

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 9/2014

**TUFFO NEL PASSATO
I MOTORI MERCURY
COME NON LI
AVETE MAI VISTI**



Un tour fotografico che racconta 75 anni di storia dei fuoribordo Mercury

**SALONE DI GENOVA
A OTTOBRE, MA
ANCHE A... MAGGIO**

Il Salone Nautico raddoppia. Mentre si avvicina l'appuntamento di ottobre, l'Ucina ne annuncia un altro in primavera

**GRANDI EVOLUZIONI
RIO YACHTS E LE
BARCHE CUSTOM**



Con il Granturismo 56 il cantiere si avvicina al mondo dei superyacht ed entra nella sfera delle barche realizzate su misura

I TEST

Zar-Formenti ZF-1 - Galeon Raptor 700 - Cranchi M38 HT - Nuova Jolly 23 Cabin



CRANCHI M38 HARDTOP

PER NATANTE DA CROCIERA

Meno di 10 metri di lunghezza scafo, ma quasi 12 metri di lunghezza fuoritutto per una barca senza immatricolazione dotata di due ampie cabine



*Orgogliosi di ospitare
l'eccellenza della nautica.*

Lo spettacolo del mare è a Genova,
1-6 ottobre 2014.

Organizzato da

I SALONI
NAUTICI

Con il patrocinio di



genoaboatshow.com

**54° SALONE
NAUTICO
INTERNAZIONALE**

Dove iniziano le storie da mare.

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 9/2014

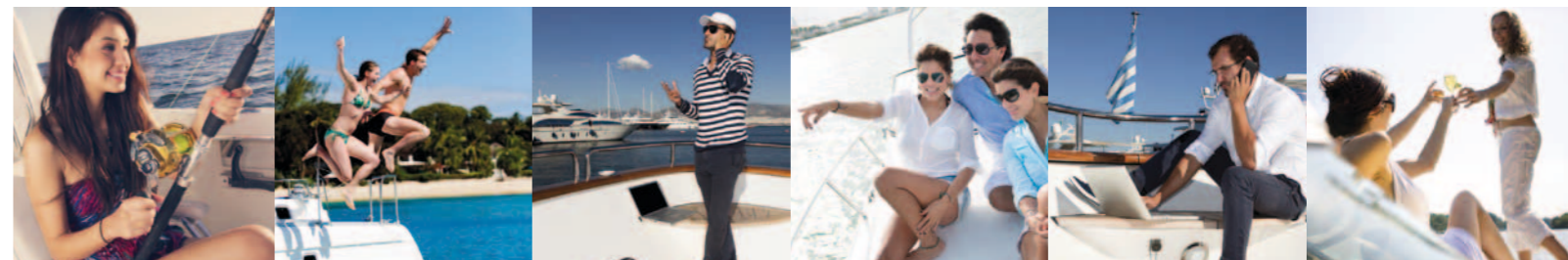


LA COPERTINA

CRANCHI M38 HT IL NATANTE DA CROCIERA

Agosto, mese di vacanze e crociere. E noi questo mese vogliamo attirare la vostra attenzione su un tipo di barca che, in una misura e dunque anche un budget accessibile, vi può regalare il piacere di lunghe crociere in piena comodità. Benvenuti nel mondo dei "natantoni" ovvero quelle barche che hanno una lunghezza scafo sotto i 10 metri, che quindi non devono essere immatricolate, ma una lunghezza fuoritutto ben superiore. E quante belle sorprese riserva il Cranchi M38 HT: una carena nata in un cantiere che fa barche da tempo immemore, due cabine sottocoperta e un pozzetto ricco di arredi e tanto spazio, con il beneficio del soft top, che permette un'apertura maggiore rispetto a quelli rigidi, offrendo così un effetto open maggiore.

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



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

NOVITÀ

SMART

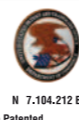
DUAL BAND

JCS

JCS plus

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

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



Per informazioni:

Tel. +39 0184 501688

www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it



LE RUBRICHE



EDITORIALE

Un nuovo Salone Nautico a maggio. Ma sarà la festa di tutti? 12



HORSEPOWER

Da Yamaha, i nuovi F115 e F175. Da Brunswick, il nuovo Mercruiser 250 cv e il Mercury 115 cv..... 34



LIFE STYLE

L'abbigliamento giusto per l'estate. La Riva Lounge al nuovo Yacht Club di Montecarlo..... 46



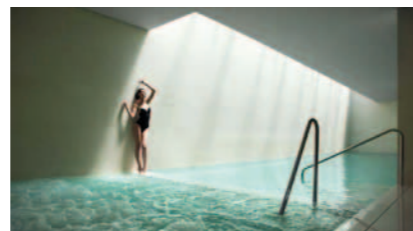
SLIDE

Un racconto in una foto: 1956, ecco gli antesignani dei Mercury Racing..... 18



PENSAVO CHE...

... verniciare una barca non ne valesse la pena. Sfatiamo alcuni luoghi comuni..... 38



BEAUTY+WELLNESS

La spa "Egoista" a Forte dei Marmi. La Fish Therapy a Firenze. Il solare invisibile Vichy..... 48



OPEN TO FLY

Granturismo 56, la nuova ammiraglia di Rio Yachts che apre al cantiere le porte del semicustom... 22



SHIPCHANDLER

News dal mondo degli accessori, dell'attrezzatura, della componentistica e dell'elettronica..... 42



PRAM TO RIB

Zar-Fromenti ZF-1, un tender costruito e rifinito come una vera ammiraglia..... 30



CROCIERE+MARINA

In Molise ha aperto il nuovo Marina Sveva. L'Argentario accessibile con Noleggio Tolù 44

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

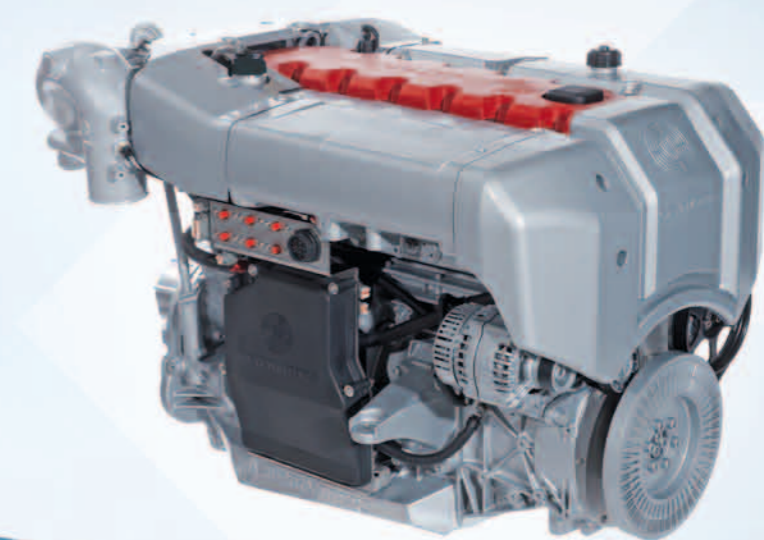
La giuria che assegna il premio di migliore barca d'Europa è composta dai direttori di otto testate giornalistiche di altrettanti Paesi, che sono: Italia (BoatMag), Germania (Boote), Francia (Neptune), Norvegia (Battliv), Austria (Yacht Revue), Olanda (Motorboot), Spagna (Nautica & Yates), Svizzera (Marina.ch).

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.

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



N. 9
AGOSTO - SETTEMBRE
2014



I SERVIZI

**SPECIALE SALONE DI GENOVA**

Focus sulla 54° Edizione del Salone Nautico di Genova a breve distanza dalla sua apertura.... 52

**BARCA DA SOGNO**

Riva 122 Myrhos, un tour virtuale a bordo della nuova superammiraglia in alluminio 58

**THE LEGEND**

I 75 anni di Mercury raccontati in un percorso fotografico sui motori dal 1939 ai giorni nostri .. 72

I NOSTRI TEST

**MAXI TEST - GALEON 700 RAPTOR**

Dal cantiere polacco Galeon, una barca dal design e soluzioni intraprendenti 80

**IL TEST - CRANCHI M38 HT**

Un natantone di 12 metri ideale per la crociera grazie alle qualità nautiche e alle due cabine ... 92

**IL TEST . NUOVA JOLLY 23 CABIN**

Uh gommone con tanti spazi aperti e una cabina utile per intraprendere delle belle crociere 104

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

Italian Life Style

Ranieri
INTERNATIONAL

VOYAGER 23 S

BOATS DIVISION



OPEN LINE

Cayman 19 SPORT

RIBS DIVISION

NEW 2015



CAYMAN LINE



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

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:   

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:



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:
  

MERCURY



40
Pro

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



Dopo ottobre, il Salone Nautico si veste di life style e torna a maggio 2015. Ma sarà la fiera di tutti?

Stavo per chiudere questo numero di BoatMag in redazione, quando arriva l'invito a un incontro stampa con il presidente dell'Ucina, Massimo Perotti che, in linea con quanto aveva annunciato durante il suo insediamento al vertice della Confindustria Nautica, vuole dare più impulso alla comunicazione e avere un rapporto diretto con i media a cadenze più regolari.

Detto fatto, il giorno dopo aver incassato l'approvazione del consiglio direttivo, il presidente fissa l'incontro con la stampa e fa un annuncio sorprendente: il Salone di Genova si sposta a maggio.

Fra i primi inevitabili dubbi, incertezze e perplessità (oltre alla mia preoccupazione su come sostituire il servizio di sei pagine sull'edizione di ottobre che avevo preparato per questo numero e che trovate a pag. 52) Perotti è entrato subito nel dettaglio e ha spiegato che la 54° edizione di ottobre rimane. La novità è che Genova raddoppia, quindi si prepara a ospitare, non più una sola, bensì due grandi kermesse nautiche. Oltre al classico Salone Nautico, se ne farà dunque un altro a maggio 2015, che andrà oltre la normale formula espositiva di barche e prodotti, ma sarà incentrata sul life style.



Il progetto è talmente fresco che non è ancora stato dato un nome definitivo alla nuova fiera. Per convenzione la chiameremo "Settimana del Mare", ma con buona probabilità il vero nome sarà una composizione fra un termine familiare agli stranieri (tipo Festival) e la parola mare. Sì, perché la nuova formula voluta dal presidente Perotti ha l'obiettivo di mettere al centro tutto, ma proprio tutto, ciò che riguarda il mare e di riportare su Genova l'interesse degli armatori stranieri, che negli ultimi due anni hanno perso l'attenzione, non sicuramente sui prodotti italiani che all'estero continuano ad andar forte, ma sul Salone Nautico, vuoi per la sua lenta emorragia di grandi espositori, ma vuoi anche perché la formula tradizionale del "boat show", con le barche semplicemente esposte in banchina o negli stand, sta progressivamente andando in pensione.

Di questo se ne sono già accorti gli organizzatori della fiera di Miami, che hanno cominciato a puntare più verso la sfera del **life style**, e da questa stessa valutazione l'Ucina ha fissato un nuovo punto di partenza per il rilancio di Genova come polo fieristico leader nel mondo, consapevole del fatto che Cannes, sebbene sia più attrattiva dal

punto di vista geografico e di ricettività turistica, ha il problema di svolgersi in un porto che non ha possibilità di espansione per cui la crescita di espositori a un certo punto dovrà arrestarsi, mentre **Genova ha tre porti ed enormi potenzialità espositive**, nonché la fortuna di avere il Tigullio a poca distanza, che aiuta non poco a colmare le falle in fatto di ricettività del capoluogo ligure.

Con i grandi spazi a disposizione e la consapevolezza che la chiave di volta delle fiere nautiche stia nell'esaltazione della vita di mare in tutte le sue sfumature, nasce quindi la **Settimana del Mare**, che si svolge in primavera proprio per tirarsi fuori dal quel susseguirsi sempre più serrato degli appuntamenti d'autunno (Cannes, Montecarlo, Fort Lauderdale, per citare i più importanti).

Con questo concetto, le barche non sono più esposte "semplicemente" come oggetti, ma vengono contestualizzate in un'atmosfera che metta in risalto il bello dell'andar per mare, andando così a toccare le corde giuste dei visitatori con l'intento di ravvivare **entusiasmo e voglia di navigare**.

La Settimana del Mare coinvolgerà tutta la città di Genova.



YAMAHA sceglie lubrificanti

Sponsor

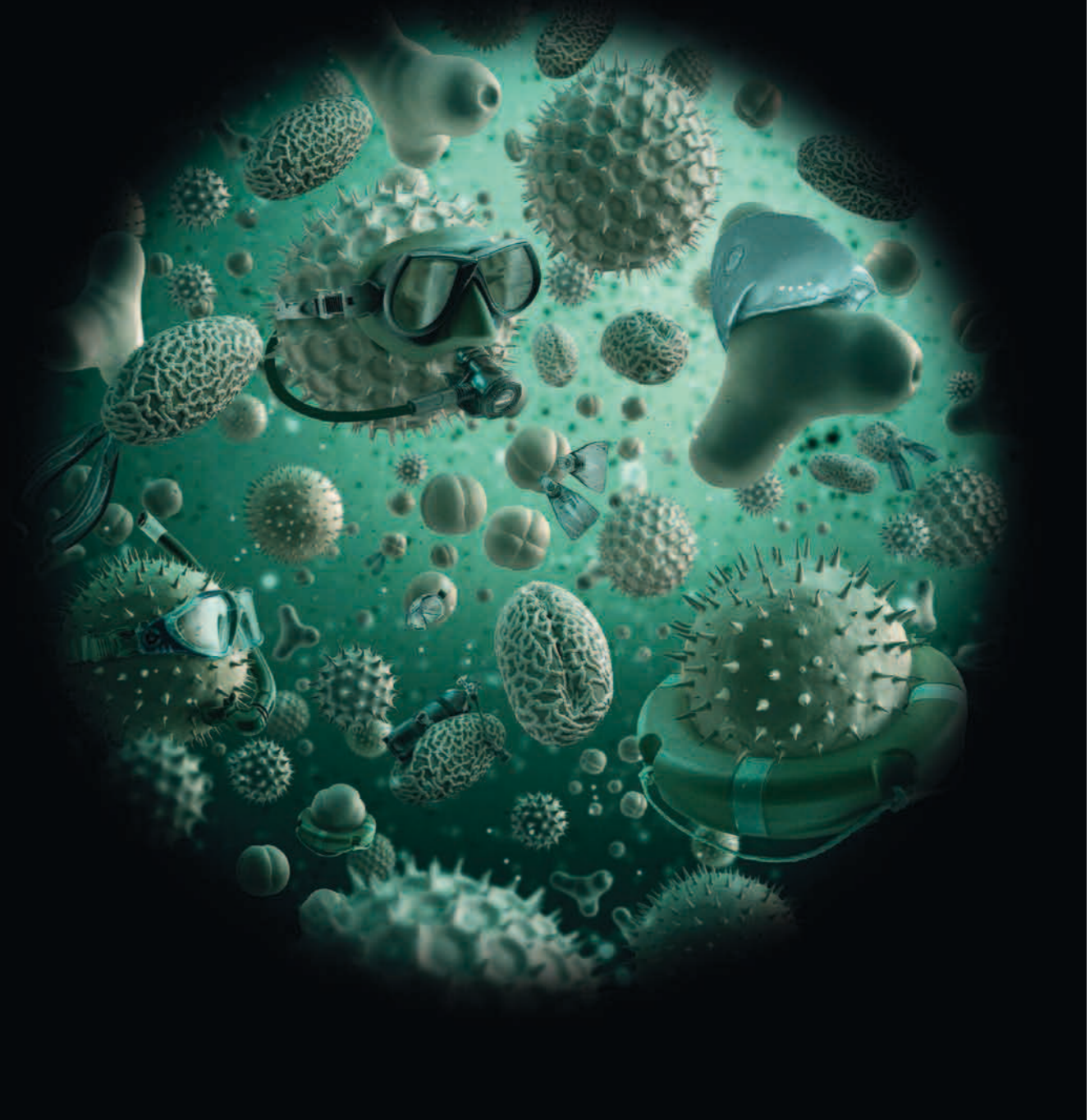
In partnership con

5

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.

SERVIZIO CLIENTI
848.580.569

www.yamaha-motor.it





Per quanto riguarda la sfera espositiva, nella consueta struttura di piazza Kennedy è previsto lo show di **barche, motori, accessori**, più altri spazi dedicati allo **sport, al cibo, al fishing, ai marina**. Poi c'è l'intenzione di coinvolgere il Myba, la fiera del **charter**, che si tiene al Porto Antico, mentre il Marina Genova Aeroporto potrà essere teatro della mostra dell'**usato**.

Saranno chiamati **grandi nomi italiani e internazionali** del mondo dell'arte, della musica, dell'architettura e del design. A questo proposito, i visitatori saranno coinvolti anche in **concerti** e in un grande **forum del design**, che sarà patrocinato dall'ADI (Associazione per il Disegno Industriale), che varerà anche una nuova versione del Compasso d'Oro legato alla nautica.

Nel contesto di promozione del **Made in Italy**, l'Ucina sta cercando di fare due **gemellaggi**, il primo col **Salone del Mobile di Milano**, perché le barche sono anche arredamento, quindi saranno coinvolti grandi marchi italiani del design d'arredamento testimonial all'estero dell'eccellenza dei prodotti italiani. L'altra idea di gemellaggio è con la **Biennale di Venezia**.

Ci saranno poi giornate dedicate a **Genova e ai suoi palazzi**, con iniziative "fuori salone" sul modello di quello di Milano. Palazzi e giardini aperti

che possano essere al tempo stesso ammirati come opere d'arte e teatro magari di iniziative particolari (musica, esposizioni, arte ecc.).

Tutto questo (ma non solo, visto che questa è soltanto la base del progetto) cavalcherà l'onda di **Expo 2015**, proponendo un nuovo Salone che esalti l'eccellenza del made in Italy in un momento in cui tutto il mondo viene in Italia a esporre le proprie tradizioni.

A tale proposito, l'Ucina ha deciso di rendere il biglietto d'ingresso alla fiera piuttosto caro, ma aspettate a rabbrivire, c'è un motivo nobile: poiché nell'ambito dell'Expo 2015 sono previste iniziative per combattere la fame nel mondo, tutto il ricavato della vendita dei biglietti del Salone Nautico sarà devoluto a un'iniziativa scelta dal comitato preposto per sostenere la nutrizione nei paesi poveri. C'è solo da chiedersi con quanto entusiasmo le persone che vanno in fiera semplicemente per respirare un po' di nautica abbia voglia di pagare molto di più per fare beneficenza forzata. È più probabile che, facendo i conti fra spese di viaggio, eventuale parcheggio auto e ingresso in fiera, gli appassionati della piccola nautica o quelli interessati solo agli accessori diranno addio al Salone Nautico.

Sempre in tema di made in Italy, nei progetti c'è anche una mostra foto-

grafica, che rappresenti la tradizione storica e attuale della manifattura italiana nella nautica. Sarà una mostra itinerante, che farà il giro dei saloni nautici mondiali, ma anche in eventi di attrazione internazionale.

Insomma, un grande progetto che cambia il classico modo di intendere le fiere e può portare una sferzata di energia in tutte le persone coinvolte, dagli organizzatori agli espositori ai visitatori.

In tutto ciò, però, sulla base di queste prime informazioni, sembra che manchi qualcosa. La proiezione di questa nuova formula verso il design, l'arredamento, l'architettura, i gemellaggi d'élite, i biglietti a caro prezzo ecc. pare più orientata a far puntare il nuovo Salone verso la sfera del lusso e dei grandi motoryacht, che ha, sì, il giusto e indiscutibile obiettivo di riportare a Genova gli armatori stranieri, ma tutto questo, però, non sembra controbilanciato da iniziative extra espositive che coinvolgano alla stessa maniera tutta quell'utenza, soprattutto italiana (e non sono pochi a giudicare dalla foto in basso ripresa dalla scorsa edizione), che vive di natanti, gommoni e piccoli cabinati da crociera, che in questo momento si può dire siano il piatto forte del mercato nazionale e che magari sono meno sensibili alle visioni degli archistar, ma hanno semplicemente voglia di andar per mare con un 7, 8 o 10 metri. Ma va detto che il progetto completo con tutti i dettagli sarà presentato a ottobre durante il "tradizionale" Salone di Genova. Intanto, il sassolino nell'acqua l'ho lanciato, con la speranza di essere smentito.

Claudio Russo



VULKAN

Propflex T
Tailshaft coupling with
integrated thrust bearing

WE SUPPORT YOUR COMFORT
FROM 1987

VULKAN ITALIA
il tuo partner per

SEPAR FILTER HamiltonJet aquadrive

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



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

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:   

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:



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:
  

 **Vetus**
WWW.VETUS.COM

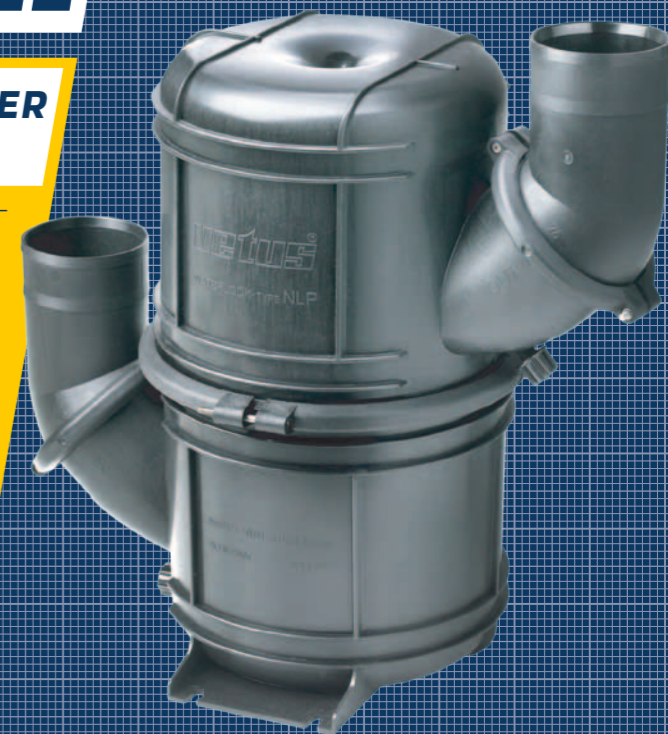


MARMITTE SERIE PROFESSIONALE

STUDIATE APPOSITAMENTE PER LE CONDIZIONI PIU' ESTREME

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

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



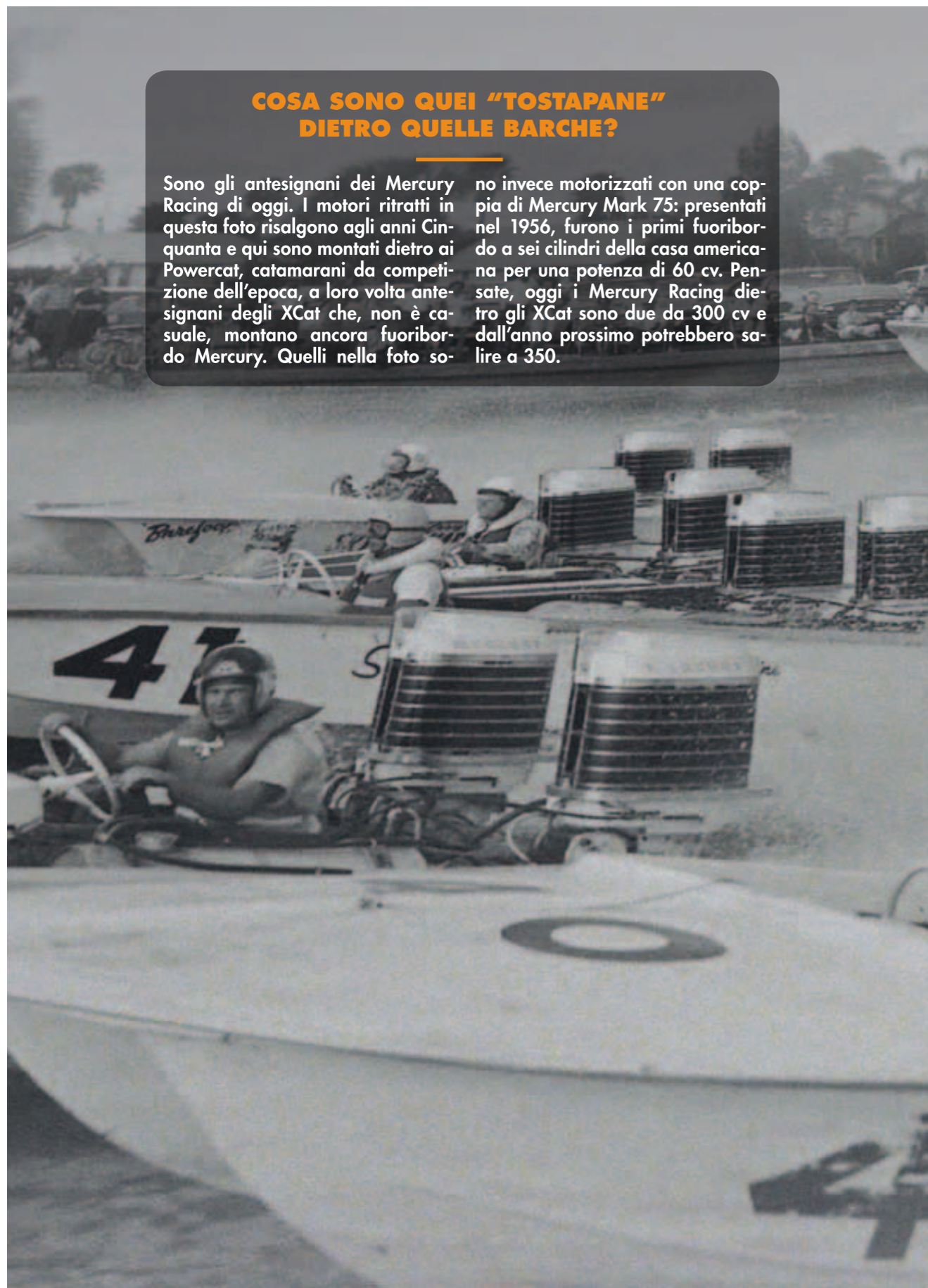
Per maggiori informazioni, contattate il rivenditore VETUS di fiducia o visitate il nostro sito www.vetusitalia.it 

CREATORS OF
BOAT SYSTEMS

COSA SONO QUEI "TOSTAPANE" DIETRO QUELLE BARCHE?

Sono gli antesignani dei Mercury Racing di oggi. I motori ritratti in questa foto risalgono agli anni Cinquanta e qui sono montati dietro ai Powercat, catamarani da competizione dell'epoca, a loro volta antesignani degli XCat che, non è casuale, montano ancora fuoribordo Mercury. Quelli nella foto so-

no invece motorizzati con una coppia di Mercury Mark 75: presentati nel 1956, furono i primi fuoribordo a sei cilindri della casa americana per una potenza di 60 cv. Pensate, oggi i Mercury Racing dietro gli XCat sono due da 300 cv e dall'anno prossimo potrebbero salire a 350.



ACTIVE PERFORMANCE
SELF POLISHING

STOPPANI
Prodotti vernicianti di qualità

Sibelius
Active

SELF POLISHING
ANTIFOULING

SIBELIUS ACTIVE

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

Risultato: una carena sempre pulita e scorrevole, aumento della velocità di crociera e riduzione dei consumi.

Studiata per imbarcazioni dislocanti e a vela con velocità fino a 25 nodi è compatibile con tutti i materiali di costruzione nautica.

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

FASTER NOW.
BEST FOR YOUR PASSION!

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:   

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:



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

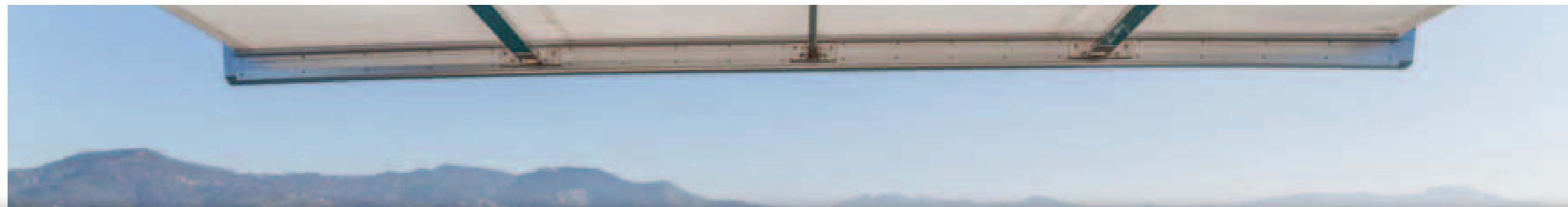
ARGENTARIO:
LA TUA VACANZA ESCLUSIVA DA € 395



Parco Naturale della Maremma
Magliano in Toscana
Talamone
Orbetello
Capalbio
Porto St. Stefano
Monte Argentario
Porto Ercole
Isola del Giglio
Isola di Giannutri
Giardino del Tarocchi



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



Questa barca è la prima della nuova serie di modelli semicustom, che il cantiere intende promuovere a favore di quegli armatori che, investendo su uno yacht di un certo livello, non vogliono avere un prodotto standard.

CON LA GRANTURISMO 56, RIO ENTRA NELLA SFERA DEI SEMICUSTOM

Rio Yachts ha creato una nuova ammiraglia che porta nella fascia sotto i 20 metri la personalizzazione tipica dei superyacht

La creazione di yacht su misura del cliente nei colori, materiali, componentistica, impiantistica e layout ha richiesto al cantiere una nuova flessibilità aziendale, sia per il reparto progettazione che per quello produttivo.

La prima unità è volata a Miami, ma la Granturismo 56 rappresenta molto più di una nuova imbarcazione. È la grande ammiraglia che anzitutto sposta a 18 metri il tetto della gamma Rio Yachts, ma la cosa ancor più interessante è che questa barca segna un nuovo orientamento del cantiere verso il mondo semi-custom. È un passaggio importante non solo per gli armatori affezionati a Rio Yachts, ma anche per tutti gli altri, perché questa novità abbassa a 18 metri la personalizzazione qua-

si totale degli ambienti, che finora era appannaggio dei superyacht e delle imbarcazioni dai 60-65 piedi in su. Così, sulla base del Colorado 54 è stata creata la nuova ammiraglia apposta per assecondare le richieste di un importante arma-

tore americano, che ha voluto un modello esclusivo non solo negli arredi e nei colori, ma anche nei layout, nell'impiantistica e nella componentistica. Ecco allora che si è creato un vero e proprio pool di firme d'eccezione per compor-

re, ognuno per la propria specificità, la barca su misura. Nelle tre cabine sottocoperta e nel salone sul ponte principale, si notano infatti belle soluzioni di design e d'arredo. Se c'è una cosa che accomuna tut-

te le barche di Rio Yachts, dalla più piccola alla più grande, dalla più vecchia alla più recente, è la proverbiale capacità di ricavare spazio utile anche nei volumi più angusti. Da ora li potete anche arredare come volete.





Sottocoperta il Granturismo 56 dispone di tre cabine con bagno. Come una vera ammiraglia, l'armatoriale è a centro barca su tutto il baglio e ha il let-

to posizionato di traverso, ai piedi del quale c'è un salottino con due poltrone contrapposte e un tavolo in cristallo su supporto d'acciaio nel mezzo. La

cabina Vip, che è al vertice di prua, ha il sistema di separazione che rende il letto matrimoniale divisibile in due letti singoli.

Grandi firme sono racchiuse nel nuovo Granturismo 56 di Rio Yachts. Giusto per citarne alcune, fra queste firme c'è quella di Armani Casa Textile by

Rubelli per i tessuti, Antolini per i marmi, Besenconi per la postazione di guida e Fusion per quanto riguarda il potente sistema audio.

Il risultato è quello che vedete in queste fotografie. Le ambientazioni sono state create secondo il gusto dell'armatore di questo primo esemplare,

ma ognuno può affidarsi ai marchi, sia d'arredamento sia di tecnologia, che preferisce per creare ambienti esclusivi secondo i propri desideri.





Per portare all'inizio di planata i 18 metri del Granturismo 56 sono sufficienti 9,5 secondi, quando i due motori Cummins entro-bordo da 715 cv arrivano a 1700

giri spingendo la barca a 15 nodi. Ben maggiori ovviamente sono le velocità di crociera e la punta massima, rispettivamente di 26 e 33 nodi.

Con due motori Cummins da 715 cavalli in linea d'asse, il Granturismo 56 può raggiungere una velocità massima di 33 nodi



I consumi si attestano a 98 litri/ora per la velocità di crociera e a 138 litri/ora se si naviga alla velocità massima. Esteticamente il nuovo Granturismo 56

nasce sulla base del Colorado 54, con la stessa linea aggressiva, ma l'aggiunta di nuovi inserti trasparenti nello scafo e altri dettagli che ne rafforzano l'esclusività.





Il tradizionale prendisole di prua risulta molto ampio sul Granturismo 56. Si compone di tre materassini dotati di poggiatesta ma, vista la creatività pro-

gettuale già dimostrata su altri modelli, ci potremo aspettare che i poggiatesta possano essere dotati di un sistema che li renda regolabili nell'inclinazione.

A proposito di progettazione, la plancia di comando, oltre a essere esteticamente bella, è anche molto tecnologica e ricca di spazi per l'elettronica.



Il pozzetto è un altro esempio di esclusività. Nella zona prodiera (foto a sinistra) si evidenzia il mobile con la Tv a scomparsa, che rimane sempre riaperta dagli agenti atmosferici, per mezzo dell'escensione dell'hardtop, ma si apprezza molto anche la vetrata basculante che collega il pozzetto col salone interno. Nella parte di poppa, oltre al notevole spazio libero calpestabile, c'è la grande dinette a C che è trasformabile in prendisole ed è anche collegata con il mobile grill a scomparsa, che in modo molto sensato, è stato posto in un angolo della plancetta bagno, in modo che i fumi della grigliata non si addensino sotto l'hard top.



RIO YACHTS GRANTURISMO 56

Lunghezza ft.....	m 17,87
Larghezza.....	m 4,67
Immersione.....	m 0,80
Peso a vuoto.....	kg 24.200
Serbatoio carburante.....	l 3.000
Serbatoio acqua (optional).....	l 700
Motori	cv 2x715
Portata persone	16
Categoria progettazione	B

Costruita da: Rio Yachts
Via Passerera, 6
24060 Chiuduno (BG)
tel 035 927301 www.rioyachts.net

Chi ha in mente i tender semi-sonfi avvinghiati agli specchi di poppa di tanti yacht non crederà ai propri occhi. Lo Zar ZF-1 è esattamente il contrario, verrebbe quasi da pensare si tratti di un maxigomnone pantografato in piccolo, tanto è alto il livello delle finiture e articolato il layout della coperta nei suoi 3,35 metri di lunghezza. Uno Zar si riconosce subito e anche il "piccolo" ZF-1 non fa eccezione, con il profilo dove il tubolare si fonde con l'elemento di vetroresina a donare all'insieme un aspetto al contempo aggressivo ed elegante. I fientibene

di tubo inox sono fissati direttamente sulla vetroresina, che a prua si allarga a creare il gavone dell'ancora e una comoda piattaforma per facilitare la discesa quando si è ormeggiati di prua. Il divanetto a V prodiero nasconde un capiente gavone e come optional può trasformarsi in prendisole, oppure essere allestito a dinette con un apposito tavolino che sfrutta anche le sedute a prua e a fianco della plancia, sotto le quali si aprono altrettanti gavoni. Il posto di guida è singolo, addossato a dritta, con i due



orologi della strumentazione Suzuki prodighi di informazioni e ingentilito dal volante dal look sportivo regolabile in altezza. La manetta è sistemata di fianco alla seduta del driver che è sul divanetto doppio di poppa, sotto il quale si apre un altro gavone. Siamo quindi al pozzetto del fuoribordo che può essere dotato di scaletta per la risalita dal bagno, accessorio quanto mai utile. Per chi fosse interessato allo Zar ZF-1 per il garage del proprio yacht, le misure minime devono essere 1,17/1,20 m in base all'altezza della calandra motore, per una lunghezza di 4,15 m. Ancora una considerazione sulla qualità dei materiali e sulla loro lavorazione che definire di livello assoluto non è certo esagerato.

LA PROVA

Lago un po' increspato, condizione ideale per avere qualche riferimento in più sulle doti nautiche dello ZF-1. A poppa il nuovo tre cilindri Suzuki DF25A (leggere sul nostro sito le sue caratteristiche tecniche e le soluzioni d'avanguardia che lo distinguono, ndr). Nonostante le caratteristiche tecniche decretino la potenza massima installabile in 40 cv, come diamo fondo alla manetta l'accelerazione del

nostro 25 cv è pronta, si deve avere solo l'accortezza di avere una persona a prua per facilitare l'ingresso in planata che avviene attorno ai 4 mila giri. A bordo siamo solo in due, immagino che imbarcando tutte le cinque persone indicate come capacità massima qualche cavallo in più possa rendersi utile, ma credo che per una soluzione economica e versatile un 25 cv rappresenti un'eccellente opzione. La progressione continua fino a 6 mila giri e 20 nodi di velocità che incrementiamo con l'ausilio dei trim a 6100 guadagnando un ulteriore nodo. La posizione di guida è eccellente e così mi sento a mio agio anche affrontando le virate più strette e i repentini cambi di direzione, che lo Zar ZF-1 asseconda con un'elevata stabilità, del resto se è pensato per un 40 cv si può ben comprendere che così si viaggia nella massima sicurezza. Alla velocità massima i consumi restano contenuti in soli 9 l/h che scendono a poco più di 4 l/h se si naviga al limite della planata a 4200/4300 giri, comunque oltre gli 11 nodi. Oltre che bello, esclusivo e comodo, lo Zar ZF-1 con il DF25A sa essere anche economico.

Alberto Mondinelli

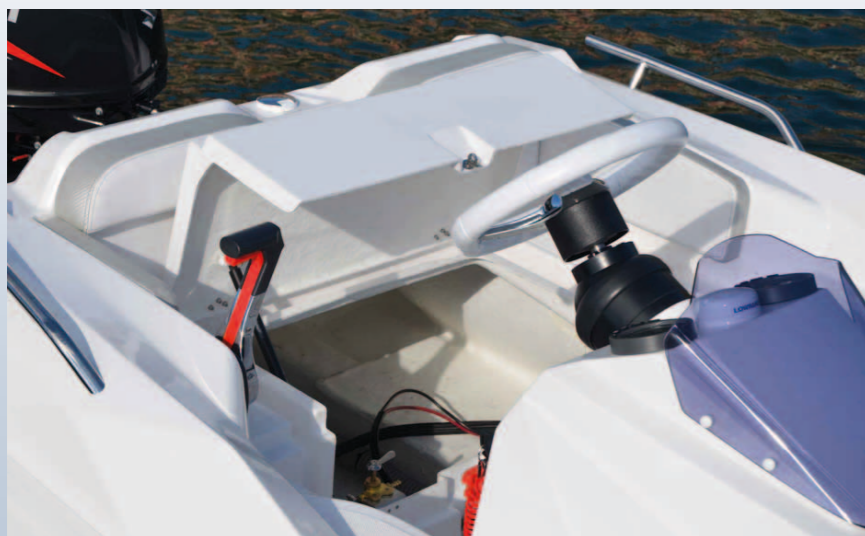
Nell'immagine sopra, è ben evidenziato come, pure con persone di corporatura robusta, lo spazio a bordo non manca e c'è tranquillamente posto per tutti i cinque passeggeri per i quali il gomnone è omologato.

ZAR FORMENTI ZF-1 E SUZUKI DF25A: IL TENDER SI EVOLVE

Un gomnone di poco più di tre metri allestito come fosse un'ammiraglia e un motore all'avanguardia assoluta.

Nella sequenza qui sotto, è lo stesso Piero Formenti a esibire la grande stabilità di navigazione e l'eccellente carena del suo Zar ZF-1, che è il più piccolo della gamma di tender della Zar Formenti.





Le dotazioni di serie comprendono: gavone prua ancora, gavoni laterali e poppieri, console monoposto con timoneria meccanica, bottaccio perimetrale, n. 5 maniglie inox, n. 4 bitte inox a scomparsa, n. 3 golfari sospendite, tappo scarico acqua poppa,

kit riparazione, gonfiatore e coppia pagaie.

Tra gli optional: serbatoio 40 l, luci di via, doccia con autoclave e serbatoio a prua, scaletta poppa, prolunga prendisole prua con paglioli e gamba tavolo, bottaccio in gomma protezione

prua, prolunga prendisole poppa, tendalino sole telescopico e flexiteek. È quindi offerta la possibilità di allestire lo Z-1 con una serie di dotazioni che lo renderanno ancora più esclusivo e degno tender di grandi yacht, ma non solo.

Sebbene la motorizzazione massima sia individuata in 40 cv, già i 25 cv del nuovo Suzuki sono in grado di far navigare il piccolo Zar a oltre 20 nodi

Durante la prova lo Zar Formenti ZF-1 accoppiato al 25 cv Suzuki ha confermato tutte le sue doti marine, ma ha anche esibito un'eccellente abitabilità, ovviamente in proporzione alle sue dimensioni contenute.



ZAR FORMENTI ZF-1

Lunghezza ft.....	m 3,35
Larghezza.....	m 1,88
Diametro tubolari.....	m 0,46
Peso a secco.....	kg 210
Portata persone.....	5
Motorizzazione max.....	cv 40
Categoria progettazione.....	C

Costruita da: Zar Formenti
20086 Motta Visconti (MI)
tel 02 90000788
www.zar-formenti.net

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	L/H	DB
2000	3,7	0,9	64
2500	4,0	1,3	67
3000	5,5	1,9	70
3500	5,7	2,7	71
4000	6,0	4,0	74
4500	12,5	4,0	77
5000	16,5	4,9	79
5500	18,0	6,3	83
6000	20,0	9,0	84
6100	21,0	9,0	84

MOTORI E PREZZI

ZF-1 solo scafo ... 11.990 euro Iva esclusa
Suzuki DF25A ... da 4.990 euro Iva inclusa

Condizioni della prova:

Lago leggermente mosso,
carena pulita, 25 litri di carburante,
2 persone a bordo



LA CASA DEI TRE DIAPASON PENSA ALLE MEDIE POTENZE

Sembra che sia la leggerezza, oltre all'eterna lotta per contenere i consumi, la nuova frontiera dei fuoribordo di ultima generazione. Almeno questo si dovrebbe dedurre dalle novità presentate da un leader come Yamaha, che

sulle potenze di 115 cv e 175 cv propone due nuovi motori che fanno proprio della leggerezza uno dei loro punti di forza. Entrambi a quattro cilindri, ma con cilindrata parecchio differenti (quasi il doppio per l'F175), i due motori puntano

molto sul loro peso e quindi sul rapporto peso/potenza, che ogni tecnico sa bene essere molto più importante della sola potenza. Così il nuovo F115B pesa esattamente 13 kg in meno dell'F115A e gode di un'altra serie di migliorie tecnolo-

giche: il sistema di rete digitale LAN con la disponibilità di una gamma completa di strumenti multifunzionali; la possibilità di regolazione del regime di giri al minimo per facilitare la pesca alla traina; l'esclusivo antifurto Yamaha Y-COP e le

eliche in alluminio della Serie Talon. Tutte prerogative comuni anche al nuovo F175 che è progettato per gli appassionati che vogliono un sacco di potenza, ma mantenendo dimensioni compatte e un peso di un motore di 200 cv a due tem-

pi. Quindi il nuovo F175 è anche l'ideale per rimotorizzare le barche con questi vecchi motori, perché l'armatore avrebbe la stessa efficienza, consumi minori e basso inquinamento con poca (o nessuna) penalizzazione nel peso.

Il nuovo Yamaha F115B ha un monoblocco a 4 cilindri in linea, 16 valvole e una cilindrata di 1,8 litri. Pesa solo 173 kg ed è dotato di immobilizer Y-Cop con telecomando per un prezzo di listino di listino a partire da xxxxxxxx euro.



Il nuovo Yamaha F175 ha un monoblocco a 4 cilindri in linea, 16 valvole e una cilindrata di 2,8 litri. Pesa solo 225 kg ed è dotato di immobilizer Y-Cop con telecomando per un prezzo di listino di listino a partire da 16.390 euro.



MERCUISER 4.5L V6 250 CV COMPATTO E GENEROSO... COSA VOLERE DI PIÙ?

L'obiettivo iniziale era "slegarsi" dai monoblocchi di derivazione automotive, sempre più votati a soluzioni complesse e in continua evoluzione, per avere un motore di base semplice, robusto e che costituisse un buon punto di partenza per sviluppare tutta una gamma e vincere la sfida in termini di peso, misure e prestazioni. Il nuovo MerCruiser 4.5L V6 250 cv

stabilisce nuovi standard per accelerazione e prestazioni grazie a un rapporto peso/potenza eccellente: infatti il nuovo V6 pesa 59 kg meno del V8 "small block" di 5.0 litri, ma offre prestazioni molto simili. Per completare la descrizione, possiamo aggiungere che la testata ha



due valvole per cilindro e che si tratta del primo sei cilindri compatibile con il sistema SmartCraft con cambio e acceleratore digitale (DTS) per una guida più confortevole. Apprezzabile è anche l'opzione del joystick.

CHE BELLA COPPIA!

Nel test che potete già leggere sul sito e che pubblicheremo presto anche sul magazine sfogliabile, siamo stati negli Usa a provare i nuovi Mercury in anteprima. Qui vediano i MerCruiser 4.5L V6 nel vano motori del Sea Ray 220 Sundeck protagonista della prova.



115 FOURSTROKE MERCURY PUNTA SULLA SEMPLICITÀ

La strada è stata aperta dal 150 e questo nuovo modello declinato su tre potenze conferma l'indirizzo progettuale di Mercury Marine: motori semplici e robusti per durare e consumare poco. Quindi una cilindrata importante e una costruzione semplice e robusta che si traduce in un motore generoso per potenza e "spinta" con un'economia di carburante da primato e grande affidabilità. Il Mercury 115 FourStroke, declinato anche nelle potenze di 80 cv e 100 cv, è nuovo anche nell'estetica che, pur restando nei canoni della tradizione Mercury, nella calandra introduce degli elementi di stile piacevoli anche nella grafica che saranno la base per tutti i prossimi modelli. Nel design complessivo ha aiutato l'estrema compattezza del

blocco motore che è contenuto nelle dimensioni e anche nel peso. Da notare l'offerta di un piede maggiormente dimensionato denominato CT (acronimo di Command Thrust) pensato per applicazioni pesanti. Il sistema di distribuzione è di rara semplicità, con due sole valvole per cilindro e un albero a camme, ma con un sistema a rulli per ridurre gli attriti quantificato dai tecnici Mercury nel 15%. Tutto questo unito alla cilindrata di 2,1 litri (contro gli 1,7 litri del modello precedente) si traduce in un incremento di coppia del 23%, con tutti i benefici in termini di prestazioni ed economie di esercizio che ne derivano.



LEGGERO E POTENTE

Quattro cilindri in linea, quattro tempi, due valvole per cilindro e un solo albero a camme con una cilindrata di 2,1 litri per una potenza nel range da 80 a 115 cv. Misure contenute e un peso di 163 kg che lo rendono il più compatto e leggero nella sua fascia di mercato.

Pensavo che verniciare una barca...

Avete voglia di dare nuova vita alla vostra barca, o semplicemente la vorreste di un altro colore? Non fatevi spaventare dai soliti amici che la "sanno lunga", ma ascoltate il parere di un esperto come Luca Ceribelli della Lechler, importante gruppo che commercializza le vernici per la nautica della Stoppani



LUCA CERIBELLI

CHI È LUCA CERIBELLI

Ha una consolidata esperienza nel settore dei prodotti vernicianti, avendo svolto diverse mansioni in aziende del settore.

Dal 2007 ricopre il ruolo di Product Manager di Stoppani, lo storico brand di Lechler presente dal 1883 nel settore nautico"

1 PENSAVO CHE VERNICIARE UNA BARCA FOSSE MOLTO COSTOSO

Verniciare una barca è un investimento. Negli anni successivi al lavoro eseguito i costi di manutenzione delle parti esposte agli agenti atmosferici saranno drasticamente ridotti, per non parlare dell'enorme risparmio di carburante necessario alla navigazione quando la carena è priva di fouling.

In ogni caso la gamma di prodotti Stoppani permette di calibrare i costi in base al valore dell'imbarcazione, della disponibilità economica e del risultato estetico desiderato.

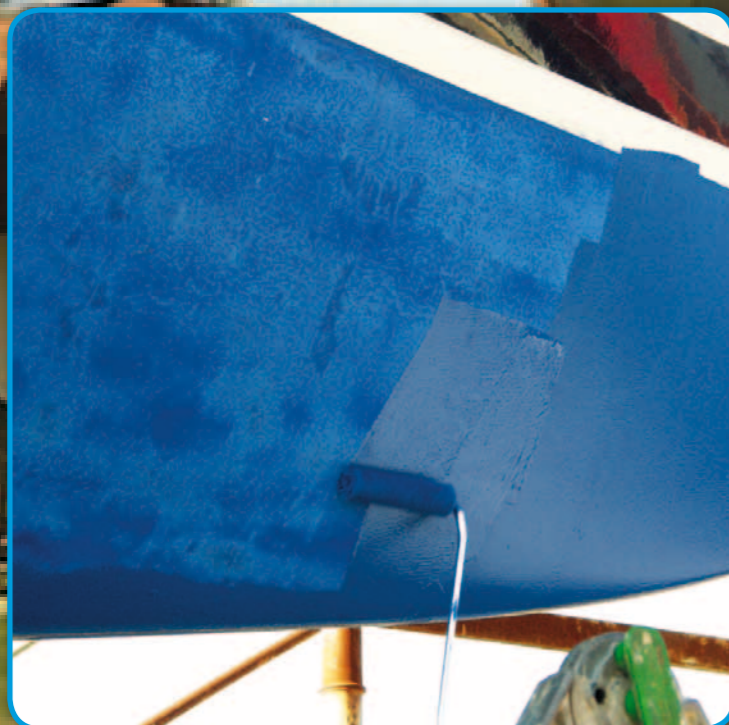


2 PENSANO CHE IL FAI-DA-TE FOSSE IMPOSSIBILE SENZA UNA COMPETENZA SPECIFICA

È sempre meglio lasciare a mani esperte gli importanti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria: per questi lavori occorre una conoscenza approfondita dei prodotti, per garantire estetica e per non mettere a repentaglio la propria sicurezza e quella dell'ambiente. Tali attività sono eseguite da applicatori professionali, for-

mati dalle aziende produttrici, presso strutture opportunamente attrezzate. Altro discorso vale per i piccoli interventi di manutenzione ordinaria effettuati con sistemi d'applicazione meno invasivi per l'uomo e per l'ambiente. Per esempio l'applicazione di un prodotto verniciante talvolta può essere eseguita da un qualsiasi armatore appassionato che abbia particolarmente a cuore la propria imbarcazione, quasi come un hobby.

Stoppani si propone a questi "romantici" con prodotti monocomponenti (anche predosati) di semplice applicazione e documentazione tecnica e di sicurezza facili da reperire e consultare.



3 PENSANO CHE LE VERNICI ANDASSERO TUTTE BENE, ANCHE QUELLE GENERICHE

La chimica "nascosta" dietro le vernici fa cose difficili da immaginare per un profano: ogni vernice è progettata per rispondere a un problema oppure per dare un valore aggiunto. Per molti anni sono state usate nel settore nautico vernici industriali o di carrozzeria, mentre nel

la realtà questo settore è unico nel suo genere e nei laboratori Lechler si formulano vernici che tengano conto sia delle particolari condizioni applicative della cantieristica, sia delle condizioni ambientali estreme a cui le imbarcazioni sono sottoposte a lungo nel tempo.

4 PENSANO CHE LE BARCHE FOSSE TUTTE BIANCHE E BLU

La voglia di colore è sempre in aumento e in Lechler stiamo registrando questa tendenza in tutti i settori che copriamo: edilizia, industria, habitat e carrozzeria. È vero che la nautica pare essere leggermente in "ritardo", ma sebbene il bianco e il blu continuano a essere i colori più richiesti, stiamo assistendo a una tendenza volta a personalizzare il proprio yacht con nuove tonalità, ricorrendo non solo ai classici colori pastello, ma anche a effetti metallizzati e perlati.

Per esempio, la linea di finiture Isofan Marine offre una scelta tra oltre 1.000 riferimenti colore di ottima brillantezza e purezza cromatica.

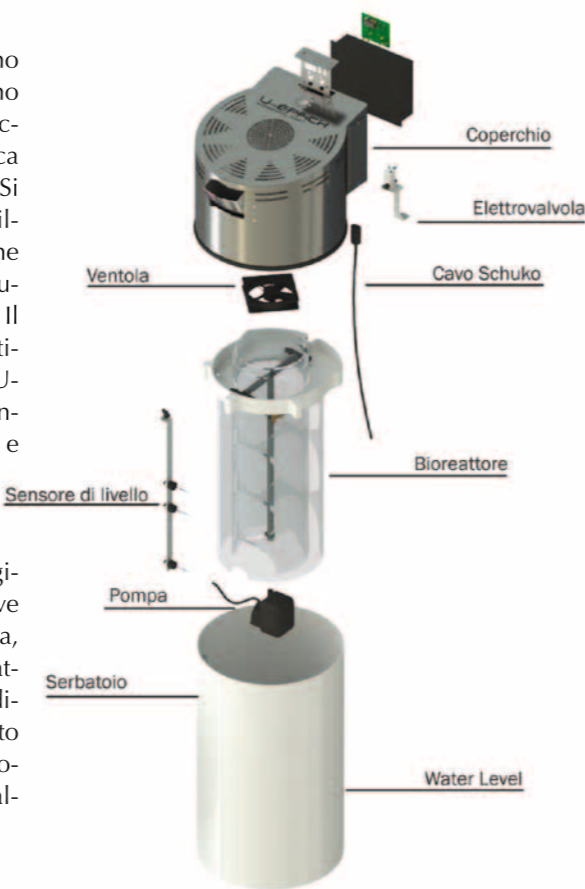


Depurare l'aria col bioreattore di AIRcell



Combinando il know-how americano con la creatività e il talento italiano "U-Earth Srl" ha investito su una tecnologia per la depurazione biologica dell'aria all'interno di locali chiusi. Si tratta di AIRcell, un bioreattore facilmente collocabile a bordo (è anche allo studio un modello più contenuto per barche di piccola metratura). Il funzionamento si basa su una particolare biomassa liquida chiamata "U-Ox" che viene inserita periodicamente nel sistema. L'aria viene aspirata e purificata dal bioreattore AIRcell il quale assorbe tutte le tipologie di sostanze inquinanti. Per effetto di un processo di ossidazione biologica dei contaminanti, AIRcell rimuove polveri ed altri particolati nell'aria, senza limite di dimensione e tipo, attraverso un fenomeno biofisico inedito. Il depuratore può essere alimentato a 12V o 220V ed è installabile sottocoperta con la stessa praticità di qualsiasi componente di bordo.

www.u-earth.eu



Incredibile Opac: il parabrezza è in carbonio e su misura per te

Il primo studio del parabrezza è stato concepito sulle forme della coperta del Riva Iseo, barca per cui l'azienda realizza già la capote a movimentazione automatica.



L'Azienda torinese Opac ha progettato un parabrezza totalmente in fibra di carbonio e personalizzabile a seconda delle dimensioni e forme delle barche. L'interesse su questo nuovo parabrezza, quindi può essere da parte dei cantieri per la produzione in serie oppure dei singoli armatori che vogliono un prodotto su misura per la propria barca. Le geometrie per la produzione di questo parabrezza sono state eseguite internamente dall'ufficio tecnico della Divisione Nautica di Opac, che quindi può ridefinire ogni volta le matematiche del prodotto, per dargli le forme e dimensioni richieste dai clienti. Anche

la finitura può essere personalizzata: Opac propone il parabrezza in carbon look per enfatizzare la qualità del prodotto, ma per altre esigenze si può optare per la copertura in materiale composito nel colore desiderato. La fibra di carbonio permette di avere un manu-

fatto rigido, ma leggero; un parabrezza in carbonio al 100%, dunque, ha la stessa robustezza di uno in composito, ma con un peso nettamente inferiore. Per la lavorazione, Opac si avvale delle conoscenze acquisite nel ramo automotive della società, dove produce scocche in carbonio per auto di alto livello, e di mano d'opera sempre più specializzata nell'uso del carbonio, cosa che ha portato l'azienda ai vertici nel settore della lavorazione di questo materiale. www.opacmare.it

Autopilota Raymarine Evolution Drive-by-Wire per Yanmar



Due dei prodotti più innovativi dell'offerta Raymarine sono ora compatibili con specifici sistemi di propulsione Yanmar. Testato e certificato da entrambe le aziende, Evolution DBW consente alle imbarcazioni equipaggiate con i sistemi di controllo Yanmar VC10 e JC10 (joystick) di comandare l'autopilota tramite il collegamento diretto al sistema,

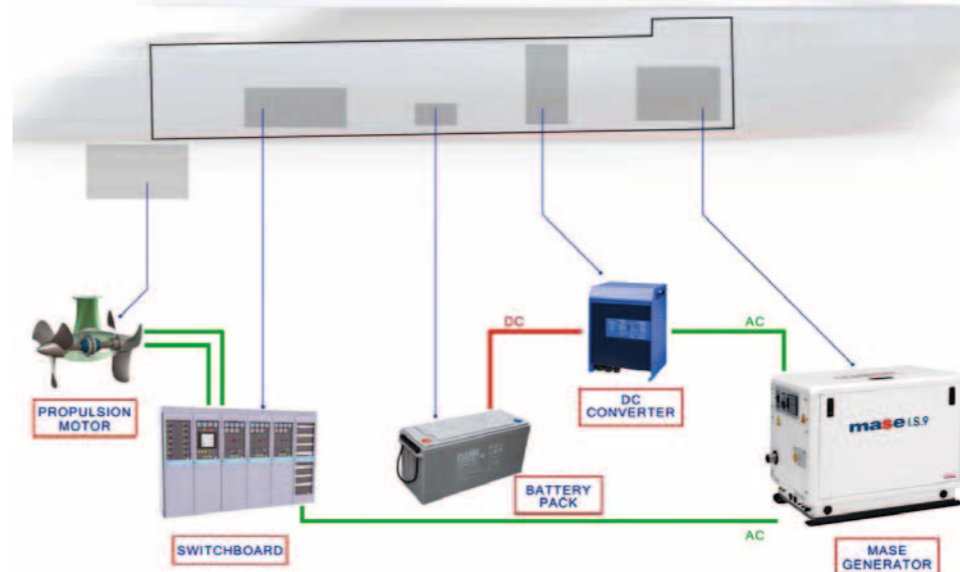
garantendo un efficace controllo della rotta. Inoltre, ECI-100, l'interfaccia universale dati motore e controllo autopilota (Universal Engine and Control Interface), permette di accedere attraverso i display multifunzione Raymarine (MFD, multifunction display) ai dati del motore Yanmar. Gli autopiloti Evolution rilevano i cambiamenti am-

bientali e su tale base ricalcolano e aggiornano istantaneamente i parametri di lavoro ottimizzando le prestazioni pilota. Questa importante evoluzione nella tecnologia autopilota si avvale degli algoritmi di controllo Evolution AI per mantenere la rotta in modo preciso e affidabile, indipendentemente dalla velocità della barca o dalle condizioni del mare. Il sistema Evolution DBW è facile da installare, viene fornito completo di sensore EV-2 a nove assi, cablaggio e unità di controllo p70R e si collega direttamente al sistema di controllo Yanmar. Una volta integrato è possibile controllare l'autopilota Evolution attraverso l'unità p70R o tramite lo schermo touch di un qualsiasi display multifunzione (MFD) Raymarine provvisto di interfaccia utente LightHouse II Raymarine. www.raymarine.it

Presentati i nuovi generatori Mase Hybrid

Mase Generators ha presentato i nuovi generatori marini utilizzabili come Power Unit e Range Extender per sistemi a propulsione ibrida ed elettrica fino a 500 kW. Il gruppo elettrogeno può alimentare direttamente il motore elettrico della barca o essere d'aiuto agli accumulatori per incrementare l'autono-

mia in modalità elettrica. La caratteristica principale dell'impianto è lo scambiatore di calore aria/acqua che permette il raffreddamento con la massima efficienza del sistema, senza alcuno scambio termico con l'ambiente in cui è installato. I vantaggi di questa macchina dotata di



intercooler sono notevoli: il motore e l'alternatore lavorano sempre alla temperatura ideale, il generatore può essere installato in un vano senza ventilazione, la temperatura ambiente non ha effetti sulle prestazioni del sistema, l'impianto di generazione non trasmette calore all'ambiente. Inoltre questa tecnologia consente di contenere le dimensioni del generatore, di ottenere maggiore silenziosità e di semplificare l'installazione, potendo scegliere di collocare l'impianto anche nella zona prodiera proprio perché non è necessario un locale macchine ventilato.



NOLEGGIO TOLÙ, E AVERE LA BARCA IN ARGENTARIO DIVENTA PIÙ ECONOMICO

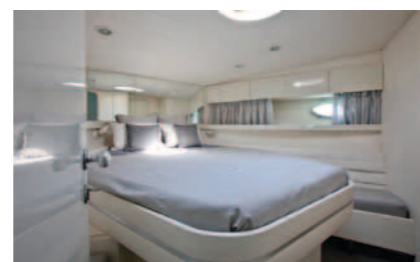
Isola del Giglio, Porto Ercole, Porto Santo Stefano, Giannutri sono solo alcune delle perle dell'Argentario e dell'arcipelago toscano che chiunque si può godere a bordo di un gommone o di un'imbarcazione noleggiata dalla società Noleggio Tolù, che offre servizi di charter professionale sia con formule giornaliere sia settimanali o con pacchetti vacanza. L'offerta è ampia e variegata, perché Noleggio Tolù dispone di cinque gommoni full optional (con e senza patente) e due imbarcazioni, di cui un gozzo Bani 11,50 Cabinato e un Pershing 45 totalmente refittato a nuovo. È un'occasione per vedere l'Argentario come probabilmente non l'avete mai visto, poiché Noleggio Tolù offre la possibilità di imbarcare anche lo skipper. Paolo e Salvatore, con la loro esperienza di trent'anni di navi-



gazione conoscono, ogni anfratto del litorale e delle isole e possono farvi scoprire le zone più nascoste dove il mare è così cristallino che potrete ammirare i fondali da sopra la barca. Ma il servizio di Noleggio Tolù va oltre la barca, perché è possibile farsi organizzare anche il resto della vacanza acquistando pacchetti tutto compreso a prezzi decisamente vantaggiosi. Per esempio, con 395 euro a testa, per un gruppo minimo di 5 persone, è previsto un pacchetto per una settimana con pernottamento in mezza pensione e noleggio gommone, vale a dire 56 euro al giorno a persona, che da soli non valgono nemmeno il costo di un albergo.

A ciò si aggiunge il servizio di Antonella, che si occupa dell'accoglienza e dell'organizzazione logistica, ma è anche il punto di riferimento per

la gestione di tutte quelle attività di preparazione della vacanza, per fare in modo che i clienti non abbiano altri pensieri oltre a quello di divertirsi. Il punto di imbarco è nel porto di Porto Santo Stefano, mentre per tutte le informazioni e prenotazioni il riferimento è l'agenzia Argentario Case & Barche. Ecco i recapiti: tel. e fax 0564 810321, www.noleggiotoluargentario.it, e-mail info@agenziaargentario.it - info@noleggiotoluargentario.it.



APRE MARINA SVEVA, IL NUOVO APPRODO MOLISANO CON 446 POSTI BARCA DA 6 A 35 METRI

Un nuovo grande porto turistico è pronto ad accogliere i diportisti che navigano in Molise. A Montenero di Bisaccia (CB), tra Termoli e Vasto, ha infatti aperto il porto turistico Marina Sveva, con 446 posti barca da 6 a 35 metri, ma non solo. La struttura, infatti, si pone come punto d'aggregazione anche per chi non ha la barca, offrendo tra i suoi servizi il charter con tante destinazioni di interesse turistico. Frequentare Marina Sveva significa avere a portata di prua, oltre alla costa molisana, tutta l'area che comprende il basso Abruzzo e la Puglia con il Gargano e le isole Tremiti. Il porto dispone di sette pontili galleggianti, dove sono previsti anche i finger, per una lunghezza lineare di quasi un chilometro (854 metri per l'esattezza), in uno specchio acqueo di 60.350 mq, a cui si aggiungono 33.700 mq dedicati alle strutture a terra. Tante le strutture per il relax, compresa una spiaggia attrezzata, bar e ristoranti. In più c'è la gallery commerciale dove è prevista l'apertura di negozi e varie attività (la vendita



dei locali è in fase di definizione). Ci sono poi 400 posti auto, la sorveglianza, l'assistenza 24 ore, il cantiere per rimessaggio, alaggio e varo, pulizia carena e la manutenzione ordinaria e straordinaria. C'è poi il travel lift da 70 tonnellate, lo scivolo, le colonnine antincendio, i sommozzatori, un distributore di carburante aperto tutti i giorni e gli altri servizi di normale erogazione per un porto moderno. Marina Sveva è stato costruito secondo i più aggiornati canoni dell'eco-

sostenibilità. La struttura ha sistemi autoenergetici per l'acqua calda alimentati con pannelli solari, sistemi di ossigenazione dell'area del porto attraverso il riciclo delle acque nei bacini portuali e la captazione delle acque di falda per il lavaggio delle barche, che fanno risparmiare quella potabile. Da annoverare anche un sofisticato impianto di depurazione delle acque e la colonnina di aspirazione delle acque nere e di sentina con trattamento prima dello smaltimento.

AL MARINA DI VARAZZE I CATAMARANI RISPARMIANO



Avete un catamarano? State pensando di comprarlo, ma i costi di ormeggio vi frenano? Allora fate rotta nel ponente ligure, perché il Marina di Varazze offre un pacchetto completo che comprende due posti barca al costo di uno, più il posto auto e il cave à bateau (piccolo magazzino per deposito materiali).

Ma questa proposta ad hoc non finisce qui. Il Marina di Varazze ha infatti pensato di creare un'area dedicata esclusivamente ai multiscafi e realizzata con un duplice obiettivo, ovvero da un lato dare a queste imbarcazioni la possibilità di ormeggiare in una zona piacevole del porto, anziché essere confinati qua e là, dove il loro in-

gombro crea meno fastidio, dall'altro creare una sorta di "community" fra gli armatori di catamarani, in considerazione anche del fatto che questo tipo di barche abbatte la distinzione fra velisti e motoristi, perché il loro modo di andar per mare si avvicina di più a quello della navigazione in semidislocamento, privilegiando le lunghe crociere e la vita in barca senza la fretta di arrivare a destinazione. Del resto, gli spazi a bordo dei multiscafi proprio non mancano! Con questa iniziativa, Marina di Varazze dà di riflesso un contributo allo sviluppo dei multiscafi in Italia, che sono da tenere in maggiore considerazione, soprattutto da parte di chi vuole porre più attenzione ai costi d'esercizio. Le dimensioni ridotte degli scarponi e l'aria che si incanala nel tunnel fra i due scafi, infatti, oppongono una minore resistenza con l'acqua rispetto alla classica monocarena, e ciò si traduce in una minore necessità di potenza per prendere velocità.

Saraghina, dal Mar Adriatico a Saint Tropez occhiali sempre trendy



A Pitti Immagine il brand di occhiali Saraghina ha festeggiato il suo primo compleanno presentando anche le sue novità. Stilosi ed essenziali, di sostanza, come il pesce del Mar Adriatico a cui si ispirano (la saraghina, per l'appunto), gli occhiali sono disponibili in oltre 140 tonalità e realizzati in materiali resistenti e super leggeri, made in Italy. I protagonisti della stagione sono: Fulgor, occhiale squadrato dai colori netti o effetto cristallo con lenti specchiate; Giulietta, occhiale tondo dai toni irriverenti; Gilda Glitter, occhiale glitterato; New Gilda Pop, occhiale che si rifà all'arte di Pollock. Sono in vendita nei migliori negozi di ottica, nei fashion store e nel negozio monomarca di Polignano a Mare. Per conoscere le novità del brand ed i nuovi occhiali da sole visita il sito ufficiale Saraghina.

www.saraghinaeyewear.it



North Sails SS14 crea i colori dell'estate 2014



Oltre il blu, declinato quest'anno in tutte le sue varianti (navy, elettrico, celeste, turchese, ciano) c'è di più. Ci sono tutti

colori più o meno intensi compresi quelli fluo che animano la collezione uomo North Sails SS14.

Tre temi per una gamma di abiti, costumi e accessori che fonda sulla nautica il DNA storico del brand. USA (sottolinea la matrice americana), Day Sailor e Co-

lour (appunto) sono la fonte d'ispirazione per una collezione di giacche in Original Nylon, tessuto tecnico waterproof e molto leggero ideale per una giornata in barca, polo e t-shirt nei colori del blu, piumini light con trapuntature in ovatta, le felpe in filo con cucitura a contrasto di colore, i pantaloni in gabardina dalle fantasie gessato, sovratinto, quadri e gli immancabili fiori, simbolo dell'estate al mare, che ritroviamo anche negli oltre 70 modelli di short da bagno (insieme ai pois). www.northsails-sportswear.com

Locman Montecristo, alta ingegneria



cassa è acciaio AISI 316L e titanio, gli stessi materiali usati in chirurgia in quanto totalmente anallergici, ed è sormontata da un vetro piano con trattamento zaffiro ad hoc, che dona al cristallo una durezza uguale allo zaffiro naturale e ne aumenta notevolmente la trasparenza. Testata impermeabile a 10 atmosfere, la cassa è agganciata al cinturino in silicone, o in loricca hi-tech. Per crearlo, la SIO ha scelto come partner la DePa Swiss Movements, una società di artigiani svizzeri specializzati nella creazione e sviluppo di movimenti.

La Scuola Italiana di Orologeria ha l'obiettivo di creare un polo di ricerca e un osservatorio costante sulla qualità dei propri orologi. Montecristo è venduto a 1380 euro. www.locman.it

il logo Locman Italy. Il calibro del movimento, SIO/DPch 88, è riportato invece sulla platina. Il quadrante smaltato con effetto sole

riporta il contaminuti e il piccolo secondo rispettivamente al 3 e al 9, mentre la scala tachimetrica (che non c'è nella versione al quarzo) è stampata sul rehaut. La

Il Locman Montecristo è il primo cronografo automatico con movimento meccanico elaborato dalla Scuola Italiana di Ingegneria, fondata nel 2006 dalla stessa Locman. La massa oscillante è arricchita da cromatismi oro e personalizzata con

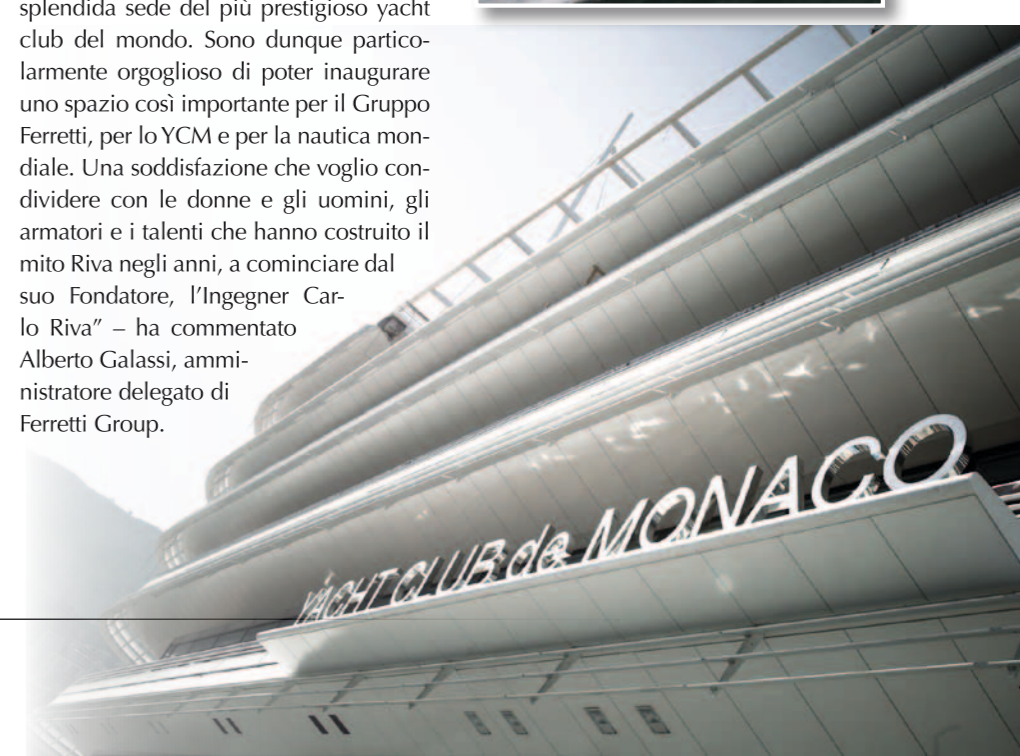
Una lounge Riva allo Yacht Club Monaco

Da una partnership tra il Gruppo Ferretti e lo Yacht Club de Monaco nasce uno spazio ispirato all'eleganza e allo stile senza tempo di una barca mito. È il Riva Aquarama Lounge, che sorge all'ultimo piano della nuova sede dello Yacht Club, che ha appena visto la luce grazie al capolavoro di Sir Norman Foster.

Un nuovo ambiente, unico al mondo, destinato a perpetuare il mito Riva nel tempo e ad accogliere gli oltre 1.300 membri dello YCM. La lounge Riva Aquarama è il tassello più prezioso di un mosaico che vede Riva, brand di Ferretti Group, espandersi in nuovi spazi e territori, come quello dell'interior design, avviato con "Searching Light", la lampada da tavolo presentata all'ultimo Salone del Mobile di Milano, ispirata alle imbarcazioni Riva anni '60.

"L'eleganza è la forma nobile, intrinseca della bellezza, che va oltre le mode e il gusto del momento. Proprio come Riva,

sinonimo senza tempo di eleganza e bellezza in mare. Questa lounge, progettata da un maestro dell'architettura, conferisce un tratto di ulteriore esclusività alla nuova splendida sede del più prestigioso yacht club del mondo. Sono dunque particolarmente orgoglioso di poter inaugurare uno spazio così importante per il Gruppo Ferretti, per lo YCM e per la nautica mondiale. Una soddisfazione che voglio condividere con le donne e gli uomini, gli armatori e i talenti che hanno costruito il mito Riva negli anni, a cominciare dal suo Fondatore, l'Ingegnere Carlo Riva" - ha commentato Alberto Galassi, amministratore delegato di Ferretti Group.



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.

VICHY SPRAY INVISIBILE IDRATANTE: TIPO DA SPIAGGIA

La protezione solare per la pelle sensibile non sarà più fastidiosa e sgradevole e con profumazioni dominate dall'alcol. Ora Vichy Easy to Summer presenta lo Spray Invisibile Idratante Capital Soleil. La protezione sarà invisibile, facile, fresca e profumata per il benessere della pelle.

La formula: è privo di alcol, ricco di glicerina, agenti emollienti e acqua termale Vichy per una perfetta idratazione che dura tutto il giorno. La

pelle è morbida e dissetata, l'abbronzatura è luminosa e uniforme. La formula è efficace contro tutti i tipi di raggi UV, fino agli UVA lunghi, grazie al sistema filtrante Mexoryl XL. Disponibile nelle versioni SPF 50 (200 ml, 25,20 euro) e SPF 30 (200 ml, 25,20 euro). La pelle rimane asciutta grazie alla texture shaka-shaka: associando massima leggerezza e fluidità a una finitura morbida e delicata come una cipria. Nebulizzata fine, grazie al gas liquefatto che raggiunge ogni frammento di pelle, rimane in-



visibile. Inoltre si spruzza anche da capovolto. Spray Invisibile Idratante Capital Soleil è stato testato su 41 soggetti, uomini e donne con pelle sensibile di età compresa tra 18 e 65 anni. La pelle è risultata immediatamente morbida per il 97% dei soggetti, mentre per il 92% permane l'effetto pelle morbida per tutto il giorno.

ADRIANA LIMA, MAYBELLINE E L'ACQUA DI COCCO

Se la sua grande bellezza fosse dovuta essenzialmente, oltre che a madre natura, a un consiglio della nonna che in Brasile conta da generazioni molte fan? Può essere, almeno Adriana Lima nuova testimonial del marchio Maybelline New York, ne è convinta.

Il beauty tip che lei consiglia a tutte è decisamente made in Brasile: è l'acqua di cocco. Che nella beauty routine delle brasiliane, dalla fama di essere tra le

donne più belle del mondo, ha più di uno scopo interno ed esterno. Fin da piccola Adriana Lima confessa che è stata abituata e spinta a bere acqua di cocco per mantenere la sua pelle e i suoi capelli idratati. Ma l'acqua di cocco, ghiacciata, messa sui dischetti di cotone, e passata sulla pelle, è utile anche per rinfrescare e tonificare.

La supermodella ritorna in casa Maybelline New York dopo averci lavorato dal 2003 al 2009. Dopo due figlie, Valentina e Sienna, e un matrimonio, Adriana Lima, 33 anni compiuti lo scorso 12 giugno, è sui social network la più popolare delle modelle con 5,4 milioni di fans su Facebook e 2,2 su Instagram.

Il make up preferito da Adriana Lima è un trucco leggero ed essenziale. Non rinuncia al mascara e le piacciono le ciglia audaci. E ama portare il rossetto rosso sulla pelle abbronzata.

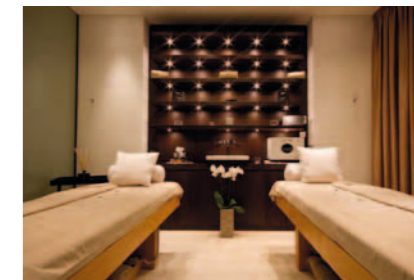


Materiali naturali contraddistinguono Egoista Spa dell'hotel Principe Forte dei Marmi. 400 mq con sei sale per i trattamenti, una stanza per i fanghi e una per l'estetica, una suite dedicata ai massaggi di coppia. Il percorso benessere si snoda tra molteplici tipi di sauna, una cascata di ghiaccio, cromoterapia e una piscina interna di 20 metri con idromassaggio. Il primo rituale di benvenuto consiste in un bagno ai piedi con olio essenziale di rosmarino che lava via fatica e intorpidimento. Il

TRATTAMENTI DA FAVOLA DA EGOISTA SPA PRINCIPE FORTE DEI MARM

Tuscan Travel Relief continua poi con massaggio a gambe, piedi e spalle con olio di mandorle italiane spremute a freddo. Macchinari ad alta tecnologia per trattamenti anti-età riescono a raggiungere considerevoli obiettivi: riduzione rughe, cuscinetti adiposi e cellulite, tonicità e luminosità.

La Spirulina è un'alga d'acqua dolce ed è l'ingrediente fondamentale degli healthy juicy, bevande a base di aloe e frutta fresca da gustare nello spazio tisanane di Egoista Spa. L'alto contenuto di proteine, vitamine e aminoacidi, fa della spirulina un portentoso energizzante naturale con proprietà anti-età. www.principefortedeimarmi.it



FISH THERAPY FIRENZE, I MIEI PIEDI IN PASTO A...

E alla fine i miei piedi sono finiti in pasto a una carica di garra rufa affamati. Piccoli pesci di acqua dolce, presenti specialmente nei canali d'acqua del Medio Oriente, che diventano all'occorrenza eccezionali estetiste specializzate nella pedicure. Per sperimentare la fish therapy c'è a Firenze un piccolo centro interamente dedicato a questa attività: Florence Fish Kiss. Immergere i piedi nelle vasche piene di pesci può fare effetto. Bastano però 15 minuti (per 15 euro) per avere non solo una pelle levigata e rigenera-

ta ma anche per essere molto più rilassate se ci si abbandona senza pensieri all'esperienza della fish therapy. I garra rufa rimuovono con le labbra (non hanno denti, non preoccupatevi!) le cellule epiteliali presenti sull'epidermide del piede. Nel compiere questa attività inoltre effettuano dei micro massaggi che vanno a stimolare e rilassare le terminazioni nervose presenti in grandi quantità nel piede. Inoltre rilasciano un enzima che favorisce il ripristino dell'equilibrio der-



mico.

La fish therapy è una tecnica sperimentata soprattutto all'estero, che dà una serie di benefici: migliora psoriasi, eczema e ammorbidisce la pelle; riduce i reumatismi e annienta i batteri presenti sulla superficie del piede

UN MARE DI BARCHE VI ASPETTA IN QUESTO NUMERO E NELLE NUOVE FIERE



52 - TUTTO SULLA 54° EDIZIONE DEL SALONE NAUTICO



58 - RIVA 122 MYTHOS, L'AMMIRAGLIA IN ALLUMINIO



72 - LA STORIA DI MERCURY RACCONTATA DAI MOTORI



Agosto e settembre sono due mesi in cui la nautica vive il suo momento di punta, non solo per ovvie ragioni stagionali, ma anche perché è il periodo in cui più si concentrano le attenzioni sul prodotto barca. Non a caso, al ritorno dalla crociera estiva si punta verso le fiere internazionali, a partire da quella di Cannes a settembre, per poi proseguire con quella di Genova. La fiera di "casa nostra" sta vivendo una profonda rivoluzione, lo avrete già saputo leggendo l'editoriale a pag. 12, ma nonostante tutto

la 54° Edizione, che si terrà dall'1 al 6 ottobre, promette una bella kermesse; andate a pag. 52 e scoprirete perché. Tante nuove barche, dunque, aspettano di essere ammirate, fra queste vi anticipiamo un primo tour a bordo del nuovissimo 122 Mythos, la nuova superammiraglia di 37 metri del cantiere Riva, una barca, il cui primo concept è nato in 10 minuti, ma per tutto il resto... andate a pag. 58 e rimarrete a bocca aperta. Una volta scesi dal Riva, vi proponiamo un altro tour, questa volta nel passato, a cavallo fra gli anni Trenta e Quaranta, da dove inizia

l'avventura di Mr. Carl Kiekhaefer, il fondatore di Mercury. Nel servizio a pag. 72 ripercorriamo i 75 anni di storia dei motori Mercury attraverso un percorso fotografico che raffigura l'evoluzione dei modelli dal 1939 ai giorni nostri. A seguire vi proponiamo i nostri consueti test e in questo numero abbiamo pensato a modelli di caratura internazionale, dal Galeon 700 Raptor, a pag. 78, a quelli di cantieri italiani molto apprezzati anche all'estero, come il Cranchi M38 HT, a pag. 92., e il gommone Nuova Jolly Prince 23 Cabin., a pag. 104.



78 - IL MAXI TEST DEL GALEON 700 RAPTOR



92 - IL TEST DEL CRANCHI M38 HARDTOP



104 - IL TEST DEL NUOVA JOLLY PRINCE 23 CABIN



Un nuovo punto di partenza per il Salone Nautico di Genova

Il Salone Nautico di Genova 2014, che si terrà dal 1 al 6 ottobre 2014 (un giorno in più rispetto all'anno scorso), punta a una nuova leadership come vetrina della nautica da diporto in terra europea, ma al tempo stesso anche come fiera di richiamo mondiale.

Essere una fiera al top nello scenario nautico internazionale ed essere un fiore all'occhiello dell'Italia per la capacità di tenere puntati su Genova i riflettori di tutto il mondo legato al mare. Così è stato ai tempi prima della crisi, così il Salone Nautico di Genova intende tornare a essere dopo la bufera che si è abbattuta sulla nautica, soprattutto quella italiana, che ha travolto tutti sul nostro territorio indipendentemente dal maggiore o minore valore di ogni azienda o realtà commerciale.

Certo, le colpe per questa flessione subita dal Nautico non mancano, ma ora è tempo di guardare avanti e gli organizzatori si

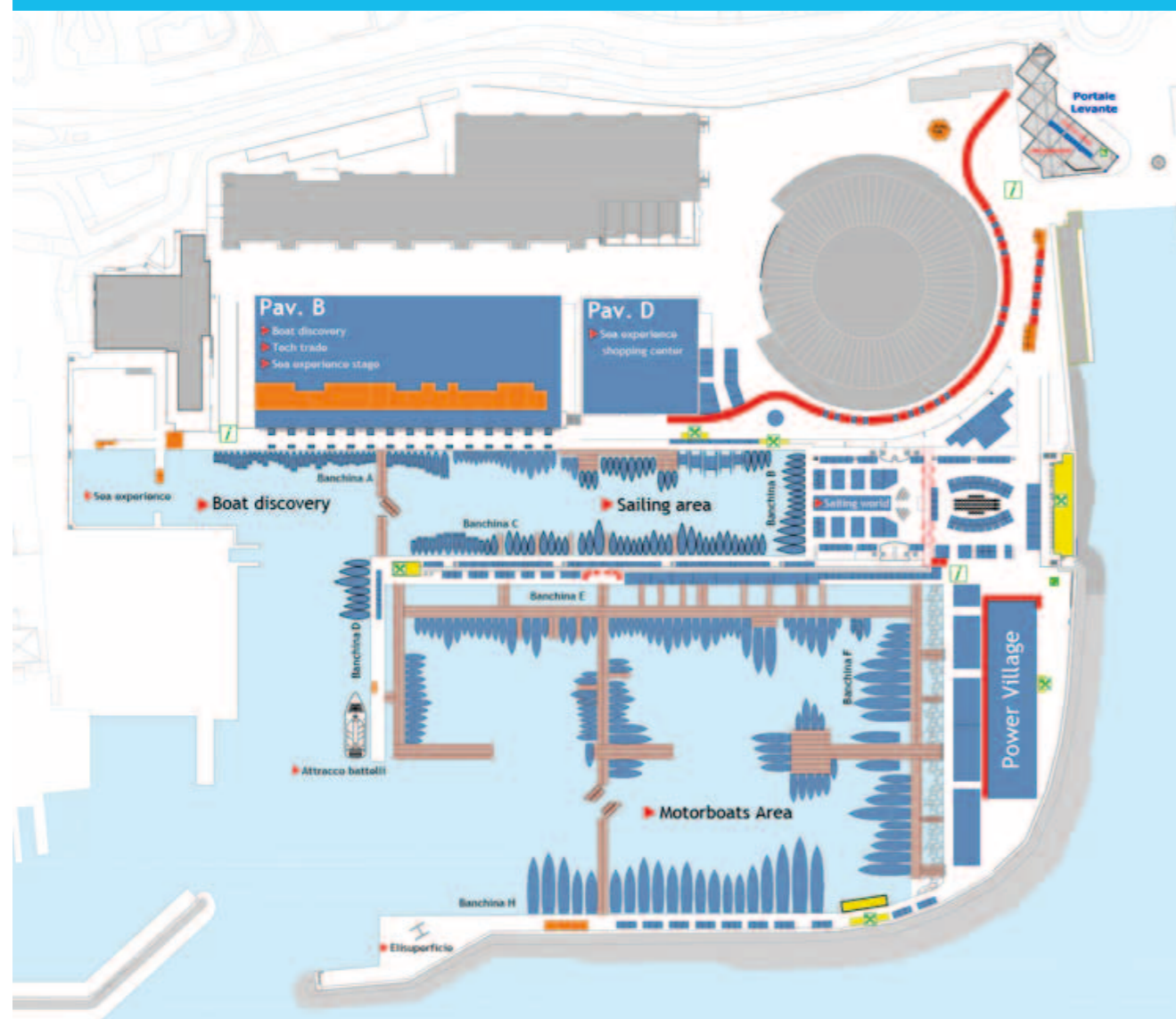
sono dati un obiettivo e un timing preciso: tre anni per riportare la kermesse ligure ai vertici delle preferenze di armatori e appassionati. E per questo non poco ambizioso target il Salone mette sul piatto la valorizzazione del made in Italy, un maggiore coinvolgimento degli operatori stranieri e un nuovo layout espositivo. Una combinazione di carte che coinvolgono la nautica a tutto tondo e che partono da una base già consolidata dalla scorsa edizione della fiera. Il formato espositivo di questa 54° edizione, infatti, riprenderà alcuni dei punti di forza apprezzati nel 2013, a partire dallo spostamento del baricentro verso il mare, con la

possibilità di effettuare le prove delle barche e di avere molti più modelli in acqua. Si ripartirà anche dalla nuova icona segnata un anno fa dal Red Wall, che oltre alla sua valenza estetica e simbolica ha anche il compito pratico di instradare i visitatori al nuovo percorso verso la marina e il Padiglione B. Questo è quanto ha permesso l'anno scorso al Nautico, in un periodo fra i più cupi della crisi, di far incontrare 115.000 visitatori con 750 espositori e più di 1.000 imbarcazioni di cui 300 in acqua.

Per il 2015 l'Ucina ha previsto una crescita del 5,5% della nautica italiana e la crescita parte anche da una fiera in grado di attirare le attenzioni dall'estero. Proprio per questo saran-

no ospitati i principali buyer internazionali che qui troveranno il luogo ideale, al centro del Mediterraneo, per creare la loro rete di relazioni e per poter toccare con mano la produzione nautica italiana. A loro sarà dedicata una particolare attenzione, a partire dall'allestimento di un'apposita area nel Padiglione B in cui si svolgeranno incontri personalizzati. Nella passata edizione era stata molto apprezzata la netta separazione tra le varie fasce merceologiche: barche a vela, barche a motore, accessori, motori. Anche quest'anno il salone continuerà su questa strada. Oltre al Sailing World, tornerà il Power Village che ospiterà i motori; la darsena grande sarà invece destinata alle im-

barcazioni a motore, mentre il Padiglione B sarà riservato agli accessori, ai gommoni e ai motori fuoribordo. Da quest'anno gli organizzatori promettono anche un grosso cambiamento nella sfera della ristorazione. Una novità assoluta per la nuova edizione, infatti, sarà il Food and Beverage Court, una piazza che ospiterà il meglio dell'enogastronomia made in Italy, con operatori di altissimo livello. Più in generale ci si focalizzerà molto anche sui miglioramenti dei servizi dedicati a operatori e visitatori. C'è solo da sperare che la stessa attenzione sia data anche alla politica dei prezzi della ristorazione, che magari segni la fine di cifre oltre misura per consumare cibi ai chioschi.



SCENE DI VITA AL NAUTICO
L'edizione 2013 del Salone Nautico di Genova ha fatto registrare 115.000 visitatori, 750 espositori e 1.000 barche esposte, di cui 300 in acqua nella Marina 1 e nella nuova darsena. Quest'anno è prevista una crescita del mercato, di conseguenza anche della fiera.



Al Salone di Genova nasce il **Super Made in Italy** dedicato ai **superyacht**

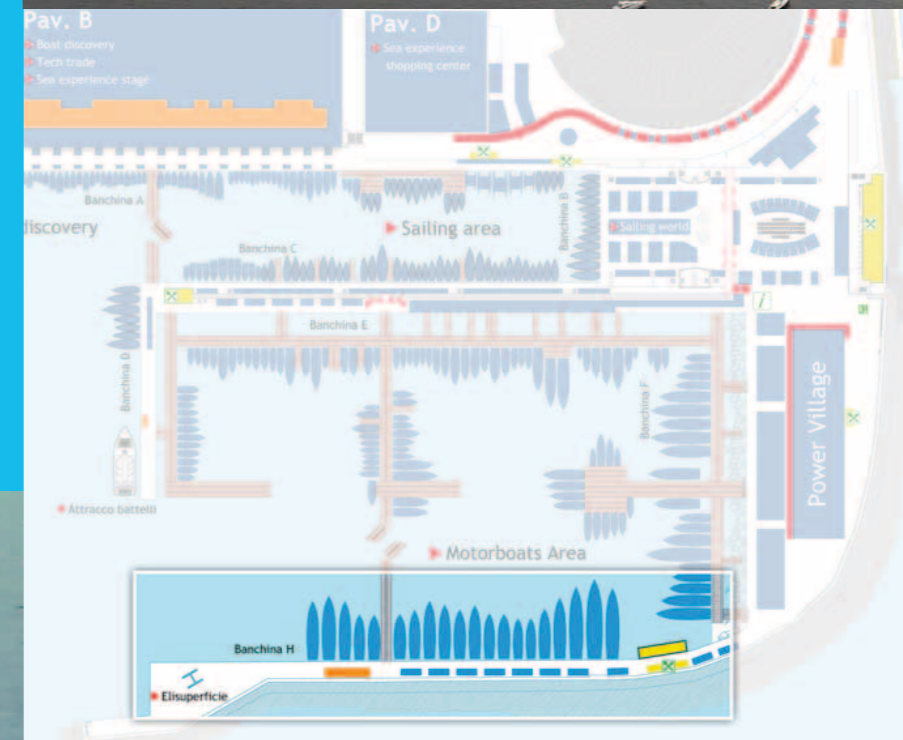
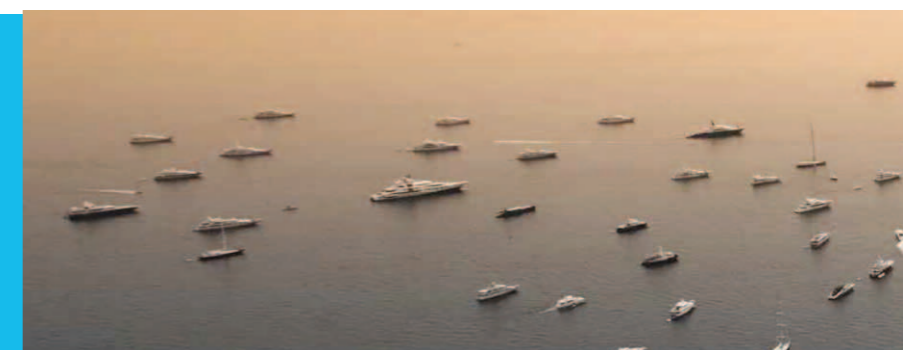
Il superyacht come simbolo del Made in Italy. Questa è la realtà del mercato e questa è la realtà che il Salone di Genova vuole esaltare nella grande kermesse fieristica in programma dall'1 al 6 ottobre

Nasce il Super Made in Italy, la grande area dedicata ai superyacht, lungo la banchina H del Marina Grande 1, in un allestimento espositivo di assoluto rilievo. Super come superyacht, ma anche come superba capacità tutta italiana di creare prodotti di lusso in grado di attirare le attenzioni e l'ammirazione per le nostre barche in ogni mercato internazionale. Non a caso, il comparto produttivo italiano di barche sopra i 24 metri è leader nel mondo. L'Italia, infatti, mantiene stabilmen-

te il primato nella realizzazione di super e megayacht con ordini pari al 40% a livello mondiale, con 274 progetti in costruzione, a fronte dei 71 della Gran Bretagna, dei 70 della Turchia, dei 65 dell'Olanda e dei 63 degli USA (fonte ShowBoats). L'obiettivo di Super Made in Italy al Salone di Genova è quindi concentrare il meglio della produzione italiana nel segmento delle imbarcazioni sopra i 24 metri e, attraverso il carattere internazionale della fiera, fare da cassa di risonanza di questa eccellenza

del nostro Paese. "Il Salone genovese – ha dichiarato il boat show manager Alessandro Campagna – può rappresentare un importante veicolo per promuovere e far conoscere a un pubblico sempre più internazionale eccellenze italiane quali la nautica e il turismo ad essa collegato, da sempre sviluppatasi all'insegna della qualità e di una lunga tradizione. Al pari di settori come la moda, il design, l'enogastronomia, i gioielli, l'arte e l'architettura, questo settore ha tutte le carte in regola per rafforzarsi come

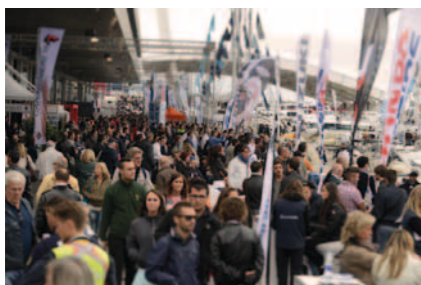
motore di sviluppo dell'economia e icona del Made in Italy." Dal punto di vista organizzativo, sono stati stretti accordi per supportare gli operatori del settore nell'organizzazione della ricettività dei propri ospiti ed è stata messa a disposizione un'area parcheggi all'interno della fiera (alle spalle della tensostruttura) da dedicare a dieci cantieri Vip, che così potranno dare la comodità ai propri clienti di accedere direttamente nel cuore del Salone.



SUPER MADE IN ITALY
In un crescendo di misure, ci si addentra gradualmente verso barche sempre più grandi in un'area dall'atmosfera esclusiva.

Sarà la Banchina H, la più esterna dell'esposizione, a ospitare i lussuosi superyacht in un'area con lounge e hospitality di vario genere.





PANORAMICA SUL SALONE
La vista aerea mostra il nuovo layout espositivo che esclude il padiglione S (quello circolare) a favore di uno spostamento verso il mare, non solo con le barche in acqua, ma anche con quelle nel Padiglione B (quello blu) che si

affaccia sulla banchina del Marina 1. Al piano superiore del B ci sono gli accessori. Il Red Wall, che si vede nelle foto in alto e in basso, oltre a delimitare l'area espositiva ha anche il compito di accompagnare il percorso dei visitatori verso il cuore dell'esposizione.



L'afflusso di espositori al Salone Nautico di Genova promette una bella kermesse

Le prime proiezioni sul numero degli espositori al Salone Nautico di Genova lasciano ben intendere che la 54° edizione in programma dall'1 al 6 ottobre sarà, sì, "compatta" come quella precedente, ma non per questo meno ricca di aziende, prodotti e grandi iniziative. Sul fronte della cantieristica, il Salone 2014 ha già messo nel cassetto la prenotazione di grandi marchi, primo fra tutti quello di Cranchi, che rientra nella kermesse genovese coerentemente con la presa di posizione che l'aveva spinto a lasciarla due anni fa, ovvero quella di vedere nel salone di quel periodo una fiera non più in linea con lo stato di salute della nautica. Il riavvicinamento del cantiere lombardo fa capire quindi quanto il nuovo format del Salone Nautico di Genova rifletta l'attuale

situazione del mercato e l'importanza, ora più che mai, di convogliare su di sé l'attenzione degli appassionati di nautica in questo momento in cui è prevista una, seppur timida, crescita.

Oltre a Cranchi, l'elenco dei cantieri prosegue con AB Yachts, Sanlorenzo, Maiora, Permare, il Gruppo Ferretti con i suoi marchi Ferretti Yachts, Riva, Pershing, Itama, Mochi Craft e CRN, che aspira anche quest'anno al ruolo di ammiraglia del Salone. Non mancheranno poi Montecarlo Yachts, Sunseeker, Apremare, Fiat, Frauscher, Rio Yachts, Rose Island, Austin Parker, Otam e altri ancora. Sorprende invece la defezione del Gruppo Azimut-Benetti. "La scelta del management è determinata dalla volontà di sviluppare i mercati a più alti tassi di crescita e di concentrare

in queste aree gli investimenti fieristici", si legge nel comunicato stampa giunto in redazione proprio mentre stavo scrivendo questo articolo. La sorpresa non è certo nella motivazione, che dal punto di vista economico è ineccepibile, quanto perché il Gruppo è sempre stato una delle punte di diamante della fiera genovese, dove la sua esposizione più che in uno stand si è sempre sviluppata in un piccolo quartiere, e ora per un'azienda che fa del made in Italy la propria bandiera, lasciare il Salone Nautico può essere interpretato come un voltare le spalle proprio al mercato italiano, che in questo momento sta solo aspettando momenti migliori per tornare a spendere e che, quindi, non ha perso interesse e coinvolgimento. Ma va da sé, le aziende devono stare in piedi, perciò può essere condivisibile il fatto di non spendere soldi dove non c'è risposta, ma magari c'è ancora tempo per prendere in considerazione la possibilità di fare un sacrificio e rimanere nella "nave" della nautica italiana.

Intanto gli organizzatori si dicono soddisfatti per le adesioni raccolte finora: "Siamo orgogliosi dei risultati che stiamo ottenendo in termini di adesioni che registrano, a parità di data, un incremento del 20% sulla richiesta degli spazi espositivi rispetto allo scorso anno, nonché in termini di percezione del nuovo format - ha dichiarato il Presidente di Ucina Massimo Perotti - Il Salone di Genova, showroom della più importante industria nautica mondiale, tornerà a occupare il suo ruolo di centralità e di più importante e significativo evento nautico europeo nel Mediterraneo".

Il comparto dei motori fuoribordo ha fatto l'en-plein, con la presenza di tutti i marchi: Evinrude, Mercury, Honda, Selva, Suzuki e Yamaha, che esportano una significativa quantità di novità, sia nelle piccole sia nelle grandi cilindrato.

Anche l'esposizione dei gommoni ha fatto il pieno, così come quella degli accessori promette una vasta quantità di aziende e prodotti.



RIVA 122 MYTHOS LA SUPERAMMIRAGLIA IN ALLUMINIO



Il 122 Mythos non è solo la nuova ammiraglia Riva, ma è anche la barca che segna l'ingresso dell'alluminio nella produzione dello storico brand appartenente al Gruppo Ferretti

Trentacinque tonnellate di lega leggera di alluminio utilizzata lungo 37 metri di barca sono i numeri che pongono il nuovo 122 Mythos non solo al vertice della gamma Riva ma anche in una posizione più forte all'interno di una sfera di mercato, quella dei superyacht, in cui l'Italia è leader e Riva è già ben rappresentata dal 92 Duchessa.

Come da tradizione di ogni Riva, il nuovo 122 Mythos nasce da un design unico, dettato da una forte creatività votata a farne un modello esclusivo. A progettare questo nuovo superyacht è, come sempre, Mauro Micheli, co-fondatore insieme a Sergio Beretta dell'Officina Italiana Design, in collaborazione con l'Advanced Yacht Technology & Design di Ferretti Group.



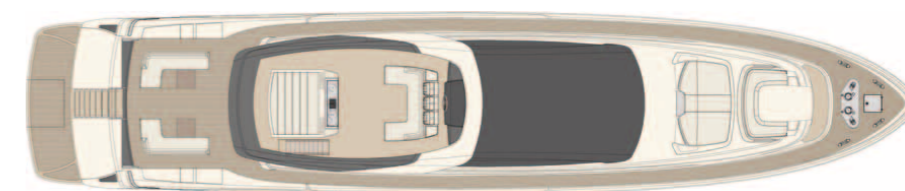
Foto: Alberto Cocchi





ESTERNI RAFFINATO DINAMISMO

Questa prima unità è presentata in Regal Silver, una nuova tonalità grigio chiara studiata apposta per questo modello allo scopo di esaltarne il profilo dinamico e sportivo; il tutto è arricchito dagli inserti in Bright Black, un nero metallizzato che contribuisce a rendere la barca ancora più filante.



“L’idea e la linea del 122 Mythos sono nate in 10 minuti. È il tempo dedicato alla definizione dei particolari e dei dettagli a fare la differenza e a rendere questo un modello unico. Il 122 Mythos è una barca che nasce dall’istinto e proprio per questo motivo sarà premiata”.

Così ha raccontato Mauro Micheli. Da quei primi 10 minuti di definizione dei tratti fino alla messa in acqua a luglio 2014 sono passati oltre 18 mesi e il risultato è una barca di 37 metri che appare snella come un open ad alte prestazioni, nonostante la sua grande mole.

Le linee orizzontali sono molto tirate, quelle verticali si proiettano aggressivamente a prua, ma il design d’insieme risulta ugualmente ingentilito dalle forme più sinuose e aerodinamiche della sovrastruttura che rendono ancora più compatto in altezza il profilo della barca.



ESTERNI NON CHIAMATELO FLYBRIDGE!

Il grande sviluppo della parte superiore dell'hardtop può far pensare di primo acchito che il 122 Mythos sia una barca flybridge, invece è un coupé a tutti gli effetti. La grande superficie della sovrastruttura non poteva essere spreca- ta lasciandola liscia e inutilizzata, ecco che allora è stato ricavato un altro

spazio vivibile dotato di una plancia di comando completa come quella principale, un divano, la cucina, il prendisole e perfino la vasca idromassaggio. Insomma, sarà pure un coupé, ma ha tutti i vantaggi dell'imbarcazione fly. Sul ponte principale si estende un enorme pozzetto, arredato con la stessa

impostazione di un salone, ovvero con la zona relax a poppa arredata con due divani a L speculari e tavolino al centro, mentre a prua è stata realizzata quella che si può considerare una vera sala pranzo, visto che sotto la propaggine dell'hard top si trova un tavolo con dieci sedie



Come ogni imbarcazione di questo tipo, il salone interno può essere totalmente separato dal pozzetto, andando a creare un ambiente chiuso, ma quando lo si desidera, lo stesso ambiente può essere collegato all'area esterna

senza soluzione di continuità, grazie al sistema di apertura della porta in cristallo, che la rende a scomparsa. L'estensione della sovrastruttura, inoltre, aiuta a proteggere l'interno dagli agenti atmosferici.

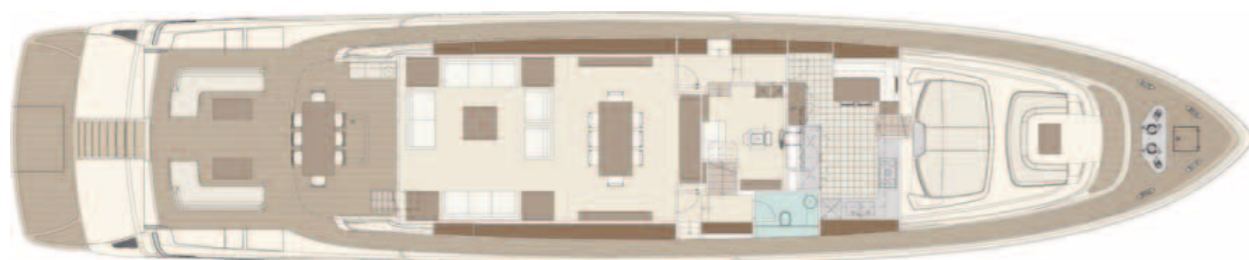


**LUCE E MATERIALI DI LUSO
DOMINANO IL RAFFINATO SALONE**

Il leit-motiv degli ambienti interni è il noce canaletto ottenuto in una tonalità più chiara. Cuoio e acciaio inox lucido fanno il resto per offrire atmosfere di design moderno e grande prestigio, ma in ambientazioni informali. Grandi vetrate che corrono lungo tutta la tuga aiutano a catturare luce e ad ampliare la visuale, aumentando la sensazione di spazio interna.



PONTE PRINCIPALE
UN ENORME SALONE
ALL'INSEGNA DELLO
STILE E DELLA PRIVACY



Il layout del salone sul ponte principale si articola in un grande living a poppa composto da tre divani in pelle bianca e da due poltrone marroni. Al servizio di questo salotto c'è anche

una Tv da 55 pollici a scomparsa. A prora si sviluppa invece la zona pranzo costituita da un tavolo in cristallo su supporto d'acciaio, attorniato da otto sedie e posizionato a ridosso

della paratia che separa la zona ospiti da quella di servizio dell'equipaggio, situata ancora più a prua dove è stato ricavato anche il locale per la cucina e l'area della pilot house.





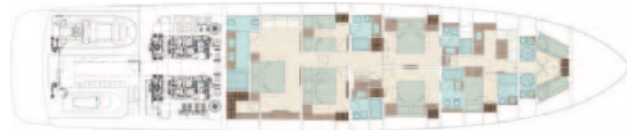
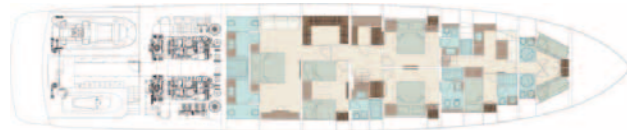
Sottocoperta, questo modello rivela un layout con una grande suite armatoriale, e due cabine Vip. Tutte le cabine sono collocate a centro barca, dove rollio, beccheggio e rumori sono meno percepiti così da offrire un comfort migliore, mentre al vertice di prua si trova la zona equipaggio, che è costituita dalla cabina comandante con bagno dedicato e doccia separata, e da due cabine a due letti per i



marinai, entrambe col proprio bagno. La cabina armatoriale, che si espande su tutto il baglio, presenta un mobile basso rettangolare di fronte al letto che ospita una Tv da 46 pollici a scomparsa. Ai lati, invece, è stato ricavato un salottino con due poltrone e tavolino a dritta e un'ampia zona studio con vanity/scrivania a sinistra. Le due cabine Vip sono speculari e il letto matrimoniale si può separare in due letti singoli.



SOTTOCOPERTA ARREDI E LAYOUT SONO A SCELTA



Naturalmente a bordo tutto è personalizzabile e l'armatore di questo esemplare ha scelto un layout a tre cabine, che è proposto dal cantiere come soluzione in optional. La versione standard prevede una com-

partimentazione a quattro cabine, ma ne è prevista anche un'altra, sempre opzionale, a cinque cabine, che sarà più d'interesse per chi vorrà farne anche un utilizzo nel settore del charter.



**PRESTAZIONI DA VERA SPORTIVA**

L'indole da coupé sportivo del nuovo Riva 122 Mythos non viene messa in discussione quando si accendono i due motori Mtu da 3510 cv, che spingono questo 37 metri da 140 tonnellate di dislocamento a 28,5 nodi di velocità massima.

Ciononostante il 122 Mythos è

una imbarcazione "pulita", ovvero un modello che ha ottenuto la notazione di classe Green Plus Yacht istituita del Rina, che si basa sulla valutazione di nuove soluzioni progettuali che includono tutti gli aspetti legati all'impatto ambientale di un'imbarcazione, incluse le emissioni di Co2.

COS'È LA GREEN PLUS YACHT

La notazione di classe è assegnata alle barche che presentino significativi investimenti nelle soluzioni progettuali tese a migliorare la salvaguardia ambientale oltre il livello minimo richiesto dalle norme internazionali. L'approccio, basato su punteggi anziché su requisiti prescrittivi, assicura suffi-

ciente flessibilità nella costruzione. La certificazione considera 12 differenti cause d'inquinamento, 6 per l'aria, 6 per l'acqua, e individua per ognuna una soluzione tecnica, di design o un equipaggiamento che possono aiutare a prevenirle. Gli esperti del Rina valutano di volta in volta che punteggio assegnare alle varie soluzioni innovative.



Un Museo per i 75 anni di MERCURY

Piccolo ma ricco di storia e, soprattutto, di motori e delle tante invenzioni che il geniale Carl Kiekhaefer ha sviluppato negli anni che ha passato alla guida della casa motoristica. Oggi Mercury celebra la sua inventiva e i 75 anni di attività dell'azienda con questo caratteristico museo

Correvano 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 veramente, 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 progetta-

to, 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 venire. 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.

Questa storia e i successi del passato meritavano però di essere ricordati e allora ecco questo museo che colma la lacuna e offre agli appassionati una serie di autentiche "chicche". Tanti amarcord che testimoniano quanto questi 75 anni siano stati spesi benissimo.





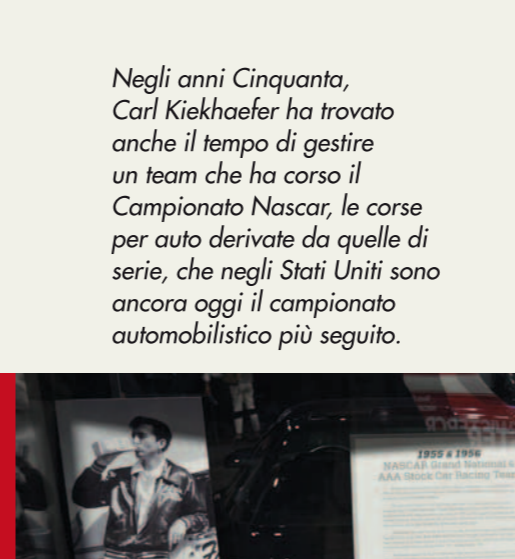
1930&40

Il primo fuoribordo esposto è del 1939 ed è un Thor di 6,2 hp, precedente ai tre qui nella foto che sono, dal fondo verso quello in primo piano: un primo prototipo già a marchio Mercury di 9 hp, quindi il K2 di 3,2 hp e il K3 di 3,6 hp, tutti realizzati nel 1940.



1942

Negli anni della guerra non si rinuncia a sviluppare altri fuoribordo. Qui sotto, il KB4 per la Marina militare statunitense.



Negli anni Cinquanta, Carl Kiekhaefer ha trovato anche il tempo di gestire un team che ha corso il Campionato Nascar, le corse per auto derivate da quelle di serie, che negli Stati Uniti sono ancora oggi il campionato automobilistico più seguito.



Racing

La motonautica agonistica è sempre stata al centro delle attenzioni di Mercury e anche il Museo dedica un corner a fuoribordo di diverse epoche che hanno un solo denominatore comune: vincere!



Oggi parlare di droni è all'ordine del giorno, ma a pensarci nel corso della Seconda Guerra Mondiale è stato solo Carl Kiekhaefer.

1941/45



1941



1944

Questo drone che sta appeso al soffitto del Museo è invece del 1944 e utilizza un motore bicilindrico su un telaio più piccolo rispetto a quello di sinistra.

Ovviamente i droni avevano bisogno di un motore e non ha esitato a realizzarne uno su misura: un quattro cilindri a V rovesciata per 80 hp di potenza.



1955/56



1957



1957

1958



Le calandre degli anni Cinquanta sono ineguagliabili per bellezza e fascino. Qui sopra, il Mercury Mark 58E di 45 hp del 1958; a sinistra, il prototipo protagonista dei primi test in una località allora tenuta segreta in Florida e, in alto, uno spaccato di una dei modelli più piccoli del tempo.



1962

Eccolo il primo MerCruiser di una lunga serie. Siamo nel 1962 e questo motore venne presentato al Chicago Boat Show con la trasmissione sterndrive colorata ancora di bianco, poi diventerà nera.



1969

Spettolare e immaginiamo anche performante lo scarico di questo 1250 BP di 125 hp che ha portato alla vittoria Carl Perkins nella fine degli anni Sessanta.



1965

Il Mercury 900 di 90 hp è uno degli ultimi modelli dove le cromature la fanno ancora da padrone e il nome di Kiekhaefer è unito a quello Mercury.

1975

Il catamarano di Bill Seebold ha il privilegio di essere l'unico scafo da competizione esposto, del resto i numerosi titoli mondiali conquistati giustificano la scelta.



1970

Gli anni Settanta segnano l'espansione definitiva di Mercury verso il resto del mondo, anche attraverso il brand Mariner. Di quegli anni anche la presentazione del primo fuoribordo V6, il "Black Max".

1990

Gli anni Novanta, per la precisione il 1995, vedono la presentazione della prima gamma di fuoribordo Mercury a quattro tempi, con potenze da 9,9 a 50 hp. Il motore giallo è invece un due tempi di 90 hp realizzato nel 1996 per festeggiare il terzo Super Bowl dei Green Bay Packer.



2000



Siamo (quasi) ai giorni nostri. Le carenature si fanno più rastremate, arriva il joystick, le eliche sono sempre più evolute e i motori elettrici completano l'offerta. Senza però dimenticare la velocità e le performance che restano, imprescindibili, nel DNA di Mercury.



IL VENTO DELL'EST

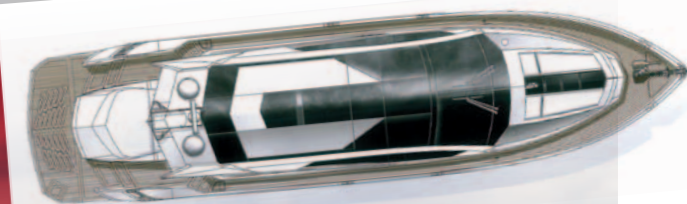
Una barca bella, aggressiva e con arredi raffinati senza essere sfarzosi, e poi naviga anche molto bene

di Alberto Mondinelli

Un cantiere con una lunga tradizione, operativo nel diporto dagli anni Ottanta, ma con un passato di costruttore di barche da lavoro e oggi di yacht di prestigio. Dalla collaborazione con il progettista Tony Castro, che ha saputo interpretare nel migliore dei modi le indicazioni del cantiere, è nato questo 21 metri che è tutto da ammirare. Non è solo bello, ma ha anche tanta personalità: non c'è che dire, con il 700 Raptor il cantiere polacco ha portato a termine un percorso virtuoso che ha generato un filone progettuale che brilla per l'originalità, per la qualità della costruzione e, lo scoprirò presto, anche per le doti nautiche.



Niente di nuovo nel design nautico? Il 700 Raptor dimostra il contrario



Molto curata anche la costruzione: scafo realizzato con la tecnica del laminato pieno, coperta e sovrastrutture in sandwich con anima di termanto. In altre parole una tecnologia classica che ha puntato sulla robustezza dell'assieme. Mi limito a osservare che la qualità percepita è molto elevata, così come quella dei materiali d'arredo e la loro lavorazione.

Sono convinto che ormai ci sia poco da inventare in termini di design ma, di fronte al 700 Raptor, quasi mi ricredo. L'intersecarsi delle due finestrate laterali che slanciano il basso rollbar di supporto per le antenne e la fascia nera sull'opera morta che racchiude gli

oblò, sono soluzioni già viste, eppure sul Raptor raggiungono un eccellente bilanciamento. Neppure eccessivo lo slancio di prua, mentre a poppa la struttura del grande garage è ben dissimulata dalle due ampie scale per accedere al quadrato. Proprio l'alloggio del tender

merita una menzione per il sistema di alaggio semplice quanto pratico, anche grazie alla grande plancetta poppiera che si stacca dallo scafo e si abbassa sotto il livello dell'acqua. Da notare anche l'accesso laterale al gavone del tender, comodo per riporre cime e attrezzature varie.

NAVIGAZIONE



COPERTA

Diventa difficile definire dove arriva il pozzetto e dove inizia il quadrato. Infatti, con i cristalli di separazione completamente abbassati, tutta la zona protetta dall'hardtop costituisce un unico open space, dove la dritta è nella parte esterna a dritta con, di fronte, un altro divano con

un tavolino più basso e un piccolo prendisole è ricavato sulla sommità del garage. Da notare che una tenda scorre a proteggere dal sole anche questa area, così come le finestrate sul top sono tutte oscurabili con elementi scorrevoli. Nella zona prodiera, il prendisole è diviso in due cuscini, un po' limitati nelle dimensioni, per lasciare al centro lo spazio a una fascia fumé, solo in parte utilizzata per dare luce al sottocoperta. Forse si poteva ricorrere al classico "cuscino" centrale che, benché non originale, è sempre molto pratico e limitarsi ad aprire gli spazi per gli osteriggi.

Il pozzetto è caratterizzato dall'imponente struttura ben dissimulata dal prendisole centrale (200x180 cm) che nasconde il capiente garage e il suo intelligente sistema di alaggio del tender. Ampi gli spazi attorno e anche i passavanti (37 cm) garantiscono un facile accesso al solarium prodiero in due elementi (70x240 cm).

La divisione tra pozzetto e quadrato sembra non esistere





Gli strumenti della plancia sono disposti in ordine perfetto e tutto è molto ben organizzato, oltre che di sicuro effetto allo sguardo. La porta di accesso al passavanti di dritta ti fa capire di essere su una barca di prestigio.



Il cielo è caratterizzato da pannelli con piccoli led che alla luce del giorno non si possono apprezzare, ma certo di notte avranno un fascino tutto diverso. La parte anteriore dell'hardtop scorre verso poppa così da aumentare la sensazione di navigare all'aperto, amplificata dall'ampia dotazione sul top di zone vetrate, tutte per altro rapidamente oscurabili.

PONTE PRINCIPALE
Basta alzare il cristallo ed ecco un quadrato luminoso

Anche qui è difficile stabilire dove finisce il pozzetto e inizi il quadrato. Per non sbagliare alzo la parete di cristallo, dotata di porta scorrevole automatica e, se la sensazione di grande spazio viene un po' meno, immagino che in una giornata di maltempo la protezione sarà molto apprezzata. Del resto l'ambiente non perde il suo fascino e la sua vivibilità, con il mobile bar a dritta che incorpora un grande schermo tv, l'ampio divano a sinistra e poi la plancia di comando davvero degna di questo nome con le due sedute molto professionali.



PONTE INFERIORE

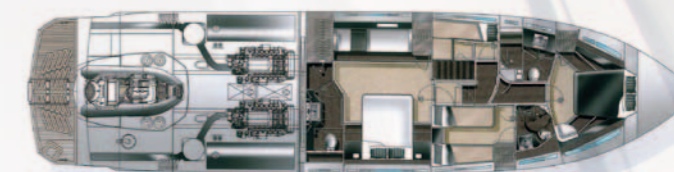
È il momento di scendere sottocoperta grazie alla comoda scala che porta alla zona notte, qui trovo l'unica soluzione che mi fa storcere il naso. Infatti, a sinistra, si allunga l'angolo cottura, ben dimensionato ma in una posizione

che ritengo infelice, sia per la vicinanza alle camere sia per la scarsa aerazione. È una specifica richiesta dell'armatore, mi spiegano, perché nel progetto originale era in quadrato sempre a sinistra al posto della terza (!) dinette.

Una scala degna di una barca di grande classe



Il mobile cucina misura 200 cm di lunghezza, quindi una sua sostituzione con una quarta cabina porterebbe a un locale piuttosto angusto. In compenso, i restanti spazi comuni sono ben dimensionati.





Il cielo della cabina armatoriale ripropone la "stellata" di led che qui si apprezzano ben di più, anche i gradini sono illuminati e volendo cambiano tonalità di colore e tutto l'arredo è un bell'esempio di gusto e anche di raffinatezza, senza mai scendere nell'ostentazione esagerata. Forse alcuni mobili sono un tantino spigolosi, ma basta solo un po' di attenzione.

Vado subito verso centro barca e riesco ancora a sorprendermi per la cabina armatoriale che presenta una zona relax a sinistra con chaise longue e una seduta normale, di fronte alla quale il tavolino si apre per dare spazio a una specchiera con tutto l'occorrente per il maquillage. Il letto è a dritta, mentre il grande bagno fa da

cuscinetto rispetto alla sala macchine, con quali benefici risultati lo verificherò in navigazione. Ritorno verso prua per trovare la terza cabina ospiti con due cuccette singole e bagno a dritta, mentre quella degli ospiti vip è a prua con il classico lettone centrale e un locale toilette ben dimensionato con tanto di doccia separata.

Tre cabine comode. E per l'armatore...

ZONA NOTTE

LA PROVA

Il mare lo possiamo definire calmo per un 70 piedi e infatti il passo del Raptor è di quelli che fanno subito capire di che pasta è fatta una barca. Passaggio sull'onda deciso, ottima manovrabilità quando per esigenze fotografiche chiediamo virate più strette. Salgo a bordo per i rilevamenti di prassi. Le prestazioni si confermano ottime, il comandante tiene un po' di flap nell'ingresso in planata per poi eliminarli a piena velocità, un accorgimento che può essere tranquillamente trascurato senza particolari conseguenze. Con un occhio al gps e uno allo strumento dei

consumi noto come in 500 giri/min, da 1500 a 2000, si passa da 18 a 28 nodi, ma anche da quasi 200 a 340 litri/ora. Attorno ai 1850 giri/min si può individuare la velocità di crociera economica, anche se non è proprio l'economia di esercizio il punto forte di un 70 piedi. Le rilevazioni con il fonometro confermano che la cabina centrale armatoriale è la meglio insonorizzata, ma in generale tutta la barca presenta livelli assoluti. I cantieri di Danzica sono solo un lontano ricordo.

MI PIACE

Si apprezzano certe soluzioni, come per esempio la chiusura del quadrato a scomparsa e il raffinato design degli arredi, ma anche la qualità delle lavorazioni e dei materiali.

MI LASCIA PERPLESSO

Non mi piace proprio la cucina troppo "chiusa" e troppo vicina alla zona notte. Poi nelle cabine trovo che alcuni mobili siano un po' "spigolosi" e ho qualche dubbio anche sul prendisole prodiero di ridotte dimensioni.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 21,26
Lunghezza scafo	m 19,73
Larghezza	m 5,25
Pescaggio	m 1,41
Dislocamento a secco	kg 34650
Dislocamento a pieno	kg 41170
Motorizzazione	cv 2x1224 MAN V12
Serbatoio carburante	l 3200
Serbatoio acqua	l 1000
Posti letto	8+2
Portata persone	16
Categoria di omologazione	B
Cantiere costruttore: ..	Galeon (PL) www.galeon.pl
Importatore:	Blu Yachts
... Via Monte Ortigara 3, Lignano Sabbiadoro (UD)	
..... Tel +39 0431 612575	

DOTAZIONI STANDARD

Serbatoio acque nere 300 l con maceratore - Serbatoio acque grige 300 l - generatore 22 kW - Riscaldamento Webasto - Elica di prua - Correttori di assetto Interceptor - Boiler - 4 pompe di sentina automatiche e 2 manuali - Sistema antincendio automatico in sala macchine - Impianto idrico con autoclave - Timoneria elettroidraulica - Passerella idraulica a scomparsa - Verricello elettrico 2300 W con ancora 50 kg e 70 m di catena - pozzetto in teak - Doccia estrena a poppa con acqua calda e fredda - Winch di tonneggio poppieri - Plancetta up/down - Doppio display motori - Manette elettroniche - Comando timone a inclinazione variabile - Autopilota, Vhf, display multifunzione, Plotter e Radar Raymarine - Bussola - Contagiri, voltmetro, pressio-

ne olio e temperatura motori - Pressione olio invertitori - Indicatori carburante e acqua - 2 luci di cortesi sotto la plancia - Rivestimento totale con Alcantara, pelle, tessuto e finiture in wengè - Mobili wengè lavorato a mano - Porta scorrevole in acciaio - Tv lcd 26" fisso con dvd - Porta laterale accesso ponte - Cucina completa di piastra vetroceramica 4 fuochi, frigo con freezer, forno, doppio lavello - cielo led "stelle" - Tv lcd 20" cabina armatore e vip - Impianto Bose con sintonizzatore cd in cabina armatore.

MOTORI

Si può scegliere tra una coppia di Man V12 da 1224 cv l'uno, quelli montati sul modello in prova, oppure una coppia di motori gemelli da 1360 cv l'uno. Dalle prove effettuate non mi pare sia necessaria l'ulteriore iniezione di potenza.

PRESTAZIONI

1000 giri ... 11,0 nodi	- l/h	66 db
1500 giri ... 18,0 nodi	184 l/h	71 db
2000 giri ... 28,0 nodi	340 l/h	76 db
2350 giri ... 32,0 nodi	476 l/h	78 db
Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)		
1500 giri	16 ore 20'	
2000 giri	8 ore 50'	
2350 giri	6 ore 20'	

CONDIZIONI DEL TEST

Mare	calmo
Temperatura aria	22°
Carburante nel serbatoio	900 l
Acqua nel serbatoio	200 l
Equipaggio imbarcato	7 persone
Pulizia carena	discreta



UN NATANTE A CUI PIACE FARE IL MOTORYACHT

**È IL CRANCHI M38 HT CI RIESCE
PERFETTAMENTE! NO ALL'IMMATRICOLAZIONE
E SPAZIO A DUE CABINE MOLTO CONFORTEVOLI**

di Alberto Mondinelli

Non capita spesso di salire a bordo di una barca e trovarsi subito a proprio agio. Invece sul Cranchi M38 succede proprio questo: neppure il freddo pungente della bella mattinata nella laguna veneta riescono a raffreddare un giudizio che è subito positivo. Le quotazioni di questa barca salgono poi ulteriormente come getto lo sguardo

sottocoperta: l'abitabilità è eccellente e anche una crociera di più giorni non costituirà certo un problema. Ma andiamo con ordine e raccontiamo la prova di una delle barche più interessanti tra quelle non soggette all'immatricolazione che lasciano più tranquilli i loro armatori anche su un fronte che al solo pensiero può già rovinare la vacanza.



NAVIGAZIONE

Dalle foto in navigazione appare chiaro che l'obiettivo del progettista è stato quello di unire una buona volumetria, indispensabile per poter ricavare due cabine, a misure relativamente contenute, senza per questo rinunciare a mantenere le giuste proporzioni. Esercizio stilistico perfettamente riuscito perché l'M38 è ben bilanciato nei volumi e il protettivo hardtop è dissimulato dalla vetrata dal disegno un po' complesso ma efficace, mentre l'opera morta, complice anche la colorazione bicolore, nasconde bene il suo volume importante. Risultato finale, una bella barca, certamente non ri-

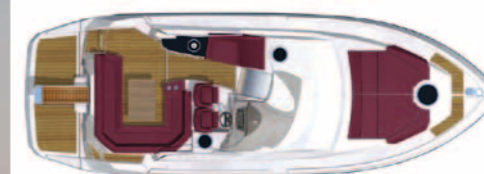


voluzionaria nel suo complesso, ma ben studiata in tutti i suoi elementi. Quanto alla carena, la tradizione del cantiere su queste misure è una garanzia, che per altro verificheremo presto. Molto curata anche la costruzione: la laminazione è effettuata in ambienti climatizzati dove temperatura e umidità sono costantemente monitorate. Per lo scafo sono utilizzati materiali compositi quadriassiali in fibra di vetro, kevlar e laminato a sandwich in espanso ad alta densità. La coperta è costruita in sandwich di pvc, tessuti di vetro e carbonio, sempre per contenere i pesi e abbassare il baricentro.





SOLARIUM E POZZETTO



L'accesso a prua è garantito da un passavanti ben dimensionato e protetto da una robusta battagliola, ma si nota la mancanza di un tientibene sulla tuga che darebbe un importante appiglio ai meno agili. In compenso una volta a prua ci si può beare dello splendido prendisole con tanto di schienali reclinabili, portabicchieri e una protezione imbottita anche ai lati della tuga. Doppio l'ingresso al pozzetto: quello di dritta porta direttamente al passavanti, quello di destra intro-

duce alla zona prodiera, dove a dritta si apre subito un'accogliente dinette, volendo il tavolo può essere abbassato e trasformare il tutto in un prendisole, ma lo schienale di poppa rigido dona all'insieme un senso di "chiuso" su cui forse varrebbe la pena di sviluppare soluzioni alternative, per esempio una spalliera ribaltabile che ampli il solarium. La plancetta di poppa è di generose dimensioni interrotta dalla passerella che dà un po' fastidio, ma è un optional.





Razionale e ben organizzata tutta l'area protetta dall'hardtop, che può quindi essere utilizzata anche in condizione meteo avverse senza ulteriori protezioni.

COSA C'È SOTTO L'HARDTOP



A servire la dinette c'è un angolo cucina con grill, lavello e frigo. A pruvia si allunga la chaise longue che sfrutta al meglio l'ampia apertura garantita dal soft top a comando elettrico. Molto bella la plancia dove gli strumenti sono raccolti su una

stampata di colore differente rispetto allo scafo: in bell'ordine e in maniera razionale, anche se forse manca lo spazio per altre dotazioni accessorie. Da notare i due oblò tondi e apribili che danno luce e aria alla cucina e alla cabina centrale.



PROPRIO
COMODI
QUESTI
INTERNI



Due cabine separate dalla dinette che, volendo, è essa pure trasformabile in un ulteriore letto. Una soluzione sempre comoda, anche se preferisco apprezzarla per il suo tavolo e il comodo divanetto. Il completo mobile cucina,

grazie all'oblò sul cielo della tuga e alla vicinanza al tambuccio, sembra poter garantire una veloce evacuazione degli eventuali fumi. A pruvia l'importante volume del bagno per dare agio a un locale importante in crociera.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 11,61
Lunghezza scafo	m 9,96
Larghezza	m 3,88
Pescaggio	m 1,00
Dislocamento	kg 8800
Motorizzazione	cv 2x300
Serbatoio carburante	l 600
Serbatoio acqua	l 190
Posti letto	4
Portata persone	12
Categoria di omologazione	B

Cantiere costruttore: C.N. Cranchi (I)
Via Nazionale, 1319 - 23010 Piantedo (So)
Tel. 0342 683.359, www.cranchi.it

DOTAZIONI STANDARD

Ancora 15 kg con verricello 700 W e catena - Impianto raccolta acque grigie - Portellone motore servoassistito - N. 3 batterie motori - Boiler 25 l - Bussola - Caricabatterie - Correttori assetto Volvo Penta - Cucina - Prendisole prua - Doccia pozzetto - Microonde - Hardtop con tettuccio elettrico - Multisensor Volvo (temperatura, velocità, profondità) integrato - Pavimento quadrato di legno - Autoclave - N. 6 parabordi - Radio Fusion con usb - Tavolo pozzetto di teak - Rivestimento teak plancetta e parte del pozzetto - Timoneria elettronica - Zanzariere.

PREZZI E MOTORI

Volvo Penta D4 2x260 cv	euro 243.500
Volvo Penta D4 2x300 cv	euro 253.300

I due Volvo Penta D4 con piede poppiere ed elica di prua costituiscono l'unica opzione offerta dal cantiere che lascia scegliere tra i 260 e i 300 cv. La barca in prova montava questo ultimi ma con i meno potenti si possono risparmiare più di 10 mila euro perdendo qualche nodo di velocità.

OPTIONAL

Aria condizionata 16000 BTU - Joystick con cruise control, single level, trip computer, trim assistance - Serbatoio acque nere - Capottina chiusura poppa - Doccia prua - Colorazioni scafo - Finestrini laterali apribili - Frigo pozzetto - Gps e pilota automatico - Garmin - Generatore - Grill elettrico pozzetto - Luci subacquee - Oscuranti parabrezza - Passerella idraulica - Riscaldamento - Teak pozzetto - Tv led - Vhf.

PRESTAZIONI

1000 giri	6,5 nodi	6,9 l/h	66 db
1500 giri	8,7 nodi	20 l/h	68 db
2000 giri ...	11,0 nodi	38 l/h	72 db
2500 giri ...	18,8 nodi	59 l/h	74 db
3000 giri ...	26,1 nodi	74 l/h	75 db
3500 giri ...	32,8 nodi	113 l/h	76 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)			
2000 giri	14 ore 10'		
3000 giri	7 ore 10'		
3500 giri	4 ore 40'		

CONDIZIONI DEL TEST

Mare	calmo
Temperatura aria	8°
Carburante nel serbatoio	450 l
Acqua nel serbatoio	180 l
Equipaggio imbarcato	2 persone
Pulizia carena	buona

**LA PROVA**

Il mare non è di quelli che possono mettere in crisi l'M38: calma piatta. A conferma dell'ottima aerodinamica riesco a navigare con mezzo soft top aperto senza essere disturbato dal vento. Do fondo alle manette e in pochi secondi sono in planata: la regolazione automatica dei trim è disinserita, mentre funziona quella dei flap che bilancia l'assetto e praticamente interviene solo in virata. La velocità di punta è raggiunta a 3500 giri e 32,8 nodi; provo a ripetere la progressione con i trim in posizione automatica e noto una leggera differenza attorno ai 2500 giri con un incremento della velocità (20,3 nodi contro 18,1) e un leggero contenimento dei consumi (57 l/h contro i precedenti 59) che poi si annulla a 3000 per ripresentarsi al regime massimo che sale a 3600 facendoci raggiungere la punta velocistica di 34,2 nodi con un consumo praticamente invariato. La planata minima è mantenuta a 1700 giri e 10 nodi scarsi, con un consumo di 26 litri: una navigazione economica, un po' meno a velocità di crociera a 3000 giri dove il consumo sale a poco più di 70 l/h.

MI PIACE

Davvero un'eccellente abitabilità con un'elevata privacy anche per due coppie. Curate e di qualità tutte le finiture e ogni singolo dettaglio, mentre grazie al soft top il pozzetto è vivibile anche in condizioni meteo non ottimali.

MI LASCIA PERPLESSO

I meno "marini" avrebbero apprezzato un timentibene sulla tuga per accedere alla prua e forse la dinette a poppa è un po' poco "aperta" verso la plancia. Un appunto anche al prezzo un po' impegnativo.



TUTTO IL **BELLO** DELLA **CROCIERA**



di Alberto Mondinelli

Un esempio di versatilità: ampi spazi aperti, ma anche una cabina pronta per ospitare in tutta comodità due persone. E quando si dà manetta...

Cosa si può chiedere di più a un gommoni di sette metri che riesce a non compromettere gli spazi aperti, in particolare il prendisole prodiero, e a offrire una cabina ideale per due persone? Il cantiere parla di campeggio nautico ma usare il termine crociera non è esagerato, con un po' di spirito di adattamento in due persone si può navigare

anche per più giorni senza bisogno di approdare da nessuna parte, anzi vivendo in completa libertà, e senza problemi di pescaggio sui bassi fondali; tutte le calette e le spiagge più nascoste sono raggiungibili... e se c'è fretta con il fuoribordo da 300 cavalli della nostra prova si arrivano a sfiorare i 46 nodi e in pochi minuti si raggiunge qualsiasi meta.

Come getto lo sguardo sul Nuova Jolly 23 Cabin apprezzo subito come il disegno della tuga riesca a dissimulare abbastanza bene il volume della cabina, mantenendo una linea filante e una buona disponibilità di spazi esterni in coperta, che sfruttano con un ampio prendisole anche la pontatura prodiera. Nuova Jolly ha realizzato il Prince 23 Cabin con un occhio di riguardo verso chi pratica il camping nautico, settore dove il cantiere vanta una lunga esperienza con ben cinque modelli ideali per questo uso. Del resto il Prince 23 Cabin deve raccogliere una pesante eredità, va infatti a sostituire il King 750 Cabin, modello di grande successo lanciato nel 2001 e venduto in molti esemplari in tutta Europa.



NUOVA JOLLY



PRINCE 23 CABIN

NAVIGAZIONE

*C'È ANCHE IL PRINCE 23
Li vediamo navigare appaiati e la
differenza è subito evidente. Per chi
non ha esigenze particolari il semplice
Prince 23 garantisce un consistente
risparmio al momento dell'acquisto:
31.000 euro contro i 44.800 del
Cabin. Inoltre, il minore peso consente
di utilizzare motorizzazioni meno
potenti: infatti la potenza massima
scende a 250 cv.*





GAVONI A VOLONTÀ
Sotto le sedute si aprono tre capienti gavoni che possono ospitare tutto quanto può servire in un crociera di più giorni. L'accesso al pozzetto di poppa è assicurato da un apposito varco ricavato nel contro specchio, al fine di garantire la massima sicurezza anche ai più piccoli, mentre le due plancette permettono una facile discesa al mare.



VIRTUAL TOUR

POPPA

Il nuovo modello è stato sviluppato sulla base della collaudata carena del Prince 23, l'opera viva è stata disegnata per permettere prestazioni brillanti in acque poco mosse (grazie alla profondità della V in corrispondenza della chiglia) e offrire un buon sostentamento a bassa andatura con mare formato. Le novità sono tutte in coperta dove il "walk-around" è garantito da due passavanti laterali che agevolano al meglio i movimenti a bordo. Semplice e razionale la plancia, protetta da un basso parabrezza, mentre per il driver è previsto un appoggiareni sotto il quale, a richiesta, può essere allestita una cucina con forno, frigo e fuochi per servire al meglio la dinette di poppa, trasformabile volendo in solarium grazie all'aggiunta di una prolunga in sostituzione del tavolo.





VIRTUAL TOUR

PRUA E CABINA

Alla cabina si accede attraverso una porta scorrevole per non rubare spazio, e dare il massimo agio alla volumetria interna: obiettivo raggiunto con un'altezza di oltre 1,50 m. L'interno dispone di un grande letto per due perso-

ne, gavoni e armadi, oltre a un angolo toilette con un wc; luce e aria sono assicurati da un osteriggio e da due oblò laterali. Il suo volume esterno è ben sfruttato per allestire un ampio prendisole che non ha nulla da invidiare a quello del Prince 23.



TANTO SPAZIO IN PLANCIA
Complice lo strumento del fuoribordo, che in un unico orologio raduna tutte le informazioni, lo spazio in plancia è tale da garantire l'installazione di tutte le strumentazioni di ausilio alla navigazione che l'armatore può desiderare. Molto utile e razionale anche il tientibene che protegge il plexiglass del parabrezza e aiuta ad accedere alla zona prodiera.



**SCHEDA TECNICA**

Lunghezza fuori tuttom 6,98
 Larghezza.....m 3,00
 Diametro tubolari..... m 0,60/0,42
 Potenza max..... cv 300
 Portata persone 10
 Categoria di omologazione..... B

Cantiere costruttore: Nuova Jolly Marine Srl
 Via Bologna, 3/5, 20060 Bussero (Milano)
 Tel. 02/95334031, www.nuovajolly.it

DOTAZIONI STANDARD

Arredo cabina - Consolle con parabrezza, tientibene, volante - Cuscineria - Dinette - Gavoni ancora, prua e poppa - Gonfiatore elettrico - Doccia - Impianto acque nere - Pagaie, mezzo marinaio, kit riparazione - N. 2 pompe sentina - Quadro elettrico - Scaletta bagno - Poggiareni pilota - Serbatoio carburante - Timoneria idraulica - Verricello ancora.

PREZZO

Solo scafo euro 44.800
 Iva esclusa

Il fuoribordo Evinrude impiegato nel test conferma che con 300 cv le prestazioni sono decisamente esuberanti, se l'obiettivo è la crociera forse conviene ridurre di una cinquantina.

OPTIONAL

Allestimento carbon - Asta luci - Asta sci - Batteria - Frigorifero - Gonfiatore manuale - Piano cottura e lavello con impianto - Plancette poppa - Rivestimenti teak - Roll-bar - Serbatoio carburante 300 l - Tenda parasole - Teli copriscafo.

PRESTAZIONI

1000 giri 3,6 nodi 2,8 l/h 70 db
 1500 giri 5,7 nodi 5,61 l/h 77 db
 2000 giri 6,8 nodi 17,1 l/h 81 db
 2500 giri ... 10,5 nodi 28,5 l/h 83 db
 3000 giri ... 17,1 nodi 33,3 l/h 85 db
 3500 giri ... 23,5 nodi 43,2 l/h 86 db
 4000 giri ... 28,5 nodi 51,1 l/h 86 db
 4500 giri ... 34,2 nodi 74,8 l/h 93 db
 5000 giri ... 38,5 nodi 90,6 l/h 94 db
 5450 giri ... 45,8 nodi 99,6 l/h 103 db

CONDIZIONI DEL TEST

Lago calmo
 Temperatura aria..... 10°
 Carburante nel serbatoio 250 l
 Equipaggio imbarcato 4 persone
 Pulizia carena buona

MI PIACE

La versatilità è certamente il pregio maggiore del Prince 23 Cabin: può essere un eccellente gommone per crociere diurne come un fedele compagno di navigazione anche per più giorni. Ottima carena e una costruzione accurata ne sono il giusto completamento.

MI LASCIA PERPLESSO

Non mi piace la protuberanza a prua per accogliere il verricello dell'ancora, il parabrezza non è particolarmente protettivo e forse la seduta del driver poteva offrire più soluzioni. Solo piccoli dettagli, un po' rumoroso invece il V6 Evinrude.

LA PROVA

Il lago calmo e la temperatura rigida non ricreano la situazione ottimale dove il Prince 23 Cabin meriterebbe di navigare. In compenso l'Evinrude 300 che sta a poppa promette di essere un eccellente abbinamento per il nuovo gommone di Nuova Jolly. La conferma l'ho subito con una planata in soli 3,6 secondi e una progressione decisa che si arresta solo quando raggiungiamo i 5450 giri e i 45,8 nodi di velocità con un consumo di quasi 100 l/h e con un livello di rumore oltre i 100 decibel, due dati per la verità piuttosto alti; da notare che da 4 mila giri ho usato il trim per migliorare l'assetto. Un gommone così è pensato soprattutto per la crociera e quindi è più interessante osservare le sue prestazioni nel

range da 3500 a 4000 giri dove a una velocità compresa tra i 23 e i 28 nodi, corrispondono consumi più che dimezzati rispetto al dato precedente e anche i decibel scendono sensibilmente. Meglio ancora al limite della planata: a 2700 giri si naviga quasi a 12 nodi e si consumano meno di 30 l/h. Due parole sul gommone che conferma anche nel nuovo allestimento tutto quello che di buono il Prince 23 ci aveva già fatto capire con il modello open, la struttura della cabina non appesantisce eccessivamente dal punto di vista estetico ma neppure in chili, così la navigazione è veloce, il passaggio sull'onda (la nostra scia) morbido e la reazione ai cambi di direzione anche repentini sempre sicura.



ATLANTIS 50. SPORTY COUPÉ, ITALIAN GLAMOUR.



azimutyachts.com

WWW.NERIWOLFF



ATLANTIS COLLECTION

34 - 38 - 44 - 48 - 50 - 58 - VERVE - VERVE
OUTBOARD

FINO ALL'ULTIMO DETTAGLIO

A brand of AZIMUT|BENETTI Group

Find your local dealer on www.azimutyachts.com