

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 8/2014

**FUORIBORDO ELETTRICI
A 22 NODI SENZA UN
GOCCIO DI BENZINA**



Abbiamo provato i motori Torqeedo e il più grande eroga una potenza paragonabile a un 80 cv

**FINE VITA DELLE BARCHE
IL PROBLEMA DELLA
ROTTAMAZIONE**

La questione è sempre più sensibile per l'Ucina, che si sta attivando per creare procedure di smaltimento. Ecco il punto

**MAXITEST
PIRELLI PZERO
1400 SPORT**



Un super gommone da 51 nodi. Lo abbiamo provato con tre Mercury da 300 cv

**BENETEAU MC 5
Charme a
30 nodi**



SPORT

L'OFFSHORE IN PHOTOSHOW

Stage e backstage della tappa napoletana del Mondiale XCat. Trenta foto che raccontano persone, barche e atmosfere di un grande campionato offshore



1961 - 2013

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.

54 | 46 | 42 | 40 | 36 | 34 | 32 | 28

Ry
RIO YACHTS

www.rioyachts.com

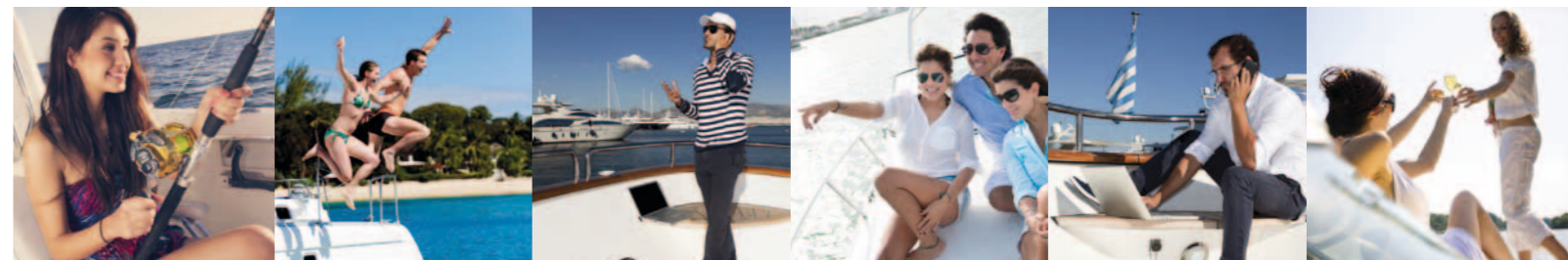
BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 8/2014

LA COPERTINA BUONA NAVIGAZIONE!

Ci piace pensare che questa sia la vista più ricorrente che vi trovate davanti agli occhi in questo periodo. Magari se non proprio a bordo del nuovo Monte Carlo MC 5, a cui si riferisce questa immagine, un orizzonte così fa lo stesso effetto anche da una barca o da un gommone di pochi metri. Insomma, l'estate è arrivata, godetevela e navigate quanto più potete. Governo e autorità competenti hanno promesso controlli più razionali. Staremo a vedere. Intanto, dovunque navigherete noi saremo sempre con voi, dentro il vostro smartphone, tablet o pc, a voi la scelta.

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



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

NOVITÀ

SMART

DUAL BAND

JCS

JCS plus

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

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

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



European Patent
EP 1 544 097 B1



N. 7.104.212 B2



FC CE

Per informazioni:
Tel. +39 0184 501688

www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it



RUBRICHE	SERVIZI	TEST IMBARCAZIONI
EDITORIALE 10	PHOTOSHOW La tappa napoletana del mondiale XCat di offshore raccontata in 30 fotografie..... 34	PIRELLI PZERO 1400 SPORT 51 nodi con un gommone di 14 m motorizzato con tre motori Mercury da 300 cavalli 58
SLIDE Un racconto in una foto..... 12	FUORIBORDO ELETTRICI Abbiamo provato la gamma di motori Torqeed e col più potente abbiamo fatto 22 nodi..... 44	MONTE CARLO MC 5 L'indole da superyacht racchiusa in un 15 m di grande charme, che può navigare a 30 nodi ... 70
OPEN TO FLY Contender, una gamma di fisherman appena arrivata in Italia e tutta da scoprire 16	ROTTAMAZIONE Fine vita delle barche: facciamo il punto sulla situazione della normativa italiana..... 66	
PRAM TO RIB Focus sul Flyer 560 Sportage..... 20		
HORSEPOWER I 75 anni di Mercury 24		
LIFE STYLE Formula noleggio barca+resort, un'idea per navigare sul Garda a bordo di un Frouscher 28		
BEAUTY+WELLNESS Come sono fatte le creme solari migliori. Belle e audaci, le nuove testimonial profumi ... 30		

BOATMAG.it

Editore: The editor
www.boatmag.it

Direttore Editoriale
Claudio Russo
russo@boatmag.it

Direttore Responsabile
Alberto Mondinelli
info@theditor.it

Hanno collaborato
Veronica Eredi, Luca Iannone, Ted Morbido

Grafica
Amelia Verga

Marketing e Pubblicità
Roberto Tummolo
tummolo@boatmag.it

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

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

BOATMAG.IT

È L'UNICA TESTATA ITALIANA NELLA GIURIA DEL

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



CANCELLI



AKES 25 FISHERMAN



AKES 19

LA TUA BARCA IN ALLUMINIO

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

CARPENTERIA NAUTICA IN ALLUMINIO

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

Telefono: +39 0363900432

Fax: +39 0363942126

Email: info@cancellicesare.it

www.carpenterianauticacancellicesare.it

WWW.BOATMAG.it

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



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:



YAMALUBE

Yamaha sceglie lubrificanti

Satnavsky

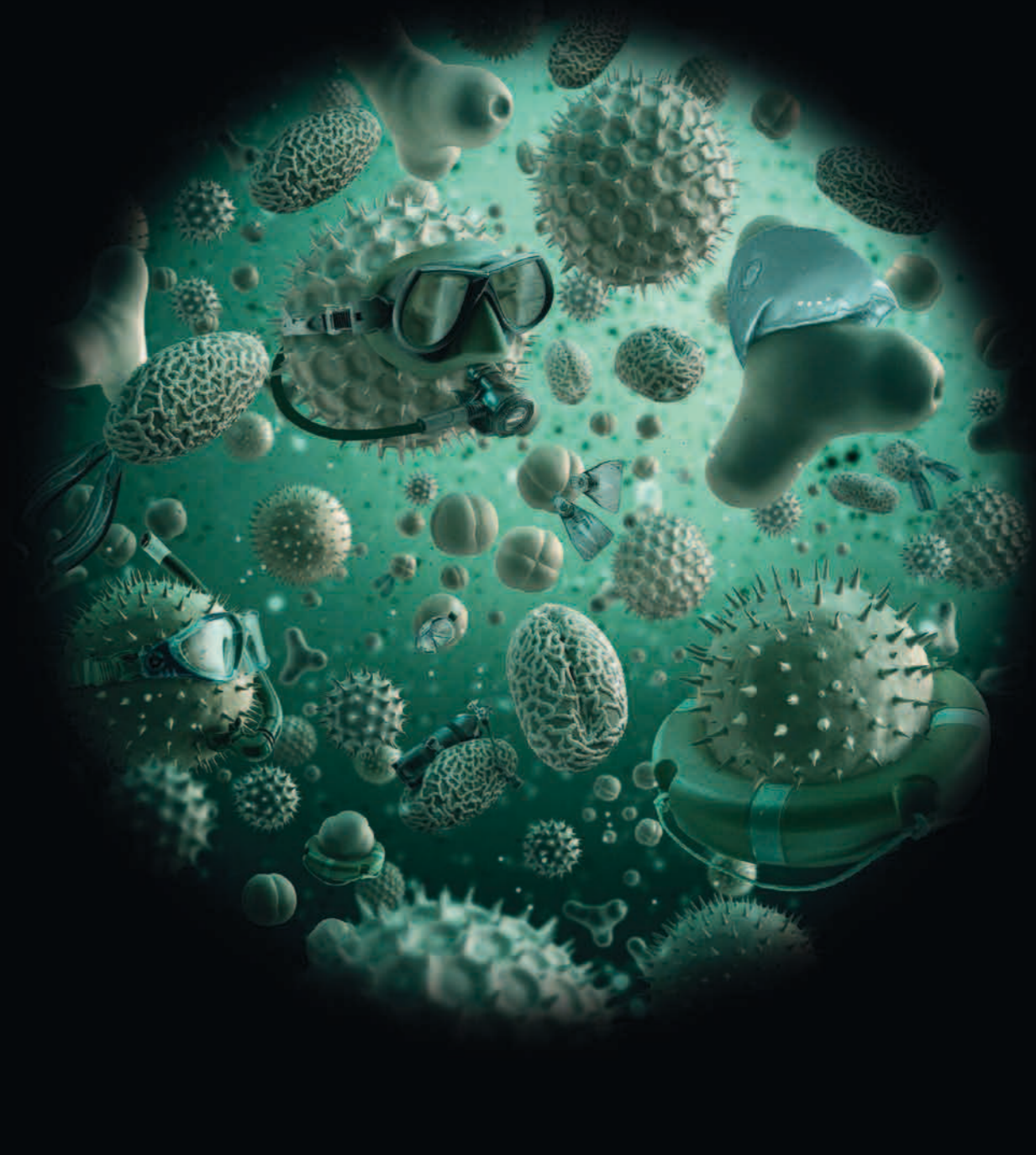
In partnership con

€

5

*Costo della chiamata da telefono fisso da tutta Italia pari a quello di una telefonata urbana, per il costo chiamata da cellulare consultare il piano telefonico del proprio operatore. Servizio attivo da Lunedì a Sabato dalle 08.00 alle 20.00.

PREZZI CHIARI YAMAHA MARINE. PER VEDERE IL MARE DA VICINO IN TUTTA LA SUA CHIAREZZA.



Scopri tutta la gamma Yamaha marine con la chiarezza di un listino che non riserva sorprese. Per te la garanzia di un prezzo sempre vantaggioso che fa parte del Satisfaction Sea, il pacchetto di servizi in cui troverai, oltre a un listino di manutenzione chiaro e 5 anni di garanzia per navigare senza preoccupazioni, una rete di assistenza formata per rispondere al meglio alle tue esigenze. Il mare ti aspetta per dimostrarti che i nostri prezzi, anche visti da vicino, non hanno nulla da nascondere.



YAMAHA
Revs Your Heart

SERVIZIO CLIENTI*
848.580.569

www.yamaha-motor.it

DLV BDO

LA NATURALE EVOLUZIONE DI BOATMAG

Questo editoriale parte da un "grazie". Grazie a voi, cari amici che, continuando a seguire in modo sempre più massiccio il nostro giornale online e la nostra attività quotidiana sul sito, ci state mostrando che abbiamo imboccato la strada giusta nel modo di fare informazione sulla nautica a motore. Proprio per il seguito crescente che sta avendo il sito www.boatmag.it nonché la pagina fan su Facebook, abbiamo deciso di dare sia al sito in italiano sia a quello in inglese, la priorità di pubblicazione anche delle prove e degli articoli di approfondimento, che finora abbiamo riservato a questo giornale sfogliabile online. A quest'ultimo lasciamo il compito di fare un'informazione più incentrata su temi specifici, che vanno dal focus su un

particolare modello di imbarcazione, di gommone, di motore o di accessorio (che svolgeremo nelle rispettive rubriche di riferimento), per passare alla didattica e ad argomenti particolarmente articolati che richiedono un'impaginazione studiata ad hoc, per rendere il servizio più facilmente leggibile e più attrattivo dal punto di vista dell'immagine.

Lo stesso discorso vale per le prove: si possono leggere sul sito, dove certo non mancano le ampie gallery fotografiche, ma se si vuole essere coinvolti in un'esposizione delle immagini graficamente studiata per offrirvi dei "virtual tour" di ogni ponte della barca, ma anche per dare più personalità al servizio, allora potete sfogliarvi il giornale, dove pure le barche più piccole sono esposte in non meno di otto pagine.

La naturale evoluzione di tutto questo è la pubblicazione bimestrale di BoatMag, perché non essendo più legato alle news di stretta attualità può rimanere più a lungo nella nostra edicola virtuale senza apparire mai vecchio, fermo restando che nessun numero del giornale può considerarsi "arretrato", visto che rimangono sempre tutti disponibili nell'apposita libreria sul nostro sito web, così quando vorrete ripescare un servizio o un articolo su un argomento di vostro interesse potrete farlo in qualsiasi momento, dovunque voi siate.

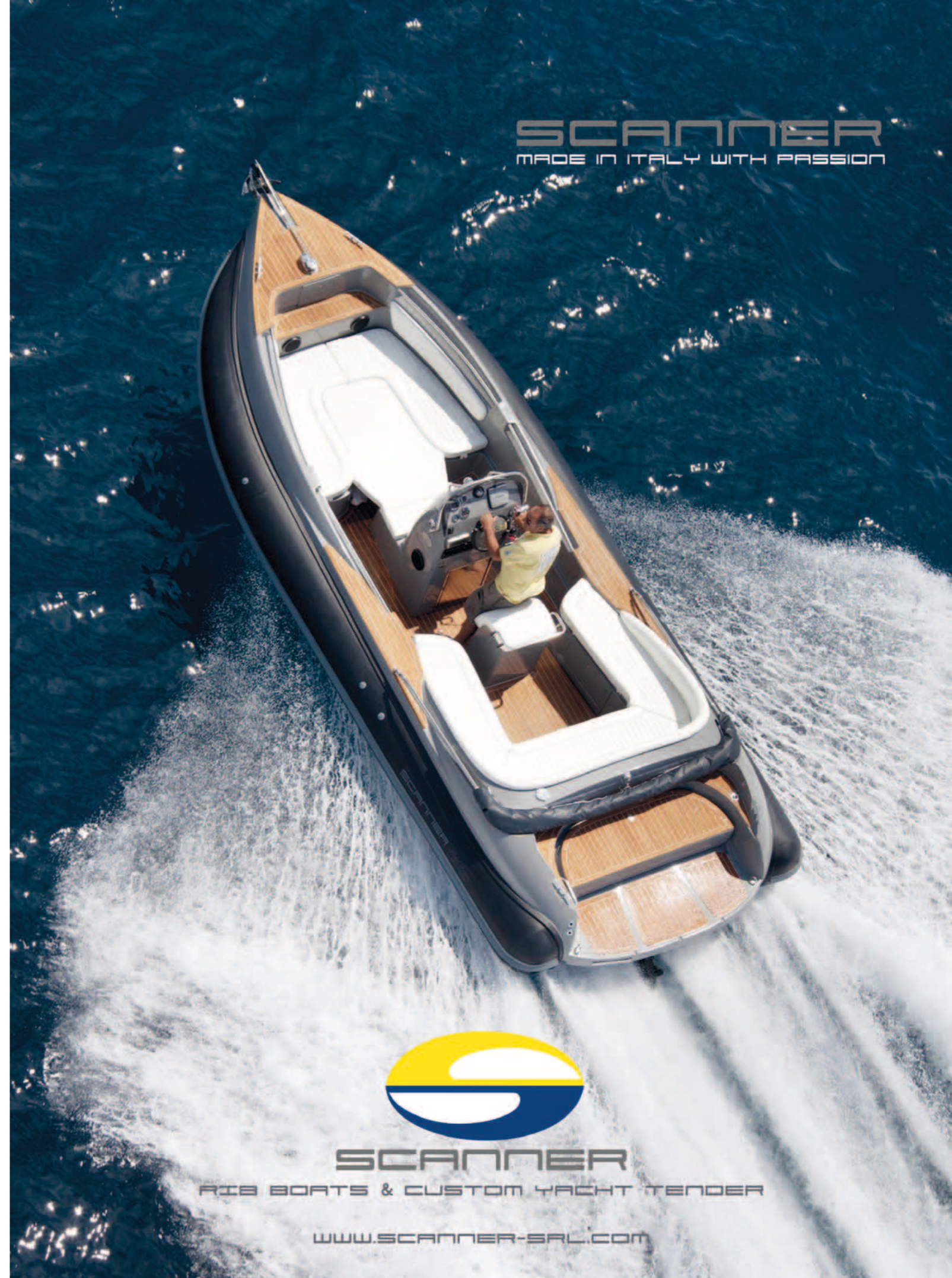
E se volete che trattiamo argomenti che vi stanno particolarmente a cuore, scriveteci. In nostri indirizzi sono: info@theditor.it e russo@boatmag.it

Claudio Russo e Alberto Mondinelli

WWW.BOATMAG.IT WWW.BOATMAGINTERNATIONAL.COM



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



SCANNER
MADE IN ITALY WITH PASSION



SCANNER
RIB BOATS & CUSTOM YACHT TENDER

WWW.SCANNER-SRL.COM

SPECIALE GUEST MARADONA TORNA A NAPOLI PER L'OFFSHORE

Maradò è megli'e Pelé"... chi ricorda il tormentone canterino dei napoletani quando El Pibe de Oro faceva infuocare lo stadio San Paolo con la maglia del Napoli?

Diego Armando Maradona è tornato a parlare di sport a Napoli, ma non solo ai tifosi di calcio che l'hanno amato, bensì a tutti i partenopei che hanno accolto nella loro città la terza tappa del mondiale XCat.

Dieguito, comunque, non è nuovo agli ambienti della motonautica. Già a dicembre 2013, era stato ospite d'onore dell'ultima tappa del Mondiale passato, dando il via e la bandiera a scacchi, esattamente come ha fatto a Napoli (in questa foto) e premiando i piloti e i bambini vincitori di un concorso legato al campionato.

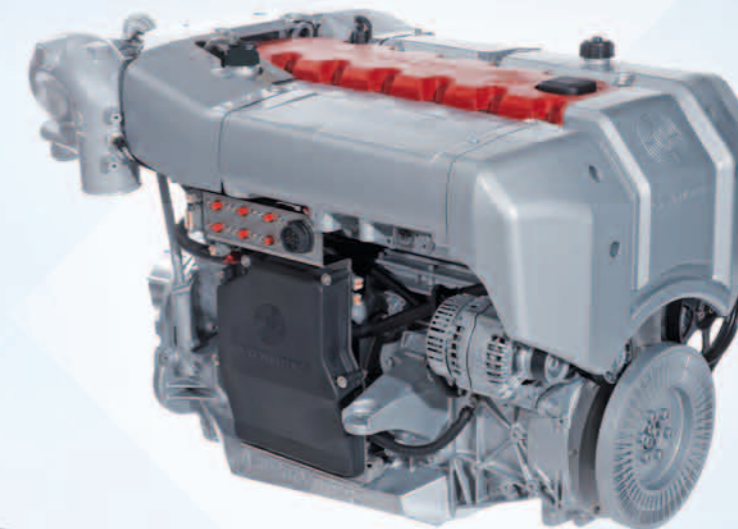


6

CYLINDER

HIGH
PERFORMANCE

with excellent
torque and
speed range

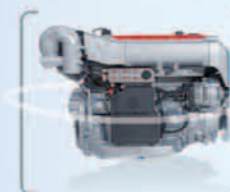


MONOBLOCK DIESEL
 [Marine engine series - SE 6 cylinder]

ROBUSTNESS
LIGHTNESS
RELIABILITY

FACTS

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



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

WWW.BOATMAG.it

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



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

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

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

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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



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

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

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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

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

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

SEGUICI ANCHE SU:   

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

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

SEGUICI ANCHE SU:



NUOVO MERCURY 40 PRO

COMPATTO E VIGOROSO

Sei alla ricerca di un motore quattro tempi compatto e che dia eccellenti accelerazioni ed ottime velocità di punta? Il nuovo Mercury 40 Pro è la tua scelta! Contatta il tuo concessionario autorizzato Mercury per scegliere il 40 cavalli che fa per te, o visita il sito www.mercury-marine.eu



Brunswick Marine in Italia

Numero Verde
800-013695



Seguici su
www.facebook.com/MercuryMarineItalia

Campagne di finanziamento in collaborazione con



Per maggiori informazioni visita il sito www.mercury-marine.eu o contatta il tuo concessionario di fiducia



MERCURY

40
Pro

MERCURY
40 Pro



Dagli Usa arrivano i fisherman di Contender. Diciotto modelli per tutti i livelli di capacità e passione

Ecco tutta la gamma del cantiere americano Contender, che da poche settimane è approdata in Italia sotto la gestione di Corte Lotti, che ne ha assunto l'importazione esclusiva. Sono 18 barche tutte dedicate alla pesca sportiva e divise in sette linee di prodotto, che si differenziano sostanzialmente per alcune finiture, allestimenti e orientamento d'utilizzo, in modo da coprire tutti i livelli di questo mercato, dai semplici amatori della pesca agli sfegatati del big game d'altura fino a chi punta più a finiture di lusso o deve far coincidere la passione per la pesca con le esigenze della crociera in famiglia. Il primo modello arrivato in Italia è il 30 ST, un Center Consolle di 9 metri, che con due motori da 300 cv può toccare i 58 nodi. Corte Lotti Marine amplia così la sua offerta di imbarcazioni americane da rivendere sul territorio italiano e questa volta ha posto le sue attenzioni su un cantiere nato artigianalmente e diventato poi una realtà produttiva importante. Contender fu creato nel 1982 dal suo attuale proprietario, Joseph Neber, che dopo due anni trasferì tutta la struttura in Florida, dove fino a oggi ha costruito più di 6000 fisherman tra i 6,5 e 12 metri, sia open che cabinati, esclusivamente con motori fuoribordo. Nel 2008 ha allargato la produzione con la serie Stepped Hull, dotando di redan lo scafo di quattro dei suoi modelli più popolari. Oggi il cantiere ha una distribuzione globale e sta sviluppando una nuova linea da crociera più indirizzata alla famiglia.

www.cortelottimarine.it

	Sport	Bay	Tournament	ST	LS	Side	Express
24							
25							
28							
30							
32							
35							
39							
40							

WWW.BOATMAG.it

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



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

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

Le due facce della stessa barca

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

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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



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

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

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

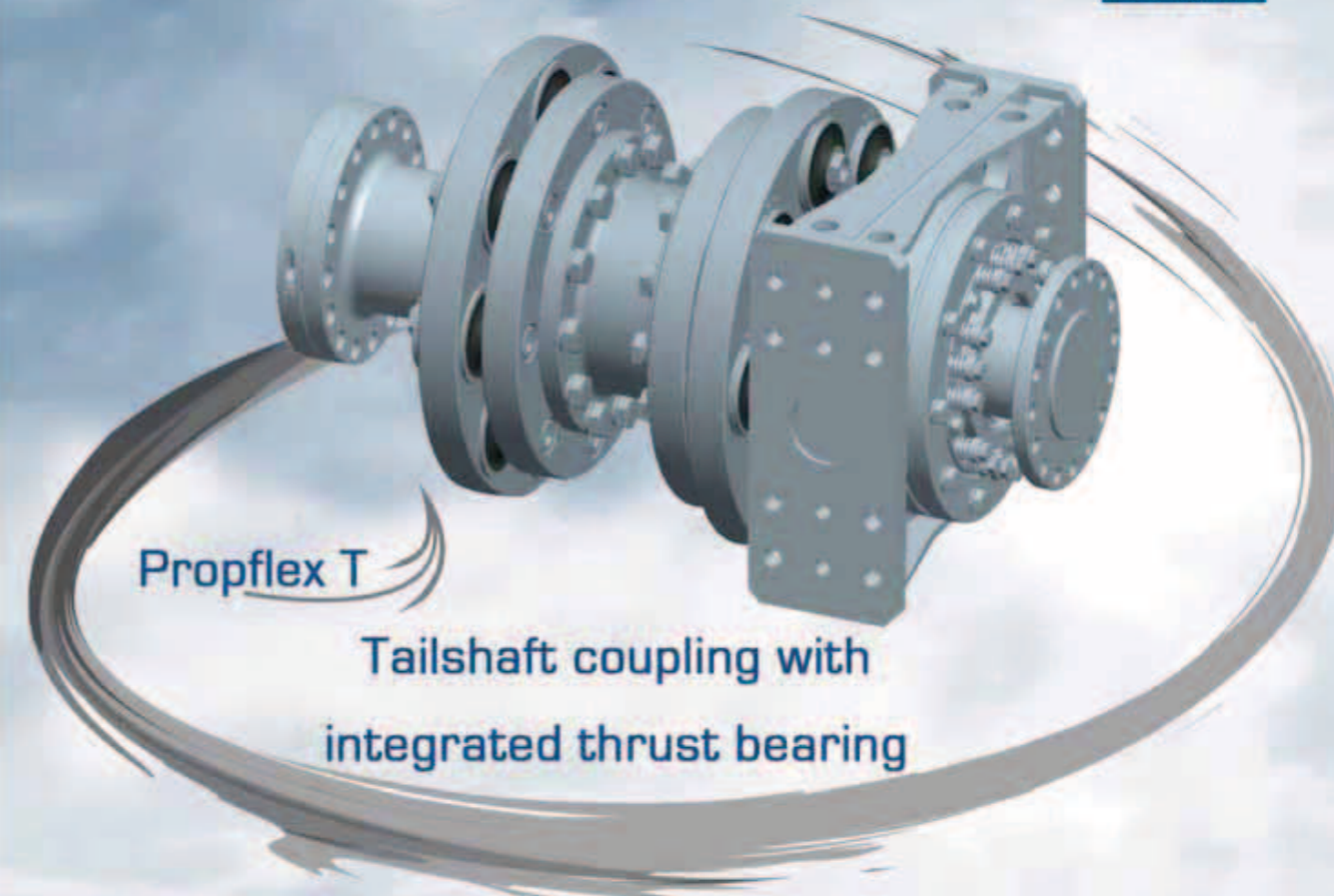
- ✓ È GRATIS E LO SARÀ SEMPRE
- ✓ OGNI MESE TANTI SERVIZI E TEST DI BARCHE, MOTORI E ACCESSORI
- ✓ È STRUTTURATO PER FACILITARE LA LETTURA SU PICCOLI SCHERMI
- ✓ LO PUOI LEGGERE DOVE VUOI, A CASA SUL PC COME A SPASSO SU TABLET O SU SMARTPHONE

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

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

SEGUICI ANCHE SU:   

SEGUICI ANCHE SU:



Propflex T

Tailshaft coupling with integrated thrust bearing

WE SUPPORT YOUR COMFORT

FROM 1987

VULKAN ITALIA

il tuo partner per



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



Meno di 6 metri, ma molto di più di ciò che ci si può aspettare da un piccolo gommone. Questo è in estrema sintesi il Flyer 560 Sportage, un battello tanto bello nel look quanto comodo e spazioso a bordo. Il designer Christian Grande, a furia di disegnare barche e gommoni di ogni misura è diventato un maestro nel riuscire a dare una personalità da grande anche alle sue creature più piccole. Ed è proprio il caso del Flyer 560 Sportage che propone una fruibilità

della coperta straordinaria in un pozzetto che praticamente cambia faccia all'occorrenza. Ma partiamo dalla prua, dove la sua particolare forma semicircolare permette una larghezza omogenea del prendisole fino al vertice. E, giusto per non farsi mancare niente, sotto il prendisole si apre

un gavone di uguale grandezza. Un altro gavone per alloggiare eventualmente un frigo si trova sotto il divano di guida, ma questo non è l'unico elemento nascosto. Lo schienale, infatti, è abbattibile e al suo interno si celano i piedini di sostegno da appoggiare

sul pagliolo, che si possono scoprire semplicemente aprendo la zip lungo il perimetro posteriore dello schienale stesso. Una volta abbattuto, poi, si raccorda con il sedile posteriore che a sua volta può abbattersi totalmente trasformando tutto il pozzetto in un

esteso prendisole lungo oltre 2 metri. E se si vuole l'ombra? In un attimo si può estrarre il tendalino dal suo alloggiamento nascosto in un piccolo vano sullo specchio di poppa e lo si può fissare sulle due strutture tubolari che corrono sui due lati del gommone, et voilà... il riparo è servito. Il Flyer 560 Sportage è perfetto anche per chi non ha la patente, visto che può essere equipaggiato con un 40 cv, con cui possono raggiungere i 23 nodi. Con un motore da 90 cavalli tocca i 35 nodi, con consumi sempre molto contenuti (appena 1 litro per 1,5 miglia a 20 nodi) e una notevole autonomia (225 miglia). In fase di produzione, il gommone viene modellato da frese robotizzate che hanno fedelmente riprodotto le matematiche di progetto per ottenere una perfetta simmetria della carena e della coperta. www.flyermarine.eu

UN ENFANT PRODIGE, GENIO DI VERSATILITÀ E DI COMFORT A BORDO

Il Flyer 560 Sportage è perfetto anche per chi non ha la patente e in 5,68 metri permette di ricavare un prendisole di ben 2 metri

In queste foto si può osservare il Flyer 560 Sportage in tutte le sue prospettive, in cui si evidenzia la razionalità del pozzetto e quanto questo sia ricco di elementi che non ingombrano, ma anzi lasciano ampi spazi liberi.

Nella foto qui sotto si può osservare la sezione prodiera della carena, che risulta particolarmente stretta e affilata, così da tagliare l'onda e lasciare che il tubolare si appoggi sull'acqua, dando più comfort in navigazione.





In alto, il prendisole di prua cela un gavone di altrettanta ampiezza. Nella foto più in basso, invece si vede il vano, eventualmente per un frigo, sotto il divano di pilotaggio. Qui sopra l'accesso a mare con la scaletta a scomparsa.

Sopra, la plancia rivela un bel look; forse la seduta del divano risulta un po' bassa e distante dalla plancia, quindi al timone non viene spontaneo assumere una posizione "rilasciata". Ma è questione di pochi centimetri.

Un pozzetto sorprendente che riesce a nascondere tanti gavoni e a offrire una versatilità di utilizzo simile a quella dei grandi gommoni

Il Flyer 560 Sportage può montare un motore in un range da 40 a 150 cavalli, è quindi adatto sia a chi è senza patente sia a chi è patentato e vuole le performance migliori che il gommone possa offrire.

In alto, il pozzetto in versione normale e prendisole. C'è da dire che lo schienale di poppa non si allinea perfettamente alla seduta, così rimane sempre leggermente inclinato. Qui sopra, il gavone sotto il divano di poppa.



FLYER 560 SPORTAGE

Lunghezza ft.....	m 5,68
Larghezza	m 2,48
Diametro tubolari	m 0,55
Numero camere d'aria	5
Peso a secco	kg 560
Serbatoio carburante.....	l 90
Serbatoio acqua (optional).....	l 64
Portata persone	9

MOTORI E PREZZI

Flyer 560 Sportage con:	
Honda BF40E 40 cv	euro 28.620
Honda BF80A 80 cv	euro 31.100
Honda BF100A 100 cv....	euro 32.248

Prezzi con dotazioni standard, Iva, trasporto e certificati esclusi.

Costruita da:
Flyer - Via Lombardi, 3 - 20070 Dresano (MI)
info@flyermarine.eu - www.flyermarine.eu



1939



1962



Oggi



In acqua



L'avveniristico joystick

MERCURY FA 75 ANNI E L'ANZIANITÀ DIVENTA PATRIMONIO D'ORO

È un 2014 ricco di significato per Mercury. La casa costruttrice dei famosi motori fuoribordo (e non solo), festeggia infatti un anniversario importante: compie ben 75 anni. Correva l'anno 1939 e tutto nacque a

Cedarburg, nel Wisconsin, da uno stabilimento dismesso, posto in vendita insieme a 300 motori marini difettosi che immagazzinava, e da una felice intuizione di E. Carl Kiekhaefer, che decise di riprogettare e ricostruire quei motori

per metterli in vendita con l'obiettivo di finanziare una nuova attività che aveva in mente di realizzare, ovvero produrre separatori magnetici per l'industria lattiero-casearia da utilizzare anche per l'azienda agricola di famiglia.

Non ci è dato sapere se alla fine i separatori magnetici iniziò a costruirli, ma quel che è certo è che la vendita dei motori andò a buon fine e da allora la neonata Mercury, per tre quarti di secolo ha progettato, fabbricato e distribuito

in tutto il mondo una vasta gamma di sistemi per la propulsione marina da applicare a gommoni, barche da pesca e imbarcazioni cabinate. E c'è da scommettere che la storia si protrarrà anche per il lungo futuro a ve-

nire. Oggi, infatti, dal suo quartiere generale di Fond du Lac, sempre in Wisconsin, Mercury dirige le attività di oltre 5.400 dipendenti in decine di Paesi nel mondo, coordinandosi direttamente con oltre 4.200 concessionari.



UN TUFFO NEL PASSATO

Tre quarti di secolo sono solo l'inizio del futuro di un'azienda nata in America, ma che in breve è diventata una realtà mondiale e che oggi fa parte di un colosso industriale quale è Brunswick Corporation. Nelle due foto a sinistra si vede il fondatore di Mercury, mr. E. Carl Kiekhaefer. A destra, la struttura produttiva a Cedarburg, nel Wisconsin. Il numero di camion pronti per le consegne fa intuire che lo scatto è stato fatto quando Mercury era ormai già diventata una realtà importante. Oggi la sede di Mercury è ancora nel Wisconsin, ma non più a Cedarburg, bensì a Fond du Lac.



Fatti un weekend da armatore con Frauscher sul Lago di Garda

Guardate queste foto e pensate che al posto di quelle persone a bordo potreste esserci voi. Poi passare la notte in un comodo letto e risvegliarvi il mattino dopo con una vista panoramica sul lago. Vi sembra impossibile? No, se approfittate della grande offerta di Nautica Feltrinelli che propone il pacchetto Frauscher Experience: un weekend a Gargnano sul Garda con la formula barca+resort.

La barca è un Frauscher 686 Lido a disposizione per un giorno intero per navigare alla scoperta del Parco dell'Alto Garda Bresciano, che sa offrire luoghi e panorami davvero memorabili: i giardini di agrumi, le famose limonaie e i boschi di ulivi sulla collina si alternano alle ville e ai palazzi storici.

Ora, immaginate di godervi tutto questo dalla prospettiva di chi è in mezzo al lago, a bordo di una barca che per il suo esclusivo design dai toni vintage si integra perfettamente con il raffinato scenario che questo tratto di costa occidentale del Lago di Garda è in grado di regalare. E poi, la sera rincasare nel proprio cottage nel Nautic Resort San Carlo, un residence immerso in un uliveto di 20.000 mq, che si staglia su uno sfondo panoramico del lago, lo stesso che potrete godervi anche dal vostro letto la mattina appena svegli. Intrigante, no? E tutto sommato nemmeno proibitivo in termini di costi, perché per due notti nel resort, il noleggio del Frauscher per un'intera giornata (comprese le assicurazioni) e pure

una mini car elettrica per muoversi nel residence, il costo è di 950 euro per un massimo di 4 partecipanti, il che significa che se il pacchetto lo acquistano due coppie la spesa sarebbe di 237,50 euro a testa per un weekend di navigazione e ospitalità in un cottage dotato anche di un giardino. La quota comprende pure l'accesso alla Club House del Cantiere Nautico Feltrinelli, ma, come è facilmente immaginabile, non include le spese di carburante.

Il Frauscher 686 Lido

È un motoscafo dalle linee pulite e tirate che richiamano lo stile dei gentlemen racer in voga negli anni Trenta. Lungo 6,86 metri, ha un pozzetto dove si può scegliere se sdraiarsi sul prendisole di poppa o accomodarsi a prua sui due divanetti laterali, che possono essere utilizzati come prendisole o come dinette col tavolino a scomparsa. Il meglio di sé, comunque, il 686 lo dà in acqua: lo si può lanciare oltre 40 nodi, senza perdere la sensazione di sicurezza alla guida.



I NUMERI

Lung.f.t.	6,86 m
Larg.	2,25 m
Disl.	1.500 kg
Carb.	175 l
Persone	8
Motore	1x225 cv
Cat. CE	C



Nautic Resort San Carlo, un'oasi di relax

Nautic Resort San Carlo è un residence situato sulla sponda occidentale del Lago di Garda. È immerso in un uliveto di 20.000 mq ed è in un'oasi di tranquillità. Il resort è gestito dalla famiglia Feltrinelli si può scegliere fra sei cottages indipendenti, di circa 65 mq per ospitare fino a quattro persone. C'è poi Villa Ortensia, una lussuosa residenza padronale che può ospitare fino a dodici persone. Ogni cottage è disposto su due piani molto pregevoli nelle finiture e con i soffitti con le travi di legno a vista. Al piano terra si trova un ampio soggiorno-cucina modernamente arredato e dotato di divano letto matrimoniale. Due grandi porte finestre si affacciano sul giardino regalando luminosità e freschezza al locale. Al piano superiore c'è invece la camera da letto matrimoniale, dotata di un balcone con vista lago, e un ampio bagno. Si può disporre inoltre di uno spazioso giardino arredato, un barbecue in comune sempre a disposizione, ampio parcheggio, altalena e parco giochi per bambini.



Ecco cosa potete vedere al mattino appena svegli dalla vostra camera da letto nel cottage del Nautic Resort San Carlo. Ogni residenza si sviluppa su due piani per un totale di 65 mq circa.

Feltrinelli, la garanzia di un legame ultracentenario

Mentre voi vi godete il vostro weekend, nel "backstage" c'è lo staff del Cantiere Nautico Feltrinelli pronto a mettervi la barca in acqua e a supportarvi per tutto il soggiorno. Volete conoscere meglio la struttura? Allora vi diciamo che il Cantiere Nautico Feltrinelli fra cinque anni festeggerà il 100° anniversario della attuale sede di San Carlo a Gargnano sul Garda, e da sempre fa capo alla famiglia Feltrinelli, originaria del luogo e legata alle costruzioni navali fin dalla fine del '400. È importatore italiano delle barche Frauscher ed è Officina Autorizzata Volvo Penta e Mercruiser. Al tempo stesso è anche gestore del Nautic Resort San Carlo, il villaggio residenziale situato in prossimità del cantiere. www.nauticafeltrinelli.it



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

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

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

CREME SOLARI, QUALI SONO LE MIGLIORI E PERCHÉ

Se c'è una cosa che gli Stati Uniti riescono a fare meglio di noi europei è redigere le normative sui cosmetici. Sono più attente, precise, scrupolose e rigide delle nostre. Prendendo spunto dalle politiche americane sui solari ecco quali sono i fattori più importanti da valutare quando si sceglie una crema solare:

PROTEZIONE UVA

La Food and Drug Administration, l'ente governativo americano che si occupa della regolamentazione dei prodotti alimentari e farmaceutici, ha stilato delle normative molto serie sui solari, secondo le quali le creme migliori sono quelle che contengono obbligatoriamente una protezione dai raggi Uvb (indicata con SPF) e una dai raggi Uva (indicata con PA e una serie di + a seconda del grado di protezione). Mentre i primi agiscono sulla superficie della pelle e sono la principale causa di eritemi, scottature, macchie e lentiggini, i raggi Uva sono i più pericolosi. Non lasciano segni sulla pelle ma riescono a penetrarvi in profondità incrementando i livelli di ossidazione dell'organismo, l'invecchiamento precoce e il rischio di melanoma. Ecco perché le creme migliori sono quelle che offrono una protezione ad ampio spettro dai raggi Uvb e Uva, ed ecco perché negli Usa, proprio per la loro attenzione alla prevenzione del cancro, questi cosmetici sono farmaci da banco (otc). I solari che offrono una protezione solo dai raggi Uvb, devono obbligatoriamente riportare sull'etichetta che non sono in grado di difendere dal rischio

di cancro e di invecchiamento precoce (avvertimento simile a quello sulle confezioni di sigarette). In Europa, dove ancora la cultura della protezione solare non è così diffusa come negli Usa e in Australia, la Colipa, l'ente che regola cosmetici e profumi, ritiene che per essere segnalata sul flacone, la protezione dai raggi Uva (indicata con la scritta UVA cerchiata) debba essere almeno un terzo di quella Uvb, ma nessuna indicazione/avvertimento riguardo i rischi per la salute sono obbligatori se viene meno.

FILTRI FISICI NANOMETRICI

Starne alla larga. Benché siano una conquista della tecnologia medica/cosmetica i filtri fisici micronizzati, anzi nanometrici, riescono per la loro dimensione a penetrare all'interno della pelle, ad entrare in circolazione. Studi medici hanno scoperto depositi di polvere di filtri nanometrici all'interno degli organi. Quali danni possano provocare non si sa, ma meglio evitare questi depositi. Le creme solari migliori sono quelle che fanno a meno di questi filtri. Per essere sicuri che non vengano utilizzati basta

guardare l'INCI, dove a partire dal 2013, gli ingredienti nanometrici devono essere segnalati per legge.

TEST USA E EUROPA

Le creme solari migliori infine sono quelle sottoposte oltre ai test previsti dalla normativa europea anche a quelli della FDA americana, che al momento, secondo i chimici e cosmetologi, sono più approfonditi e rigidi. Per esempio la stessa crema testata nei due Paesi dà differenti risultati. La protezione Spf 30 accertata negli Usa corrisponde a un Spf 40 in Europa.



BELLE E AUDACI, SONO LE TESTIMONIAL DEI NUOVI PROFUMI

Tra le testimonial dei profumi in uscita a settembre c'è la cantante/attrice/modella che scrive best seller per il New York Times (Alicia Keys), la modella figlia di una fashion editor di Vogue Inghilterra che ha tagliato i suoi lunghi capelli biondi da Barbie e se li è tinti di nero per avere un'aria più rock (Edie Campbell), la modella bellissima anche se con un difetto evi-

dente (il gap tra i denti davanti) dallo spirito anti-conformista (Georgia May Jagger), la modella matura che lotta per i diritti delle donne e si fa fotografare con il marito (Christy Turlington Burns), la ragazza/attrice americana che posa nuda ricoperta di tralci fioriti (Kristen Stewart) e l'attrice francese dallo spiccato senso dell'umorismo (Louise Bourgoïn).

In alto da sinistra, Louise Bourgoïn è il volto della fragranza di Kenzo. Kristen Stewart è per Rosabotanica di Balenciaga. Accanto, Christy Turlington Burns col marito Ed Burns per Eternity ed Eternity Night di Calvin Klein. Sotto, Alicia Keys per Givenchy, Edie Campbell testimonial di Black Opium di YSL e Georgia May Jagger per Angel di Thierry Mugler



UN NUMERO CHE VI FA VEDERE LA NAUTICA DA DIVERSE PROSPETTIVE

Dal roboante mondo dell'offshore alla tranquilla e silenziosa navigazione con i motori elettrici. Dal test di un supergommone da 51 nodi alla prova di una "signora" di vero charme. I lati opposti della nautica si incontrano in questo numero di BoatMag per proiettarvi nelle diverse atmosfere della nautica da diporto.



Questo mese vi proponiamo i due lati opposti della nautica. A pagina 34 vi offriamo un servizio fotografico sul roboante mondo dell'offshore: velocità, motori tirati al massimo, benzina che scorre a fiumi ecc. Nel servizio successivo, a pagina 44, vi mostriamo invece il lato tranquillissimo della navigazione con i motori elettrici. Chi l'avrebbe detto che oggi un fuoribordo elettrico potesse equiparare la potenza di un 80 cv con una spinta fino a 22 nodi e una notevole autonomia? Andate a scoprire il Deep Blue di Torqeedo e tutti gli altri motori nella gamma della casa produttrice tedesca che abbiamo testato sul Lago di Como. E a proposito di tranquillità e di la-

ghi, vi proponiamo le bellissime atmosfere del Lago di Garda dove Nautica Feltrinelli propone un'offerta davvero interessante: un pacchetto noleggio barca + notte in un resort immerso in un uliveto di 20.000 mq. Andate a pagina 26 per vedere cosa vi aspetta se approfittate dell'offerta. Ma se proprio volete velocità, rombo di motori e tanta adrenalina, allora andate a pagina 58 dove abbiamo pubblicato la prova del Pirelli PZero 1400 Sport, un super gommone di 14 metri capace di 51 nodi con tre motori Mercury da 300 cv, ma che in porto si comporta come un agnellino grazie al modernissimo joystick di manovra che la casa americana ha creato per i suoi fuoribordo. Ma vi abbiamo riservato anche una

chicca, la prova del nuovo Monte Carlo MC5 (a pagina 70), la barca che noi della giuria dell'European Powerboat of the Year abbiamo eletto a gennaio come barca europea dell'anno nella categoria sopra i 50 piedi. Ed effettivamente porta una bella ventata di freschezza nel design nautico e, inoltre, può navigare a 30 nodi. Certo le barche sono belle e si spera che durino in eterno, ma purtroppo non è così e a un certo punto si pone il problema di come rottamarle. In Italia non c'è ancora una normativa specifica sullo smaltimento delle barche, ma l'Ucina Confindustria Nautica sta lavorando alacremente per metterla in piedi e a pagina 52 facciamo il punto della situazione.



52 - ROTTAMAZIONE DELLE BARCHE. QUALE FUTURO?



58 - IL MAXIEST DEL PIRELLI PZERO 1400 SPORT



70 - IL TEST DEL BENETEAU MONTECARLO MC5



34 - L'OFFSHORE A NAPOLI RACCONTATO IN 30 FOTO



44 - MONDO ELETTRICO: C'È UN TORQEEDO PER TUTTI

ROMBO CLICK

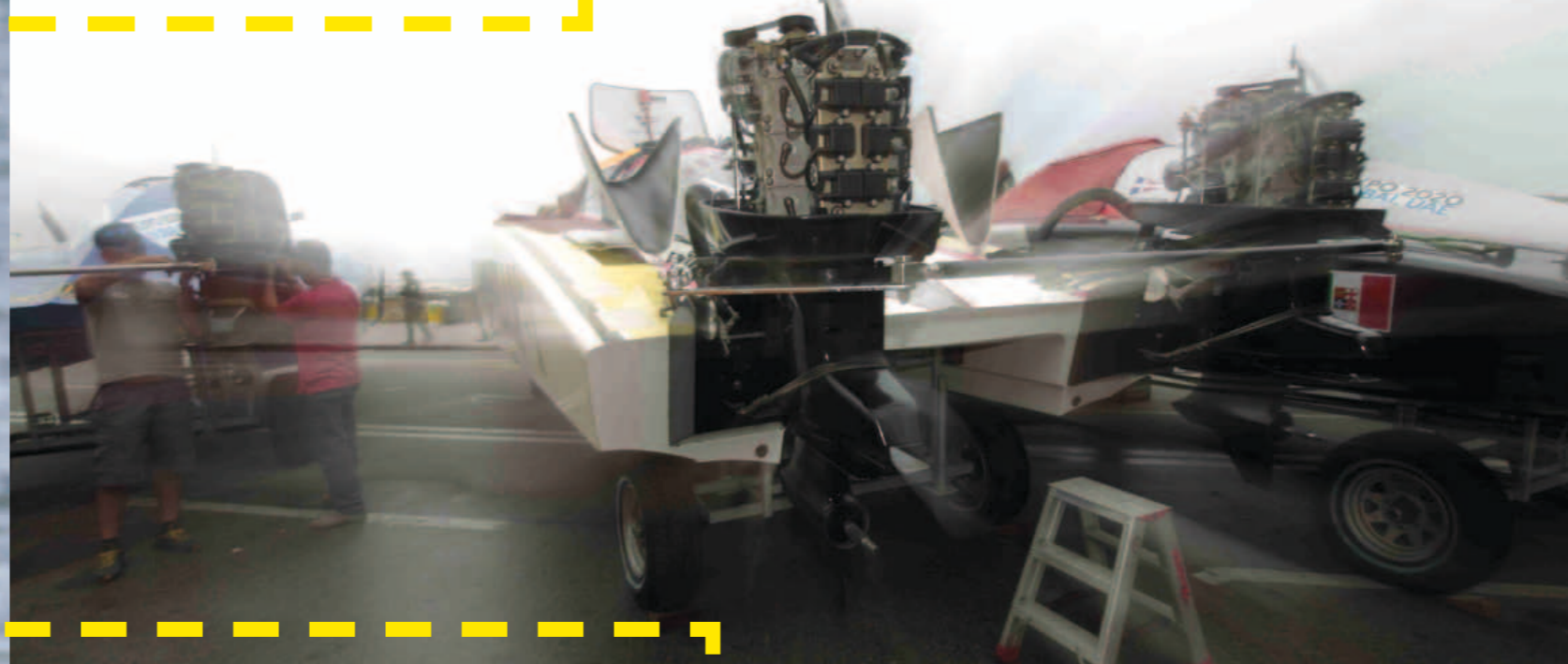
Trenta foto scattate a maggio durante la tappa partenopea del mondiale XCat, che raccontano persone, barche e atmosfere di un grande campionato offshore, dove gli italiani si stanno affermando per numero di piloti, team e risultati











Mondo elettrico: c'è un TORQEEDO per tutti

di Alberto Mondinelli

Un'offerta completa che va dal potente Deep Power ai più conosciuti Travel 503 e Travel 1003, che hanno il grande pregio di unire in un unico assieme motore e batterie, e finire con il Cruise 4.0

Se la propulsione elettrica incontra qualche difficoltà in campo automotive, nella nautica l'opzione diventa spesso una scelta obbligata per poter navigare in tratti di mare, ma anche su tanti laghi, dove i motori a scoppio sono completamente banditi. Ovviamente non si tratta solo di rispettare le leggi, ma di mostrare anche una sensibilità ecologica che, per la verità, tutti i motori di ultima generazione, benzina o diesel che siano, hanno già ben sviluppata.

E poi viaggiare solo con un leggero ronzo e neppure senza troppe rinunce per quanto riguarda le velocità è una sensazione nuova e apprezzabile. È quindi con molta curiosità che sono arrivato a Domaso, sul lago di Como, per provare l'intera gamma Torqeedo, i motori fuoribordo elettrici che Selva Commerciale distribuisce in Italia. Al molo alcuni modelli della gamma dell'azienda tedesca, che propone ben 14 fuoribordo con potenze da uno a 80 cv, se si vuole

avere un termine di paragone con quelli a scoppio, anche se sarebbe più giusto entrare in una nuova dimensione dove il riferimento sono le esigenze del diportista e le opportunità che il fuoribordo elettrico offre, senza ovviamente dimenticare anche i suoi limiti che, inutile nascondere, sono ancora molti. Ma una nuova via è stata aperta e di questo si deve dare anche a Commerciale Selva di un'apprezzabile e coraggiosa lungimiranza.

L'alloggiamento dei due gruppi batterie impone di "pensare" una barca specifica per accogliere a poppa il fuoribordo elettrico Deep Power di Torqeedo. Detto fatto, ecco questo affascinante open che la pellicola "color legno" è ancora più accattivante. Il comfort a bordo è eccellente con l'innegabile plus di poter navigare nel silenzio assoluto a oltre 20 nodi.



L'AMMIRAGLIA DEI MOTORI ELETTRICI

Al centro dell'attenzione inevitabilmente il motore più potente, il Deep Power montato per l'occasione su una barca allestita e pensata proprio per questo motore. L'obiettivo, non facile da raggiungere, era trovare posto all'importante gruppo batterie, che è stato diviso tra il gavone di poppa e sotto un gradino che eleva il pagliolo nella zona prodiera.

Il motore ha una potenza nominale di 55 kW, che tradotti matematicamente fanno circa 75 cv ma che il costruttore paragona alle prestazioni di un fuoribordo a benzina di 80 cv, per un peso di 125 kg a cui si devono aggiungere quelli delle batterie che vanno dai 463 kg del pack di due batterie ai 753 kg di quello da quattro (tre pack 608 kg). Con i tre pack, il costruttore dichiara un'autonomia di 13 ore a 5 nodi, 2 ore a 11 nodi e 42 minuti a 27 nodi. Per la verità nella nostra prova con i tre gruppi di batterie non abbiamo mai toccato questa velocità, con tre persone a bordo e lago calmo, la velocità massima raggiunta è stata di 22,9 nodi e abbiamo consumato in cinque minuti di navigazione a 15 nodi (che possiamo individuare come velocità di crociera in planata) un decimo delle cariche disponibili; mentre la planata è stata raggiunta agevolmente in sei secondi. Quando abbiamo ripetuto la prova con cinque persone a bordo, la velocità massima è scesa a 20,2 nodi, mentre il tempo di ingresso in planata è stato praticamente lo stesso e il minimo di planata è tenuto poco sopra i 10 nodi.

Da questi dati si intuisce come sia proprio l'autonomia il principale limite di questo motore che necessita di 12 ore per ricaricare completamente le batterie che incidono pure sensibilmente sul dislocamento complessivo della barca. In contrapposizione c'è però il piacere di navigare a una velocità decisamente sostenuta in un silenzio quasi irrealistico dove fa più rumore l'elica e l'acqua che non il motore.

UNA BARCA AD HOC

L'elegante finitura in legno dello scafo (una pellicola, ma di grande effetto) sottolinea l'aspetto "green" dell'insieme, che si fa apprezzare per la cura riposta nelle finiture della barca e anche per l'originale layout che la rende un ottimo tender diurno, ideale complemento di grandi yacht, con la possibilità di spingersi in calette dove la navigazione è regolamentata. A voler essere pignoli, un solarium ci voleva, così come una scaletta per la discesa in acqua. Ma evidentemente nelle acque nordiche queste soluzioni "mediterranee" non sono recepite. A prua troviamo quindi un accogliente divano che corre lungo il perimetro e non è difficile immaginare al centro un tavolo per la dinette (che però non c'è); la plancia di comando è piuttosto quadrata, ma arricchita dallo strumento touchscreen del motore ricco di informazioni (dalla velocità alla potenza impiegata, alla carica rimanente) e a poppa c'è il divanetto sotto cui si trova il secondo blocco di batterie.

22 nodi con l'elettrico? Torqeedo Deep Power può



DUE ORE BASTANO?

La strumentazione digitale, ma con grafica analogica, garantisce il totale controllo della situazione e quindi restare "senza carica" è praticamente impossibile. Con l'allestimento di tre pack di batterie l'autonomia dichiarata dal costruttore è di circa due ore.



Ecco in azione il "piccolo" Travel T503 montato su un tender Selva, la sua collocazione ideale. L'autonomia dichiarata è di due ore a 3 nodi e quasi un'ora a 4 nodi, indicata come velocità massima.



ASSOLUTAMENTE IMPERMEABILE

La sequenza non lascia dubbi. I Torqeedo non temono l'acqua anche con i modelli che incorporano le batterie. Qui vediamo il T503 completamente immerso e dopo, una volta riposizionato sullo specchio di poppa, di nuovo pronto a funzionare come se niente fosse.



Sulla banchina del Centro Nautico di Domaso mancava il T403 che, con i suoi 400 W di potenza (circa mezzo cv) e i 7,4 kg di peso, è il modello più piccolo della gamma, ma non in termini di prezzo: 1.639 euro iva inclusa, superiore al T503. Presenti invece i due modelli maggiori della gamma Travel: il T503 e il T1003 che sono quelli dove la casa maggiormente punta per il mercato dei tender, ma anche delle lance da pesca e le barche a vela. Il pregio maggiore di questi motori è di avere le batterie all'interno della calandra e quindi di essere estremamente semplici da movimentare, anche da una barca all'altra, grazie a un peso abbastanza contenuto, da 12 a 14 chili in base al modello e alla lunghezza del gambo. Interessanti pure i prezzi di listino: da 1.539 euro per il T503 e da 1.849 euro per il T1003, iva compresa. Commerciale Selva li offre pure in package con i gommoni Tender Line da 2,00 a 3,10 metri e prezzi, sempre iva compresa, dai 1.618 euro del T503 con il pram da due metri, ai 2.874 euro del T1003 con il tender da 3,10 metri.

Travel, tutto in uno



Il Travel T1003 montato sulla poppa della lancia di alluminio del test, le batterie incorporate ne aumentano notevolmente la versatilità. A fianco, il monitor ben visibile sul motore che mantiene informati sullo stato della carica e il tempo rimanente.

Durante il test abbiamo superato i quattro nodi e navigato a 3,4 nodi a metà potenza con un'autonomia teorica di 3,5 ore.



La prova del T1003 è stata eseguita sulla lancia in alluminio Linder Sportsman 440, la più grande dell'offerta. Qualche breve giro per avere la conferma delle buone prestazioni, anche in questo caso riassunte dell'efficace display sulla sommità della calandra. Il costruttore dichiara un'autonomia di 10,5 ore a 2 nodi di velocità, poco più di 3,5 ore a 3 nodi e una mezzoretta abbondante a 5 nodi che sono la velocità di punta. Durante il nostro test con due persone a bordo abbiamo raggiunto i 4,2 nodi, mentre a metà potenza navigavamo a 3,4 nodi.

Il T503 era invece montato su un piccolo tender Selva e, dopo qualche evoluzione, ne abbiamo approfittato per verificare che anche dopo un'immersione completa il motore riprende a funzionare come se niente fosse successo. Con questo motore, il costruttore dichiara un'autonomia di circa 6 ore a 2 nodi di velocità, fino a poco più di 2 ore a 3 nodi e quasi un'ora a 4 nodi indicata come velocità massima.

Una lancia Selva di vetroresina ospitava invece il Cruise 4.0 che si caratterizza per un aspetto compatto anche grazie al gruppo batterie esterno, che trova posto nel gavone di poppa sotto la seduta del driver. Una soluzione che ne limita inevitabilmente la possibilità di spostamento da una barca all'altra, ma contiene il peso del motore in soli 18,2 chili, 17,5 kg per la versione 2.0 da 2 kW. Intuitivo che il modello in prova disponga invece di una potenza di 4 kW che lo rendono equivalente a un 8 cv a benzina. In compenso il blocco batterie separato può essere sbarcato e sostituito con uno simile carico, aumentando notevolmente le possibilità di utilizzo della barca che può continuare a navigare mentre un gruppo è in carica a terra. I consumi sono sempre monitorati dal display sulla sommità della calandra che, oltre a indicare lo stato della batteria, informa sulla distanza che si può ancora coprire con quella carica, la velocità a cui si sta navigando e la potenza impiegata. Ottime le prestazioni, accreditate di una velocità di punta di circa 12 nodi con un'autonomia, a bassa velocità, che può arrivare fino a otto ore.



Cruise 4.0 per crociere a zero emissioni



Nella foto sopra e qui a fianco, il Cruise 4.0 in azione alla velocità di punta di circa 12 nodi dove ha un'autonomia di circa un'ora. In questo caso il pack delle batterie è esterno ed è stato posizionato nel gavone della seduta poppiera (come si vede nella foto a sinistra), dove di solito ci sarebbe il serbatoio del carburante. Quindi, tutto sommato, cambia poco.

Mercury

CI SONO ANCHE I MERCURY

Davvero ampia l'offerta della casa statunitense che con i modelli del catalogo MotorGuide risponde a tutte le esigenze della navigazione elettrica. Si inizia con i quattro fuoribordo dell'offerta R3, imbattibili nel rapporto qualità/prezzo, per proseguire con l'avveniristica gamma a tecnologia digitale dei Varimax, proposti in ben sei varianti. Quattro le versioni della serie per installazioni a prua e a poppa con comando a pedale, ideali per gli appassionati di pesca, mentre per tender e barche a vela sono pensati i cinque modelli della gamma Primary. **Prezzi da 199 a 3.139 euro, Iva compresa**



Yamaha



SENZA DIMENTICARE YAMAHA

Semplici da usare, i fuoribordo elettrici Yamaha 12V dispongono di una staffa regolabile che ne semplifica il montaggio. La robustezza è garantita dai motori del tipo a magnete permanente,

dalle coperture e dai rivestimenti resistenti agli urti e dagli speciali alberi di trasmissione resistenti a torsioni e corrosione in condizioni d'uso normali. Una speciale elica Weedless Wedge, con estremità della pala antialga, massimizza la spinta e

impedisce il trascinamento di alghe e altri detriti subacquei. Quattro i modelli, dal M-12 del peso di 7 kg e una spinta statica di 13,6 kg, al M-26 di 11 kg e una spinta statica di 24,9 kg. **Prezzi da 240 a 700 euro.**

Questa barca oggi... → ... e magari domani

Non lo augureremmo mai alla nostra barca, ma può succedere che un armatore poco appassionato che la trascura (per non dire abbandona), riducano una bella barca nelle condizioni di quella qui a destra che inquina e deturpa il paesaggio. Allora, che fare?



DOMANI RESTERÀ COSÌ?

Una barca abbandonata è sempre un brutto spettacolo, peggio ancora se è ormeggiata (o semiaffondata) su un lungolago e in un porto. Inoltre inquina ed è un pericolo anche per l'ambiente. Demolirla però costa e allora c'è il rischio che resti lì molti anni.



OPPURE SARÀ FINALMENTE COSÌ

Il problema comincia a essere sentito e affrontato dalle autorità di diverse Nazioni e anche in Italia Ucina si è fatta promotrice di un'iniziativa per liberare i nostri mari e laghi dalle vecchie carrette.





Intervista a Pietro Vassena
Vicepresidente Ucina e
Responsabile Lepanto Marine

BARCA VECCHIA FA BUON BRODO?

La saggezza popolare vale per le galline ma non per le barche, verrebbe da dire guardando i tanti porticcioli e passeggiate lungo riva rovinati da un'infinità di vecchie "bagnarole" che nessuno si sogna più di usare, ma neppure nessuno si sogna di eliminare.

Recentemente Ucina Confindustria Nautica (l'Associazione senza fini di lucro, che rappresenta le industrie e le

imprese della nautica da diporto, opera per lo sviluppo del settore nautico, promuove la cultura del mare e lo sviluppo del turismo nautico in Italia, ndr) ha organizzato un workshop del progetto europeo "Boat Digest" sul tema "Fine della vita delle imbarcazioni da diporto, smontaggio e riciclaggio: benefici sociali, ambientali ed economici".

Antimo Di Martino, Responsabile progetto ambiente di Ucina e Piero Formenti, Vice Presidente della federazione europea EBI (European Boat Industry) e

Consigliere dell'Associazione, hanno fatto il punto sulle varie esperienze europee relative allo smaltimento delle unità di diporto. In **Francia**, dal 2009 è stato creato il network Aper (www.aper.asso.fr) con uno schema di smantellamento volontario che connette l'utilizzatore finale agli impianti di trattamento dei rifiuti (900 le unità sotto i 10 m trattate finora, di cui 300 nel 2013); in **Finlandia**, fin dal 2005 è attiva la collaborazione fra la società di smaltimento di rifiuti Kuusakoski e l'associazione di categoria FinnBoat per

lo sviluppo di attività di promozione; in **Spagna** si registra un crescente interesse da parte di alcuni operatori (smantellatori di veicoli) e di stakeholder (porti turistici, utilizzatori) per questa problematica; in **Norvegia** sono stati avviati numerosi progetti pilota senza però ancora sfociare in uno schema operativo; in **Svezia** sono in corso analisi e studi relativi alla fattibilità di applicazione di uno schema di smaltimento in loco, mentre in **Italia** è dal 2009 che è allo studio il progetto "Ucina ELB-End of Life Boats".



1. BoatMag. Se vogliamo vedere solo la Francia ha fornito dei numeri, mentre le altre nazioni stanno valutando la fattibilità del progetto. Una volta tanto l'Italia è in buona (o cattiva) compagnia, perché questi ritardi?

Vassena. Se si vuole parlare di numeri lo studio di fattibilità, sviluppato a corredo del progetto ELB, già nel 2010, ha sviluppato un'ipotesi abbastanza complessa, ma sufficientemente veritiera per quantificare la problematica in Italia. Parlo di ipotesi perché in Italia non esiste un registro informatizzato generale delle unità nautiche, tantomeno di quelle effettivamente naviganti (anche se dovremmo finalmente avere, a breve, il registro telematico, ndr). Ma i numeri servono a poco se non si ha la capacità di dotarsi di soluzioni infrastrutturali e risolutive. Il tema quindi si potrà svolgere solo quando si sarà sviluppato il sistema che, a nostro parere, non è quello che permetta lo smaltimento di un prodotto complesso, ma del recupero dei suoi materiali e dei suoi componenti. Ed è proprio per questa visione che posso asserire che l'Italia è davvero sola al mondo, e più avanti di tutte le altre.

2. BoatMag. A parte il progetto europeo, come pensa si potrebbe operare in Italia per risolvere il problema? Una politica di incentivi o di tassazione avrebbe senso?

Vassena. Andiamo sul pratico: le coste, i porti e non solo, vanno ripuliti. Non possiamo pensare di incentivare o tassare qualcuno che ha abbandonato la barca e non è rintracciabile. Detto questo personalmente sarei favorevole a una sorta di "bollo" che decresca in base al tipo di uso e soprattutto alle emissioni o inquinamento della barca. A patto che i proventi vengano incassati direttamente dai Comuni, che lo emettono e lo gestiscono, e che gli stessi abbiano l'obbligo di reinvestirli per il dragaggio dei porti, la pulizia degli alvei e la qualità dell'acqua.

3. BoatMag. Perché le vecchie barche abbandonate, a parte le eccezioni di valore storico, sono un danno per l'ambiente, oltre che un obbrobrio estetico?

Vassena. Sta proprio qui il primo passo culturale da fare. La barca, a meno che non sia incidentata e/o affondata, non dà problemi di inquinamento. Soprattutto quando non è tenuta in mare, la qual cosa, il più delle volte, capita per motivi di costo. Può magari dare problemi di "ingombro", ma raramente causa problemi all'ambiente per la sua vecchiaia. Sicuramente non contribuisce all'immagine di un paese civile.

4. BoatMag. Quali sono le ricadute da un punto di vista commerciale per un operatore del settore?

Vassena. Un posto barca non "sfruttato" causa danni agli operatori, al turismo nautico, alle amministrazioni e a tutta la comunità. Facile quantificare una mancata vendita. Un po' meno le ripercussioni sul territorio, grazie all'Osservatorio Nautico Nazionale sappiamo che "per imbarcazioni sino a 10 m "stanziali" con mediamente a bordo tre persone per circa 20 giorni

all'anno che spendono quotidianamente circa 33,50 euro a testa... ogni posto barca sfruttabile crea un indotto di non meno di 2 mila euro". A cui vanno aggiunte le spese di mantenimento (quelle degli operatori) e, sempre sul territorio, quelle relative "ai transiti": soste, noleggi ecc. Da sottolineare che i numeri sopra descritti hanno anche un'importante rilevanza sulle amministrazioni, come per esempio canoni demaniali, imposte e Iva, il tutto quantificabile in milioni di euro.

5. BoatMag. Non si potrebbe avviare una campagna di bonifica, forzosa per quelle unità che non risultano avere dei proprietari e sono visibilmente abbandonate?

Vassena. Non riteniamo sia possibile, se non ci sono delle infrastrutture capaci e indispensabili per trattare il problema. E questo riguarda

molti altri prodotti "complessi" della nostra società dei consumi: roulotte, caravan, serbatoi, pale eoliche... tutti hanno il medesimo problema. Il nostro ELB tratta, per primo, proprio della possibilità di trasformare un problema in opportunità. Il nostro è un progetto della Green Economy, "dell'economia circolare".

6. BoatMag. Allo stato attuale che procedura deve seguire chi volesse eliminare una barca vecchia?

Vassena. La cosa sarebbe piuttosto complessa e anche particolarmente onerosa, per il proprietario soprattutto, ma anche per l'intera società, perché lo smaltimento comporterebbe un ulteriore costo ambientale. E ora più che mai non ce lo possiamo più permettere. Ecco perché urge una soluzione razionale e sostenibile al problema.



POTENTE IN MARE DOCILE IN MANOVRA

Il Pirelli PZero 1400 Sport con tre Mercury da 300 cv arriva a 51 nodi e con il joystick in porto è tutto più facile

di Alberto Mondinelli

Passare dai 50 nodi a una docile manovra in porto è possibile anche se a poppa troneggiano tre possenti fuoribordo. Tutto merito del joystick che Mercury ha sviluppato per i suoi motori sull'esperienza, e anche sulla tecnologia, maturata con Axius e Zeus che da anni equipaggiano le

barche con entro bordo e piedi poppieri "made in Usa". Una tecnologia collaudata che sono curioso di provare: per questo sono venuto a Porto Cervo per toccare con mano questa anteprima, senza però disdegnare una bella cavalcata sul mare della Sardegna con questo maxigommone.



LA PROVA

È la prima del joystick per fuoribordo Mercury. Anche se ci mettiamo in una posizione un po' ridossata, l'agitato mare sardo non aiuta la regolarità della manovra, ma i tre motori si muovono all'unisono sotto il comando del piccolo pomello e tutto diventa semplice. Con l'ancora elettronica non c'è verso di spostare il gommone, che invece si muove tranquillo in ogni direzione quando il comando lo attiva. Fa un po' impressione vedere i tre grandi Verado asimmetrici tra loro, ma è il risultato che conta e il P1400 si muove docilmente in tutte le direzioni che gli chiedo. In compenso come decido di verificare le velocità, il mare agitato non sembra impensierire minimamente il Pirelli PZero che non ha difficoltà a raggiungere e superare i 50 nodi. Si deve lavorare un po' con i trim per toccare

i 6300 giri che con le tre eliche Revolution 4 da 21" (due destre e una sinistra) garantiscono appunto la velocità di 51 nodi. Dimenticavo, bisogna avere anche la possibilità di far fronte a un consumo di 340 l/h per "sfamare" i tre Verado. Non è però il caso di spaventarsi: il dato della planata minima è più "umano", con 70 l/h si può viaggiare a 2800 giri e 16 nodi. Anche se non è nello spirito del P1400 Sport l'accontentarsi, meglio propendere per una velocità di crociera che possiamo individuare attorno ai 30 nodi che si raggiungono a circa 4000 giri cavandosela con 130 l/h. Qualche perplessità per il tempo di planata piuttosto lungo (oltre 6 secondi), ma una volta decollati la sensazione è di grande potenza, che non intacca la percezione di navigare con ampi margini di sicurezza.



NAVIGAZIONE

Le virate a oltre 40 nodi sono affrontate con decisione, complice un timone molto sensibile, al limite del leggero, che permette di cambiare bordo in un attimo. Affrontare le onde coricati sul fianco non è esente da

qualche botta di troppo che ci può comunque stare. Mi lascia perplesso invece il parabrezza che è poco protettivo per i due posti ai lati del driver, strapazzati dal vento soprattutto quando la velocità si fa più sostenuta. Poi, ma

forse è colpa della mia altezza non certo da pivot, la visibilità quando si è al timone è un po' limitata immediatamente a prua, ma è un difetto del tutto veniale in una barca che invece ha ben altri numeri per stupire.





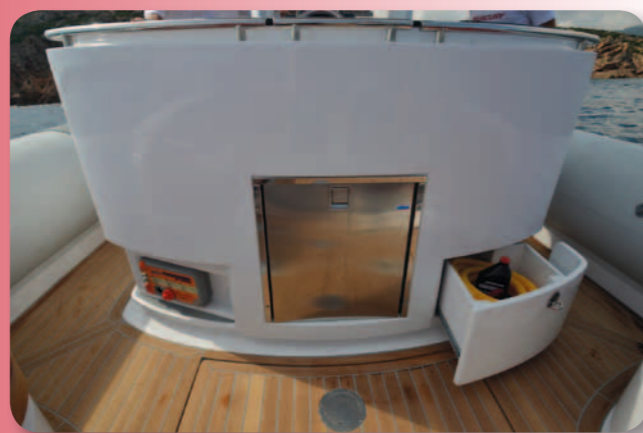
COPERTA

A prua estrema c'è lo spazio per un portello di vetroresina rifinito con il caratteristico passante di gomma disegnato come un battistrada di pneumatico che facilita la discesa a terra negli attracchi di prua, ma può diventare anche un bel trampolino per tuffarsi in acqua, inoltre assolve il compito di nascondere il verricello dell'ancora. Sotto il prendisole si apre un grande gavone con il portellone a comando elettroidraulico, ideale per la zattera e altre dotazioni.



14 METRI TUTTI APERTI

Con 14 metri tutti aperti a disposizione, viene da pensare che sia quasi difficile riempirli con un po' di razioncino. Invece la divisione degli ambienti e le possibilità di scelta offerte dal Pirelli piacciono subito per l'originalità delle soluzioni e la qualità delle finiture. Caratteristico l'hardtop centrale che protegge la consolle e si prolunga sul mobile che ci si aspetterebbe nascondere la cucina, invece offre solo lavello, ghiacciaia e frigorifero.



**A TUTTO SPAZIO PURE A POPPA**

Layout molto simile anche a poppa, con i primi due divani che consentono l'allestimento di una dinette (anche se sul modello in prova non c'erano i tavoli) per poi arrivare al solarium diviso in due sezioni, con un passaggio al centro per accedere alle plancette ai lati dei tre fuoribordo, per la verità un po' sacrificate. Un appunto al grande gavone di poppa, orfano degli entroborde: il cantiere progetta di trasformarlo in locale marinaio ma in generale un suo più razionale utilizzo è indispensabile.

**COPERTA**

I tre possenti fuoribordo Mercury da 300 cavalli fanno volare il PZero 1400 a oltre 50 nodi, ma quando si tratta di manovrare diventano tre cuccioli tranquilli e mansueti. Ampia la dotazione di gavoni e c'è anche un locale toilet-

te separato completo e neppure troppo sacrificato. Qui sopra un particolare della copertura con il disegno di un battistrada, sempre utile per far salire a bordo i soliti disattenti che dimenticano di togliersi le scarpe.



TUTTO SOTTO CONTROLLO

Ormai tutti penso abbiano provato a manovrare una barca con un joystick. È quindi inutile dilungarsi sulla praticità del sistema. Semmai è importante sottolineare come, anche con i fuoribordo, la sensibilità del sistema e la precisione della manovra è assolutamente identica a quella conosciuta e apprezzata con le motorizzazioni entro bordo.



MANOVRA FACILE COL JOYSTICK

Qui a fianco i tre Verado in una tipica impegnati in manovra. All'inizio si può restare perplessi, ma poi ci si fa l'abitudine, ma soprattutto si apprezza la facilità di ormeggio e la semplificazione di tutte le manovre. A destra, il joystick con il pannello di controllo che allinea ogni funzione necessaria per avere un completo dialogo con tutte

le opportunità che la sua adozione consente. Trovargli posto in plancia non è certamente complesso e, in particolare, sul PZero si inserisce benissimo trovando spazio di fianco alle manette di cui riprende il design e le finiture cromate di grande effetto.



**SCHEDA TECNICA**

Lunghezza fuori tuttom 13,70
 Larghezzam 3,64
 Diametro tubolari.....m 0,50
 Compartimenti d'aria..... 6
 Dislocamento a seccokg 6400 (efb)
 Motorizzazionecv 3x300
 Serbatoi carburante.....l 880
 Serbatoi acqual 200
 Portata persone 12

Cantiere costruttore:.....Tecnorib Srl
 Via Cadore 2, 20135 Milano
Tel. 02 72080357
www.tecnorib.it

DOTAZIONI STANDARD

Attuatori elettrici per portello sala macchine e gavone primo prendisole a prua - Bussola - Power dock, battery charger, power cord - Centralina elettronica di controllo utenze - Doccia a poppa con miscelatore - Hard top - Luci di calpestio pozzetto e luci di via - Meccanismo di guida inclinata - Mobile bar con frigorifero, ghiacciaia non motorizzata e lavandino - Pompe di sentina - Presa 12 V - Rivestimento in teak - Salpa ancora con comando remoto, contattatena e ancora - Sedute di guida regolabili elettricamente - Staccabatterie - Tavolini pozzetto completi di piedi e supporti - Tenda parasole smontabile con pali in carbonio (poppa) - Tromba - Plancia di poppa con scaletta di risalita a scomparsa - Timoneria idraulica - Bracket con scaletta di risalita a scomparsa.

PREZZI E MOTORI

2x320 cv Mercruiser 377 benz euro 345.000
 2x430 cv Mercruiser 8.2 ben euro 385.000
 2x350 cv Mercruiser QSD diesel ... euro 405.000
 2x370 cv Mercruiser TDI DTS euro 415.000
 2x400 cv Volvo Penta D6 euro 465.000
 FB senza motori euro 315.000
 Prezzi Iva esclusa franco cantiere

Mercury Verado 300 cv euro 23.300 cad
 Doppia installazione joystick euro 15.800
 Doppia installazione joystick euro 19.800
 Prezzi Iva e trasporto inclusi

OPTIONAL

Impianto stereo, 4 altoparlanti, comando remoto in consolle, antenna- GPS Garmin 12 pollici, cartografia, ecoscandaglio, VHF - Cover set - Lighting set - Verniciatura hard top - Verniciatura scafo e coperta - Colorazione cuscinerie esterne - Colorazione tubolare.

PRESTAZIONI

1000 giri	.....	5,2 nodi	.....	12 l/h	.....	66 db
1500 giri	.....	7,4 nodi	.....	23 l/h	.....	71 db
2000 giri	.....	9,5 nodi	.....	41 l/h	.....	76 db
2500 giri	.....	11,3 nodi	.....	66 l/h	.....	77 db
3000 giri	.....	18,5 nodi	.....	88 l/h	.....	78 db
3500 giri	.....	23,5 nodi	.....	109 l/h	.....	80 db
4000 giri	.....	31,5 nodi	.....	132 l/h	.....	82 db
4500 giri	.....	36,0 nodi	.....	170 l/h	.....	85 db
5000 giri	.....	42,1 nodi	.....	210 l/h	.....	86 db
5500 giri	.....	46,0 nodi	.....	226 l/h	.....	88 db
6300 giri	.....	51,0 nodi	.....	340 l/h	.....	91 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

3000 giri	.....	9 ore 00'
4000 giri	.....	6 ore 00'
5000 giri	.....	3 ore 40'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento 7 nodi
 Mare mosso
 Temperatura aria 18° C
 Carburante nel serbatoio L 400
 Acqua nel serbatoio L 180
 Equipaggio imbarcato 4 persone
 Pulizia carenabuona

**MI PIACE**

Il Pirelli PZero 1400 Sport non lo scopriamo certamente oggi e le sue doti marine sono indiscutibili. Anche i tre Mercury Verado 300 dotati dell'innovativo joystick hanno superato la prova a pieni voti confermandosi una valida alternativa alle motorizzazioni entro bordo.

MI LASCIA PERPLESSO

Certo fa un po' impressione in manovra vedere i tre motori disassati e soprattutto montati in maniera piuttosto "elastica", però il controllo è efficace e, quel che più conta, molto semplice e immediato anche nelle condizioni della prova, cioè con mare mosso che metterebbe in difficoltà chiunque.



BENETEAU MC5, TANTO CHARME IN UNA BARCA DI POLSO

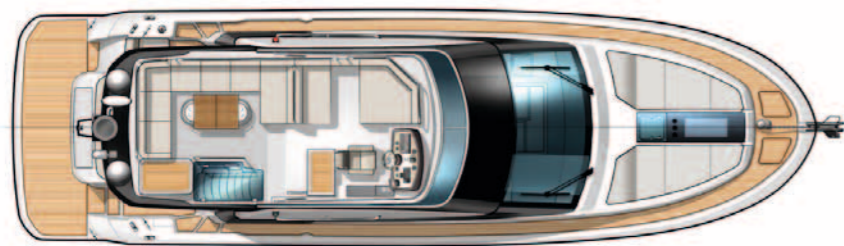
Un'imbarcazione facile da gestire, sicura in navigazione e accessibile nel prezzo, che mutua lo stesso fascino dei prestigiosi motorayacht di Monte Carlo Yachts

di Alberto Mondinelli

La linea Monte Carlo di Beneteau nasce sulla scia dello charme e della solida immagine che i Monte Carlo Yachts si sono costruiti per proporre dei motoryacht su misu-

re più contenute. E il risultato finale è di livello assoluto, creando un nuovo segmento di barche che, con il "fratellino" MC 4, promette di scrivere una nuova pagina del cantiere francese. La costruzione non è stata realizzata nell'avanguardistico cantiere di Monfalcone, ma sulle

linee Beneteau in Francia. Cambia poco perché su queste misure la costruzione italiana non darebbe vantaggi particolari, mentre invece la lavorazione francese permette di avere quel rapporto qualità/prezzo imbattibile che ha fatto la forza di questo marchio.



VIRTUAL TOUR DELLA **NAVIGAZIONE**

FASCINO A PIENE MANI

Del MC5 si apprezza il bilanciamento delle linee, con il contenuto slancio di prua che sa però affilarsi nell'opera viva con l'evidente obiettivo di migliorare l'impatto con l'onda e rendere la navigazione più dolce e confortevole. La controplancia è ben inserita nella linea complessiva della barca, senza però cercare inutili rastremazioni, ma puntando piuttosto sulla linearità dell'insieme.



Nelle foto in navigazione, in particolare qui a sinistra, si può apprezzare l'affilata prua che garantisce un morbido passaggio sull'onda; ben riuscito anche il design di tutta la barca. Da ricordare il modello MC5S, dove il fly è limitato alla parte poppiera allestito con un solarium trasformabile in dinette, mentre quella prodiera è lasciata libera per avere un top scorrevole a dare luce e aria al quadrato, una bella idea.





VIRTUAL TOUR DEL FLYNG BRIDGE

Salire la comoda scala e ritrovarsi in un altro mondo è una cosa sola. Condivido la scelta di non aver voluto mischiare i diversi ambienti, così la dinette occupa la parte poppiera del fly con un avvolgente divano attorno a un tavolo con due ante ripiegabili per passare rapidamente da zona pranzo a bar, con tanto di pratici portabicchieri. A prua il prendisole, grazie agli alti schienali, assolve il doppio ruolo di divano

e solarium, permettendo di condividere la navigazione con il driver che si trova a fianco. Apprezzabile la struttura del tendalino completamente scomparsa sul perimetro del fly, nelle giornate di sole è insostituibile, ma quando si naviga non andrà a ingombrare. 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.





FOCUS SULLE SOLUZIONI

Ben articolato anche il pozzetto poppiero dove allestire una dinette è semplice, magari riponendo sedie e tavolo nel grande gavone sotto la scala di salita al fly, ma anche così è godibilissimo con il divanetto poppiero ampliato dalla seduta sopra l'accesso alla cabina del marinaio. Quest'ultima è praticamente imposta dai nuovi mercati, ma si potrà rivelare utile come

posto letto in più per qualche ospite dell'ultima ora. La plancetta poppiera lift è sempre apprezzabile, ma è ovviamente un optional, mentre l'angolo cottura ricavato a poppa mi lascia un po' perplesso sulle possibilità di utilizzo, considerando che già la cucina è baricentrica e poi un grill è presente sul fly, qui però si è decentrati e non si rischia di affumicare tutta la barca.



Non c'è niente di rivoluzionario nella coperta del MC5, ma tutto è risolto in modo impeccabile: i tintibene li trovi dove servono, la battagliola è robusta il giusto per permettere anche ai meno "marini" di raggiungere

il prendisole prodiero senza troppi patemi, anche se i passavanti con i loro 24 cm non sono certo tra i più generosi. A prua il prendisole è diviso in due dall'elemento centrale di plexiglass fondamentale per dare luce agli

interni, ampliarlo con una fila centrale di cuscini è fattibile, ma non indispensabile; già che siamo a prua un apprezzamento per il verricello dell'ancora che occupa solo parzialmente il piano di calpestio.



La completa apertura delle porte che separano il quadrato dal pozzetto e la grande luminosità del primo, fanno sì che distinguere una vera e propria separazione tra i due ambienti diventi davvero difficile. Meglio così perché, come la stagione lo consente, non si riesce a immaginare niente di più prati-

co che passare dalla dinette coperta a quella poppiera senza discontinuità. A favorire questa fusione di ambienti è anche la cucina che, benché organizzata su un mobile a L che crea una sorta di penisola, è baricentrica a entrambi gli ambiente e ne diventa una sorta di elemento d'unione.

La dotazione della cucina è completa, con il frigorifero diviso nei due cassetti che si trovano sulla murata opposta, a dritta, con a pruvia un divano a murata, proprio di fronte alla dinette. Quest'ultima è accogliente e raccolta potendo godere anche di una finestra scorrevole per aumentare l'aerazione, anche perché l'aria condizionata è tra gli optional. Bella e ben or-

ganizzata la plancia, con la consuetudine di non rinunciare agli strumenti analogici dei motori. Il grande parabrezza contribuisce ulteriormente a dare luminosità a tutto l'ambiente e promette di essere anche molto efficace per avere un'ottima visibilità in navigazione. Riesce però a dare agio e aria anche alla discesa alla zona notte, che così non ha bisogno di particolari disimpegni.

FOCUS SULLE SOLUZIONI



VIRTUAL TOUR DEL LIVING

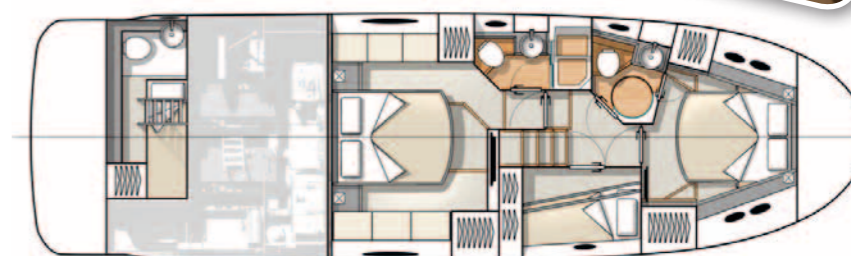




VIRTUAL TOUR DELLA ZONA NOTTE



Agli ospiti vip è destinata la cabina di prua, con il tradizionale letto centrale e l'accesso al secondo locale toilette diretto. Quest'ultimo ha il box doccia a "bussola", ma dovrà essere condiviso con la terza cabina dotata di due cuccette, sovrapposte ma di generose dimensioni. In altre parole tre coppie possono vivere tranquillamente con grande privacy e totale comfort.



Comoda la discesa che introduce alle tre cabine con gradini ampi e sfruttando tutta la luminosità del parabrezza, una nota di merito anche alla distribuzione della zona notte è d'obbligo. Parto dalla cabina dell'armatore che si trova a tutto baglio a centro barca: il letto è centrale, di dimensioni non eccessive in particolare in larghezza (155 cm). Molto godibili i due divanetti su entrambe le mura, proprio in corrispondenza dei due grandi oblò tondi che contribuiscono a

dare luminosità a tutta la cabina; forse si poteva sacrificare un divanetto a favore di uno scrittoio/beauty, ma ci si doveva confrontare anche con un'altezza non eccessiva, circa 1,95 m all'ingresso, rapidamente in riduzione quando ci si sposta sotto il quadrato; spaziosi invece i due armadi. Discutibile che l'accesso al bagno sia utilizzabile solo se la porta di ingresso è chiusa, in compenso il locale toilette è ben dimensionato con un grande box doccia separato.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 15,20
Lunghezza scafo.....	m 13,26
Larghezza.....	m 4,32
Pescaggio.....	m 1,17
Dislocamento a secco	kg 14900
Motorizzazione	cv 2x430
Serbatoio carburante.....	l 1300
Serbatoio acqua	l 660
Posti letto.....	6+1
Portata persone.....	14
Categoria di omologazione.....	B

Cantiere costruttore: Montecarlo (F)
www.montecarlo.montecarlo-yachts.it

DOTAZIONI STANDARD

Doccia pozzetto - Scaletta bagno ribaltabile - Illuminazione diretta e indiretta led - Console fly e interna con bussole, comandi motori elettrici, angolo di barra, contagiri, indicatore carburante, presa 12 V, joystick - Comandi verricello, flaps, illuminazione, luci di via, pompe di sentina - Dinette 8 persone - Tavolo pieghevole in legno massello - Mobile cucina con lavello inox acqua calda/fredda, piastra vetroceramica 2 fuochi, piano di lavoro in Corian, frigorifero congelatore e icemaker - N. 2 oblò a murata panoramici con oblò apribili integrati - Quadro elettrico - N. 8 Batterie 12 V - N. 3 Pompe di sentina: 2 elettriche e una manuale - N. 1 estintore - Inverter - Caricabatteria - Circuito acqua calda/fredda pressurizzato - Boiler 60 l.

PREZZI E MOTORI

2x370 cv Volvo IPS500	euro 499.900
2x430 cv Volvo IPS600	euro 517.100

Scelta d'obbligo le Volvo IPS che la relativa differenza di prezzo fanno preferire nella versione più potente, che è stata anche quella provata a Palma di Maiorca.

OPTIONAL

Cabina Marinaio - Vetrate lato guida con apertura elettrica - TV 32" nel quadrato - Sistema Hifi Bose - Prendisole prua con schienale sollevabile e telo di protezione - N. 2 schermi Simrad NSS 12 in pakIncia + 1 schermo NSS 12 sul fly - VHF Simrad RS35 doppia postazione - Pilota automatico - Radar Simrad - Piattaforma bagno idraulica - Generatore - Kit ormeggio/ancoraggio - Elica di prua - Telecamera a poppa - Proiettori sottomarini - Passerella telescopica - Tavolo pozzetto in legno massello - Ghiacciaia 60 l fly - Frigo 40 l fly - Grill elettrico fly - Mobile cucina a poppa - Bimini fly - Scafo blu acqua e panna - Lavastoviglie - Lavatrice e asciugabiancheria - Climatizzazione - Riscaldamento - TV cabine.

PRESTAZIONI

600 giri	3,8 nodi	- l/h.....	55 db
1000 giri	6,0 nodi	5,9 l/h.....	57 db
1500 giri	8,7 nodi	20 l/h.....	61 db
2000 giri	10,5 nodi	43 l/h.....	64 db
2500 giri	15,4 nodi	67 l/h.....	68 db
3000 giri	21,5 nodi	117 l/h.....	71 db
3600 giri	29,4 nodi	169 l/h.....	76 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2500 giri	17 ore 30'
3000 giri	10 ore 00'
3600 giri	6 ore 50'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento.....	3 nodi
Mare.....	calmo
Temperatura aria.....	20°
Carburante nel serbatoio	700 l
Acqua nel serbatoio.....	600 l
Equipaggio imbarcato	4 persone
Pulizia carena	pulita

MI PIACE

La cura del particolare che si apprezza in ogni angolo del MC5 è seconda solo all'eccellente layout che brilla per la sua razionalità e praticità. L'ottimo rapporto qualità/prezzo Beneteau fa il resto.

MI LASCIA PERPLESSO

Solo alcuni piccoli dettagli: l'accesso al bagno armatoriale dietro alla porta di ingresso della cabina, un lista di optional un po' troppo importante. La cucina principale forse un po' limitata nelle dimensioni, i passavanti leggermente ridotti.

LA PROVA

Il mare di Palma di Maiorca sembra una tavola e questo certamente esalta la sensazione di una navigazione immersa nel comfort più assoluto. Quando però provo a più riprese ad attraversare la nostra scia e quella di altre barche, l'impressione iniziale non viene assolutamente meno: il passaggio sull'onda è di una morbidezza disarmante anche quando lo affronto in virata e a velocità sostenuta, nettamente superiore a quella indicata come ottimale per la crociera che si aggira attorno ai 20 nodi. Purtroppo il software dei consumi non è stato installato e dobbiamo fare riferimento ai dati dei test eseguiti dal cantiere per individuare la velocità più economica in 19,5 nodi a 2800 giri alle media di 97,3 l/h, ma meglio ancora si può fare navigando al limite della planata a 2460 giri, 15,3 nodi e una settantina di litri/ora il consumo. Le virate sono sorprendentemente ampie considerando l'impiego degli IPS, ma mi spiegano che è una taratura pensata per evitare che una manovra brusca possa mettere in pericolo le persone che si trovano sul fly, intenzione apprezzabile e condivisibile. Per puro scrupolo nell'avanporto abbozzo una manovra per avere la conferma che le IPS sotto questo aspetto sono una vera garanzia.

7 giorni all'Argentario con pernottamento,
gommone o stabilimento balneare e mezza pensione!

ARGENTARIO:
LA TUA VACANZA ESCLUSIVA DA € **395**

Parco Naturale
della Maremma

Magliano in Toscana

Talamone



*Noleggior
Tolu'*

Porto St. Stefano

Orbetello

Giardino dei Tarocchi

Capalbio

Monte
Argentario

Porto Ercole

Isola del Giglio

Isola di Giannutri

Noleggior Tolu': Scalo Colombo 24, Porto Santo Stefano
58019 Monte Argentario (GR)
Telefono e Fax: +39 0564/810321
www.noleggiotoluargentario.it