOMMONI DI MV MARINE

Cosa ha portato un ingegnere edile, appassionato gommonauta, a lasciare la progettazione di palazzi per dedicarsi a quella di gommoni puntando all'eccellenza? Proviamo a spiegarlo.

Vincenzo Nappo, napoletano legato alla sua terra almeno quanto ai suoi gommoni, è una di quelle persone che ti fa credere che la nautica italiana, non solo ha un futuro, ma può tornare ad avere un ruolo da protagonista. Visitare la sua fabbrica e capire quanta passione, ma anche quanti

margin di miglioramento ci sono nella costruzione di un gommonone getta una nuova luce su tutte le opportunità che ci sono anche su un prodotto che solo all'apparenza potrebbe sembrare semplice. Il cantiere di Piazzolla di Nola, in provincia di Napoli, non colpisce per le sue dimensioni, ma per la capacità di combinare una tecnologia all'avanguardia a una struttura costituita da uno staff di 18 persone (tra cui quattro ingegneri), non certo numeroso, ma estremamente motivato e votato quanto la proprietà alla crescita dell'azienda.

Il primo gommonone Vincenzo Nappo l'ha costruito nel 1994, si chiamava MV 700 ed era un prodotto artigianale, ma sarebbe più giusto dire amatoriale, frutto della passione di un gommonauta che aveva voluto finalizzare l'esperienza maturata in tanti anni per creare il "suo" gommonone. Oggi, a vent'anni di distanza, l'azienda (che nel frattempo ha cambiato nome abbandonando l'originario brand Motonautica Vesuviana per un più "agile" MV

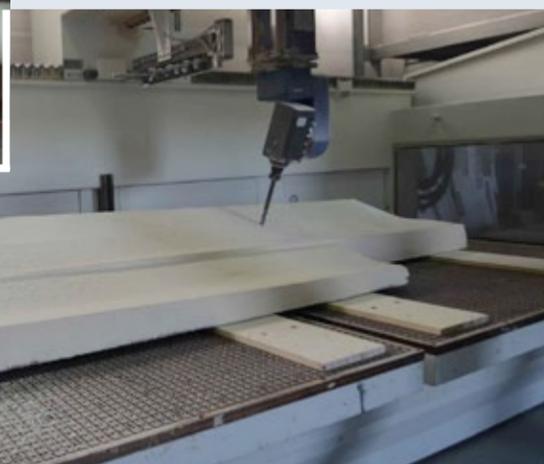
Marine) ha una capacità produttiva di una settantina di pezzi all'anno, ha sviluppato una vocazione internazionale che l'ha vista sbarcare con successo su vari mercati europei e di recente puntare anche all'Australia, ma soprattutto ha sviluppato una tecnologia produttiva unica nel settore, che fa degli MV Marine dei prodotti davvero speciali. Da notare come il mercato inglese, e più in generale dei Paesi nordici, apprezzino la qualità costruttiva e le doti marine dei modelli MV Marine, al punto che oggi più del 70% del fatturato dell'azienda campana è legato all'esportazione.

Progetto Globale Integrato

Per arrivare a un prodotto finale di alto livello è necessario un progetto articolato che non trascuri nessun aspetto. Quello che in MV Marine chiamano Progetto Globale Integrato si compone di quattro fasi: progettazione con sistemi CAD/CAM 3D, ricerca e sperimentazione in laboratorio

delle carene e dei materiali, tecniche di costruzione sottovuoto per infusione e RTM (acronimo di Resin Transfer Mould), ricerca di nuove materie prime biodegradabili (grazie alla collaborazione con il CNR, il Consiglio Nazionale delle Ricerche, sul progetto "Biocomp-RB" per una nuova generazione di gommoni realizzata con materie prime rinnovabili come la fibra di lino, il PET e le resine ricavate da materie prime riciclate), il tutto per arrivare all'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale ed elevare ai massimi livelli gli standard qualitativi.

Le carene di MV Marine sono tutte testate in vasca nell'Hydrodynamic Laboratory del dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università di Napoli Federico II. Durante queste prove vengono misurate la resistenza al moto, l'angolo di assetto longitudinale, l'innalzamento, la tenuta al mare e le accelerazioni in mare mosso; naturalmente i dati ricavati sono poi verificati con test in mare e confrontati con quelli teorici. Inoltre, la progettazione CAD unita alla precisione delle lavorazioni (grazie all'impiego di una macchina a controllo numerico) consente lo sviluppo di un sistema modulare della coperta, con i diversi elementi che possono essere combinati in base alle esigenze dell'armatore, ottimizzando al meglio tutto lo spazio disponibile.



In alto, Vincenzo Nappo con uno dei modelli utilizzati per le prove in vasca. Qui sopra, la fase di stampaggio per infusione di un'elemento strutturale interno del gommonone, in questo caso un fondo del gavone che, saldato poi con la carena, ne diventa un elemento strutturale. A fianco, la macchina a controllo numerico che sta realizzando un particolare di una nuova carena: la lavorazione è chiusa in un box e il controllo delle varie fasi avviene con il computer che si trova all'esterno.



In alto, le fasi di preparazione dello stampo di un portellone prima dell'infusione sottovuoto. A sinistra, una foto della sequenza delle prove in vasca che precedono la definizione di ogni nuovo modello e si svolgono presso l'Hydrodynamic Laboratory del dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università di Napoli Federico

II. Nelle altre tre immagini, alcune fasi di costruzione dei gommoni: tutte le lavorazioni si svolgono all'interno dell'azienda che provvede anche all'allestimento di tutte le cuscinerie nell'apposito reparto utilizzando imbottiture a cellula chiusa preformate con la stessa macchina a controllo numerico utilizzata per gli stampi.



La tecnologia costruttiva

Certamente uno dei plus dei gommoni MV Marine è la tecnologia dell'infusione, il sistema di stampaggio e lavorazione della vetroresina che garantisce sulla qualità e omogeneità del manufatto, consente un risparmio medio del 30% sul peso (a parità di caratteristiche meccaniche) perché l'impregnazione delle fibre è garantita dal vuoto e non si spreca materiale; il tutto si traduce anche in una riduzione del 95% delle emissioni di componenti vinilici volatili e dell'80% degli sfridi di lavorazione, ottenendo una finitura lucida su entrambi i lati del manufatto. Le "anime" sono di PET, il materiale di riciclo che garantisce peso contenuto e rigidità, presagomato alla macchina a controllo numerico che ricava anche le sedi per gli inserti di ottone, che saranno poi filettati per costituire un solido appiglio per cerniere e pistoni idraulici. Per la verità tutto in MV Marine passa per la fresa a controllo numerico, una macchina utensile che è utilizzata per creare dai modelli degli stampi alle imbottiture a cellula chiusa della cucineria. Un investimen-

to importante in tecnologia (alla sua gestione c'è un laureato in ingegneria) che però garantisce una lavorazione uniforme e con tolleranze millesimali, indispensabili per avere una qualità del prodotto finale di assoluto livello.

Assistere alla fase di stampaggio di un manufatto in infusione o all'assemblaggio di un portello con la tecnologia RTM evidenzia la cura riposta nella realizzazione di ogni particolare, ma sottolinea anche la pulizia degli ambienti e la passione e competenza dei tecnici al lavoro. Va infatti sottolineato come ogni particolare di un MV Marine sia realizzato all'interno dello stabilimento di Piazzolla di Nola, anche i cuscini i cui materiali sono scelti con la stessa cura e attenzione.

Detto dell'infusione, va ricordato che la tecnologia costruttiva prevede un accoppiamento totale tra carena e coperta a creare una sorta di monoscocca autoportante che vince per rigidità e leggerezza, completata dall'iniezione della parti sciolate per avere una completa garanzia di inaffondabilità.

A completamento di tutto questo, la passione di una famiglia, da Vincenzo Nappo al figlio Luigi passando per la moglie Maria al fianco del marito per tanti anni anche in azienda, votata all'innovazione e al consolidamento di un sogno chiamato MV Marine.

LA COMPLETA GAMMA DEI GOMMONI MV MARINE**MV 18 Technology****MV Vesuv 35****MV Mito 31****MV 770 Touring**

Radunato in una foto tutto lo staff di MV Marine: in primo piano Vincenzo Nappo con il figlio Luigi e, a destra in secondo piano, l'ingegner Luigi Vitiello che ha validamente affiancato i Nappo nella gestione dell'azienda.

L'offerta MV Marine si articola su tre gamme di prodotto: Comfort Line, Touring Line e Top Line. La prima è caratterizzata dalla consolle laterale che amplia la vivibilità del pozzetto con due prendisole a prua e poppa e si articola su quattro modelli da cinque a otto metri, anche entrofuoribordo. La Touring Line ha invece la consolle centrale e si sviluppa su tre modelli da 5,50 a 7,70 metri e tre sono anche i modelli

Top Line: il Mito 31, il Vesuvius 35 entro e fuoribordo e il nuovo 45 in via di allestimento, del quale in cantiere si sono potute seguire le fasi di realizzazione dei modelli per gli stampi, ovviamente sulla fresa a controllo numerico. Comune a tutti la qualità della costruzione, la leggerezza e la robustezza che si traducono in prestazioni di livello assoluto, sia in termini velocistici sia come consumi.

Una citazione merita anche l'esclusivo sistema antifurto costituito da tre microchip, programmati con il numero di matricola del battello, annegati tra gli strati di vetroresina. Un sistema innovativo di protezione passiva che non necessita di alimentazione elettrica ed è irrimovibile. I tecnici di MV Marine con uno specifico scanner possono leggere il microchip e la relativa matricola e così riconoscere sempre il gommone.

Nell'allestimento delle tre gamme di prodotto si sono seguite precise logiche per offrire al potenziale cliente una risposta mirata alle sue più disparate esigenze. Comune a tutte, la costruzione raffinata, carene performanti e finiture curate fin nel minimo particolare.

**MV 780 EFB****MV 620 Fashion****MV 650 Comfort****MV 500 Comfort****MV 770 Sport****MV 700 Fashion**



TUTTO IN UNO STRUMENTO E ADDIO CHIAVE

Al lancio del DF200A è stata abbinata anche la presentazione di un nuovo strumento multifunzione costituito da un monitor di 3,5" touchscreen che raccoglie con una grafica chiara e facilmente leggibile i giri del motore, la velocità, il consumo istantaneo, la posizione del trim e quella del cambio, il contatore e i segnali di allerta. Riservato solo al DF200AP è invece il sistema di avviamento senza chiave Keyless Start System che sfrutta un trasponder di prossimità che trasmette un codice di accesso al sistema di avviamento del motore: è sufficiente averlo con sé a una distanza massima di un metro dalla consolle, inserire il codice di emergenza, ruotare l'interruttore principale e avviare il motore semplicemente premendo un pulsante. Il sistema rappresenta inoltre un ottimo antifurto perché il fuoribordo non potrà essere avviato in assenza del codice.



Doppio lancio, sia nella classica livrea "canna di fucile" sia nella "Limited Edition" bianca. Il nuovo Suzuki DF200A si fa apprezzare per l'estetica e le dimensioni particolarmente compatte.

NUOVO SUZUKI DF200A, SEMPLICEMENTE "THE SUPER"

Ecco il nuovo Suzuki DF200A, un fuoribordo a quattro cilindri leggero, parco nei consumi e bruciante nelle prestazioni

Non è detto che la ricerca delle massime prestazioni, almeno nella nautica da diporto, debba passare necessariamente dai monoblocchi plurifrazionati. Anche Suzuki si adegua a quella che sta diventando una vera e propria tendenza e propone il suo nuovo 200 cavalli partendo dal monoblocco a quattro cilindri di 2,8 litri del già conosciuto e apprezzato DF175. Eccolo quindi il nuovo Suzuki DF200A: super potente, super leggero, super efficiente, super silenzioso e anche super bello, in altre parole super in tutto, "the super" per

fare il verso alle convinte affermazioni dei tecnici giapponesi che con tanto entusiasmo l'hanno presentato in una conferenza stampa mondiale sul lago di Ginevra. L'idea che sta alla base del nuovo Suzuki DF200A parte da uno dei principi base della meccanica: il rapporto peso/potenza. Inutile avere tanti cavalli se poi sono penalizzati da un peso eccessivo. Così i semplici (e leggeri) quattro cilindri in linea vengono preferiti ai più complessi, ingombranti (e pesanti) V6. Con il DF200A Suzuki si propone proprio questo: raggiungere i 200 cavalli senza ricorrere

al monoblocco V6 del modello precedente, con quasi un litro di cilindrata in meno, ma soprattutto 31 kg in meno (226 kg contro 257 kg) del "vecchio" DF 200 V6 che per altro resta a listino. Ecco il nuovo Suzuki DF200A, dove è la "A" a differenziarlo dal DF200 V6, mentre la sigla DF200AP individua il modello dotato di Selective Rotation che permette di utilizzare il medesimo motore sia con rotazione destrorsa sia sinistrorsa. Sempre in esclusiva per il DF200AP c'è il Keyless Start System per partenze senza stress, l'immobilizer per prevenire i furti e il Precision

Control per una gestione della potenza sempre precisa e lineare. La cilindrata totale è di oltre 2,8 litri (2.867 cc per la precisione) con un alesaggio e corsa da "superquadro" di 97x97 mm, ma soprattutto un elevato rapporto di compressione di 10,2:1 per avere una coppia generosa già ai regimi più bassi. Un restyling estetico era d'obbligo, ma qui è stato dettato anche dalla necessità di far aspirare al motore solo aria fresca attraverso le prese d'aria sulla sommità della calandra per massimizzare le prestazioni. La particolare calandra garantisce anche al sistema

di raffreddamento di operare sempre in condizioni ottimali. Particolarmente curato è pure l'impianto di scarico con l'obiettivo di incrementare l'efficienza del motore ma anche di abbattere la rumorosità. Per quanto concerne il motore propriamente detto, non poteva mancare l'esclusivo sistema Suzuki Lean Burn che garantisce economia di esercizio e consumi contenuti su tutto il range di utilizzo, completato dal sistema di iniezione "multipoint" e dalla fasatura variabile (VVT) e quattro valvole per cilindro (DOHC).

L'immagine senza calandra, oltre a mostrare il sistema di alimentazione con il raffinato circuito dell'aria, evidenzia anche la cura riposta nell'allestimento con pochi cablaggi a vista e soluzioni molto razionali.



DOPPIO TEST: IL DF200 A SU UNA BARCA E SU UN GOMMONE



IL NUOVO SUZUKI DF200A PROVATO SUL BENETEAU FLYER 6 SPACEDECK E SUL NUOVA JOLLY PRINCE 21

A questo punto non resta che mettere alla prova il nuovo Suzuki DF200A e per farlo scegliamo una barca rigida e un gommone, un Beneteau Flyer 6 Spacedeck e il Nuova Jolly Prince 21. Due imbarcazioni simili nelle dimensioni, ma differenti nei pesi (quasi 400 kg in più per il Flyer, parzialmente recuperati da un serbatoio più capiente) e nelle eliche, una 21" per la barca rigida e una 23" per il gommone; identico invece l'equipaggio e le condizioni del lago, solo leggermente increspato dal vento.

BENETEAU FLYER 6 SPACEDECK

Il Beneteau Flyer 6 Spacedeck si mostra perfettamente a suo agio con i 200 cv del Suzuki DF200A. Come si può verificare anche dai dati riporta-

ti, la progressione è ottima e anche le prestazioni velocistiche sono di livello assoluto. Una nota di merito pure alla rumorosità che arriva solo a sfiorare gli 80 db alla velocità massima, quando su un open il vento comunque incide sui rilevamenti. Molto interessanti sono anche i consumi, sotto la media rispetto ad altre prove precedenti: si attestano infatti a circa 30 l/h alla velocità di 25 nodi che possiamo assumere come quella di crociera, ma scendono a solo 12 l/h al limite di planata tenuta agevolmente a 2800 giri alla velocità di 8 nodi. Bruciante l'accelerazione: meno di 4 secondi per essere in planata e poi con l'aiuto dei trim si riescono anche a sfiorare i 40 nodi a circa 6 mila giri. Il tutto nella massima sicurezza a riprova che i 200 cv del Suzuki sono la soluzione

ottimale per questa barca, ma soprattutto promuovono il Suzuki DF200A: esuberante nelle prestazioni e parco nei consumi, le affermazioni dei tecnici nipponici in conferenza stampa trovano la prima conferma.

NUOVA JOLLY PRINCE 21

Rientro in porto e subito esco con il Nuova Jolly Prince 21. In questo caso la progressione è ancora più rapida, ma verrebbe da dire anche troppo: il gommone ha il serbatoio dell'acqua (che sta a prua) vuoto e non monta il verricello dell'ancora con relativa catena, questo per dire che è decisamente leggero, in particolare di prua, situazione che si ripercuote sulla sensazione di controllo soprattutto quando, con l'aiuto dei trim, passiamo i 6 mila giri e tocchiamo i 46 nodi. Basta

ridurre un po' l'andatura e la carena italiana mostra tutta la validità che gli conoscevamo, ma resta la sensazione che i 200 cv siano fin troppo esuberanti, come ribadisce anche il tempo di planata inferiore ai tre secondi. In compenso i dati della planata minima sono migliori di quelli del Flyer (2300 giri, sempre a 8 nodi ma consumo ulteriormente ridotto sotto al limite dei 10 l/h) e anche alla velocità di crociera di 25 nodi si guadagnano 500 giri (4 mila invece di 4500 giri) consumando meno di 25 l/h. Promossi anche in questo caso sia il gommone sia il motore, con la sensazione che il binomio perfetto si collocherebbe su un fuoribordo con qualche cavallo in meno oppure un gommone con un metro in più, a voi la scelta.

Alberto Mondinelli

SUZUKI DF200A

Potenza cv 200 (kW 147)
Giri/min 5500-6100
N. cilindri 4
Cilindrata cc 2867
Rapporto piede 2,50
Avviamento elettrico
Peso a secco kg 226

Condizioni della prova:
Lago calmo, carena pulita, carburante 170/240 litri, 4 persone a bordo.

PREZZO

da euro 19.550 Iva compresa

PRESTAZIONI BENETEAU FLYER 6

giri	nodi	l/h	dba
1000	3,7	2,2	60
1500	5,1	4,3	63
2000	6,2	7,0	66
2500	7,1	11,0	70
3000	9,0	16,6	72
3500	16,9	20,0	76
4000	22,0	25,0	78
4500	25,2	30,4	78
5000	29,3	41,8	80
5500	32,2	64,0	81
6000	39,6	72,5	83

PRESTAZIONI N. JOLLY PRINCE 21

giri	nodi	l/h	dba
1000	4,0	2,5	62
1500	5,1	5,0	64
2000	7,3	7,2	67
2500	8,2	12,6	71
3000	14,4	14,0	73
3500	21,2	16,4	77
4000	25,0	24,4	80
4500	31,1	30,6	81
5000	35,2	37,5	81
5500	38,3	58,5	82
6200	446,0	74,0	83

Pensavo che... i litri/ora fosse la sola misura dei consumi di carburante

Invece quello che conta è l'autonomia

Perché tutto il mondo automotive (che di consumi ha cominciato a occuparsi molto prima di quello nautico) li calcola in km/litro (o se preferite in litri/100 km) mentre nella nautica si calcolano in litri/ora. Con questo metro di giudizio a 5 mila giri probabilmente una Ferrari consuma sì più di una 500 ma vola anche a più di 200 km/h contro i circa 120 km/h dell'utilitaria, quindi percorre quasi il doppio della strada. Ma lo stesso non è forse valido anche

per le barche plananti? Perché allora si continuano a indicare i consumi in litri/ora? Consuetudine, poca attenzione al problema, semplicemente scarsa competenza? Le motivazioni possono essere tante e proviamo a verificarle con Alessandro Conti, direttore generale di Brunswick Marine in Italia, distributore dei motori Mercury, a lui il merito di avere per primo introdotto il concetto di "autonomia".

CHI È ALESSANDRO CONTI

Alessandro Conti, direttore generale di Brunswick Marine in Italia, 52 anni, sposato con tre figli e una laurea in Ingegneria Meccanica al Politecnico di Milano, ha maturato la sua competenza lavorativa principalmente all'interno di multinazionali del settore automotive, soprattutto nello sviluppo del business internazionale, prima presso la Webasto AG, poi come responsabile in Italia della JV Cummins MerCruiser Diesel, quindi direttore Vendite di Mercury Italia prima di ricoprire l'attuale carica.



1 PENSAVO CHE I CONSUMI IN MARE SI MISURASSERO SOLO IN LITRI/ORA

Pensare di rappresentare il consumo di un motore parlando di litri/ora è un grave errore. È invece più corretto parlare di autonomia, cioè di quante miglia faccio con un litro di combustibile a una data velocità: una considerazione tanto semplice quanto disattesa. Forse la consuetudine del mondo nautico di restare legato ai litri/ora è un retaggio della nautica mercantile, dove le grandi navi navigano in dislocamento a velocità costanti molto simili e quindi questo metro di misura può

essere valido.

Invece, quando si parla di barche plananti l'affinità con il mondo automotive è facilmente intuibile. Per spiegare questo argomento presento sempre il caso di tre motori che hanno un consumo al massimo numero di giri rispettivamente di 97 l/h, 106 l/h e 106 l/h e chiedo "con quale motore consumerò di più?". Le risposte sono praticamente sempre le stesse, indicando il motore da 97 l/h e dicendomi che ho fatto un errore di battitura perché due motori sono identici.

Dati alla mano dimostro però che l'autonomia (espressa in miglia/l) peggiore è proprio quella del motore da 97 l/h e che con uno dei due da 106 l/h si è ottenuta un'autonomia del 10% ancora maggiore usando un'elica specifica.

In altre parole, un motore che ha un consumo orario maggiore nel momento in cui sviluppa più velocità, può portare a un'autonomia maggiore. In questo senso posso garantire che i fatti molte volte smentiscono le opinioni più diffuse, o il cosiddetto "immaginario collettivo".



2 PENSAVO CHE CON LA VELOCITÀ I CONSUMI AUMENTASSERO

Se si leggono le prove coi dati rilevati in litri/ora, questa sembra l'unica conclusione ovvia. In realtà elaborando i dati per arrivare a un grafico autonomia/velocità, si vede che l'andamento non è questo, ma è abbastanza sinuoso passando dalla fase di dislocamento a quella di planata. All'interno di quest'ultima

si riconosce sempre una zona, non molto ampia, dove l'autonomia cresce all'aumentare della velocità per arrivare a un massimo (velocità di crociera) per poi decrescere gradatamente fino alla velocità massima. Non dimentichiamoci comunque che lavorando bene con il trim si può migliorare l'autonomia lungo tutto il range di velocità.



3 PENSAVO CHE NAVIGANDO IN DISLOCAMENTO AVREI AVUTO PIÙ AUTONOMIA

Non è proprio così: partendo da fermi si ha ovviamente un aumento dell'autonomia all'aumentare della velocità. Oltre un certo punto, e quanto più ci si avvicina alla fase di planata, l'autonomia crolla rapidamente per poi altrettanto rapidamente risalire

dal momento in cui inizia la planata. Navigare a velocità prossime all'entrata in planata è quanto di peggio si possa fare, sia per l'autonomia sia per la vita degli organi di trasmissione.



4 PENSAVO CHE UN'ELICA CORTA AIUTASSE A CONSUMARE MENO

Non esiste un'elica per tutte le stagioni. Il passo dell'elica è un po' come il rapporto del cambio dell'auto: non esiste una marcia adatta a tutte le velocità. Chiarito che l'elica va scelta in modo da raggiungere e non superare il massimo numero di giri del motore, esistono poi soluzioni che garantiscono uno o due nodi in più o altre che migliorano l'autonomia a velocità di crociera.

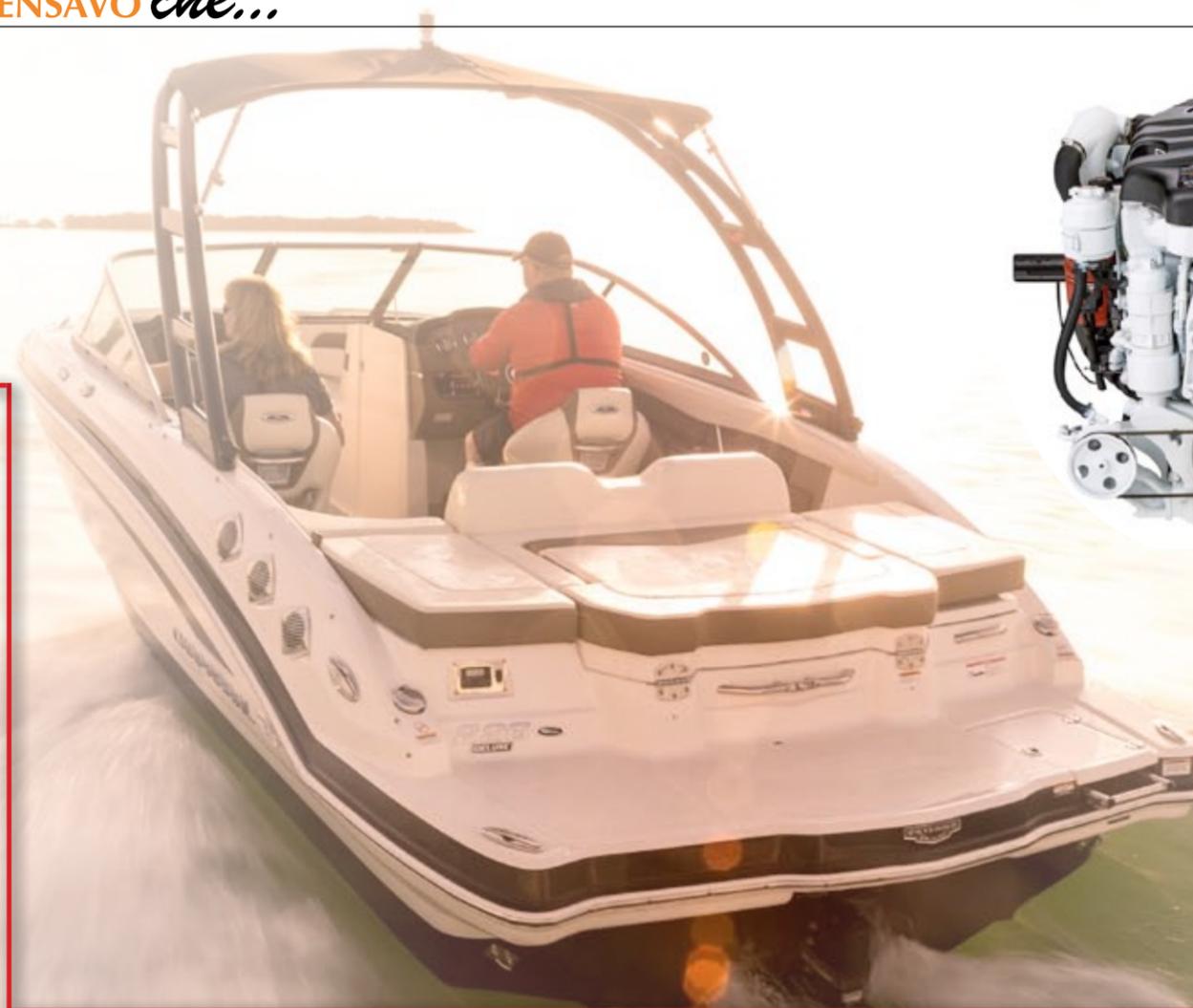
La scelta dell'elica non è mai da sottovalutare: i nostri colleghi negli Stati Uniti dicono come sia loro consuetudine avere due, tre, quattro tipi di eliche diverse a seconda di quello che vogliono fare in navigazione. Non dimentichiamoci che con la giusta elica si può addirittura migliorare l'assetto e la stabilità della barca. Ma questo è un enorme capitolo che andrebbe sviluppato a parte.



5 PENSAVO CHE CONSUMARE MENO FOSSE SOPRATTUTTO UNA QUESTIONE DI "MANETTA"

In realtà i fattori sono molti di più rispetto alla canonica "manetta". Qui di seguito li elenco in modo schematico:

- Motore
- Elica
- Trim
- Tipo di carena
- Stato di pulizia della carena
- Distribuzione dei pesi, cioè più peso a prua, più superficie bagnata, più consumo.



6 PENSAVO CHE UN MOTORE TURBODIESEL CONSUMASSE SEMPRE MENO DI UNO A BENZINA

Non è sempre vero e in ogni caso nelle economie di esercizio pesa il minore costo del gasolio rispetto alla benzina.

Ma introdurrei un'ulteriore variabile in questo eterno dualismo tra benzina e diesel: le ore di reale utilizzo di un motore (o di una coppia di motori) durante la stagione. La nostra esperienza ci dice che mediamente siamo sulle 50 ore/anno per i fuoribordo e un'ottantina per gli entrobordo. Sulla base di queste considerazioni tra le motivazioni che possono spingere a preferire un motore turbodiesel, quello del risparmio in termini di combustibile è in molti casi solo apparente e non basato su dati oggettivi.



I nuovi "fishfinder" Raymarine Dragonfly

La nuova linea Raymarine Dragonfly offre agli utenti l'avanzata visione ecoscandaglio Chirp DownVision, un display a colori di qualità superiore e l'integrazione wireless con i dispositivi mobili. La nuova gamma Raymarine Dragonfly parte con il Dragonfly 4 DV da 4,3", il primo ecoscandaglio Chirp da diporto al mondo proposto a un prezzo inferiore ai 200 euro. Il Dragonfly 4 DV e l'intera linea Raymarine Dragonfly usano la tecnologia ecoscandaglio Chirp DownVision ad ampio spettro per immagini nitide come foto del pesce e degli oggetti. Il Chirp Dragonfly emette gli impulsi simultaneamente lungo un ampio spettro di frequenze che produce dettagliate immagini a risoluzione molto più alta. La tecnologia Chirp DownVision offre prestazioni superiori in acque profonde fino a 180 m. C'è poi il Dragonfly DVS, declinato nel 4 DVS da 4,3" e il 5 DVS da 5". Oltre alla tecnologia Chirp DownVision i DVS hanno un secondo canale ecoscandaglio Chirp tradizionale, ottimizzato per l'individuazione dei pesci migliori. Sopra questi

modelli si posizionano i Dragonfly 4 PRO e 5 PRO, che combinano la tecnologia Chirp DownVision e l'ecoscandaglio Chirp convenzionale con un Gps da 10 Hz per tenere la rotta, oltre al wifi interno per lo streaming ai dispositivi mobili. In aggiunta a questi modelli, la linea si arricchisce del nuovo ecoscandaglio Wi-Fish. Realizzato sulla piattaforma Dragonfly, Wi-Fish è un ecoscandaglio wireless a scatola nera studiato per funzionare esclusivamente con smartphone e tablet, che consente l'accesso a Chirp DownVision da parte di chiunque si trovi a bordo. Usando l'app mobile Raymarine Wi-Fish i pescatori possono visualizzare, mettere in pausa e rivedere le immagini dell'ecoscandaglio, così è più facile registrare i luoghi di pesca preferiti e condividerli online con gli amici.



TUTTA LA LINEA DEI RAYMARINE DRAGONFLY

Sette nuovi modelli che soddisfano le esigenze di ogni appassionato:

Dragonfly 4 DV	Ecoscandaglio da 4,3" con CHIRP Down Vision	euro 199
Dragonfly 4 DVS	Ecoscandaglio da 4,3" CHIRP DownVision ed ecoscandaglio Chirp tradizionale	euro 249
Dragonfly 4 PRO	Ecoscandaglio/GPS da 4,3" con Chirp DownVision, ecoscandaglio Chirp tradizionale e wifi	euro 299
Dragonfly 5 DVS	Ecoscandaglio da 5" Chirp DownVision ed ecoscandaglio Chirp tradizionale	euro 369
Dragonfly 5 M	Chartplotter GPS 5"	euro 399
Dragonfly 5 PRO	Ecoscandaglio/GPS da 5" con Chirp DownVision, ecoscandaglio Chirp tradizionale e wifi	euro 499
Wi-Fish	Ecoscandaglio wireless a scatola nera per dispositivi mobili con Chirp Down Vision	euro 199
App mobile	Wi-Fish per iOS o Android per l'invio delle immagini ecoscandaglio dai modelli Dragonfly Pro e dal modulo ecoscandaglio a scatola nera Wi-Fish	Gratuita



Centek Industries, uno dei marchi selezionati da Saim Marine per il mercato nautico italiano, ha ottenuto la certificazione ISO 9001:2008. Centek Industries, è una delle aziende più qualificate a livello internazionale per la produzione di sistemi di scarico di gas umidi per le applicazioni marine ed è presente sul mercato mondiale da oltre 50 anni. La Certificazione di Qualità è stata rilasciata per tutte le attività dell'azienda, dal reperimento delle materie prime al servizio clienti. L'implementazione del Sistema di Gestione della Qualità, oltre all'impegno dell'azienda nei confronti dei propri clienti, conferma l'attenzione di Saim Marine nella scelta dei prodotti da

Saim Marine e Centek con la certificazione

proporre alla propria clientela. I sistemi di scarico Centek sono realizzati con resine ignifughe e fibra di vetro e sono caratterizzati da una lunga durata e da un'elevata resistenza alla corrosione; sono gli unici al mondo in possesso dell'approvazione del Registro Lloyd e rispettano gli standard della normativa ABYC-P1. Centek Industries produce anche il sistema brevettato BilgeKleen che rimuove automaticamente olio, gas, carburante e altri residui inquinanti dall'acqua di sentina prima che venga scaricata fuori bordo. Utilizzando un filtro in materiale speciale il BilgeKleen cattura e lega gli idrocarburi lasciando passare l'acqua perfettamente pulita. Il risultato è che il 99,9% degli agenti inquinanti sono eliminati dalle acque reflue senza alcun aumento di pressione nella pompa di sentina. Fondata nel 1962 in Florida con il nome originario di Vernay Plastics, da piccola azienda per la produzio-

ne di sistemi di scarico di vetroresina, Centek è diventata uno dei più grandi produttori al mondo con numerosi prodotti coperti da brevetto. I suoi stabilimenti si sviluppano oggi su una superficie di circa 8 mila mq dove si collabora costantemente con associazioni e cantieri per sviluppare prodotti in rispetto con le normative più restrittive in tema di emissioni.

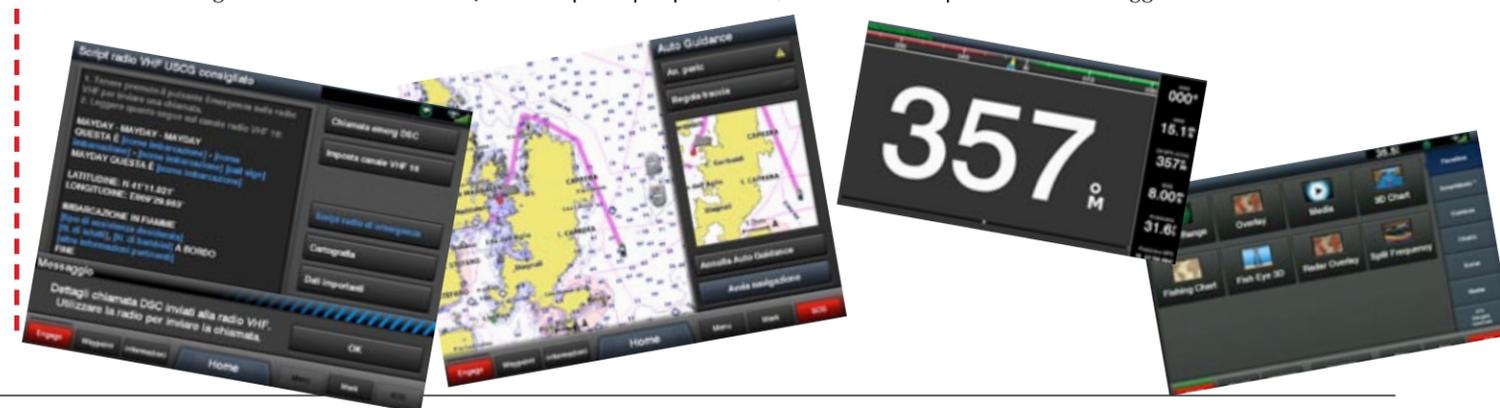


Nuove Funzioni per i GpsMap ed echoMap di Garmin

Garmin ha rilasciato un aggiornamento software che rende disponibili nuove funzioni per le serie GpsMap ed echoMAP. Tra le nuove funzionalità si trovano l'Auto Guidance 2.0, l'importazione di waypoint, rotte e tracce da altri strumenti Gps in formato GPX, funzioni avanzate dedicate alla vela, un miglioramento sulla sicurezza durante la navigazione e altro ancora. Questo

aggiornamento software è disponibile gratuitamente. La funzione Auto Guidance 2.0 offre maggiori funzionalità: è sufficiente inserire la destinazione desiderata e l'Auto Guidance, utilizzando i dati cartografici, elabora automaticamente la rotta migliore ed evita qualsiasi ostacolo lungo la navigazione. Si può inoltre modificare una rotta, rivedere i punti più pericolosi, calcolare i tempi

di arrivo e salvare le rotte pianificate. Un'altra caratteristica disponibile per le serie GPSMAP 8000 e 7400 è potenziamento delle interfacce con le telecamere Axis® IP e le telecamere FLIR® compatibili. Gli utenti possono ora comandare a distanza queste telecamere e attraverso piccoli tocchi sul display, possono ruotarle in tutte le direzioni e zoomare a piacere sulle scene di maggior interesse.



AbiFloat, le ville galleggianti modulari by Christian Grande

AbiFloat è un nuovo concept realizzato dallo yacht designer Christian Grande, che si fonda su un sistema di ville galleggianti modulari ed ecosostenibili.

Il progetto ipotizza la realizzazione di unità abitative flottanti, da realizzarsi in catena modulare, per una nuova concezione di vita nella natura. Ogni villa offre tutte le possibilità di personalizzazione degli ambienti esterni e interni e infinite possono essere le modularità: dal singolo blocco

monocale a veri e propri villaggi articolati su più livelli. Il tutto concepito per il galleggiamento e per integrarsi nel paesaggio circostante.

La peculiarità del progetto AbiFloat risiede quindi nella totale standardizzazione degli elementi strutturali, impiantistici e di finitura, con la sola esclusione di eventuali varianti estetiche o personalizzazioni funzionali successive. Il capitolato definito da Christian Grande si articola su sistemi

collaudati e semplici: riserve di galleggiamento, tamponamenti parietali in pannelli "sandwich" di materiale plastico riciclato e diaframma alveolare in paglia, sughero o truciolare pressato, quest'ultimo a garantire isolamento termico e leggerezza.

Si estende anche la disponibilità di diversi materiali di rivestimento e allestimento degli esterni, tali da potersi adattare a contesti e usi diversi. Per fare un esempio: teak a listoni per il rivestimento esterno e dettagli



in alluminio, copertura in pannelli fotovoltaici o semplice pannellatura in lamiera grecata. Le dimensioni e le finiture, quindi, sono disponibili per vari utilizzi: abitativo, ricreativo, ricettivo o commerciale.

Il sistema si articola sul modulo galleggiante di 6,5x3,25 m, concepito per diventare il riferimento modulare su cui installare differenti sovrastrutture, la cui stabilità è garantita dalla conformazione dei galleggianti e dalla possibilità di utilizzare gli stessi con funzione impiantistica e come sede di apparati più voluminosi (pompe impianto idraulico, compressori climatizzazione, serbatoi acque grigie e nere ecc...).

Arriva la nuova App e anche la Guida Michelin si converte al web

Quando serve un'informazione, soprattutto quando si cercano ristoranti e locali pubblici, ormai la prima cosa che si fa è andare in internet. Lo hanno capito anche gli editori della Guida Michelin, che insieme al lancio della sessantesima edizione della Guida Michelin Italia hanno presentato la nuova App che permette di accedere a tutti i ristoranti della guida più famosa, condividere opinioni e foto con la comunità dei lettori, creare i propri Preferiti ed essere guidati al ristorante scelto da itinerari a portata di click. In 60 anni, sono molto cambiati il modo di viaggiare e le tecnologie. A partire da un motore di ricerca multicriteri, Michelin Ristoran-

ti propone, gratuitamente, la totalità dei ristoranti selezionati dagli ispettori della Guida Michelin. Nella nuova App si trovano le recensioni degli ispettori, i servizi e le strutture presenti (accesso per disabili, parcheggio, aria condizionata, terrazza), i commenti degli internauti, le foto. La ricerca è semplice, immediata e personalizzata. Si può cercare per: città, indirizzo, dintorni, prezzo, tipo di cucina, nome del ristorante, stelle, Bib Gourmand, servizi.

I risultati sono visibili anche sulla mappa e dalla pagina del ristorante si accede direttamente alla visualizzazione dell'itinerario. Poi, per condividere le proprie esperienze, basta registrarsi a "Il mio account Michelin", che permette di scrivere un commento, caricare le proprie foto del ristorante, e creare il taccuino d'indirizzi personale grazie ai Preferiti.



I cuscini a tema nautico di Made.com

La collezione si chiama Rodnik ed è creata in esclusiva per Made.com dal fashion designer Philip Colbert, che in tutte le sue creazioni riesce ogni volta a fondere bene pop art, fashion e design.

La linea si compone di simpatici cuscini da inserire nel proprio arredamento

o da abbinare ad altri arredi della stessa collezione.

I cuscini sono rivestiti di morbido tessuto stampato e riempito con morbida fibra, e la cerniera nascosta permette un pratico sfoderamento per poter effettuare tutte le operazioni di cura e manutenzione, per i quali è comunque

consigliato di affidarsi a un centro di pulizia professionale.

Sia il tessuto che l'imbottitura sono al 100% in poliestere e le dimensioni dei cuscini sono 40x40 cm.

www.made.com

Con Seabag Original Underwater tutto è al sicuro in acqua

Seabag Original Underwater, ideata e prodotta in Italia, risolve il problema annoso di chi pratica sport acquatici: la protezione e difesa dei propri oggetti personali più importanti, dal portafogli con contanti, carte di credito e documenti, al cellulare ma anche occhiali da sole, chia-

vi e orologi, non è più un problema, perché Seabag Original Underwater è una borsa a tenuta stagna e galleggiante. In gommone o in barca non bisognerà più preoccuparsi che i preziosi oggetti possano bagnarsi o andare persi nei trasbordi o se cadono accidentalmente in acqua. Infatti, durante gli spostamenti, l'equi-

paggio potrà anche immergersi portando con sé tutto quanto di più personale sarà necessario. Seabag Original Underwater è utile anche in spiaggia per evitare i furti e, se amate nuotare in mare aperto, è ideale perché, grazie all'apposita cintura fornita in dotazione, può aderire perfettamente in posizione lombare assecondando i movimenti del nuoto. Nella sua versione Basic Sport viene fornita con una cintura impermeabile e un elastico con fermo, ma se si desidera, nella versione Fashion può essere acquistata con un telo da mare di forma circolare in tecnofibra. La borsa è realizzata con un materiale totalmente impermeabile e resistente alla salsedine, la struttura è costituita da tre strati tutti sigillati ermeticamente, due dei quali costituiscono la camera d'aria, gonfiabile attraverso un apposito dispositivo munito di valvola di non ritorno. Il terzo strato è dotato di una cerniera a tenuta stagna che protegge dall'acqua lo spazio interno in cui riporre gli effetti personali.



Le regine d'Europa

Assegnato il premio European Powerboat of the Year 2015 alle quattro barche migliori d'Europa. La premiazione in una serata al Boot di Düsseldorf

di Claudio Russo

Anno nuovo, premi nuovi, ed ecco che l'edizione 2015 dell'European Powerboat of the Year, il premio assegnato da una giuria composta dai direttori di otto riviste europee, ha incoronato le quattro regine di quest'anno, una per ogni categoria di lunghezza.

La scelta non è stata facile, soprattutto nella categoria fino a 45 piedi e in quella oltre i 45 piedi. Alcune barche in Nomination in queste due fasce se la sono giocata sull'orlo della vittoria, ma come in ogni gara che si rispetti il vincitore può essere uno

soltanto, ognuno nella propria categoria. Lo spirito di questa iniziativa è di premiare le barche capaci di trasmettere delle qualità, indipendentemente dall'importanza del cantiere o dalla vastità della loro diffusione nel territorio internazionale, non a caso sono state divise per categorie di lunghezza, proprio per evitare che i grandi motoryacht dal marchio blasonato mettessero in ombra quelle realtà più piccole ma ugualmente in grado di fare innovazione nella loro sfera di mercato, e non a caso nella giuria non c'è più di un membro del-

la 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. Vediamo allora quali sono le regine d'Europa per il 2015, secondo i direttori delle otto testate giornalistiche europee che compongono la giuria, di cui per l'Italia facciamo parte solo noi di BoatMag.



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

Beneteau Flyer 6

Con i nuovi Flyeri, Beneteau espande le prospettive del piccolo open, declinando ogni modello in tre versioni differenti

Il Flyer 6 è la barca che apre la nuova "era" Flyer di casa Beneteau che da questo modello in poi propone tre versioni per lo stesso open. Anche il Flyer 5 e 7, infatti, sono presentati nella versione SportDeck, SpaceDeck e SunDeck. Particolarmente originale è il modello Sport Deck, che si pone come uno dei pionieri dei bowrider di origine europea, visto che questa tipo-

logia di barca è prevalentemente americana. La barca, infatti, presenta un pozzetto prodiero allestito con due divani laterali sfruttabili anche come chaise-longue grazie ai poggiatesta situati al vertice delle due sedute. La versione SunDeck, invece ha un ponte di prua tutto dedicato al prendisole.

Sulla SpaceDeck, invece, lo spazio prodiero è prevalentemente libero, salvo la presenza di un utilissimo divano perimetrale.

fino a

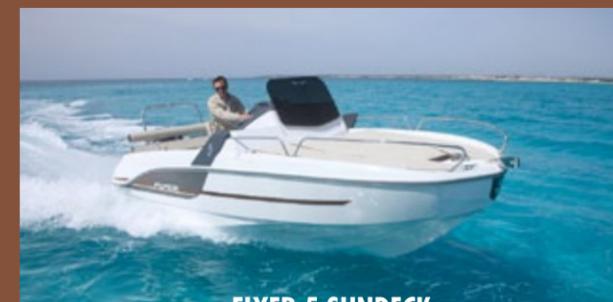
25 piedi

A OGNUNO IL SUO
Ecco le tre versioni del Flyer 6, dove a cambiare è solo la zona prodiera. Il pozzetto e la plancia di comando rimangono invariati. Sia a poppa che a prua di tutti i modelli (a parte la prua del SunDeck) si può allestire una dinette posizionando l'apposito tavolo circolare.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 6,43
Lunghezza scafo	m 6,10
Larghezza	m 2,50
Dislocamento	kg 1207
Serbatoi carburante	l 170
Serba toi acqua	l 100
Motorizzazione max	cv 200

VINCITORE NELLA CATEGORIA FINO A 25 PIEDI



FLYER 5 SUNDECK



FLYER 5 SPACEDECK



FLYER 5 SPORTDECK





IL POZZETTO CAMBIA
Sia la seduta perimetrale di prua sia i divani poppieri possono trasformarsi in due ampie superfici prendisole. Ogni armatore può scegliere la sua combinazione di colori fra scafo e arredi in pozzetto.



35

Draco 27 RS

Un open piacevole e divertente, ideale per chi ama avere molta compagnia a bordo e bada anche alle prestazioni

Design piuttosto ricercato, pulito nelle linee ma molto ricco nei dettagli per questo open norvegese. Osservando il pozzetto si nota tutto il suo spazio, dove trovano posto anche due divani che si spalleggiano, di cui uno rivolto verso poppa per offrire una vista mare senza ostacoli, e uno rivolto verso prua che, insieme alle poltrone girevoli di pilota e copilota, contribuisce a formare un living ben raccolto al centro del pozzetto dove c'è anche un tavolo a uso dinette. Ampio è anche il pozzetto di prua, a cui si accede attraverso l'apposito corridoio centrale in corrispondenza del quale

si ha una sezione apribile del parabrezza. Il living prodiero è allestito con una seduta lungo tutto il perimetro e all'occorrenza può essere trasformata in una superficie prendisole. Inoltre, il cantiere offre la possibilità di scegliere il colore dei rivestimenti delle cuscinerie,

così come sono previste sei colorazioni per lo scafo, che spaziano fra i toni accesi del giallo e del rosso fino a quelli più scuri del blu, grigio, amaranto e antracite. Il Draco 27 RS monta un motore fuoribord con una potenza da 200 a 300 cavalli per velocità che vanno oltre i 40 nodi.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 8,31
Larghezza.....	m 2,49
Dislocamento	kg 1850
Motorizzazione	cv 1x200-300
Serbatoio carburante.....	l 230
Serbatoio acqua	l 42





Cranchi Eco Trawler 43 Long Distance

Con l'Eco Trawler 43 LD, mutabile in 40 togliendo la plancetta bagno, Cranchi porta nella fascia dei 12-13 metri il comfort e la personalizzazione delle grandi navette

Dopo anni in cui ha presentato novità alla media di quattro barche a stagione, quest'anno Cranchi si è concentrato su un solo modello in un segmento di mercato molto sensibile in questo periodo, che è quella delle navette semidislocanti, in cui si è inserita l'anno scorso con l'Eco Trawler 53 Long Distance.

E il risultato non si è fatto attendere: il nuovo Eco Trawler 40-43, infatti, oltre a farsi notare come barca in sé, offre al mercato il comfort e la personalizzazione delle grandi navette, ma in una fascia di metratura ben minore, quella dei 12 metri. Del resto, lo stile di navigazione offerto da questo tipo di barche, che fa tornare al vero spirito dell'andar per mare, ovvero più lento, più in sintonia con il panorama e, non ultimo, più economico nell'uso, sta rendendo i trawler e le navette semidislocanti molto popolari. E mai nome fu più azzeccato per definire la linea Eco Trawler: Eco, come Ecologici ed Economici.

A proposito di economia, il nuovo Eco Trawler ha anche una buona capacità di adattamento ai diversi li-

velli di spesa da parte degli armatori. L'Eco Trawler 40, infatti, ha un allestimento di base meno ricco del 43 e non ha la plancetta di poppa, quindi come prezzo di partenza è più economico, ma non per questo è una barca povera o meno personalizzata, tant'è che l'armatore può scegliere fra un layout a due o a tre cabine. La suddivisione sottocoperta, vede la cabina arma-

toriale al vertice di prua e quelle per gli ospiti a poppa. In tema di personalizzazione, la scelta del layout a due cabine, apre a un'ulteriore opzione, perché si può scegliere fra il layout con una cabina doppia lungo la murata di dritta e un ampio ripostiglio lungo la murata di sinistra oppure avere una sola grande cabina a tutto baglio con letto posto trasversalmente e allesti-

ta anche con un divanetto che, se non fosse per l'accesso esterno al bagno, potrebbe essere la cabina scelta dall'armatore. Più classico invece il layout a tre cabine, che vede quelle per gli ospiti affiancate a poppa.



AMPIA SCELTA ANCHE PER I MOTORI

Ci sono tre opzioni fra una coppia di Volvo Penta Ips da 260, 300 o 330 cv che, a seconda della scelta, possono portare la barca a una velocità massima fra i 21 e i 23 nodi.

SCHEMA TECNICO 43 LD

Lunghezza fuori tutto	m 13,80
Lunghezza scafo	m 11,99
Larghezza	m 4,37
Pescaggio	m 0,90
Dislocamento a secco	kg 12.00
Motorizzazione	cv 2x260 Ips
Serbatoi carburante	l 1450
Serbatoi acqua	l 540



fino a **45** piedi



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 15,88
Lunghezza scafo	m 15,54
Larghezza	m 4,66
Pescaggio	m 1,52
Dislocamento	kg 24.850
Motorizzazione	cv 2x670
Serbatoi carburante	l 2.200
Serbatoi acqua	l 590
Posti letto	4



45

PLANARE A OLTRE 32 NODI

La motorizzazione dell'Azimut 50 è affidata a una coppia di Volvo Penta D11 da 670 cv l'uno con trasmissione in linea d'asse. Nel nostro test abbiamo rilevato un'ottima progressione

nell'accelerazione, ma con una leggera cabrata prima della planata che riduce un po' la visibilità dalla plancia principale. La velocità di crociera è di 25/26 nodi, mentre la punta massima supera i 32 nodi a 2500 giri.

Azimut 50

Come migliorare un fly di quasi 16 metri senza limitarsi ad aggiungere due piedi al vecchio 48 cambiandone solo qualcosa



L'Azimut 50 è una barca nuova nuova, completamente riprogettata, che non solo risulta ben riuscita, ma che adotta scelte stilistiche e di layout mutuata dall'Azimut 80. La prima impressione a bordo dell'Azimut 50, infatti, è che si sia pensato soprattutto a offrire spazi in abbondanza e allestiti con molta atten-

zione per massimizzare il comfort. Il fly offre una superficie utile di quasi 19 mq a cui si vanno ad aggiungere, parlando di spazi aperti i 6 mq del pozzetto e i 5 mq della zona prondisole a prua. All'interno, un layout semplice e razionale permette di sfruttare al meglio i 13 mq del salone; il tutto ovviamente completato da

un arredo nello stile Azimut, quindi buon gusto e materiali di qualità ben lavorati. Sottocoperta c'è la cucina e le tre cabine, di cui l'armatoriale a centro barca a tutto baglio. La cabina vip è a prua con il classico letto centrale e il bagno, che è in condivisione con la terza cabina ospiti che offre due letti a castello.



IL RE DEL LAGO

A quasi 4.000 metri di altitudine tra Bolivia e Perù fa impressione trovare un bellissimo battello inglese perfettamente restaurato. È lo Yavari che per tanti anni ha fatto regolare servizio sul lago Titicaca

TITICACA

di Alberto Mondinelli

Costruito inizialmente per essere una cannoniera, è poi diventato un cargo e quindi un battello da crociera per la navigazione sul grande lago Titicaca, il più grande del Sudamerica, situato fra Bolivia e Perù, con i suoi 170 km di lunghezza e 60 di larghezza e il più alto al mondo a 3.830 metri sul livello del mare. La sua costruzione fu ordinata dal governo peruviano nel 1861 alla James Watt Foundry di Birmingham che ne affidò la realizzazione al cantiere Thames Ironworks and Shipbuilding di Blackwall. Il contratto parlava chiaro: i due battelli (con lo Yavari venne ordinata anche la sistership Yapura che però diventerà una nave ospedale) dovevano essere consegnati in pezzi staccati. Ogni cassa non doveva pesare più di 120 chili e alla fine ne servirono 2766. Ci volle

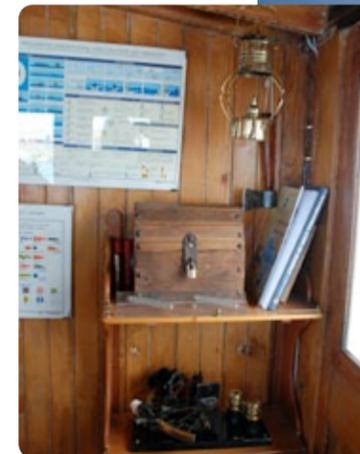
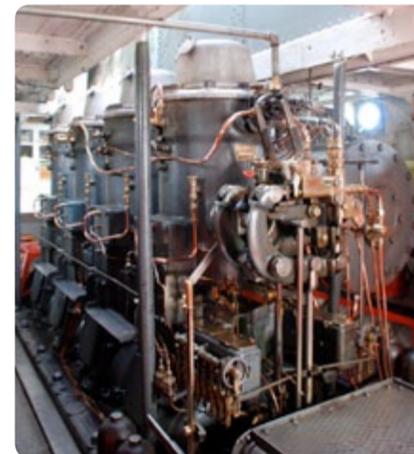
sei anni tra trasporto e allestimento e lo Yavari venne varato a Natale del 1870.

La barca misura 38,5 metri di lunghezza per 5,20 di larghezza con un pescaggio di circa 3 metri. Il motore originariamente a carbone erogava 60 cv di potenza, ma era però alimentato con sterco secco di lama. Nel 1914 venne sostituito con un quattro cilindri diesel Bolinder di costruzione svedese. Dopo molti anni di servizio, il battello venne abbandonato in disarmo sulle rive della baia di Puno, fino a quando nel 1982 una signora inglese, Meriel Larken, lo acquistò per restaurarlo. Nel 1999 lo Yavari ritornò a navigare ma per poco, infatti pur essendo perfettamente efficiente fu trasformato in museo galleggiante. Ed è qui che lo abbiamo fotografato.





Qui a fianco, un'immagine della barca al momento dell'inizio dei lavori di restauro. L'intervento ha sortito decisamente un buon risultato a giudicare dall'eccellente stato di conservazione di tutti i particolari di bordo che costituiscono il pezzo forte del museo, unitamente a una serie di documenti di bordo.



AL COYA È ANDATA PEGGIO

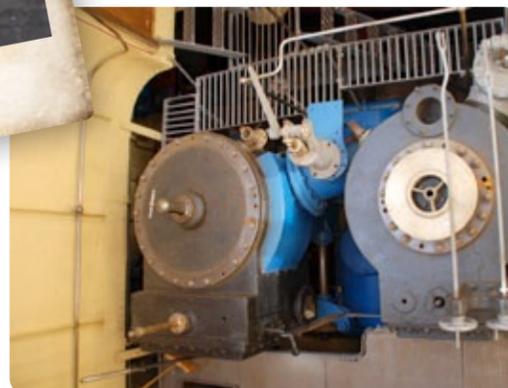
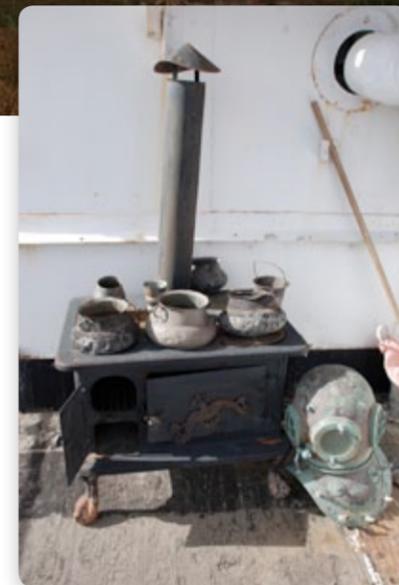
*A secco, con una scafo malamente verniciato e trasformato in ristorante.
L'altro battello in servizio sul lago è stato meno fortunato.*



Proprio a poche centinaia di metri più in là, tirato però a secco, si può anche ammirare il Coya, di quasi 52 metri, costruito dal cantiere scozzese William Danny's & Brothers di Dumbarton, che si affiancò nel 1895 allo Yavari nella navigazione sul lago. Ha navigato fino al 1986, ma oggi il suo scafo, all'origine nero e verde, è stato ridipinto malamente di bianco e il ponte principale trasformato in un ristorante, anche se alcune parti, come la sala macchine e la cabina del comandante, sono ben conservate pur non nascondendo i segni dell'abbandono. Fa comunque molta tristezza vederlo così sulla terra ferma, e gli altri relitti che gli fanno compagnia non aiutano certo a migliorare la situazione.



La sala macchine, qui sotto, è tutto sommato quella che si presenta meglio; anche la cabina del comandante, qui a fianco, lascia intuire i fasti del passato. Tutto il resto è in stato di quasi totale abbandono, con un po' di oggetti sparsi ovunque, forse per affascinare i (non sappiamo quanti) avventori del ristorante, la cui sala conserva comunque un discreto fascino.





Il logo non lascia dubbi, il richiamo alla pistola è chiaro e anche le prestazioni non sono da meno. Ma un po' di attenzione è d'obbligo

di Alberto Mondinelli

“Alla base del progetto del nuovo Revolver 44GT c'è l'ispirazione a trasferire per mare le prerogative di una Gran Touring Car: pertanto eleganza ed elevate performance su un'imbarcazione di prestigio, linee emozionanti da vera sportiva ma anche comfort e sicurezza...” così recita la presentazione della barca che vuole diventare una sorta di McLaren (nel senso della GT) del mare, una vettura esclusiva in tiratura limitata come a tiratura limitata sarà certamente questa barca che potrebbe però trovare una piccola schiera di estimatori. Gente abituata alle sensazioni forti, che in questo caso deve anche essere dotata di una discreta capacità di conduzione di una barca certamente non facile, perché altrimenti le delusioni (e anche i rischi) possono essere dietro l'angolo.



UNA VERA BARCA “DA SPARO”





ESAGERATA IN TUTTO

Le trasmissioni Arneson sulle barche da diporto non le ho mai particolarmente apprezzate: certamente performanti, ma anche un po' pericolose e comunque difficili da gestire sugli offshore da competizione, non ho mai capito perché complicarsi la vita adottandole anche sugli scafi da crociera. È questo il pensiero che mi ronza in testa mentre raggiungo il pontile del nuovo e affascinante Yacht Club di Monaco dove il Revolver 44GT mi attende. C'è da dire che fin dal primo impatto visivo la barca non

fa niente per nascondere di "non essere come le altre". La seduta di driver e passeggeri su sei comodi sedili degni di una Ferrari (o se preferite di un Classe 1 Offshore) ti fanno subito capire con cosa hai a che fare. 550 cv per motore non sono neppure eccessivi, anche se uniti a una costruzione raffinata e leggera con ampio uso di materiali compositi che porta il rapporto peso/potenza a livelli assoluti. Strumentazione tutta digitale, dove il contagiri è relegato a un indicatore davvero troppo poco leggibile considerando la tipologia di barca, già che ci sono noto che il comando di trim (fondamentali con le Arneson) e flap è sul piantone dello sterzo ma non solidale con il volante, in altre parole o si manovrano i regolatori di assetto o si gira il volante, non proprio pratico considerando anche la necessità di avere sempre un assetto ottimale per far rendere questa barca al meglio.



NAVIGAZIONE





Tutto sul Revolver 44GT è pensato per stupire, a cominciare dalla coperta con le murate arrotondate e la tuga profilata che protegge la sei sedute per passeggeri e driver. La pontatura prodiera non prevede prendisole (difficile immaginare qualcuno disposto a sdraiarsi a 40 nodi...) ma lascia spazio a tre osteriggi che danno luce alla cabina, del resto anche i passavanti non mi pare siano molto invitanti a causa del profilo arrotondato della congiunzione tra scafo e coperta, bello a vedersi quanto poco pratico quando si tratta di salire a bordo dal fianco.



COPERTA

QUADRATO O ABITACOLO?

La zona poppiera offre invece un comodo prendisole con i cuscini ben protetti dalla propaggine della tuga e a poppavia un elemento ribaltabile crea un comodo accesso al bagno, dove in navigazione c'è invece una profilata poppa tutta fughe e profili rastremati, certamente apprezzabile come design. Per una buona metà il tetto della tuga è costituito da un elemento di cristallo scorrevole che, unito a un altro cristallo verticale a poppavia dei sedili, consente con un comando motorizzato di chiudere (o aprire) la zona occupata dai sei sedili, vogliamo chiamarla quadrato?



La seduta di driver e passeggeri su sei comodi sedili degni di una Ferrari (o se preferite di un Classe 1 Offshore) ti fanno subito capire con cosa hai a che fare. 550 cv per motore non sono neppure eccessivi, anche se uniti a una costruzione raffinata e leggera con ampio uso di materiali compositi che porta il rapporto peso/potenza a livelli assoluti. Strumentazione tutta digitale, dove il contagiri è relegato a un indicatore davvero troppo poco leggibile considerando la tipologia di barca, già che ci sono noto che il comando di trim (fondamentali con le Arneson) e flap è sul piantone dello sterzo ma non solidale con il volante, in altre parole o si manovrano i regolatori di assetto o si gira il volante, non proprio pratico considerando anche la necessità di avere sempre un assetto ottimale per far rendere questa barca al meglio.

COME SU UN'OFFSHORE



CONVENZIONALE MA AFFASCINANTE

Difficile definire dove finisce il pozzetto, inizia il quadrato e si arriva in canina. Tutti gli ambienti, complice il cupolino corsaiolo sono in rapida successione tra loro. In plancia, le manette sono in una posizione decisamente ergonomica su un supporto centrale che divide i due sedili anteriori. Ne consegue un limite all'attraversamento della cabina che avviene invece aggirando sul ponte inferiore

l'ingombro centrale della plancia, che ospita anche l'essenziale ma completo locale toilette. Una bella idea, merito del designer Alberto Mancini, che caratterizza gli interni, che per il resto sono sviluppati su soluzioni abbastanza tradizionali in grado di ospitare due persone per la notte e di allestire una dinette coperta. Sempre ammesso che chi comprerà una barca così senta queste necessità...



La predominanza del bianco dona un tono asettico, ma anche "tecnologico", a tutta la cabina, perfettamente in linea con lo spirito della barca. Ogni particolare è molto curato, a cominciare dai tintibene che permettono di muoversi a bordo in totale sicurezza, sempre che il driver non abbia dato fondo a tutta la potenza che ha disposizione.

INTERNI





SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 13,40
Lunghezza scafo	m 12,65
Larghezza	m 3,57
Pescaggio	m 0,60
Dislocamento	kg 8400
Motorizzazione	cv 2x550
Serbatoio carburante	l 1200
Serbatoio acqua	l 140
Posti letto	2

PREZZI E MOTORI

Cummins QSC 6.7 2x550 cv euro 800.000 (orientativo)

Viste le premesse si potrebbe anche pensare che i 1100 cv totali siano anche un po' scarsi. Il test fuga questo dubbio, sempre se ci si accontenta di 50 nodi...

Cantiere costruttore: Revolver Boats
www.revolverboats.com

PRESTAZIONI

1000 giri	7,6 nodi	22 l/h	75 db
1500 giri	8,6 nodi	50 l/h	79 db
2000 giri	9,0 nodi	77 l/h	80 db
2500 giri	9,5 nodi	106 l/h	83 db
3000 giri	48,5 nodi	196 l/h	88 db
3200 giri ...	50,5 nodi	212 l/h	90 db

AUTONOMIA

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
2000 giri	14 ore 10'
2500 giri	10 ore 20'
3000 giri	5 ore 30'

CONDIZIONI DEL TEST

Mare	calmo
Temperatura aria	28°
Carburante nel serbatoio	1000 l
Acqua nel serbatoio	140 l
Equipaggio imbarcato	5 persone
Pulizia carena	buona

LA PROVA

In tante gare offshore ho visto barche non riuscire a entrare in planata e partire in ritardo (se non proprio ritirarsi). Il rischio esiste anche con il Revolver 44GT: se non si dosano con attenzione le manette, le eliche si mettono a "frullare" e i 50 nodi (ma anche i 10) diventano un miraggio. In effetti, se non si ha la sensibilità di "accompagnare" la barca con "gentilezza" verso la planata, il rischio di far cavitare le eliche e vedere i motori girare vorticosamente a 3 mila giri (consumando oltre 200 l/h) per avanzare a 8 nodi è reale. Anche con tutte le attenzioni, fino

a 2500 giri si naviga in dislocamento a 9,5 nodi e oltre 100 l/h di consumo e verso i 2800 giri finalmente si entra in planata con un'accelerazione quasi vorticosa che nel breve spazio di circa 500 giri (e con l'ausilio di trim e flap) mi fa passare da 10 a 50 nodi, per la precisione 50,5 nodi. Non è il caso di distrarsi: le eliche di superficie, e in particolare le Arneson che a differenza di altri modelli virano muovendo tutto l'asse, non consentono distrazioni, soprattutto su una barca così performante che non offre una grande stabilità di forma.

La sensazione però è splendida e la protezione offerta dalla cabina degna del miglior offshore da competizione. Quando azzardo qualche virata a circa 45 nodi la risposta è precisa e ben direzionale, anche se la "leggerezza" del timone mi consiglia a non azzardare troppo e a ridurre ulteriormente la velocità per cercare un'andatura di maggiore relax che comunque non sarà mai inferiore ai 30 nodi; anche se la planata minima si riesce a tenerla a 2 mila giri e 22 nodi consumando comunque un centinaio di litri/ora di carburante.

MI PIACE

Certamente apprezzo l'originalità della proposta, che ne fa un autentico "toy boat" unico sul mercato per le soluzioni estreme e l'esclusività delle finiture, che certamente ne costituiscono il suo tratto distintivo.

MI LASCIA PERPLESSO

Esattamente per le stesse motivazioni, mi domando quanti saranno in grado di apprezzare una barca così "strana", complessa da condurre e, se proprio si vuole esagerare, un po' sottomotorizzata.



Nove metri di classe pura

Invictus è il nuovo marchio con cui il designer Christian Grande creerà una gamma di barche da 26 a 40 piedi costruite in strutture produttive specializzate e che fanno del design e delle doti marine il loro punto di forza. L'opera prima è questo 280 GT

di Alberto Mondinelli





La prua rovesciata fa l'occhiolino alla moda del momento, ma qui la troviamo abbinata a un'opera viva tradizionale e allora la soluzione si fa apprezzare anche perché aumenta lo spazio a prua sia sul prendisole sia negli interni. Ne guadagna anche la lunghezza al galleggiamento che dovrebbe garantire una maggiore stabilità longitudinale in navigazione.



Il nome del cantiere è praticamente impronunciabile, Ascanetz, ma ha poca importanza. Semmai è più importante sapere che in quel di Borgia, in provincia di Catanzaro, sono anni che si producono barche di qualità, in passato i Key Largo di Sessa Marine e ora, per conto di importanti nomi del mondo nautico come Sacs e Sanlorenzo, componenti per barche esclusive. Ma in que-

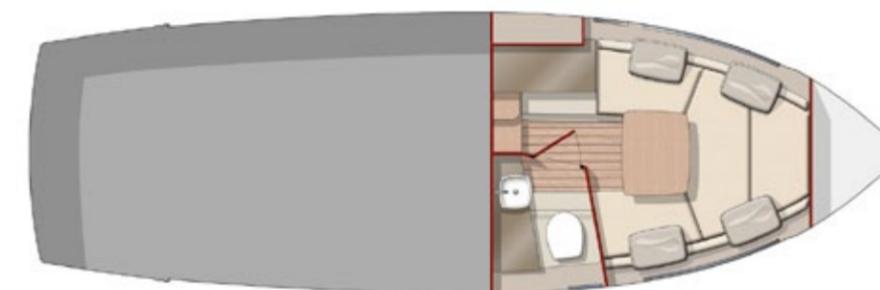
sta occasione quello che più interessa è la linea di scafi che nasce dal connubio tra le competenze tecniche del cantiere calabrese e il gusto e l'intelligenza progettuale di Christian Grande, un designer che già da tempo si è fatto notare per i suoi lavori. Meglio presentare la nuova gamma Invictus, per ora materializzata nel 280GT, ma programmata su tre linee di prodotto da 26 fino a 40 piedi.





Le sorprese non finiscono sottocoperta dove, grazie alle finestrate di ampie dimensioni, la luce filtra generosa a donare all'ambiente una bella luminosità alla cabina. Volendo si potrebbero azzardare anche quattro cuccette ma non è certo questo l'obiettivo. Da apprezzare piuttosto il livello delle finiture e il design degli arredi che prevedono un mobile all'ingresso che potrebbe di-

ventare un angolo bar/cucina coperto e infatti c'è già il frigorifero; l'altezza in cabina è di 162 cm. A pruvia i divanetti a V dove è facile immaginare di poter allestire una dinette, ma che trasformati in cuccetta doppia misurano 210x170 cm; il locale toilette è a dritta, molto ben dimensionato (95x115 cm) e curato negli arredi, ma questo non sorprende affatto.



Tante immagini per una cabina che non può che essere piuttosto limitata considerando i nove metri scarsi della barca. In questo allestimento si è privilegiata la soluzione con il divano a V senza tavolo: in effetti la dinette è da considerarsi una soluzione di ripiego quando il meteo non permette di stare in pozzetto. In questo caso si può usufruire del completo angolo cottura, mentre il locale toilette è tra i più ampi e accoglienti della categoria.





LA PROVA

Finalmente mi stacco dal pontile e posso mettere alla prova l'Invictus 280GT. Sugli strumenti dei motori leggo le ore di moto: 1,1 davvero poche, un debutto a tutti gli effetti. Non sorprende quindi che il tecnico del cantiere mi spieghi che il motore va forse alzato di qualche centimetro, normali interventi di messa a punto su una barca nuovissima, che per altro non sembra soffrire più di tanto il noviziato. Anzi il 280GT naviga proprio bene e l'abbinamento con il V8 Volvo Penta sembra ben riuscito: la progressione

è buona, la planata si raggiunge in poco più di 5 secondi e i 30 nodi di velocità in una quindicina di secondi. Dati significativi, ma non fondamentali se si pensa che questa barca nasce soprattutto per garantire piacevoli e confortevoli crociere giornaliere, quindi non deve neppure sorprendere la velocità di punta di "soli" 36 nodi che con i trim sale a 37, più che sufficienti per divertirsi in tutta sicurezza. Manca il software dei consumi, ma si può immaginare che alla velocità di crociera, circa 26 nodi a 3600 giri/min,

o meglio ancora al limite della planata a 3000 giri e 15 nodi, si navighi con eccellenti economie di esercizio. Il lago è una tavola e per mettere alla prova la carena attraversiamo a più riprese la nostra scia con un passaggio sull'onda particolarmente dolce. Anche le virate sono affrontate con la massima tranquillità, pure quando si stringe il raggio fino a pochi metri: la stabilità è davvero apprezzabile. La conferma che l'Invictus 280GT naviga anche molto bene era l'ultimo tassello che mancava.



MI PIACE

Verrebbe da dire tutto, perchè l'Invictus 280GT riesce a essere originale e raffinato pur nella estrema classicità del suo layout, che non rincorre strane soluzioni, ma interpreta al meglio quelle che anni di nautica da diporto hanno individuato come ideali. Molto curato ogni particolare, tanti realizzati a disegno e quindi in esclusiva.

MI LASCIA PERPLESSO

Veramente poco per non dire nulla. Il prezzo, considerando la qualità e le finiture della barca, non è neppure eccessivo. Forse si può individuare qualche leziosità di troppo.

SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 8,90
Larghezza.....	m 2,84
Dislocamento	kg 2200
Motorizzazione	cv 2x320
Serbatoi carburante.....	l 450
Serbatoi acqua	l 70
Posti letto	2
Portata persone.....	8
Categoria di omologazione.....	B
www.invictusyacht.com	

PREZZI E MOTORI

2x320 cv Volvo Penta V8 benz euro 90.000

La coppia V8 Volvo Penta a benzina con trasmissione a piede poppiere completa perfettamente l'Invictus 280GT, difficile immaginare di meglio.

PRESTAZIONI

600 giri	7,2 nodi	- l/h.....	59 db
1000 giri ...	11,4 nodi	- l/h.....	66 db
1500 giri ...	21,0 nodi	151 l/h.....	71 db
2000 giri	31,4 nodi.....	310 l/h.....	76 db
2350 giri	36,6 nodi.....	420 l/h.....	78 db
Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)			
1500 giri	27 ore 00'		
2000 giri	10 ore 10'		
2350 giri	7 ore 20'		

CONDIZIONI DEL TEST

Lago	calmo
Temperatura aria.....	22°
Carburante nel serbatoio	220 l
Acqua nel serbatoio	20 l
Equipaggio imbarcato	6 persone
Pulizia carena	pulita

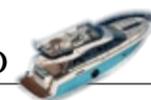


L'ACCESSO VERSO IL MONDO DEI BIG

Il più piccolo dei Monte Carlo colpisce per la razionalità e l'efficacia delle soluzioni d'arredo e fa pregustare lo stile di vita dei grandi motoryacht

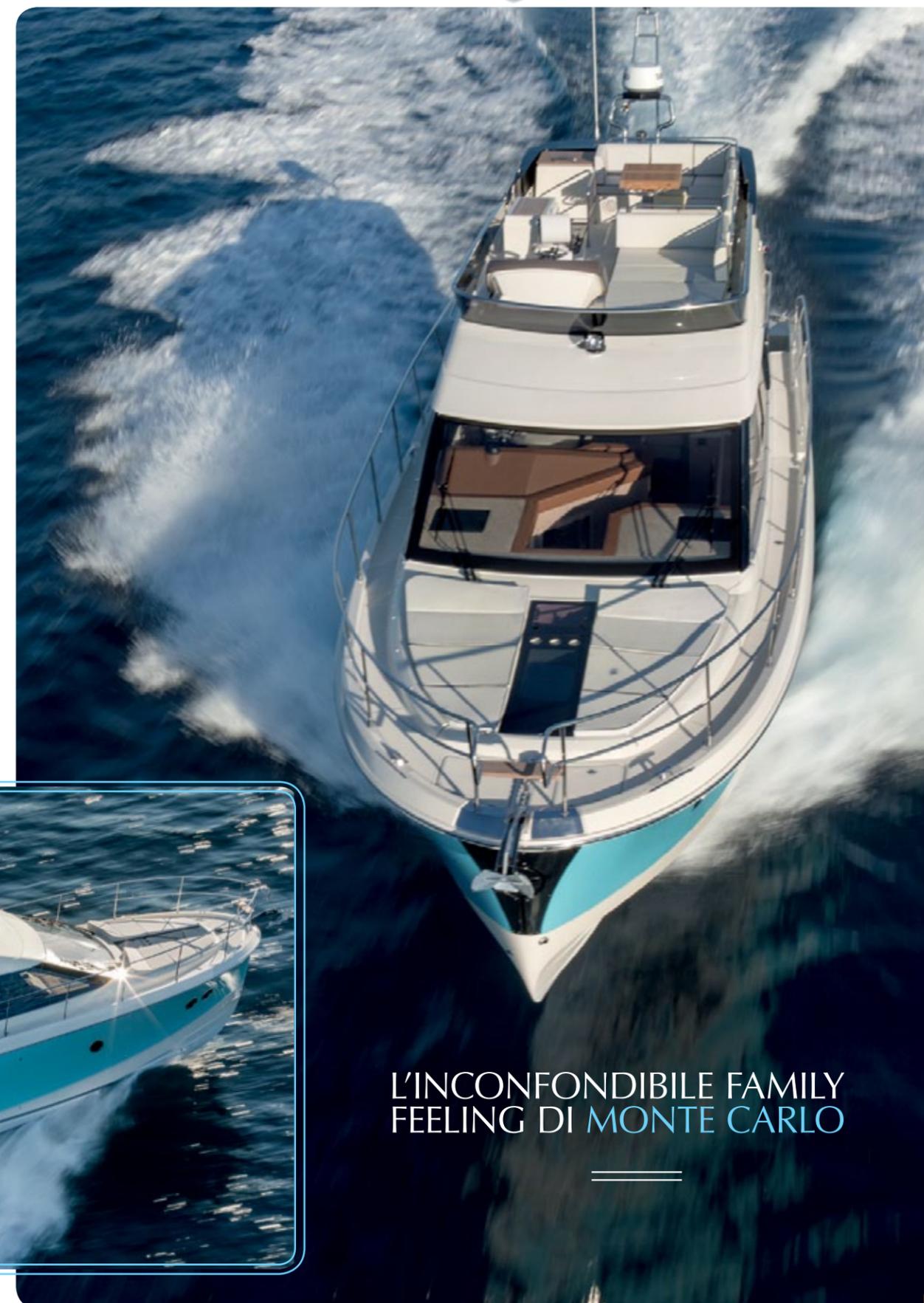
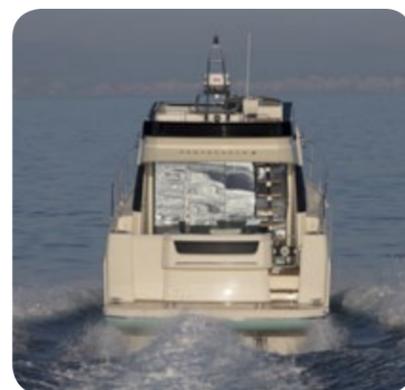
di Alberto Mondinelli

Succede spesso che per adattare un progetto a una misura inferiore si riesca, non solo a raggiungere l'obiettivo, ma anche ad affinare alcune soluzioni che il modello maggiore aveva solo abbozzato. Quando poi il progetto di partenza è un modello di successo come l'MC5 allora le possibilità sono solo due: o deludere le attese senza riuscire a riproporre quanto di buono si era visto sul fratello maggiore, oppure far tesoro della prima esperienza e sviluppare ulteriormente le intuizioni che si sono mostrate di maggiore successo. Questo è proprio quello che è successo con il nuovo MC4.



Anche senza lasciarsi trarre in inganno dal colore verde acqua che è quasi un marchio di fabbrica della serie MC, che ci trovi di fronte a un modello della famiglia Monte Carlo Yachts lo conferma l'inconfondibile oblò tondo che troneggia a metà dell'opera morta. Sul MC4 l'oblò assolve anche un'altra funzione non meno importante: alleggerisce il profilo laterale della barca che, perdendo dieci piedi, potrebbe risultare (e in effetti un po' lo è) piuttosto tozza, con l'importante struttura della tuga e

relativo fly ad alzare l'altezza complessiva. Oltre a questo, rispetto al MC5 si è anche accentuato lo slancio della prua che risulta altrettanto affilata frontalmente ma più fuggente nel profilo. Considerando l'ottimo comportamento del MC5 con mare formato, vedremo se la nuova geometria giova al MC4 che resta fedele alle trasmissioni Volvo IPS, una scelta che definiremmo quasi obbligata su queste dimensioni, per le ottime ricadute nello sfruttamento dei volumi interni e per l'indiscutibile efficienza.



L'INCONFONDIBILE FAMILY
FEELING DI MONTE CARLO



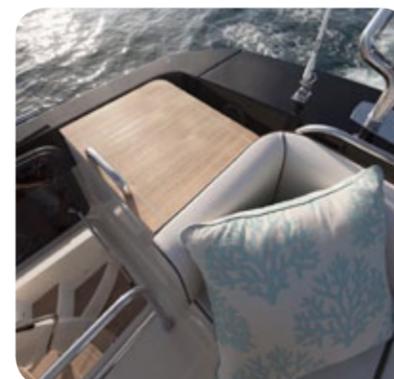
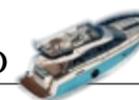
TUTTO AL SUO POSTO



Il layout della coperta non presenta novità di rilievo, si direbbe quasi che si sia deciso di pantografare in piccolo quella del MC5, con alcune rinunce neppure troppo pesanti. Per esempio, non c'è la cabina del marinaio che su un 40 piedi sarebbe stata davvero ridondante e questo ha permesso di dare più agio alla sala macchine che risulta ben dimensionata per poter accogliere i due Volvo da 370 cv l'uno delle IPS 500 (mai si può optare anche per le IPS 400 da 300 cv). La dinette a poppa non era allestita sul modello in prova e tutto sommato gestirla con un tavolo amovibile non è male, perché l'apertura verso il quadrato è più che generosa e avere i due ambienti in un tutt'uno

non è poi così impensabile, anche in considerazione della posizione baricentrica della cucina. I passanti non sono particolarmente generosi nelle dimensioni (25 cm), ma ben protetti dalla robusta battagliola integrata dal tientibene sulla tuga. Questo permetterà anche ai meno abili di raggiungere agevolmente la prua e godere del doppio solarium, generoso nelle misure, soprattutto se si allestiscono i cuscini centrali sul plexiglass, soluzione che però mi trova contrario perché la sua funzione di illuminazione degli interni la ritengo basilare. Semplice ma razionale la sistemazione del verricello dell'ancora con gran parte dell'ingombro sotto il piano di calpestio.





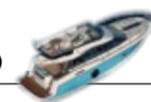
TUTTA LA CROCIERA IN QUOTA?



Una volta affrontata la scala di salita, non particolarmente comoda ma se ne sono viste di peggio soprattutto su queste misure, la voglia di non scendere più penso prenderà molti. A me è successo, complice la bella giornata primaverile in quel di Palma di Maiorca dove mi trovo per la prova del MC4. Nel definire il layout, il progettista non ha voluto mischiare i diversi ambienti, così la dinette occupa la parte poppiera del fly con un avvolgente divano attorno a una tavola che, grazie alle due ante ripiegabili, passa rapidamente da zona pranzo a bar

con tanto di pratici portabicchieri. A pruvia il prendisole svolge il doppio ruolo di divano e solarium, permettendo di condividere la navigazione con il driver che si trova a fianco con una controplancia raccolta in una seduta monoposto, la sua dimensione promette comunque di installare un buon numero di strumenti per navigare sempre con tutto sotto controllo. Non poteva mancare l'angolo cottura, allestito proprio di fronte alla scala di salita e vicino alla dinette; c'è anche una ghiacciaia a completare la dotazione.





La quasi totale apertura delle porte che separano il quadrato dal pozzetto e la grande luminosità del primo fanno sì che individuare una vera e propria separazione tra i due ambienti diventi davvero difficile. Un'ottima soluzione perché non si riesce a immaginare niente di più pratico del passare dalla dinette coperta a quella poppiera senza discontinuità, evitando anche di avere un ta-

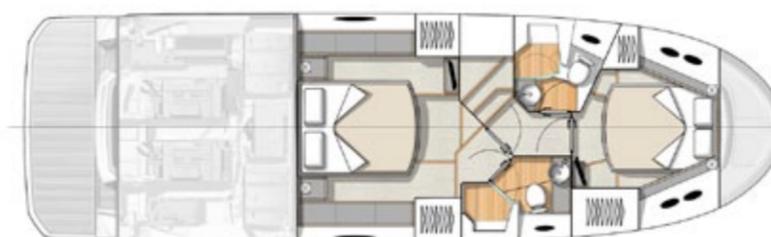
volo fisso a poppa a tutto vantaggio degli spazi e della loro agibilità. A favorire questa fusione di ambienti è anche la cucina che, organizzata su un mobile addossato alla murata di sinistra, è baricentrica a entrambi gli ambienti e ne diventa una sorta di elemento d'unione. Interessante la soluzione della tv a scomparsa inserita nel mobile sopra la cucina. La dinette è accogliente e raccolta a dritta

attorno al tavolo ampliabile grazie alle ante ribaltabili. A pruvavia la bella e ben organizzata plancia che gode del grande parabrezza a dare luminosità a tutto l'ambiente e promette di essere anche efficace per avere una buona visibilità in navigazione. Non trascurabile anche la funzione di dare agio e aria alla discesa alla zona notte che così non ha bisogno di particolari disimpegni.



E CHI LI DIVIDE PIÙ





AGLI OSPITI IN CABINA LO STESSO COMFORT DELL'ARMATORE

Voglio ribadire della comoda e ariosa discesa che porta alle due cabine: i gradini sono ampi e non si ha la sensazione di scendere agli inferi come alcune volta succede. L'MC4 è una barca democratica e mette armatore e ospiti quasi sullo stesso piano riservando a entrambi due comode cabine. Quella dell'armatore si trova a tutto baglio a centro barca: il letto è centrale di dimensioni non ecces-

sive, in particolare in larghezza (155 cm), ma un divano a dritta e un mobile basso a sinistra danno agio a tutto l'ambiente e anche l'altezza, almeno all'ingresso, è di tutto rispetto (1,93 m) con un bagno decisamente spazioso e il box doccia è separato. Impagabile è poi la luce che i due oblò tondi fanno filtrare e lo spettacolo che offrono quando si è in mare aperto. Non è messa molto peggio però la cabina di

prua della seconda coppia, che ha al letto centrale delle medesime dimensioni affiancato da due grandi oblò per murata che riescono a rivaleggiare quasi con quelli armatoriali. Un po' inferiore lo spazio attorno al letto, ma addirittura superiore l'altezza all'ingresso (1,95 m) e anche il bagno è di tutto rispetto. Piacevole la tonalità dei legni e la cura di tutta la lavorazione dei materiali.





IL TEST

Il mare di Palma di Maiorca non è dell'umore migliore e sembra voler mettere alla frusta la carena del MC4 che forse non è stata pensata per queste condizioni. La prua affilata tipica della famiglia MC qui si mostra meno efficace nell'affrontare le onde e l'impatto è piuttosto ruvido in più di un'occasione. Niente di cui preoccuparsi perché basta ridurre la velocità perché tutto torni nella norma. Qualche perplessità suscita anche il raggio di virata molto ampio, anomalo per le trasmissioni Ips che solitamente permettono manovre molto strette. La motivazione portata dal cantiere è che si tratta di una precisa scelta progettuale voluta per evitare manovre brusche che

possano mettere a repentaglio l'incolumità degli ospiti, in particolare di coloro che si trovano sul fly. Un ragionamento che può essere condivisibile, tanto più che invece nelle manovre in porto le Ips si confermano eccellenti. Così come ottime sono le prestazioni velocistiche: compatibilmente con le condizioni del mare riusciamo a sfiorare i 30 nodi di punta massima a 3600 giri, facendo addirittura meglio delle rilevazioni del cantiere con mare calmo. I consumi di 159 l/h consigliano una velocità più economica che possiamo individuare nei 21 nodi e 117 l/h a 3 mila giri o addirittura navigando al limite della planata a 18 nodi e 2700 giri consumando 92 l/h.

MI PIACE

Il layout delle cabine è impeccabile, la cura del particolare degna di barche ben più costose e infatti il rapporto qualità/prezzo di Beneteau resta un'arma molto efficace nei confronti dei competitor.

MI LASCIA PERPLESSO

La carena un po' ruvida in passaggi per la verità impegnativi e il raggio di virata decisamente ampio sono certamente le note meno positive.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 13,88
Lunghezza scafo	m 11,99
Larghezza	m 4,04
Pescaggio	m 1,15
Dislocamento	kg 10300
Motorizzazione	cv 2x370
Serbatoi carburante	l 2x400
Serbatoi acqua	l 2x200
Posti letto	4+2
Portata persone	12
Categoria di omologazione	B
Cantiere costruttore: Monte Carlo (F)	
www.montecarlo.montecarloyachts.it	

MOTORIZZAZIONI

Volvo Penta IPS 400 2x300 cv.....402.000 euro
Con dotazioni standard, Iva esclusa

Il modello in prova montava la motorizzazione più potente IPS 500 che si è mostrata perfettamente adeguata alle esigenze e quindi consigliabile anche in considerazione della minima differenza di prezzo (circa 15 mila euro).

DOTAZIONI STANDARD

Verricello salpancora elettrico 1000 W - Pulpito in acciaio inox con gradino teck e tientibene - Passauomo di coperta apribile - Passauomo fisso - Dinette esterna 4 posti - Passauomo locale motore - Doccia pozzetto calda/fredda - Prendisole listellato legno massello (3,85x1,30 m) - Scaletta bagno ribaltabile - Consolle fly con di bussole, volante, comandi motori elettrici, angolo di barra, contagiri, carburante, presa 12 V, joystick IPS - Sedile copilota biposto trasformabile in prendisole (2x1 m / 6'7) Dinette fly 6 persone con tavolo pieghevole in legno massello - Mobile cucina fly con lavello - Plancia comando coperta con schermo Volvo EVC, angolo barra, comando flap, pannello comando motore Volvo, joystick IPS, bussole, predisposizione per due schermi multifunzione 12" . Cucina quadrato con lavello inox, piastra vetroceraamica, piano di lavoro in Corian, frigo 130 l - Quadro elettrico 12 V 220 V - N. 6 batterie 12 V - N. 3 pompe di sentina - Boiler 40 l.

OPTIONAL

Elica di prua - Telecamere locale motore, a poppa e termica - Kit ormeggio/ancoraggio completo - Passerella telescopica - Mobile cucina su specchio di poppa con rill elettrico, lavello, piano di lavoro, illuminazione - Piattaforma idraulica poppa - Altoparlanti esterni - Generatore 11 KVA - Proiettori sottomarini - Grill elettrico, frigo e ghiacciaia fly - Scafo blu "aqua" e panna.

PRESTAZIONI

600 giri	3,0 nodi	2,4 l/h	55 db
1000 giri	5,5 nodi	7,9 l/h	59 db
1500 giri	8,3 nodi	18,6 l/h	62 db
2000 giri	10,0 nodi	47,2 l/h	65 db
2500 giri	13,2 nodi	77,7 l/h	68 db
3000 giri	21,0 nodi	117 l/h	71 db
3500 giri	28,0 nodi	152 l/h	73 db
3600 giri	30,0 nodi	159 l/h	78 db

Autonomia in nm/l

2000 giri	0,21
2500 giri	0,17
3000 giri	0,18
3600 giri	0,19

CONDIZIONI DEL TEST

Mare	leggermente mosso
Temperatura aria	19°
Carburante nel serbatoio	1700 l
Acqua nel serbatoio	100 l
Equipaggio imbarcato	6 persone
Pulizia carena	discreta

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:   

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

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 su

