

# BOATMAG.it



LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE SFOGLIABILE ONLINE SU PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 13 / 2015



ARRIVA LA NUOVA GENERAZIONE **VERADO 350**  
E CON I NUOVI **RACING** IL FUORIBORDO MERCURY VOLA A

# 400 CV



## AZIMUT ATLANTIS 34



Un natante da crociera spigliato e a suo agio su mare mosso

il test



ECCO COME AVERE SEMPRE UN MEDICO A BORDO

## DOMINATOR 26 ILUMEN



Due anni di lavoro solo per il progetto di questo 26 m che riesce a sorprendere

I **NOSTRI TEST** | 40 CV DI OGNI CASA COSTRUTTRICE - IL NUOVO RANIERI CAYMAN 21



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

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

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



# ESSENTIAL KIT PER L'ORMEGGIO



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



N. 7.104.212 B2



FC CE



# BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 13/2015

## LA COPERTINA

### MERCURY NEW GENERATION

Il futuro dei fuoribordo La casa costruttrice americana Mercury lo vede al top della potenza e addirittura oltre l'attuale limite massimo di 350 cv. Dopo aver rinnovato i Verado 350, infatti, Mercury ha realizzato il primo fuoribordo da 400 cv, che per il momento, almeno in Italia, è limitato al solo utilizzo in campo racing. Intanto però il dado è tratto e vederlo anche dietro le imbarcazioni da diporto non è un miraggio così lontano.



**SELVA**  
Marine  
EUROPEAN POWER

- ⚡ ACCELERAZIONE STRAORDINARIA
- ⚡ PERFORMANCE ECCELLENTI
- ⚡ CONSUMI IMBATTIBILI

# XSR



**SELVA**  
**XTR**EME  
**PROMO**

PREZZI PROMOZIONALI D'ESEMPIO:

<i>Dorado</i> 40 XS	5.059 €
<i>Dorado</i> 40 XSR	5.529 €
<i>Murena</i> 40 XS	6.469 €
<i>Murena</i> 40 XSR	6.599 €

PREZZI AL PUBBLICO, IVA INCLUSA, DDP E TRASPORTO ESCLUSI

**PREZZI INCREDIBILI SU TUTTA LA GAMMA 4T e DFI**

5 ANNI  
di garanzia

commerciale  
**Selva**  
DISTRIBUTRICE PER L'ITALIA

f Per informazioni sui prezzi e sulla rete di vendita in Italia:  
[www.commercialeselva.it](http://www.commercialeselva.it)

N. 13  
2015

## LE RUBRICHE



## EDITORIALE

La nautica italiana riparte da un'associazione di categoria rinnovata. Parola del nuovo presidente 10



## HORSEPOWER

La nuova generazione Mercury nei rinnovati Verado 350 e nei potentissimi Racing da 400 cv ..... 32



## PENSAVO CHE...

... Il joystick fosse un sogno. Con Yacht Controller, l'ausilio alla manovra è veramente per tutti ..... 46



## OPEN TO FLY/1

Il nuovo Bavaria 450, una barca che per tipologia e layout offre nove possibili soluzioni di scelta .... 14



## PRAM TO RIB

Albatro 32, un gommone bello, performante e cabinato. Ottimo per la crociera prolungata..... 36



## OPEN TO FLY/2

Le ultimissime novità 2015 appena presentate. Cinque modelli da 7 a 26 metri ..... 20



## CROCIERE+MARINA

Offerte molto interessanti a Marina di Varazze. Alla scoperta di Moniga Porto, sul Garda (foto) .. 40



## OPEN TO FLY/3

Dominator 26 Illumen, un nuovo 26 m in costruzione che nasce da una progettazione di due anni..... 26



## SHIPCHANDLER

Un nuovo robot per pulire la carena. Le eliche Italian Propellers. I nuovi caricabatterie Mastervolt ..... 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 (Battiv), Austria (Yacht Revue), Olanda (Motorboot), Spagna (Nautica & Yates), Svizzera (Marina.ch).

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



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



## Nuova Serie Activ 805

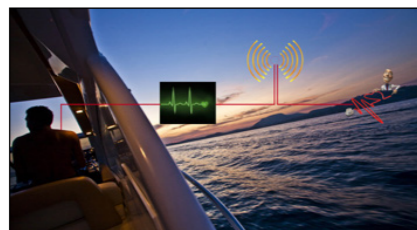
## Creata per lo svago.

Una gamma di imbarcazioni ridefinite, la serie Activ 805 ti permette di vivere la tua vita in modo attivo invece di lasciar passare il tempo. Dal **Cruiser** di lusso alla versatilità dell'**Open**, allo stile del **Sundeck**, alla praticità del **Pro Fish**, ognuno di essi è stato progettato pensando a te. Con 400 cv a disposizione, è facile navigare in sicurezza. Sia che tu voglia pescare o fare sci d'acqua o solo goderti il sole, è tutto pronto per te. La serie Activ 805 che stata progettata e creata per permetterti di sfuggire alla vita di tutti i giorni.

Guarda il nostro sito per scoprire dove trovare la nuova serie 805 presso i concessionari e le fiere.

N. 13  
2015

## I SERVIZI



## UN MEDICO VIRTUALE A BORDO

Con la telemedicina, in caso di malore un medico può intervenire accedendo anche al profilo clinico ..... 52



## NON HAI LA PATENTE? ECCO I 40 CV

Abbiamo provato i fuoribordo da 40 cv delle più grandi case costruttrici..... 58

## I NOSTRI TEST



## IL TEST DELL'ATLANTIS 34

Un natantone con una carena efficiente che va bene sul mosso e aiuta nell'economia dei consumi.....66



## IL TEST DEL RANIERI CAYMAN 21

Il modello d'esordio di Ranieri International nei gommoni provato con il nuovo Mercury 115.... 78

BOATMAG.it

Editore: The editor  
[www.boatmag.it](http://www.boatmag.it)

## Direttore Editoriale

Claudio Russo  
[russo@boatmag.it](mailto:russo@boatmag.it)

## Direttore Responsabile

Alberto Mondinelli  
[info@theditor.it](mailto:info@theditor.it)

## Hanno collaborato

Veronica Eredi, Luca Iannone,  
Ted Morbido

## Grafica

Amelia Verga

## Marketing e Pubblicità

Roberto Tummolo  
[tummolo@boatmag.it](mailto:tummolo@boatmag.it)

## Web Master

Bmfactory Cologno Monzese (MI)  
[www.bmfactory.com](http://www.bmfactory.com)

BoatMag.it - Periodico 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](mailto:info@theditor.it)



MARINA DI VARAZZE

AD ACCOGLIERVI  
UN MARE  
DI OCCASIONI

[www.marinadivarazze.it](http://www.marinadivarazze.it)  
[www.facebook.com/marinadivarazze](https://www.facebook.com/marinadivarazze)  
[info@marinadivarazze.it](mailto:info@marinadivarazze.it) - +39.019.935.321

— M —  
**Up to 10**  
LE NOSTRE PICCOLE  
GRANDI BARCHE

Offerte esclusive  
per imbarcazioni  
fino a 10 metri.

— M —  
**En Plein  
Soleil**  
SPECIALE  
11 - 16 METRI

Un ormeggio  
comodo e accessibile.  
In tutti i sensi.

— M —  
**The Year  
of the Cat**  
LARGO AI  
CATAMARANI

Due vasche al costo  
di una, parcheggio  
e cave bateau.

— M —  
**Serenity  
Package**  
AL SERVIZIO  
DELLA TUA BARCA

Scegli tra i pacchetti:  
**Full Service**  
(Assistenza Tecnica,  
Lavaggi, Guardianaggio)  
**Safe Boat**  
(Assicurazione RC  
& Polizza Corpi)

## LA NAUTICA ITALIANA RIPARTE DA UN'ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA RINNOVATA E PROIETTATA AL FUTURO

**E**tica, Solidarietà, Rinnovamento. Sono i tre punti centrali del programma presentato a Santa Margherita in sede di insediamento da Carla Demaria, la prima donna al vertice di Ucina, nel corso dell'assemblea dei soci apposta riunita per l'elezione del nuovo presidente (Carla Demaria è stata eletta con 879 voti, pari a circa l'80% dei 1128 voti disponibili. I votanti erano 884). Una larga maggioranza del Consiglio Ucina si è dimostrata pronta a sostenere il nuovo presidente che intende operare un'ampia revisione dello Statuto e riorganizzare alcuni aspetti strutturali della segmentazione merceologica e degli organi

di governo, demandando, fra l'altro, a tutti i soci la partecipazione decisionale. Ci saranno 7 settori merceologici, 7 assemblee di settore, 7 comitati direttivi e 7 presidenti di settore. Insomma una struttura operativa più compatta e molto più organizzata, dove ogni membro avrà un ruolo e un compito preciso in coordinamento con il Consiglio di Presidenza, in modo che non ci siano dispersioni che possano far allontanare il raggiungimento degli obiettivi preposti.

"Dopo l'uscita di alcune aziende – ha affermato il neo Presidente – siamo ridimensionati ma rafforzati nella difesa dei valori democratici che devono ispirare

un'organizzazione associativa e di rappresentanza di interessi delle imprese. Non credo nella contrapposizione tra grandi e piccoli e sono convinta che le differenze possano essere trasformate in confronto. Con le modifiche che ho proposto allo Statuto si amplierà la partecipazione decisionale dei Soci attraverso l'accorciamento della catena della governance. Inoltre ognuno dei sette settori che abbiamo individuato avrà una sua precisa rappresentatività".

Nelle varie polemiche che hanno arroventato i giorni precedenti l'elezione del nuovo presidente Ucina, si contestava alla figura di Carla Demaria il fatto che fosse l'espressione del Gruppo Beneteau, che seppur presente in Italia con siti produttivi e un organico italiano, è pur sempre un gruppo straniero concorrente alla produzione italiana.

Carla Demaria ha risposto con un programma che mira invece ad allargare la base associativa, coinvolgendo tutte le realtà operanti nel settore nautico italiano, comprese le più piccole in assoluto rendendo loro la disponibilità di nuovi servizi che possano accrescere il vantaggio di essere associati all'Ucina.



### MERCURY FOURSTROKE 80-100-115

## Assicurati delle prestazioni da numero 1.

Il Mercury 115hp FourStroke garantisce alla tua barca un vero salto di qualità in termini di prestazioni: un motore da 2,1 litri caratterizzato da una coppia altissima che ti mette a disposizione accelerazione e prestazioni da primo della classe. Passando al modello Mercury Command Thrust hai a disposizione un piede di dimensioni più generose e un'elica di diametro maggiore: ancora più accelerazione, più guidabilità e più manovrabilità. L'esclusivo Focused Mount System di Mercury riduce notevolmente le vibrazioni, aumentando di conseguenza la durata del motore.



Mercury behind you, the world before you.

Visita il tuo concessionario Mercury più vicino o vai sul sito [mercury.marine.eu](http://mercury.marine.eu)



L'Ucina si prepara così a un nuovo assetto, che sarà presentato all'Assemblea dei Soci, che si terrà a maggio a Milano.

Per quanto riguarda la divisione dell'attività associativa, i sette settori merceologici sono stati individuati in: **Unità a motore sotto i 24 m; Unità a motore oltre i 24 m; Unità a vela; Unità pneumatiche; Motori; Accessori; Servizi e porti.** I comparti così costituiti daranno vita ad Assemblee di Settore che individueranno in autonomia obiettivi e progetti utili al singolo comparto e i sette Presidenti di Settore; l'istituzione di un Consiglio di Presidenza di cui faranno parte oltre al Presidente e ai vice Presidenti dell'Associazione, i Presidenti delle Assemblee di Settore; l'istituzione di una Advisory Board, organo consultivo con componenti interne ed esterne provenienti dal mondo accademico e dalle professioni di supporto allo sviluppo dei progetti strategici; l'istituzione di un Consiglio Generale, organo allargato di garanzia composto sempre da rappresentanti delle Assemblee di Settore corrispondenti all'attuale Consiglio Direttivo.

"Con questa riforma – ha spiegato il Presidente Carla Demaria – la mission di Ucina di rappresentare, difendere e promuovere tutta la filiera della nautica

italiana in Italia e all'estero avrà uno strumento proattivo che potrà raccogliere le esigenze di tutti, i cantieri di grande e piccola nautica, la vela, la componentistica e i servizi. Dico questo nella convinzione che esistano comunque esigenze orizzontali che il nuovo Statuto avrà la capacità di interpretare e rendere sinergiche, ampliando per tutti sia la partecipazione decisionale che la democrazia. Il percorso che Ucina ha deciso è quello di innovare, riorganizzare e semplificare, costruendo un nuovo modello associativo, fortemente inclusivo, per essere la casa di tutti. Ucina, essendo l'unica confederazione nautica iscritta in Confindustria da oltre 50 anni, ne ha la responsabilità."

#### E IL SALONE DI GENOVA?

Carla Demaria ha confermato il ruolo centrale del Salone Nautico di Genova, di cui prosegue l'organizzazione a ritmo serrato: "Che resta la miglior vetrina per la nostra industria nautica, per tradizione e conoscenza del pubblico. In termini di layout si possono esporre le barche e creare eventi per il pubblico come per altri saloni nel mondo è impossibile fare. Per la nostra Associazione farlo bene significa anche rappresentare e tutelare la categoria"



#### CHI È CARLA DEMARIA

Nata a Torino, si è formata in Italia dove è diventata uno dei manager di riferimento della nautica mondiale.

Oggi è Presidente di Monte Carlo Yachts, azienda che fattura oltre 50 milioni di euro e con oltre 300 dipendenti diretti in Italia, è Presidente di Benetau Italia e General Manager del marchio Beneteau.

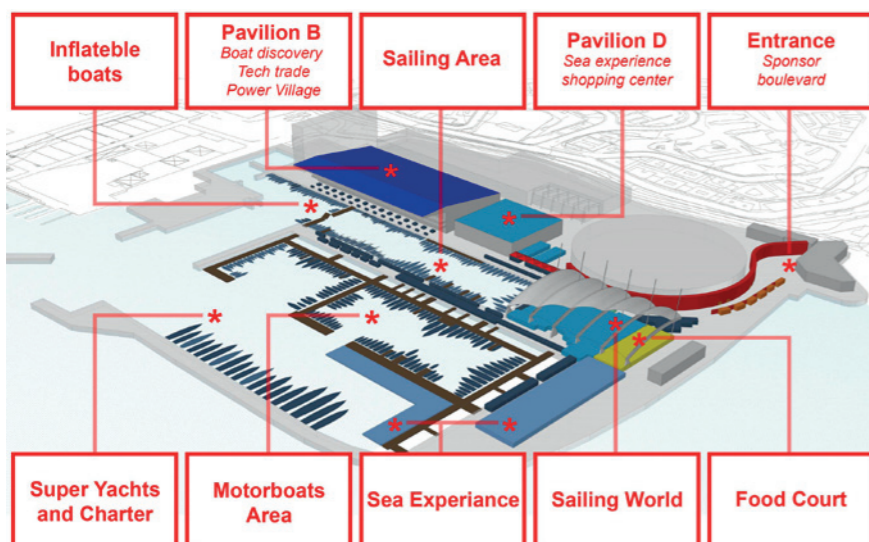
Prima di entrare in Beneteau ha lavorato per vent'anni nel Gruppo Azimut Benetti, ricoprendo posizioni di responsabilità sempre maggiore: Sales Manager nel 1988, Direttore Vendite e Marketing nel 1990, membro dello Steering Committee dal 1996 e Direttore di Azimut Capital nel 2000. Nel 2002 è divenuta Presidente e Amministratore delegato di Atlantis Spa (ex Gobbi).

Nel 2008 ha lasciato il gruppo Azimut Benetti per fondare con Beneteau Group la nuova realtà Montecarlo Yachts, destinata a costruire yacht di fascia alta in Italia e con design italiano.

È entrata una prima volta nel Consiglio Direttivo di Ucina nel 2006, è stata vicepresidente nel 2008. E' tornata in Consiglio Direttivo nel 2014.

Con questo curriculum che dimostra un'esperienza nella nautica a 360°, il nuovo presidente si pone quindi, almeno sulla carta, come il miglior punto di incontro fra le piccole e grandi realtà nautiche, in grado di armonizzare con consapevolezza le rispettive esigenze in un obiettivo comune.

Claudio Russo



## 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](http://www.mercury-marine.eu)

Brunswick Marine in Italia  
Numero Verde **800-013695**

Seguici su [www.facebook.com/MercuryMarineItalia](https://www.facebook.com/MercuryMarineItalia)

Campagne di finanziamento in collaborazione con **AGOS DUCATO**

Per maggiori informazioni visita il sito [www.mercury-marine.eu](http://www.mercury-marine.eu) o contatta il tuo concessionario di fiducia

Cuore tedesco "vestito" ancora una volta per mano italiana. A disegnare il nuovo Bavaria Sport 450 è infatti Marco Casali che, insieme al suo team dello studio Too Design, ha ricreato la nuova gamma a motore che proprio dalla stagione 2015 ha iniziato il totale ricambio di tutti i modelli. La carena è invece creata per mano degli architetti nautici di Insenaval SL, che hanno firmato molti progetti di megayacht, mentre i piacevoli interni portano la firma di Design Unlimited. Il cantiere Bavaria si è riservato il compito di curare i dettagli tecnici e la qualità della costruzione.



## UNA BARCA CON NOVE POSSIBILI SOLUZIONI DI SCELTA. È IL NUOVO BAVARIA SPORT 450

*Open, Hardtop o Coupé e per ognuna di queste tre versioni si può scegliere fra un layout a due oppure a tre cabine. Un 14 metri che offre anche personalizzazioni nelle essenze interne*

Il tratto caratterizzante del nuovo Bavaria Sport 450 è la sua offerta suddivisa su tre modelli: lo **Sport 450 Coupé** si caratterizza per la chiusura del quadrato con tanto di porta che lo divide dal pozzetto, la versione **HT** ha l'hardtop rigido apribile a protezione del pozzetto centrale, mentre l'**Open** è l'espressione del tipico express cruiser con il pozzetto totalmente aperto. Quest'ultimo presenta un layout abbastanza tradizionale con dinette, plancia e mobile bar al centro, mentre nella sezione poppiera si sviluppa una grande zona prendisole che nasconde il garage per il tender e uno spazio di stivaggio sfruttabile per tutte le attività di svago praticabili in acqua.

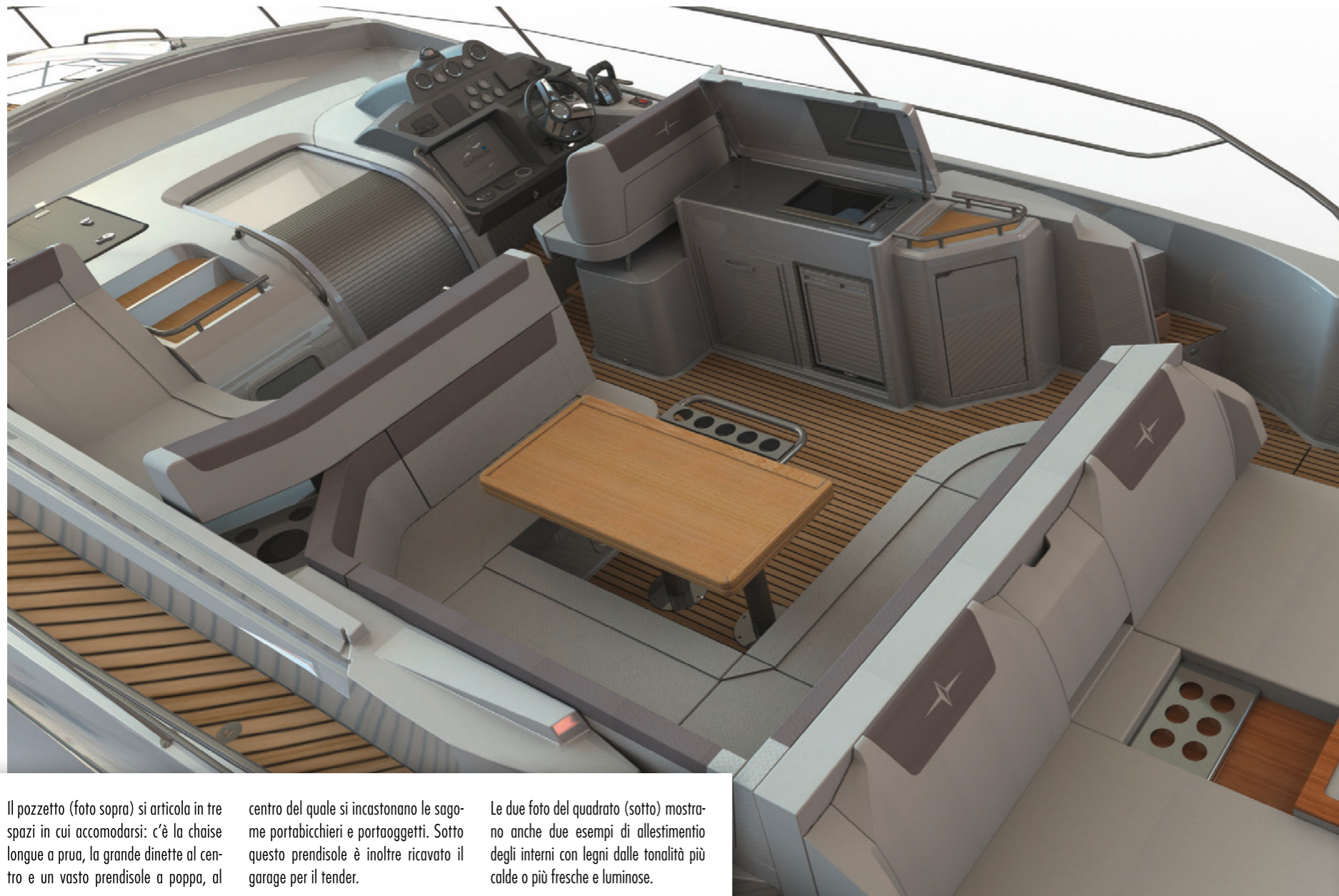
Sul ponte inferiore il Bavaria Sport 450 può essere allestito con due o tre cabine. La cabina armatoriale, che gode della massima indipendenza, è a prua, identica per entrambe le versioni e per i tre modelli: classico il suo layout con il grande letto centrale, bagno privato con doccia separata. Nella versione a due cabine, quella poppiera per gli ospiti ha due cuccette singole più un divanetto nell'area del vestibolo che è ad altezza uomo, mentre la versione a tre cabine ne prevede due affiancate. Possibilità di scelta anche per gli arredi, che prevedono divani, cuscineria e legni coordinati e combinati nelle linee Classic, Style e Modern in base ai materiali scelti per le finiture.



### I NUMERI

Lung. f.t.	13,83 m
Larg.	4,41 m
Imm.	0,75 m
Carb.	1.500 l
Acqua	410 l
Persone	12
Mot.	2x370 cv





Il pozzetto (foto sopra) si articola in tre spazi in cui accomodarsi: c'è la chaise longue a prua, la grande dinette al centro e un vasto prendisole a poppa, al

centro del quale si incastonano le sagome portabicchieri e portaoggetti. Sotto questo prendisole è inoltre ricavato il garage per il tender.

Le due foto del quadrato (sotto) mostrano anche due esempi di allestimento degli interni con legni dalle tonalità più calde o più fresche e luminose.



La cucina si può dire sia d'impostazione "casalinga". È ben raccolta e funzionale. Fornello e lavello possono essere celati dagli appositi piani di copertura.



Questa è una delle due cabine per gli ospiti prevista nel layout a tre cabine, dove l'armatoriale è a prua e le due doppie sono affiancate a poppa.





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

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



## Absolute Navetta 50, la long range compatta

Debutto previsto ai prossimi saloni d'autunno per l'Absolute Navetta 50 che sottocoperta dispone di tre cabine, con l'armatore a centro barca e tutto baglio, e due bagni con box doccia separato. Il ponte principale dell'Absolute Navetta 50 presenta un classico layout con plancia a dritta dotata di porta laterale, dinette a sinistra e cucina a poppavia di quest'ultima, quindi baricentrica con la seconda dinette che si può allestire in pozzetto, ben protetta dalla propaggine del fly.



L'Absolute Navetta 50 è il secondo modello della serie di imbarcazioni di questo stile varata con la Navetta 58. Sarà lunga circa 15 metri e a bordo disporrà di tre cabine.

Abbastanza nei canoni della tradizione anche l'arredo della controplancia con un'ampia area poppiera per il pram o per l'allestimento di un altro solarium oltre a quello canonico a prua; la dinette e il mobile cucina ben dimensionati fanno immaginare bei

pranzi all'aperto, magari protetti dall'hartop rigido previsto come optional.

A questo punto non resta che aspettare l'originale e verificarlo in navigazione e nel frattempo magari il cantiere avrà anche rilasciato i dati tecnici.



# NUOVE ANTIVEGETATIVE ENDURANCE... NO LIMITS!



HIGH SPEED  
HARD MATRIX

STOPPANI  
Prodotti verificati di qualità

NoaNoa  
Endurance  
ANTIFOULING

STOPPANI  
Prodotti verificati di qualità

Sibelius Light  
Endurance  
ANTIFOULING

HIGH PERFORMANCE  
MULTIPURPOSE

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

## Sunseeker Predator 57

Ecco i primi rendering del nuovo Sunseeker Predator 57, che è stato progettato per rilanciare l'offerta del cantiere inglese in un segmento competitivo come quello dei 60 piedi con hardtop. La dinette in pozzetto condivide il mobile bar ed è servita da un mobile bar che è in posizione perfetta anche per essere a vantaggio della dinette interna. Il ponte inferiore prevede tre cabine: quella dell'armatore è a centro barca a tutto baglio. La Vip è a prua e condivide il bagno con la terza cabina ospiti che è con cuccette sovrapposte. Completano questa zona la generosa cucina e una dinette di disimpegno tra le diverse cabine.

I numeri del nuovo Sunseeker Predator 57: lunghezza 18,30 m, larghezza 4,70 m, immersione 1,40 m, dislocamento 27.900 kg; serbatoio carburante 2.200 l; acqua 600 l; motori 2x800 cv Volvo Penta. Velocità massima stimata 33 nodi.

## IN ANTEPRIMA IL NUOVO QUICKSILVER 810 ARVOR

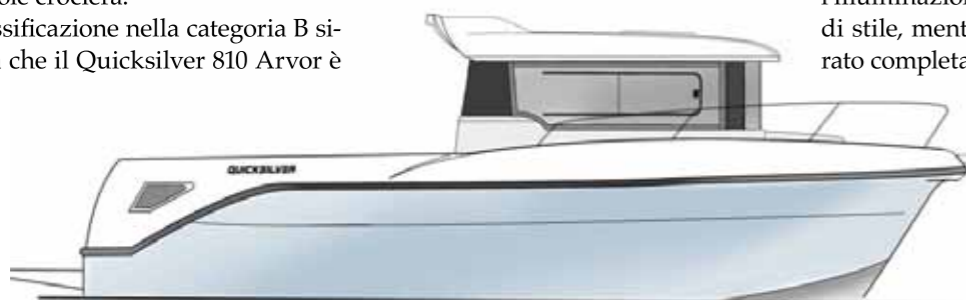
Prosegue la crescita della gamma Arvor con questo Quicksilver 810 Arvor che si va ad aggiungere ai già conosciuti 730 e 690. Quasi un metro in più di scafo permettono di esaltare ulteriormente quelli che erano già i punti di forza del 760: uno scafo collaudato, robusto e marino, unito a un nuovo layout della coperta e a una cabina più grande con un livello di comfort più elevato. Il risultato è una barca che va a offrire la migliore combinazione tra le esigenze dei pescatori e quelle degli altri ospiti che invece vogliono semplicemente godersi una piacevole crociera.

La classificazione nella categoria B significa che il Quicksilver 810 Arvor è

a proprio agio sia nelle acque costiere sia in mare aperto, un'importante garanzia per una barca destinata a lunghe battute di pesca. Il grande pozzetto è pensato per le esigenze dei pescatori, con posti a sedere flip-down e vasche del pescato e del vivo, con una zona specifica per la preparazione delle esche; inoltre. Grazie al motore entrobordo Mercury Diesel con il trolling si può navigare pescando alla traina per ore senza sforzare motore e trasmissione, ma anche arrivare dove si trova il pesce a una velocità di crociera di tutto rispetto.

Le grandi vetrate che percorrono tutto il perimetro della tuga permettono una visibilità dall'interno a 360°. Apprezzabile è anche la timoneria idraulica SmartCraft, mentre la plancia può accogliere tutta la strumentazione necessaria alle esigenze della navigazione e della pesca. Eventualmente è disponibile una seconda stazione di comando opzionale esterna.

All'interno è prevista una zona dinette trasformabile in cuccetta doppia e un angolo cottura, mentre all'aerazione provvedono le finestrate scorrevoli e la botola sul tetto. Per la notte l'illuminazione led aggiunge un tocco di stile, mentre il locale toilette separato completa la dotazione.



Ranieri  
INTERNATIONAL

FINANZIAMENTO interessi **ZERO**  
TAN FISSO 0% ~ TAEG MAX 6,63%



MADE IN ITALY

RIBS DIVISION  
CAYMAN LINE NEW 2015

Ranieri International dal 1° Maggio al 30 Giugno 2015, su tutte le imbarcazioni della propria gamma, ti offre un finanziamento a INTERESSI ZERO, fino a € 20.000 e fino al 75% del valore dell'imbarcazione. L'offerta è sviluppata in collaborazione con la rete dei concessionari che potete consultare sul nostro sito - [www.ranieri-international.com](http://www.ranieri-international.com)

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

Importo finanziabile da € 3.000 a € 20.000. Esempio riferito alla casistica più onerosa per il cliente: € 3.000 in 24 rate da € 131,25 - TAN fisso 0% TAEG 6,63%. Importo totale del credito € 3.000. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi € 0, spese di istruttoria € 150,00, imposta di bollo su finanziamento € 16, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 1,50 - importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) € 3.204,00. Offerta valida dal 1/5/2015 al 30/6/2015. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato Spa. La rete dei Concessionari Ranieri International convenzionati opera quale intermediario del credito NON in esclusiva.

Motonautica F.lli Ranieri Srl  
[www.ranieri-international.com](http://www.ranieri-international.com) - [info@ranieri-international.com](mailto:info@ranieri-international.com)  
SOVERATO (CZ) Italy - Tel. 0967 25839



## Fjord 48 Open, la barca che vuoi

**N**uova ammiraglia per la gamma Fjord, che ha appena lanciato il 48 Open. Il designer Patrick Banfield ha fatto un ottimo lavoro su questa barca dalle misure importanti, con una lunghezza di 15,20 m e una larghezza di 4,80 m. La coperta è caratterizzata dall'hardtop rigido che protegge la plancia e il mobile bar che può essere allestito anche come

cucina. A poppavia c'è la dinette o in alternativa il grande prendisole centrale che nasconde il garage per il tender dotato di un sistema di scorrimento elettrico integrato. Anche la plancetta poppiera può essere comandata elettricamente per salire e scendere sotto il livello del mare. Un altro solarium si trova a prua, mentre i passavanti ben dimensionati e protetti permettono di muoversi con

Il nuovo Fjord 48 Open è una barca che si presta alle diverse richieste, sia per gli allestimenti in coperta sia per il layout sottocoperta, dove ci sono due cabine, anche se dal profilo esterno non sembra.

agio su tutta la coperta. Sottocoperta la barca offre grandi spazi come in un loft di lusso. Due cabine spaziose, ognuna con il proprio bagno con doccia separata; in alternativa si può anche dare più agio alla cabina armatoriale prodiera e optare per una sola toilette. Infine, la motorizzazione prevede due oppure in opzione tre Volvo Penta Ips 600, ciascuno da 435 cv.

### I NUMERI

Lung.f.t.	15,28 m
Larg.	4,81 m
Imm.	1,18 m
Disl.	12.100 kg
Carb.	2.080 l
Acqua	390 l
Mot.	2x435 cv



## Sanlorenzo SL86

**P**er la prossima stagione Sanlorenzo rinnova alcuni modelli di successo, fra cui il Sanlorenzo SL86, che sarà presentato a settembre al Cannes Yachting Festival. Sul nuovo SL86 sono proposti due layout per soddisfare meglio le diverse inclinazioni dei mercati. Nel layout classico, la cucina è sul ponte di coperta e può essere attrezzata a country-kitchen con sgabelli più mirata al mercato americano. Nel secondo layout la cucina è sul ponte inferiore nella zona equipaggio, liberando così un grande spazio sul ponte di coperta. La cabina armatoriale è a poppa sul baglio massimo, mentre la Vip a prua è stata disegnata con layout trasversale in modo da garantire l'accesso come in una vera suite, senza mostrare subito i letti dal corridoio centrale.

### I NUMERI

Lung.f.t.	26,45 m
Larg.	6,35 m
Imm.	1,90 m
Disl.	76.000 kg
Carb.	8.100 l
Acqua	1.700 l
Mot.	2x1622 cv

Sopra, il fly è uno dei più ampi della categoria con 41 mq di superficie e ben 9 mq dedicati al solo prendisole; con l'elegante e leggero hardtop tutto questo spazio diventa molto vivibile e può

essere completato da una vasca idromassaggio. Sotto, due esempi di ambientazione interna, dove nel salone in particolare si evidenzia la grande proiezione panoramica verso l'esterno.





Il designer Alberto Mancini per sviluppare il progetto del Dominator D26 Ilumen ha lavorato su due temi principali: "Quando ho iniziato a disegnarlo, avevo due concetti in testa: luce e spazio. La mia idea era quella di portare lo spazio e la sensazione di un megayacht in 26 metri di barca".

Ne è nato uno yacht originale nelle forme, ma anche capace di far vivere al suo armatore un'esperienza unica per la fusione degli spazi interni ed esterni e la luminosità degli ambienti. Per esempio, la suite armatoriale a tutto baglio di oltre 30 mq con una terrazza privata di 20 mq che garantirà un'enorme

vista panoramica; ma non solo, una veranda mobile consentirà di dormire sotto le stelle. All'interno, uno specchio grigio fumé separa la cabina dal bagno/doccia, mantenendo la privacy e aumentando la percezione dello spazio in cabina e nel bagno padronale. Il salone ha finestrate dal pagliola-

to al cielino e anche i passaggi laterali sono vetrati per garantire agli ospiti la possibilità di avere il mare sempre a vista.

La cura del dettaglio continua anche nel resto dell'ambiente con l'impiego di materiali esclusivi come onice retroilluminato bianco, ebano, zebano, rovere opaca, seta e pelle nabuk.



La propulsione è rivoluzionaria: quattro differenti modalità col sistema ibrido che trasforma la barca da pura "edrive" elettrica, che può navigare fino a 6 nodi, a superveloce yacht turbodiesel che sfiora i 30 nodi.

## DOMINATOR D26 ILUMEN, DOVE SPAZIO E LUCE SI FONDONO

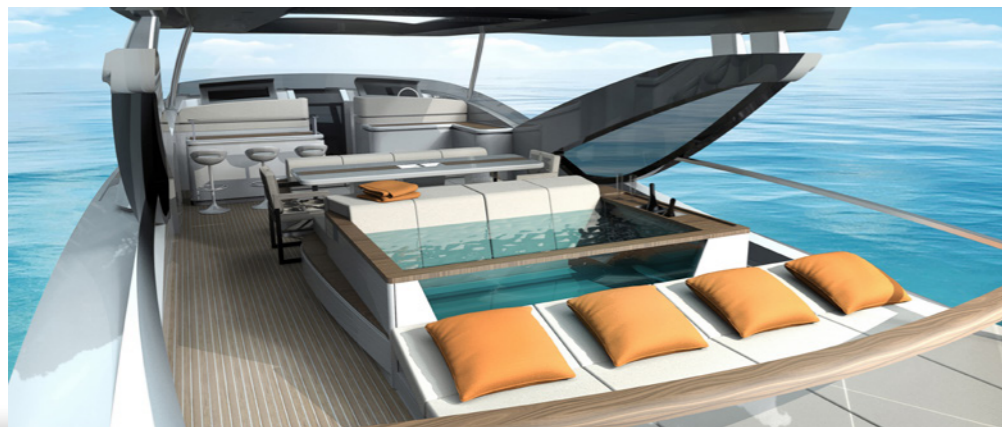
*Un progetto che nasce da due anni di lavoro del team di Dominator Yachts per raggiungere alti livelli di originalità e design*

La carena è in fibra di carbonio composito con una riduzione di peso del 25% rispetto agli scafi tradizionali, ma con una resistenza alla trazione otto volte superiore a quella dell'acciaio.



### I NUMERI

Lung.f.t.	26,50 m
Larg.	6,72 m
Imm.	1,52 m
Disl.	69.000 kg
Carb.	12.000 l
Acqua	1.900 l
Mot.	2x1200 cv

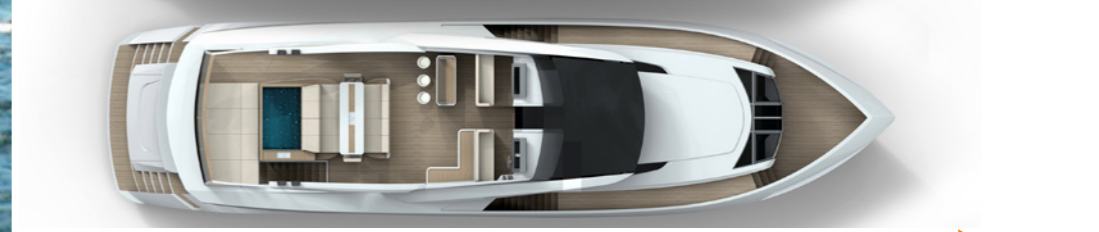
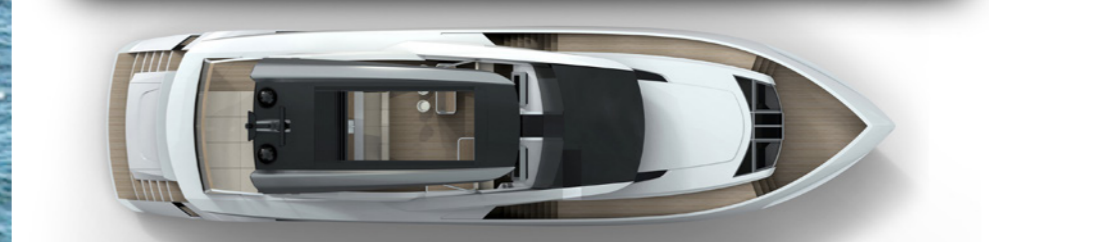


Alla vita all'aperto sul Dominator 26 Ilumen è stata data la stessa importanza di comfort, eleganza e allestimenti che si apprezzano negli spazi interni. Nella foto

sopra, infatti, si può notare la possibilità di relax sul fly, che dispone di una vasca idromassaggio integrata a una superficie prendisole, mentre a prua si sviluppa la

*L'armatore ha una suite protetta dalla massima privacy tanto all'interno quanto all'esterno, dove può fruire di una terrazza privata*

zona pranzo con il bar contiguo. A prua del ponte principale, davvero originale e molto apprezzabile è la terrazza privata dell'armatore (foto sotto e sopra)





Nelle foto sopra, due viste della cabina armatoriale che è situata a prua del ponte principale e attornata da enormi vetrate. Grande panoramica verso l'esterno anche dal salone e dalla sala pranzo (nella foto sotto).

Nella pagina accanto, dall'alto, si vede il bagno della suite armatoriale, che si articola su un'area decisamente molto ampia. Nelle foto più in basso, si notano invece due esempi di cabina Vip, il primo nella versione di layout con quattro cabine

sottocoperta (2 Vip + 2 doppie), il secondo esempio è nella versione di layout con tre cabine, di cui la Vip a centro barca sul baglio massimo, in una posizione identica a quella che generalmente su quasi tutti gli yacht è destinata all'armatore.



Sul piano della personalizzazione, il cantiere offre l'opportunità di scegliere tra due opzioni di layout per il ponte inferiore: due cabine a letti separati e due cabine Vip con letti matrimoniali oppure due cabine doppie e una grande cabina Vip a tutto baglio a centro barca. In qualunque caso, l'armatore alloggia sul ponte principale nella zona prodiera. L'equipaggio invece si trova a prua ed è collegata direttamente a una grande cambusa situata sul ponte principale.





Il Verado 400R non è destinato all'impiego nel diporto ma è dichiaratamente posizionato in ambito "racing" e viene proposto nella doppia livrea nera o bianca e con una serie di decal colorate per ulteriori personalizzazioni.

## NUOVI MERCURY VERADO 350 E 400R, POTENZA MA NON SOLO

*i due fuoribordo "muscolari" della casa americana confermano attenzione alle prestazioni ma anche ai consumi*

La motorizzazione "multipla" fuoribordo piace e tutta la gamma Mercury Verado per conformazione, peso, ingombri, prestazioni e possibilità di funzionare davvero bene in configurazione joystick, è la risposta di riferimento.

La presentazione li ha accumulati, così come in comune è il monoblocco a sei cilindri in linea di 2,6 litri con compressore volumetrico, ma i due nuovi e superpotenti fuoribordo Mercury Verado 350 e 400R hanno due destinazioni ben distinte: per il Verado 350 il diporto seppur ad alte prestazioni, per il Verado 400R le competizioni, infatti non è omologato perché non rispetta alcuni parametri sulle emissioni. Ciò non toglie che il suo accattivante look farà sognare molti diportisti, ma il

"fratellino" minore da 350 cv non è poi così lontano come prestazioni. Entriamo nel merito delle innovazioni introdotte dai due nuovi modelli. Monoblocco a sei cilindri in linea di 2,6 litri e 24 valvole che proprio grazie alla cilindrata contenuta pesa molto meno (oltre 40 kg) dei suoi diretti rivali aspirati facendo fermare la bilancia a 303 kg. Inutile ricordare tutti i benefici effetti che un favorevole rapporto peso/potenza ha sulle prestazioni e sui consumi. Detto della sovralimentazione, caratteristica

unica dei Verado, nuovo è anche il circuito di aspirazione pensato per meglio "catturare" aria fresca dall'esterno della calandra, così da rifornire direttamente ed efficacemente il compressore. Oltre a questo delle nuove aperture nel coperchio del volano permettono di dissipare più facilmente il calore del motore contribuendo a migliorarne l'efficienza e la durata. A ulteriore garanzia il "Knock Control" rileva le vibrazioni causate da eventuali detonazioni e interviene alterando i tempi di accensione ed evitare

così rischi di rottura. Completa anche la dotazione di accessori: dalle "manette" a controllo digitale, sensibili ma anche sicure, al servosterzo elettroidraulico, vero campione di precisione ed efficienza; senza dimenticare il sistema Joystick e la strumentazione Vesselview, dei must ormai irrinunciabili. La differenza sostanziale tra i due nuovi Mercury Verado 350 e 400R è data, oltre dai 50 cv di potenza, dal regime di rotazione che ha la linea rossa a 5800-6400 rpm per il Verado 350 e arriva

fino a 7000 rpm per il Verado 400R. Identico il peso, diversa la grafica che offre, oltre alla due colorazioni bianca o nera, anche la possibilità di personalizzare i fregi con una serie di adesivi di diversi colori (per la cronaca: rosso, arancio, giallo, verde, viola, blu, nero e fibra di carbonio), ma come la penso l'ho già detto. Il piede Sport Master è stato sviluppato appositamente per il 400R con un rapporto di trasmissione di 1,75:1 (identico a quello del 350) e realizzato con componenti speciali.

Tre le misure del gambo, disponibile in 508, 635 e 762 millimetri di lunghezza come il Verado 350, ma qui è offerta la possibilità di tre skeg per avere sempre la soluzione ideale. Non potevano mancare due eliche specifiche a quattro pale, la Bravo I FS e la ProMax, quest'ultima pensata soprattutto per le applicazioni monomotore. Le manette DTS elettroniche separano la selezione delle posizioni neutro-fast-retro dagli acceleratori propriamente detti (come sempre sulle barche da competizione).

## Suzuki Marine DOC: motore rubato subito sostituito!

Il Programma Suzuki Marine DOC (acronimo di Defence of Customer) ha realizzato una politica di semplificazione ed efficacia unica tra i motori fuoribordo, affinché i clienti della casa giapponese siano sempre e comunque soddisfatti di possedere un motore fuoribordo Suzuki.

Chi ha avuto la disavventura di subire un furto sa che, oltre al danno economico, si va incontro anche a notevoli disagi. Suzuki Marine quindi, di concerto con la propria rete ufficiale di vendita, si impegna a restituire, nel più breve tempo possibile, un motore di modello identico a quello sottratto.



Il programma Suzuki Marine DOC è incluso nel prezzo d'acquisto dei modelli dal DF8A al DF300A della gamma: il cliente Suzuki non deve fare altro che fissare con un "dado antifurto" il motore allo specchio di poppa (dal modello

DF40A in su) e ritirare dal concessionario da cui ha acquistato il motore il certificato di assicurazione rilasciato insieme alla dichiarazione di potenza, per beneficiare di una protezione totale valida per i primi 12 mesi di vita del motore.

## Yamaha Satisfaction Sea, fuoribordo nuovo con incentivi e TAN zero



Yamaha Satisfaction Sea è il programma di servizi premium che la casa dei tre diapason offre agli appassionati di nautica che scelgono un suo fuoribordo. Così Yamaha si impegna ad offrire un prodotto di riferimento per chi ama navigare con tecnologie all'avanguardia e design innovativi, unitamente a un livello di servizio dagli elevati standard qualitativi.

Il pacchetto Yamaha Satisfaction Sea si arricchisce di nuovi vantaggiosi incentivi e favorevoli finanziamenti sull'acquisto di un nuovo fuoribordo. Fino al prossimo luglio, riassaporare il piacere di vivere il mare spinti dal sognato Yamaha, dai

compatti F40G e F40H al performante V6 F250, sarà ancora più semplice grazie agli incentivi che partono da 180 euro fino a 2.800 euro, a seconda della potenza e al conveniente finanziamento\* TAN 0% in 30 mesi.

Questa promozione si aggiunge ai servizi già presenti nel ricco programma Yamaha Satisfaction Sea che comprende l'estensione della garanzia fino a cinque anni sul nuovo, la visibilità sui costi di manutenzione ordinaria per poter pianificare in anticipo ogni spesa per i primi cinque anni e la chiarezza dei listini al pubblico presso ogni rivenditore Yamaha autorizzato.

## Tohatsu MFS 40A il nuovo quattro tempi

Tutto nuovo, e soprattutto a quattro tempi, il nuovo "senzapatente" Tohatsu MFS 40 A non nasconde le sue ambizioni sul mercato italiano, grazie alle numerose innovazioni presentate. Il nuovo tre cilindri di 866 cc è proposto nella doppia potenza di 40 e 50 cv (sigla MFS 50 A). Bello il design aerodinamico della calandra che segna un notevole salto qualitativo e non sorpren-

de che sarà lo stile che segnerà tutti i futuri lanci e, a questo proposito, sono già annunciati i modelli MFS 15/20 e MFS 25/30.

Con i suoi 95 kg di peso, il Tohatsu MFS 40 A si propone come il più leggero della categoria. Ottime anche le performance in termini di bassi consumi mentre, per ottobre 2015, è già annunciata una nuova evoluzione del Tohatsu MFS 40 A (individuata dalla sigla AE) compatibile con il TOCS (Tohatsu Onboard Communication System), il sistema di comunicazione digitale originale Tohatsu.



**Propflex T**  
Tailshaft coupling with integrated thrust bearing

**WE SUPPORT YOUR COMFORT**  
FROM 1987

**VULKAN ITALIA**

il tuo partner per



Albatro 32 nasce su una carena collaudata e performante, come quella sviluppata in anni di gare e di barche velocissime. A ciò si aggiunge una cura artigianale nella confezione che, dallo scafo alle parti pneumatiche, è tutta direttamente eseguita all'interno del cantiere da personale qualificato, abituato a confrontarsi con barche destinate alle competizioni. Ecco le caratteristiche tecniche dell'Albatro 32: lunghezza ft 9,90 m, larghezza 2,80 m, dislocamento 3,7 t, serbatoio carburante 450 l, serbatoio acqua 200 l, motorizzazione entrofuoribordo da 2x220 cv a 2x430 cv, velocità massima 55 nodi, velocità di crociera 42 nodi.

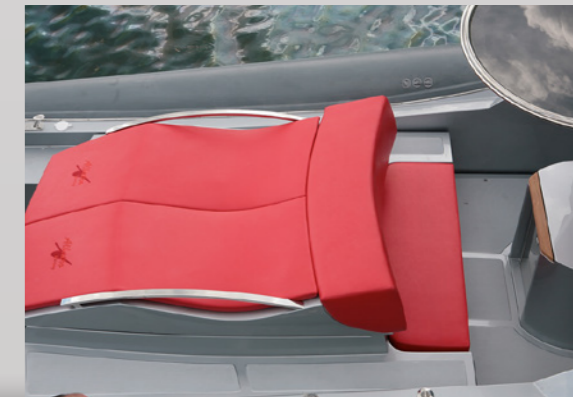
Conoscere Simone Casati e il suo amore per la motonautica, per la velocità, senza mai dimenticare la sicurezza, è il modo migliore per avvicinarsi alle sue barche e all'Albatro 32 in particolare.

## ALBATRO 32, GOMMONE DA CROCIERA CON L'INDOLE COMPETITIVA

*Quasi 10 metri di finiture curate, design aggressivo ma anche raffinato, frutto di un lavoro maturata tra il diporto e le gare motonautiche*

Dopo aver realizzato la sua genuina passione, condivisa da tutta la famiglia, si apprezzano ancora di più i modelli del suo cantiere, che opera nei capannoni di Gordona, in provincia di Sondrio, a pochi chilometri dal lago di Como.





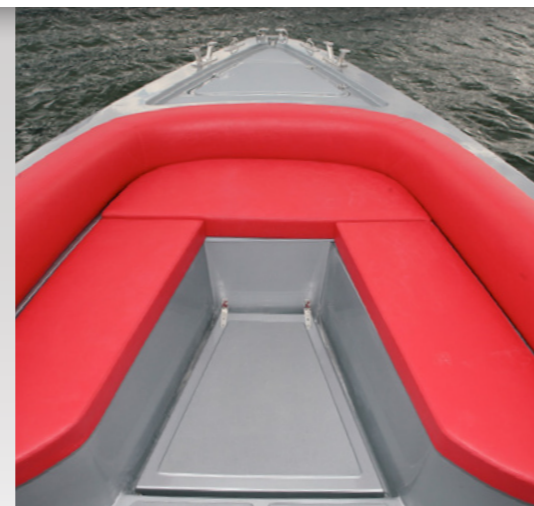
La ricerca delle performance, in coperta lascia spazio con successo a esclusive soluzioni, come il comodo solarium poppiero centrale, che lascia spazio anche a un gavone sottostante di uguali dimensioni e che è

servito da due tientibene dal design ricercato. Degno di nota è anche il parabrezza che si prolunga su tutta la postazione di guida, bello a vedersi e sempre utile quando si sfiorano i 60 nodi.

*Un cuore indomito per un gomnone che a bordo si mostra in tutta la sua "gentilezza" fatta di tanto bel design e una buona abitabilità*

Le profilate linee esterne riescono a dare ugualmente una buona volumetria alla cabina, dove trova posto un letto doppio, che durante il giorno si trasforma facilmente in una dinette, e un divanetto a cui a fianco

si trova il raccolto mobile cucina, mentre di fronte si sviluppa il volume del locale toilette che risulta ben dimensionato e, dunque, fruibile abbastanza comodamente. Insomma, non manca proprio nulla.



## periodo d'oro a Marina di Varazze che "punta" all'espansione nell'area ex Baglietto e propone ai diportisti offerte allettanti

Si chiama "Speciale 11-16 metri" ed è l'offerta che Marina di Varazze ha riservato per la stagione 2015 alle imbarcazioni comprese tra gli 11 e i 16 metri. La proposta prevede ormeggi nell'area di sottoflutto, perfettamente riparata e con una vista che può spaziare tra mare e montagne. Tutti i posti sono comodamente raggiungibili in auto con parcheggio a poppa della barca. Marina di Varazze fa però spazio anche ai **catamarani**, che sono ormai molto diffusi, ma che soffrono di costi d'ormeggio maggiorati a causa delle notevoli dimensioni. Per loro, la proposta è: due vasche al costo di una con posto auto e un "cave a bateaux".

"Up to 10" è invece l'offerta per la

nautica nella fascia da 5 a 10 metri che consente di usufruire di servizi di elevata qualità in un contesto elegante e a condizioni convenienti. Marina di Varazze propone poi il "Serenity Package", un programma completo di assistenza e gestione ideato per garantire la massima tranquillità mentre si è in porto e nei periodi di assenza agli armatori di barche tra gli 11 e i 18 metri. Stipulando un contratto di 12 mesi l'offerta prevede: controllo ormeggi e parabordi in condizioni meteo avverse, lavaggi, apertura e chiusura imbarcazione, avviamento motori, verifica funzionamento aria condizionata/riscaldamento, controllo sentine e livelli, controllo batterie e ripristino livelli acqua, guardianag-

gio e assistenza per il rilascio bollino blu presso la Capitaneria. In alternativa si può scegliere un pacchetto assicurativo che include una polizza d'assicurazione RC e corpi, sempre incluso nella tariffa dell'ormeggio. Infine c'è la "Fidelity Card Marina di Varazze": dagli alberghi alle maggiori attrazioni, dal noleggio auto alle terme, sono numerosi gli esercizi e i servizi convenzionati. L'adesione al programma, gratuito per i clienti, consente di accedere anche a **YachtPass**, il servizio che permette di semplificare il disbrigo delle pratiche burocratiche nei porti turistici e di avere sconti per le barche in transito. Inoltre, tramite il sito o l'app, è possibile effettuare richieste di ormeggio presso il porto.



### IL REFITTING NELL'EX AREA BAGLIETTO

Marina di Varazze ha presentato un'offerta per l'acquisizione del ramo d'azienda degli ex cantieri Baglietto con l'obiettivo di rilanciare l'attività, mantenendo la destinazione d'uso. La proposta, che prevede un'adeguata offerta economica e un'assunzione parziale della forza lavoro, è basata su un piano industriale che tiene conto delle attuali condizioni di mercato in Italia e dell'esperienza della struttura in termini di capacità imprenditoriale e competenza. Nel progetto, il sito che include un piazzale in concessione demaniale privo però di attrezzature di sollevamento, verrebbe destinato ad area di refitting, considerando anche che la darsena

antistante è in concessione a Marina di Varazze e che possono essere utilmente attivate sinergie con il Gruppo Azimut-Benetti di cui Marina di Varazze è parte. Per quanto concerne il personale, l'accordo sindacale prevede l'assunzione a tempo indeterminato di sei dipendenti, mentre ai restanti è garantito un contributo economico di incentivo all'esodo. "Marina di Varazze è una realtà imprenditoriale consolidata sul territorio, economicamente indipendente e finanziariamente solida - ha dichiarato Giorgio Casareto, direttore di Marina di Varazze - La famiglia Vitelli ha dato alla città prova della propria affidabilità realizzando un efficiente porto turistico con tempistiche di esecuzione rapide

e portandolo, nel breve volgere di un paio di anni, ai vertici nazionali. L'attività di refitting potrebbe partire immediatamente e per questo abbiamo messo a budget l'allestimento dell'intero sito di cui il travel è sicuramente l'investimento più significativo. Per quanto riguarda l'occupazione, considerata l'attuale situazione di mercato, non sono purtroppo ipotizzabili soluzioni alternative realmente sostenibili nel medio periodo". La concessione delle aree ex Baglietto era già stata assegnata alla capogruppo Azimut-Benetti nel 2013 attraverso una delibera del Comune di Varazze che fu in seguito revocata. Marina di Varazze ricorda che contro tale revoca è tuttora pendente un ricorso.

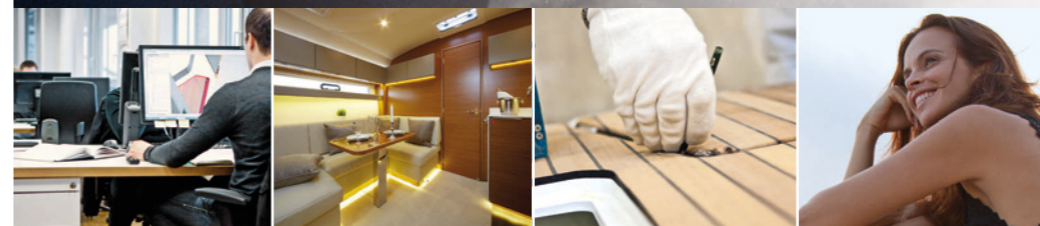
## ENGINEERED TO ENJOY.



### NUOVO BAVARIA SPORT 400 COUPE.

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

SPORT 400 COUPE. Prezzo base da cantiere: 208.131,00 € (19% IVA inclusa)



**BAVARIA**  
MOTORBOATS

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

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

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

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



## Moniga Porto per vivere il Lago di Garda

**M**oniga Porto è uno dei più moderni e attrezzati attracchi del Lago di Garda con 280 posti barca e un'offerta di servizi per godersi al meglio il lago italiano.

I numeri di Moniga Porto si commentano da soli. Costruito nel 2005, il porto vanta una moderna e funzionale struttura realizzata nel rispetto dell'ambiente e del territorio circostante; 280 i posti barca fino a 18 metri di lunghezza (dei quali 24 destinati al transito), tutti dotati dei servizi di acqua, corrente elettrica, allaccio TV, wifi, servizi igienici con docce riservate ai clienti in aree adia-

centi alle banchine. Vicino al porto è pure disponibile uno spazio di 5 mila mq, dei quali 4.200 mq coperti, destinato ai servizi di rimessaggio per barche a vela e a motore. Persino superfluo sottolineare che tutto il personale vanta una provata professionalità e competenze specifiche in campo nautico, perfettamente assecondati dalle strutture dotate di tutte le risorse tecnologiche necessarie per garantire la migliore qualità dei servizi offerti.

Tra gli altri servizi di Moniga Porto, da ricordare l'accoglienza 24 ore su 24, parcheggio riservato all'aperto e

fornitura di ghiaccio inclusi nella tariffa di ormeggio, parcheggio riservato al coperto con tessera di accesso, lavanderia con servizio di prelievo e consegna giornaliero o lavatrice a uso gratuito per i clienti, servizio taxi con trasferimenti per gli aeroporti di Bergamo, Milano e Verona, noleggio biciclette elettriche. Inoltre è operativo un distributore di carburante in loco ed è garantito il servizio di raccolta rifiuti speciali e rifiuti solidi urbani e quello di aspirazione liquami di bordo e acque nere.

All'efficienza della struttura si aggiunge il fascino la sua collocazione geografica: infatti Moniga, comune di origine medievale, vanta tra le sue bellezze una tra le più antiche chiese della Riviera, la Chiesa di San Martino, il Castello del X secolo e la sua possente cinta muraria rettangolare, a testimonianza dell'animo storico e tradizionale del paese.

Strategica anche la sua collocazione grazie alla vicinanza (solo 9 km) all'autostrada A4 Milano-Venezia, all'eliporto di Montichiari e agli aeroporti di Bergamo (Orio al Serio), Verona (Valerio Catullo) Milano Linate e Malpensa, che rendono Moniga Porto comodamente raggiungibile in ogni periodo dell'anno.

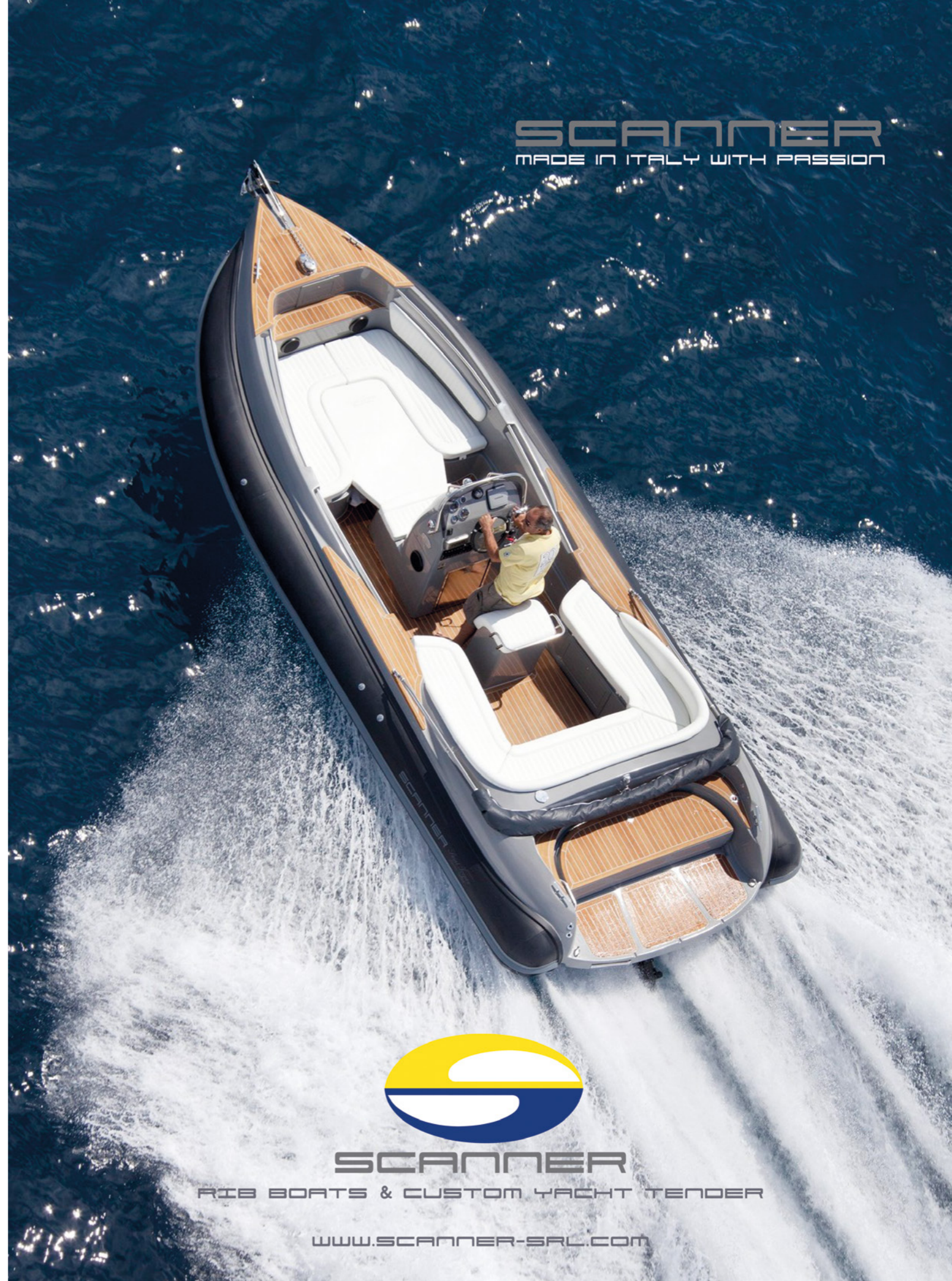
## M3 Servizi Nautici lancia il Charter e sbarca a Lavagna

**P**rosegue il processo di diversificazione dell'azienda di Andora, in provincia di Savona, che all'importazione delle barche di Bavaria e dei fuoribordo Tohatsu, ha affiancato la sezione turismo nautico M3nautica Charter.

Il turismo nautico rappresenta una nuova sfida, il risultato dell'unione di due settori fondamentali per l'Italia: il diporto e il turismo. Così M3 Servizi Nautici si è "allungata" verso levante, scegliendo il Porto Turistico di Lavagna come sua prima base da dove sviluppare e promuovere i prodotti turistici che compongono l'of-

ferta 2015. Il porto di Lavagna è una struttura completa ed efficiente con un'eccellente posizione geografica al centro del golfo del Tigullio, la nuova base di M3nautica Charter si trova poco distante da bellezze famose in tutto il mondo come Portofino e le Cinque Terre.

L'offerta di M3nautica Charter parte dalla locazione di imbarcazioni cabinate a vela e a motore tra 9 e 14 metri. Quelle a motore, rare nei listini delle offerte di charter italiane, sono tutte motorizzate Diesel e dotate di ogni comfort per crociere di medio e lungo raggio. Sempre per le barche a motore sono proposti anche quest'anno i corsi di Guida e Navigazione d'altura, tenuti da tecnici Volvo Penta e Mercurier e indirizzati sia ai neofiti sia agli esperti armatori.



**SCANNER**  
MADE IN ITALY WITH PASSION



**SCANNER**

RIB BOATS & CUSTOM YACHT TENDER

WWW.SCANNER-SRL.COM



## Robot Eye: con Jack il mare non ha più segreti

*Si chiama Jack il robot sottomarino messo a punto da Robot Eye per semplificare le operazioni di verifica delle carene e parti sommerse delle barche.*

Emidio Collevocchio, patron della Robot Eye, lo dichiara subito: "Il mare e la nautica sono state sempre la mia passione". Proprio per questo è convinto che proprio il mare e la nautica possano costituire un elemento trainante per un rilancio dell'economia. "Vedere questo settore in crisi – prosegue Collevocchio – ci ha motivato a realizzare un progetto innovativo: una struttura aziendale specializzata nella fornitura di servizi ROV a basso costo per aziende e privati in modo da rendere la tecnologia dei robot accessibile a tutti". ROV è un acronimo inglese che significa Remotely Operated Vehicle ossia un veicolo pilotato da una postazione remota e, nello specifico, Jack il robot

subacqueo sviluppato dalla Robot Eye è controllato da un comando remoto pilotabile dalla superficie attraverso un cavo di 100 m. Il robot è dotato di videocamera in alta definizione, illuminazione a led, quattro motori vettoriali con riempimento a olio, due motori assiali, valigia con pannello di controllo e monitor. Jack permette di abbattere i costi delle normali operazioni di manutenzione, ma anche di verificare lo stato delle carene e di tutte le altre parti sommerse come, per esempio, timoni, eliche e trasmissioni.

Infatti, Jack è un robot sottomarino in grado di effettuare molteplici operazioni utili per gli operatori della nautica, pensiamo a cantieri e singoli

artigiani o armatori, potendo verificare lo spessore delle lamiere di imbarcazioni di qualsiasi stazza e dimensione evitando le costose operazioni di alaggio e varo. Invece per i sevizi di soccorso e recupero è possibile effettuare videoispezioni di fondali ostili evitando di mettere a rischio vite umane; nel settore petrolifero e trasporto gas si possono raggiungere profondità proibitive per qualsiasi sommozzatore potendo monitorare lo stato delle tubazioni continuamente sottoposte a stress di pressione e correnti galvaniche; oppure nell'ambito della ricerca è possibile utilizzare Jack per pattugliare relitti e analizzare le proprietà organolettiche delle acque come il grado di salinità e il PH.

## Italian Propellers produce tutta la propulsione possibile

Incontrare nella sede dell'Italian Propellers, nella "bassa" bergamasca a Grumello del Monte, Celestino Belotti e i suoi due figli Claudio e Marco ti apre il cuore e conferma come l'imprenditoria nautica italiana, non solo non è in crisi ma anzi è pronta a raccogliere le sfide che il mercato globalizzato impone. L'incontro è interrotto in continuazione da un problema su uno stampo di una biella, dalla ricerca di un utensile ideale per una specifica lavorazione, l'attività

non si ferma un attimo e man mano che arrivano sul tavolo (o sul monitor del computer), i problemi sono risolti al volo: un breve consulto, mano al mouse e la soluzione è trovata.

I clienti sono i più prestigiosi cantieri, Sanlorenzo e Azimut per citarne due con i quali la collaborazione si sta sviluppando da anni, ma anche tanti armatori che vogliono migliorare le prestazioni della loro barca e che giustamente ne vogliono rivedere l'intera driveline, non solo i motori ma anche timonerie ed eliche, cioè gli altri elementi "attivi" nel far navigare uno yacht.

I Belotti e la loro Italian Propellers non si tirano certo indietro di fronte a nessun problema, la soluzione c'è sempre perché è questo che hanno

imparato in tanti anni di attività.

Da quando Celestino Belotti lasciò la sua originaria attività di muratore per essere assunto alla Radice e incontrare per la prima volta un'elica per la nautica. Furono anni di grande crescita professionale che si concretizzarono con la richiesta dei Cantieri Riva di Sarnico, un'icona della nautica italiana, di creare un reparto eliche all'interno della loro struttura. Fu una grande sfida perché si trattava di creare un reparto da zero, scegliendo dalle macchine utensili alle persone che l'avrebbero affiancato.

È il primo nucleo dell'Italian Propellers, che sarà il passo successivo: dare vita alla propria creatura che oggi produce un mezzo migliaio di eliche all'anno e le esporta in tutto il mondo.

Nel frattempo in azienda è pienamente operativa la seconda generazione: Claudio si dedica più all'area commerciale e Marco si è specializzato nel disegno tecnico e sta sviluppando a computer un software per la progettazione controllata dei modelli. Vederli all'opera è uno spettacolo e le domande sarebbero tante, ma avremo ancora modo di approfondire con loro gli aspetti tecnici.

Per ora quello che vogliamo trasmettere è la bella immagine di una famiglia unita da questa splendida realtà che si chiama Italian Propellers e, ancora una volta, sottolineare con orgoglio che si tratta di un'eccezione tutta italiana.



## Mastervolt EasyCharge: nuovi caricabatterie plug & play fissi e portatili

La serie di caricabatterie a installazione fissa e portatile Mastervolt Easy Charge è specificamente progettata per barche di taglia medio-piccola. È dotata della curva di carica a 3-stadi plus: le unità fisse sono waterproof e completamente sigillate, quelle portatili sono di semplice e in-

tuitivo utilizzo, la soluzione perfetta in tutte quelle installazioni dove si richiede velocità di intervento. Mastervolt EasyCharge a installazione fissa sono caricabatterie waterproof completamente sigillate con cassa anticorrosione, scheda isolata in una apposita resina epossidica, IP68 costruito in ottemperanza alle normative CE, CSA, CEC e ABYC. EasyCharge sono dotati di uscite completamente isolate che si

possono collegare in serie e in parallelo, un unico prodotto per batterie a 12 o 24 V. Molto efficienti e semplici da usare, questi caricabatterie sono progettati per funzionare in condizioni ambientali difficili e sono testati a prova di salinità, urti e vibrazioni. Attualmente sono disponibili i modelli 6 A monuscita e 10 A doppia uscita. Una caratteristica chiave è la tecnologia Sense-Send, che permette ai cari-

cabatterie di "sentire" quale batteria ha bisogno di maggiore carica e "inviare" di conseguenza più energia a quella batteria. I caricabatterie possono caricare batterie al piombo, AGM e gel, con un ingresso universale (120-230 V) per una indipendenza totale in tutto il mondo. I caricabatterie portatili Mastervolt EasyCharge IP65 sono la soluzione perfetta a bordo di piccole imbarcazioni, come di auto, moto e camper. Robusti, ergonomici e waterproof, gli IP65 sono dotati di un intuitivo pannello di controllo e sono disponibili nelle versioni 120V/60Hz e

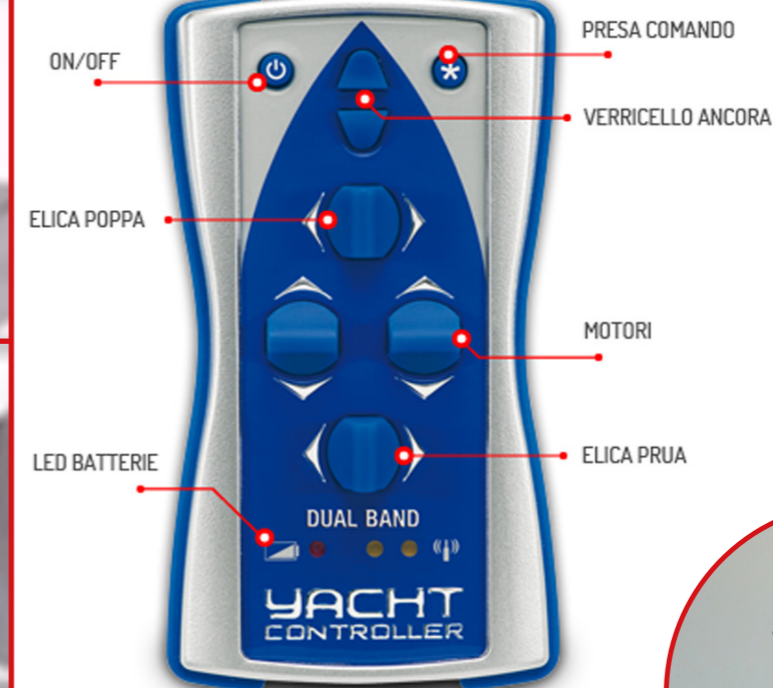
230V/50Hz, modelli 1.1A o 4.3 A. Gli utilizzatori possono facilmente selezionare il funzionamento 6 V o 12 V. Le unità includono 1,8 m di cavo DC e un cavo AC di 61 cm con due tipi di terminali (ad anello e con morsetti a cocodrillo), per un'installazione semplice in una grande varietà di applicazioni; entrambi i cavi sono di serie nel pacchetto. I caricabatterie possono caricare batterie al piombo, AGM e gel, con un ingresso universale (120-230 V), per un'indipendenza totale in tutto il mondo.



## Pensavo che... Il joystick fosse un sogno e invece...

Grazie a Yacht controller tutti possono dotare la loro barca di joystick o di un telecomando per semplificare le manovre. Nata per sviluppare prodotti innovativi ad alto contenuto tecnologico per rendere più sicura e piacevole la navigazione da diporto, Yacht Controller è oggi leader in questo segmento di mercato in tutto il mondo. Grazie all'esperienza nel

settore dell'elettronica delle sue consociate Axiomtek Italia e Micro Device (leader mondiali dei settori computer industriali e automazione) con le quali forma il Gruppo Microfin, Yacht Controller ha potuto ideare, sviluppare e commercializzare in breve tempo prodotti di qualità e di successo che hanno raccolto consensi ovunque, dagli Stati Uniti agli Emirati Arabi.



### CHI È ANDREA FABBRI

Yacht Controller è l'unico produttore, o quantomeno l'indiscusso leader, nella produzione di joystick e tecomandi universali di ausilio alle manovre, cioè sistemi adattabili a tutte le barche e non sviluppati per un singolo brand motoristico, come avviene negli altri casi. Ecco perché abbiamo scelto il suo direttore Andrea Fabbri per rispondere alle curiosità dei nostri lettori. Andrea Fabbri vanta una lunga esperienza nel settore nautico, prima nell'area commerciale in ambito editoriale e poi alla guida di Yacht Controller che ha portato a raggiungere importanti traguardi commerciali e l'invidiabile leadership tecnologica in questo ambito.



## 1 PENSIVO CHE NON SI POTESSE MONTARE IL JOYSTICK SU UNA BARCA "VECCHIA"

Il Joystick è assolutamente adatto per ogni tipo di retrofit, la condizione minima è di avere manette elettroniche e un'elica di manovra. Ma tutto è possibile: anche montare un pacchetto completo costituito da Yacht Controller con manetta elettronica ed elica

di manovra. Ovviamente in questo caso l'intervento è più complesso e articolato, ma consente di aggiornare parte dell'impiantistica di bordo con positive ricadute sul valore complessivo della barca con un incremento anche della sua "appetibilità" sul mercato dell'usato.



## 2 PENSIVO CHE NON SI POTESSE MONTARE IL JOYSTICK SU UNA BARCA MONOMOTORE

Si può, il requisito è sempre quello di avere le manette elettroniche e in questo caso sarebbe opportuno poter contare sia sull'elica di prua sia su un'elica di manovra anche a poppa. Anche in questo caso, l'installazione può essere effettuata tutta in un intervento uni-

co partendo anche da una barca priva di questi apparati. Quindi, Yacht Controller, manetta elettronica ed eliche di manovra possono fare parte di un unico pacchetto che attualizza una vecchia barca senza snaturarla, ma anzi rispettando le scelte tecniche originarie.

## 3 PENSIVO CHE IL CLASSICO JOYSTICK FOSSE L'UNICO STRUMENTO DI ASSISTENZA ALL'ORMEGGIO

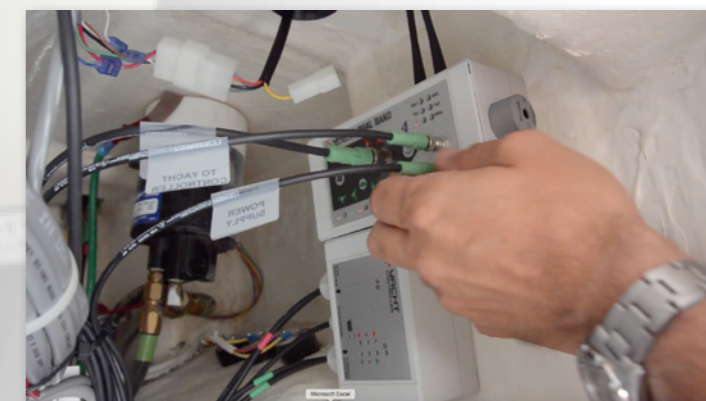
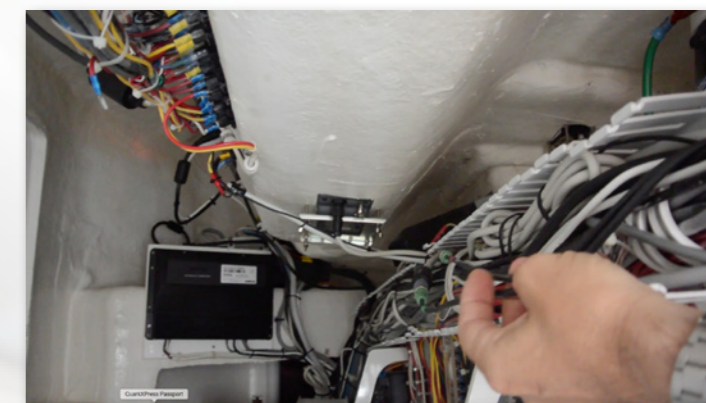
Paradossalmente è nato prima il radiocomando, sempre di Yacht Controller, del joystick. Con il radiocomando si risolve anche un problema di "mobilità" sull'imbarcazione, infatti così lo skipper si può spostare senza problemi da prua a poppa avendo sempre sotto diretto controllo gli angoli più a rischio della barca. Recentemente per completare la gamma, Yacht Controller offre anche il joystick unito al radiocomando, così l'armatore o il suo marinaio (ammesso che ce ne sia ancora bisogno) possono scegliere la soluzione migliore a seconda delle situazioni: con il joystick possono scegliere di starsene comodamente in plancia), invece con il

telecomando possono avvicinarsi agli angoli poco visibili della barca per manovre millimetriche.



## 4 PENSIVO CHE DOTARE LA MIA BARCA CON UN JOYSTICK COSTASSE MOLTO DI PIÙ

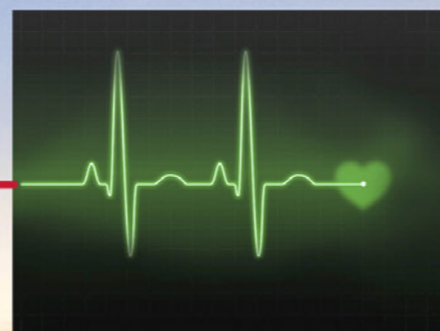
I prezzi partono da 4.950 euro a cui va aggiunta l'Iva. L'installazione standard richiede mezza giornata di lavoro da parte di tecnici formati e che costituiscono anche le nostre squadre di assistenza sul territorio. Si tratta di un intervento molto semplice, infatti non è necessario aggiungere nulla e l'installazione è fatta localmente, senza bisogno di cablare fili o centraline in sala macchine o dalla sala macchine farli salire in plancia.



## 5 PENSIVO CHE L'INSTALLAZIONE DEL JOYSTICK COMPLICASSE TROPPO, MAGARI RENDENDO PIÙ DELICATA ED ESPOSTA ALLE AVARIE L'IMPIANTISTICA DI BORDO.

Assolutamente no, il sistema una volta spento è completamente "trasparente", come già detto l'installazione è locale e nulla viene modificato, nessun sistema di bordo viene alterato. In particolare con Yacht Controller Dual Band garantisce ancora più sicurezza: è infatti dotato di ben due di-

verse bande di trasmissione per evitare qualsiasi interferenza causata dalla presenza nelle vicinanze di eventuali apparecchi che non rispondono alle norme di Legge. Nel trasmettitore è stato aggiunto un pulsante che permette, a ricevitore acceso, di prendere il comando per ormeggiare.



# PIÙ SICURI CON LA TELEMEDICINA

## CONTROLLO CONTINUO E STRUMENTI

*Anche un piccolo malore in mezzo al mare può diventare un problema, meglio prevenirlo con un controllo continuo, ma anche avere gli strumenti per una rapida diagnosi. Per tutto questo può essere d'aiuto la telemedicina*

di Alberto Mondinelli

**P**revenire è meglio che curare, quante volte lo abbiamo sentito ma poi, fino a quando non ci sono emergenze, la prevenzione passa sempre in secondo piano, salvo poi correre disperatamente ai ripari quando i problemi si presentano. E se avere un malore è già problematico a terra, figuriamoci in mezzo al mare. Eppure sarebbe così semplice tenersi monitorati quotidianamente e avere

sotto controllo almeno quei parametri vitali che prima di altri denuncerebbero un potenziale stato di, se non proprio pericolo, almeno di rischio. Certamente da questo punto di vista un controllo regolare del battito cardiaco, della pressione arteriosa e dell'ossigenazione del sangue è il primo indicatore fondamentale e farlo, proprio grazie alla telemedicina, non è neppure così complesso e costoso.



## Chi sono TCH e HTN

TCH Srl commercializza in ambito nautico (e non solo) i servizi di telemedicina di HTN Srl, società pioniera di questa tecnologia in Italia grazie alla lungimiranza del cardiologo Fulvio Glisenti (nella foto della pagina a fianco). Health Telematic Network (HTN) Srl è una società di Progettazione ed Erogazione di Servizi di Telemedicina nata nel dicembre 1998 con la mission definire, organizzare e

realizzare un nuovo "disease management" tra ospedale e territorio (utenti, pazienti, Medici di Medicina Generale ecc) attraverso innovativi modelli di "smart telemedicina" che consentano la gestione telematica, clinico-strumentale, di molteplici patologie.

Gli elementi sui quali HTN basa la propria forza sono:

- il modello organizzativo clinico-professionale di telelavoro;

- l'utilizzo delle più aggiornate tecnologie web-based dell'Information and Communication Technology (ICT);
- la partecipazione e la realizzazione di progetti scientifici nazionali ed europei.

SmartTelemedicine Platform è la piattaforma web-based di HTN attraverso la quale vengono erogati tutti i servizi. Si avvale di un innovativo programma software di Health Care che gestisce un Fascicolo Sanitario Elettronico al cui interno troviamo tutti i Personal Health Record degli utenti.

I punti di forza di SmartTelemedicine Platform sono:

- l'innovazione clinica legata alla possibilità, in tempo reale, di provvedere a diagnosi precoci, controllo a distanza, follow-up e supporto alle decisioni;
- l'innovazione tecnologica legata all'utilizzo di tecniche di apprendimento automatico integrate con il ragionamento ontologico che, applicate in tempo reale ai dati grezzi forniti dall'infrastruttura sensoristica, permettono il riconoscimento di un'ampia gamma di attività umane e di situazioni cliniche a potenziale rischio;
- l'innovazione di mercato rappresentata dalla possibilità di acquisire molteplici informazioni all'interno dell'abitazione e/o in mobilità e di poterle correlare con la storia clinica dell'utente).

## TELEMONITORAGGIO DELLA PRESSIONE ARTERIOSA

Un esempio? TCH (acronimo di Tele Cardio Health) è una società che commercializza i servizi di HTN (acronimo di Health Telematic Network), una delle aziende leader in Italia in questo settore e autentica pioniera considerando che ha iniziato l'attività nel 1998.

L'offerta per il telemonitoraggio costante della pressione arteriosa prevede la vendita all'utente di un dispositivo per la rilevazione dei valori di pressione con trasmissione wireless BT-bluetooth. Tutti i dati rilevati, sia al domicilio sia in mobilità, vengono automaticamente inviati, attraverso smartphone o tablet, alla scheda sanitaria personale "we-based" dell'utente, il Personal Health Record che si trova nel Fascicolo Sanitario Elettronico di HTN.

La loro progressiva memorizzazione consente al Cardiologo HTN l'accurata definizione del rischio cardiovascolare attraverso la valutazione dei valori medi, dei picchi transitori, del carico pressorio, della variabilità, della pressione differenziale e della frequenza cardiaca media. Il servizio di teleferazione è però attivabile anche mediante l'utilizzo dei comuni misuratori di pressione già in dotazione all'utente. In questo caso i dati pressori

devono essere di volta in volta manualmente inseriti dall'utente nel proprio Personal Health Record.

Una perdita di tempo, se paragonata alla semplicità d'invio dallo smartphone o tablet che presuppone un investimento davvero ridicolo se commisurato alle ricadute in termini di controllo della salute che garantisce. L'offerta di TCH prevede un investimento di soli 149,90 euro il primo anno (cifra esente da Iva e detraibile dalla denuncia dei redditi in quanto servizio medico) per la fornitura dell'apparecchio iHealth BP5 in comodato d'uso gratuito e di quattro teleferazioni, una per trimestre, da parte di uno specialista Cardiologo e poi di 99,90 euro gli anni successivi per il rinnovo del servizio, sempre con le quattro teleferazioni trimestrali.

L'apparecchio iHealth BP5 è di facile uso, mentre è importante ricordare che il servizio consente misurazioni illimitate domiciliari o in mobilità dei valori pressori che garantiscono la puntuale conferma diagnostica dello stato ipertensivo e la valutazione degli effetti della terapia antiipertensiva. Ma anche controlli di prevenzione primaria per tutti coloro che hanno familiarità ipertensiva, stress, obesità, patologie renali e i controlli di prevenzione secondaria per gli utenti con diabete mellito, ictus cerebrali, cardiopatia dilatativa ecc.

Il servizio garantisce inoltre la teleconsultanza con uno specialista Cardiologo 24 ore su 24 e il rilascio all'utente di una password per la stampa del report e l'eventuale visione dei dati da parte del suo medico curante.

Senza dimenticare che la misurazione a casa o nei momenti di relax sarà più fedele ed efficace anche di quelle classiche effettuate dal medico curante o in farmacia, come sottolineano le Linee Guida 2013 della Società Europea dell'Ipertensione che asseriscono "come i valori di pressione arteriosa rilevati al domicilio hanno un significato prognostico maggiormente predittivo di accidenti cardiovascolari rispetto ai valori rilevati in ambulatorio" proprio per la situazione di minore stress del paziente.



## COS'È PRECISAMENTE LA TELEMEDICINA

Per conoscere meglio le opportunità offerte dalla telemedicina e valutare i servizi che possono rendere più sicura una crociera abbiamo incontrato il cardiologo Fulvio Glisenti, fondatore e titolare di HTN che recentemente è stata individuata da Federfarma come partner ufficiale per dotare le farmacie italiane dei servizi di telemedicina.

"La Telemedicina offre ai propri utenti, 24 ore su 24, servizi di teleconsulto medico multispecialistico con telemonitoraggio costante e continuo dei parametri vitali e telesorveglianza sanitaria - spiega Glisenti -. Nel caso di HTN, l'utente abbonato ha la disponibilità nel web, quindi sempre e ovunque, per accedere con un'apposita password al proprio Personal Health Record e a tutti i servizi clinico-strumentali che vengono erogati

in modo immediato dal nostro Centro Servizi attraverso l'avanzata SmartTelemedicine Platform. Dal proprio Personal Health Record il paziente può visionare i propri dati sanitari e i propri parametri fisiologici, oltre a stampare i referti delle varie indagini strumentali memorizzate".

### MA IN MARE?

Se il controllo della pressione arteriosa è un ottimo sistema di prevenzione, quando un malore colpisce in mezzo al mare è necessario avere degli altri strumenti che possano diagnosticare, in collegamento con il personale medico HTN, se si tratta di un generico malore o di un iniziale infarto. La domanda a questo punto è: la telemedicina può essere d'aiuto in questi casi?

"Assolutamente sì - è la risposta convinta di Fulvio Glisenti -. La dotazione deve essere però più completa del solo misurato-

re della pressione arteriosa iHealth BP5, è infatti opportuno disporre in barca di un elettrocardiografo e di un saturimetro. A quel punto, in collegamento con i nostri cardiologi, sarà possibile eseguire una diagnosi precisa dell'evento in corso e diagnosticare se è meglio rientrare in porto rapidamente allertando magari la autorità portuali perché facciano trovare un'ambulanza attrezzata in banchina, oppure mettersi semplicemente a riposo, evitando di gozzovigliare per qualche ora, e quindi senza rovinarsi la crociera. C'è una bella differenza!"

Il servizio di elettrocardiografia prevede la possibilità di registrare da sé un elettrocardiogramma a 12 derivazioni grazie all'elettrocardiografo Cardioline Microtel (sempre offerto da TCH al prezzo di 1.470 euro, senza Iva e detraibile perché servizio medico). L'apparecchio registra e invia in modalità wireless al web Personal Health Record dell'utente

il tracciato elettrocardiografico rilevato; il suo utilizzo è molto semplice e non richiede una particolare preparazione, quantomeno non più del misuratore della pressione; basta seguire le istruzioni.

Per una più accurata diagnosi è consigliato anche il tele monitoraggio della saturimetria con l'apposito saturimetro Nonin (sempre commercializzato da TCH); la registrazione della traccia saturimetrica viene inviata in modalità wireless, attraverso il web, ad HTN dove il medico specialista di turno provvede a refertazione ed eventuale teleconsulto. "È così possibile avere dal personale medico HTN, sempre presente 24 ore su 24, una immediata diagnosi - prosegue Fulvio Glisenti -. la tele-refertazione e il relativo teleconsulto vengono erogati e resi stampabili entro 10 minuti, contemporaneamente alla memorizzazione nel personal health record dell'utente".

A questo punto, sempre con la consulen-

za online del personale medico HTN, è possibile addirittura avviare una procedura di primo intervento, ovviamente disponendo delle apparecchiature idonee che possono trovare facilmente posto su yacht anche di medie dimensioni, con un investimento importante ma sempre relativo rispetto all'utilità che potrebbero avere nel caso si appuri che si tratta veramente di un iniziale infarto.

Certo se si naviga lontano dalla costa non sempre il segnale 3G o 4G è disponibile e quindi sarebbe opportuno che l'operatività delle apparecchiature fosse garantita anche da parte di un dispositivo satellitare. Il funzionamento con questi dispositivi è proprio quello che verificheremo al più presto e sarà l'argomento di un prossimo articolo per approfondire tutte le opportunità che la telemedicina offre ai diportisti nautici.

**Per contatti: [www.e-tch.it](http://www.e-tch.it); [info@e-tch.it](mailto:info@e-tch.it)**



## SELVA MURENA 40XSR/BENETEAU FLYER 550 OPEN

Pochi costruttori possono vantare un'offerta ampia e articolata come Selva Marine, non solo nell'ambito dei fuoribordo, ma anche dei package che spaziano da barche rigide e gommoni a proprio marchio fino a partnership con blasonati cantieri come Beneteau. Ed è proprio un package con il colosso francese che mi appresto a provare, si potrebbe dire un incontro tra due icone della nautica "entry level": il Flyer 550 Open e il 40 cv Selva nella sua versione più esuberante, il Murena XSR. Un binomio che è proposto al pubblico a un prezzo di poco superiore alla "soglia psicologica" dei 20 mila euro e che anche per questo rappresenta una delle soluzioni più interessanti per avvicinarsi alla nautica senza investimenti eccessivi. Nonostante la vocazione di barca tutta aperta, il 550 Open offre anche un'ampia volumetria chiusa, con accesso dalla zona prodiera della plancia, ideale per installare un wc chimico, ma anche per cambiarsi il

costume e riporre tutte le dotazioni di bordo, che possono però trovare posto anche nei gavoni sotto le sedute. A prua si può optare per un divanetto che corre lungo il perimetro, oppure allestire un solarium di discrete dimensioni (160 x 170 cm) congiungendosi con la seduta a pruvavia della plancia. I due comodi passavanti portano rapidamente alla zona poppiera dove, ruotando

le due sedute di driver e codriver, si può creare una dinette davvero pratica e neppure troppo sacrificata, considerando la larghezza di 190 cm per una profondità di 140 cm. In navigazione però le due sedute, con l'opzione per la guida in piedi, sono rivolte verso la plancia dove lo strumento del motore riassume bene tutte le informazioni, ma inevitabilmente la rende un po' spoglia. Il protettivo

parabrezza completa la dotazione di bordo. A poppa, oltre al bianco Murena (Selva è rimasta la sola a utilizzare per i suoi motori dei nomi al posto di tristi sigle), da notare le due plancette che sono però un allestimento del dealer Selva del lago d'Iseo Global Nautic che ha messo a disposizione la barca per il test, questo modello è infatti uno dei più gettonati per il noleggio.

# 40 CV senza patente senza pensieri senza... troppi soldi!

*Il fuoribordo da 40 cv è il modo più semplice per avvicinarsi alla nautica, senza troppi stress, quasi nessuna problematica burocratica, poca spesa e divertimento assicurato. Tutte le proposte del mercato e la prova di alcuni package tra i più interessanti*

di Alberto Mondinelli

Voglia di barca? E chi non ce l'ha! Eppure troppo spesso ci si blocca di fronte all'investimento iniziale e alle spese che il possesso e il suo uso comportano. In molti casi è la patente il problema principale da superare all'inizio, a cui seguono a ruota il rimessaggio o l'ormeggio. Ce n'è abbastanza per "far cadere le braccia" anche ai più appassionati? Proprio no, basta avere un approccio metodico e attento ed entrare

nel mondo della nautica non è poi così complesso come tanti lo dipingono. Con un motore da 40 cv, magari di quelli ben dimensionati, allestiti sui monoblocchi dei 60/70 cv e quindi pronti a sopportare utilizzi più impegnativi, si possono motorizzare barche o gommoni fino a sei metri di lunghezza e godersi una giornata in mare quasi come se si avesse a disposizione un dieci metri supermotorizzato. Non

c'è bisogno della patente, le dotazioni sono ridotte all'essenziale, i consumi restano su livelli sostenibili anche per i budget più risicati e si tratta sempre di barche carrellabili, che possono trovare posto in cortile o in un box, o comunque anche se lasciate presso qualche base nautica le cifre di rimessaggio sono meno onerose di un posto in acqua. Così, con un investimento limitato, si può cominciare

subito a navigare e quindi capire con la pratica quali sono le esigenze, proprie e di tutta la famiglia, e per il futuro programmare un acquisto più mirato e ponderato. Ma non è detto che la necessità del "salto" sia poi inevitabile, magari del vostro 40 cv ve ne innamorate e decidete che il tipo di nautica che fa per voi è proprio questa: senza pensieri, senza patente e con poca spesa.



## PRESTAZIONI

Come per le altre barche in prova, anche in questo caso il Flyer è dimensionato per potenze maggiori, fino a 115 cv dicono le brochure. È quindi interessante verificare come sotto la spinta del "piccolo" 40 cv si comporta in termini di prestazioni velocistiche, peccato che non ci sia il software per verificare i consumi. La sensazione è subito ottima, con un'elica a tre pale da 15" in meno di cinque secondi siamo in planata e poi la progressione è continua fino a oltre 6 mila giri che si riescono a superare con l'ausilio dei trim per raggiungere una velocità di punta di 29 nodi, che è davvero di tutto rispetto. Non credo però che questa sia l'andatura preferita in crociera e quindi verifico che a 5000 giri già si è oltre i 22 nodi e che per restare al minimo di panata si può scendere fino a 3800 giri e navigare a 14 nodi. All'interno di questi regimi di rotazione c'è un'ampia gamma di soluzioni e la selezione dell'andatura preferita è sempre facile. Da parte sua il Flyer, a parte il momento dell'elica che si fa un po' sentire sul timone, si mostra maneggevole e anche sicuro in tutte le situazioni: è praticamente impossibile correre rischi anche nelle manovre più avventate e nelle virate più strette, dove però si nota un po' di cavitazione. Ma sono situazioni all'antitesi di una tranquilla crociera domenicale e quindi il binomio Selva/Beneteau può essere promosso a pieni voti.

## YAMAHA F40 GETL/CAPELLI FREEDOM 18



Modello di media gamma della famiglia Freedom, il 18 si qualifica come il più interessante. Rispetto al Freedom 16 i 60 cm in più di lunghezza (5,50 contro 4,90 m) consentono di dare maggiore agio a un layout interno che le dimensioni impongono sviluppato sui tre canonici elementi: prendisole prodiero, plancia di comando e divanetto poppiero. Nei confronti dei maggiori Freedom 20 e Freedom 24, ha il pregio della motorizzazione "senzapatente" (anche se è in grado di supportare motorizzazioni fino a 135 cv) e di un considerevole risparmio nel prezzo finale d'acquisto. Il modello in prova monta il performante Yamaha F40 GETL, allestito sul monoblocco del 70 cv, un quattro cilindri di 996 cc e il prezzo supera, ma non di molto, i 20 mila euro, Iva compresa. Nel layout c'è poco da inventare, ma il piccolo di casa Capelli proposto in package con Yamaha Marine si fa subito notare per la cura nella costruzione e e nello sfruttamento di ogni spazio per migliorare la vita a bordo. A cominciare dal prendisole prodiero che, pur di dimensioni congrue, non impedisce di muoversi con agio anche a prua

della plancia, così il termine walkaround non è certo esagerato e c'è anche la possibilità di allestire una dinette il cui tavolo potrà costituire la base per ampliare ulteriormente la zona abbronzatura. Sotto trova posto il solito e utilissimo gavone per riporre le dotazioni ed eventuali attrezzature per la pesca o lo sci nautico, c'è davvero tanto posto. La plancia ha un design semplice con un piccolo pannello nero che raccoglie i due strumenti digitali del motore, ricchi di informazioni e di facile lettura. Voluminoso il parabrezza, ben protetto da un timentibene lungo il profilo, solidamente ancorato anche



## PRESTAZIONI

Il mare di Varazze è abbastanza calmo, giusto quell'onda di risacca per permettere di verificare le qualità nautiche della carena. La resa dello Yamaha 40G è all'altezza delle aspettative ben supportata dall'elica di acciaio a tre pale da 13 pollici. La progressione è buona, ma soprattutto è ben scandita nell'arco degli oltre 6 mila giri di cui è accreditato, tipica del quattro tempi nipponico a 16 valvole che non ha accelerazione brucianti, ma una curva di coppia ben distribuita. Questa facilità discretamente anche il dosaggio della manetta che permette di regolare con precisione la velocità. La planata è raggiunta poco oltre i 3000 giri senza particolari difficoltà e senza che l'assetto della barca ne risenta, in altre parole senza particolari cabrate e senza ricorrere all'uso dei flap. In effetti tutta la progressione è realizzata senza l'uso dei correttori d'assetto che permettono di passare di misura i 6 mila giri e sfiorare i 25 nodi di velocità. A quel punto interveniamo con qualche tacca di trim per salire di altri 300 giri, arrivando quindi a 6400 giri, dove registriamo la velocità di punta a 26,3 nodi con un consumo 23,5 litri/ora. Ma è in tutte le andature che il piccolo fuoribordo giapponese si mostra un vero campione di economia, se pensiamo che a 20 nodi, che potrebbe essere individuata come la velocità di crociera, al regime di circa 5000 giri si consumano meno di 15 l/h che scendono addirittura a poco più di 7 l/h se si opta per navigare al limite della planata minima, cioè a 3300 giri e 8,6 nodi.

I cambi di direzione, anche bruschi, sono ben assecondati dalla barca che si destreggia bene anche sul mare increspato e negli attraversamenti della nostra scia.

## SUZUKI DF40A/MAKÒ 58 E SUZUKI SR19

Per il test del Suzuki DF40A si è scelto di metterlo alla prova addirittura contemporaneamente su due package Suzuki: il gommone Makò 58 di 5,80 metri di lunghezza e lo scafo rigido SR19 di 5,55 metri di lunghezza, entrambi proposti per motorizzazioni fino a 150 cv (140 cv per l'SR19) e qui dotate del più potente dei 40 cv Suzuki disponibile in serie anche nella colorazione bianca. La differenza tra le due barche ripropone l'eterna diatriba tra gommoni e barche rigide con i conosciuti vantaggi e handicap di entrambi che lascio alla libera

interpretazione dei singoli. Mi limito ad osservare che per il Makò 58, pur essendo inferiore il peso complessivo, a essere maggiore è la superficie bagnata e questo implica l'impiego di una maggiore potenza, dunque comparando le prestazioni tra le due imbarcazioni del test è normale che vi sia una leggera differenza. Tutto questo ha valore solo se si impiegano due motori identici, come abbiamo fatto nel nostro test, dotati della stessa elica e con assetti simili, vale a dire con lo stesso numero di persone a bordo e in condizioni meteo il più possibile uguali.

## PRESTAZIONI

Tra i 3000 e i 3500 giri l'SR19 entra in planata, raggiungendo a 3850 giri quella che possiamo considerare la velocità di crociera economica con un consumo inferiore ai 7 l/h e una velocità di quasi 15 nodi. Con il serbatoio da 25 litri (in dotazione con il motore) si può navigare per circa 50 miglia. La velocità massima che abbiamo registrato è in questo caso di 28,5 nodi, con un consumo orario di 19,5 l/h e trim al massimo. Vediamo ora i parametri ottenuti con il Makò 58. Come abbiamo detto l'energia necessaria per ottenere le medesime prestazioni è leggermente superiore, da qui si comprende perché, a parità di velocità, osserviamo un incremento dei consumi, anche se di modesta entità. Tale condizione idrodinamica comporta

anche un'entrata in planata leggermente ritardata tra i 3500 e 4000 giri, ma essendo maggiormente assistita dalla curva di coppia, che a questi regimi è naturalmente più favorevole, il balzo della velocità con l'entrata in planata è molto più marcato. A 3500 giri il nostro Makò la sua velocità è stata di 9,9 nodi con un consumo orario di 6,2 l/h, mentre a 4000 giri è passato a 15,3 nodi con un consumo orario di 7,5 l/h, dunque molto simile ai dati fatti registrare dell'SR19, ma questo solo dopo essere entrato in planata. Anche in questo caso la condizione di navigazione ideale in termini di assetto è stata registrata a un regime di 3800 giri e una velocità di quasi 15 nodi, con un consumo orario di circa 7 l/h ma, grazie al serbatoio con 130 litri di capienza, l'autonomia è decisamente maggiore. Con il gommone ho raggiunto la velocità massima di 28,1 nodi con un consumo di 19,9 l/h, dunque leggermente inferiore e con un consumo leggermente superiore per le già citate differenze di attriti. Il Makò 58 con carena in vetroresina offre il vantaggio di una maggiore stabilità che vuol dire anche maggior comfort sul mosso, ma questo si paga nelle prestazioni velocistiche. Invece l'SR19 è più slanciata e beneficia anche del motore in una posizione più esterna rispetto alla fine della superficie bagnata, un aiuto tanto l'entrata in planata quanto il mantenimento dell'assetto a velocità sostenute.



## MERCURY F40 EFI PRO/MARLIN 630

Una proposta nata dalla volontà di abbinare al 40 cv Mercury nella versione EFI Pro, quella con il piede più robusto, a un battello di dimensioni importanti, addirittura pensato per una motorizzazione massima di 150 cv: una bella sfida per il quattro tempi "made in Usa". Dal canto suo il Marlin 630 si propone come un'ottima soluzione per chi ha bisogno di un battello di grandi dimensioni e non dispone, o non vuol impegnare, budget eccessivi. Una soluzione ricca di interessanti opportunità, prima fra tutte la robusta costruzione che non concede nulla a fronzoli e "colpi" di design, ma propone un gommone nel senso più tradizionale del termine, ben curato nei particolari, solido nella costruzione con la carena di vetroresina in tripla stampata su progetto Marlin e i tubolari di 50 cm di diametro di neoprene-hypalon da 1300 g/mc in cinque compartimenti. Il layout è classico, con il prendisole prodiero (dimensioni 210x145 cm) che nasconde un grande gavone, la consolle centrale con una ribaltina sotto la seduta a pruvavia

che permette di accedere ai cablaggi e anche al serbatoio dell'acqua optional. Un altro gavone si ricava sotto la seduta che ha la spalliera ribaltabile per consentire la guida in posizione eretta e costituire anche un divanetto rivolto verso poppa nel caso si voglia allestire una dinette sfruttando il divanetto poppiero, pure dotato di spalliera ribaltabile per



ampliare la zona prendisole poppiera (dimensioni 135x80 cm). Da notare che sono disponibili due prolunghe che permettono di ampliare il solarium di prua fino alla plancia e quello di poppa fino alla seduta del driver, mentre un terzo grande gavone si apre anche sotto il divanetto di poppa, certamente lo "storage" non creerà problemi anche se a bordo saranno imbarcate tutte le 10 persone per cui il Marlin 630 è omologato. Da notare a poppa le comode plancette che si allungano ai lati del fuoribordo dotate di un invito ricavato direttamente nella stampata di vetroresina per potervi accedere agevolmente. Il modello in prova è dotato anche di rollbar che come al solito rovina un po' l'estetica, ma è utile per allestire i tendalini e per ospitare le luci di via.



## PRESTAZIONI

Sul lago d'Iseo la temperatura è ancora rigida e stringo il tempo passando subito alla prova: la superficie è calma anche se un vento da Sud riesce comunque a incresparla. Ci vuole ben altro però per mettere in difficoltà la carena del Marlin che naviga sicura e, nonostante la poca disponibilità di cavalli, riesce a far registrare prestazioni di tutto rilievo. Di solito non mi soffermo sull'accelerazione ma in questo caso la verifico scoprendo che in 3,5 secondi si è in planata e in una dozzina si raggiungono i 20 nodi che può essere considerata la velocità da

crociera. Certo con un carico maggiore forse le cose cambieranno ma sono prestazioni di tutto rispetto ottenute con un'elica a tre pale da 13". Dati che sono ancora più interessanti se incrociati con i consumi che a 20 nodi (e 5000 giri) sono di 16,3 l/h a garanzia di una bella giornata di navigazione davvero "low cost". Se poi a questo si aggiunge che la planata minima è tenuta a 3200 giri, 9,5 nodi e soli 7 l/h si comprende che la soluzione Marlin 630/Mercury F40 Pro è ai vertici delle opzioni per chi vuole un gommone capiente, sicuro e "risparmi oso". Inutile provare a mettere in difficoltà il Marlin con bruschi cambi di direzione, le dimensioni e la potenza in gioco, oltre all'eccellente carena, sono una garanzia. Il lago è calmo e la scia davvero contenuta, quindi anche cercare di far sbattere la carena è un esercizio vano. La sensazione navigare in tutte le condizioni in grande sicurezza è notevole e così si perdonano le prestazioni velocistiche che sono inevitabilmente ridotte: non c'è verso di superare i 26 nodi neppure lavorando con il trim con un consumo di 20,6 l/h.

## EVINRUDE 40 HO/MV MARINE 550 GT

Un motore generoso come i due tempi sanno essere (è anche l'unico della nostra rassegna), qui nella sua versione più esuberante, e un gommone che fa della qualità delle finiture e delle doti nautiche il suo tratto distintivo. Il piccolo "scugnizzo" sa raccogliere nei suoi 5,5 metri di lunghezza tutto quello che si considera indispensabile su un gommone. E lo fa nel migliore dei modi per la grande cura riposta nella sua costruzione con lo scafo realizzato in gelcoat neopentilico che mantiene lucidità e brillantezza nel tempo e cucineria a cellule chiuse. I portelli dei gavoni, molto leggeri, sono rifiniti lucidi sia internamente sia esternamente; inoltre, per

rendere più rapida la loro apertura, sono assistiti da attuatori a gas, caratteristico anche il musone di prua di vetroresina. In particolare la plancia si distingue per l'eccellente design e il colore scuro che stacca dal resto dello scafo, color panna con inserti grigi, compresa la piattina antiscivolo che corre lungo tutta la parte superiore dei tubolari con funzione antiscivolo ma anche estetica. Le dimensioni interne utili sono 4,70 metri per 1,40 di larghezza, sufficienti per allestire un accogliente prendisole a prua di ragguardevoli dimensioni (170x130 cm) che si prolunga fino alla colonna della plancia per sfruttare tutto lo spazio disponibile.

Per l'abbronzatura c'è posto anche a poppa dove la spalliera del divanetto si abbatte fino alla seduta del driver per aprire un altro prendisole da 125x125 cm che possono allargarsi di altri 20 cm per parte ai lati con due cuscini appositi che non c'erano sul modello in prova. Ovviamente entrambi i solarium nascondo ampi gavoni, così che anche i problemi di "storage" possono essere considerati risolti alla. La vocazione mediterranea del 550 GT traspare da ogni particolare, anche dal profilato parabrezza che offre poca protezione nella fredda giornata sul lago Maggiore, ma permetterà di godersi al meglio tutta l'aria calda dell'estate.



## PRESTAZIONI

Il lago Maggiore è una tavola e quindi è l'ideale per esaltare le prestazioni velocistiche del 550 GT e soprattutto dei 40 cv "aggressivi" che la versione HO (acronimo di High Output, alte prestazioni) dell'Evinrude. L'accelerazione è quasi bruciante considerando le potenze in gioco e il due tempi statunitense si conferma un motore dagli spunti decisi. Poi la salita prosegue con costanza fino a circa 23 nodi e 5000 giri. Il binomio 550 GT/Evinrude si mostra particolarmente sensibile alle regolazioni, così lavorando un po' di trim si riescono a guadagnare altri 800 giri (per un totale quindi di 5800 rpm) ma soprattutto quasi quattro nodi di velocità che ci portano a superare i 27 nodi. Peccato che il software di bordo non contempli i consumi così non abbiamo un riscontro sui consumi. Posso solo verificare che la planata minima è tenuta agevolmente a 2500 giri a poco più di sette nodi e si può stare certi che a questa andatura si consuma davvero poco. È il momento di provare la maneggevolezza e la tenuta in virata e ancora una volta il 550 GT non delude le attese dimostrando un'eccellente stabilità anche in presenza di manovra brusche. Del resto lo stiamo utilizzando con la motorizzazione indicata come minima e si potrebbe salire fino a 115 cv. Non ne sento francamente il bisogno e credo che questo abbinamento sia eccellente anche in condizioni di carico maggiore, scegliendo motorizzazioni più esuberanti solo nel caso di impegni specifici come lo sci nautico e la prospettiva di lunghe traversate, in caso contrario il 550 GT e l'Evinrude 40 HO sembrano proprio fatti uno per l'altro.





**MERCURY  
F40 EFI PRO**

Il motore in prova è il modello al top di gamma tra i quattro tempi da 40 cv proposti nel listino: due con il monoblocco a tre cilindri di 747 cc e due con quello a quattro cilindri da 995 cc, lo stesso del modello da 60 cv. La differenza sostanziale tra il conosciuto EFI Orion e questo EFI Pro è nel piede che è stato maggiormente dimensionato in previsione di impieghi più gravosi proprio come la motorizzazione di un gommone di grande taglia (almeno per



queste potenze) come il Marlin 630. Ovviamente il motore gode di tutte le soluzioni tecnologiche all'avanguardia che caratterizzano l'intera offerta Mercury FourStroke.

Singolo albero a camme in testa e corsa lunga per una coppia elevata che garantisce ottime accelerazioni anche con carichi pesanti. La tecnologia brevettata dell'iniezione elettronica EFI garantisce accensioni sicure al primo giro di chiave e il sistema assicura inoltre un ottimo controllo del flusso del carburante a tutto vantaggio dei consumi.

**SELVA  
MURENA 40XSR**

Il Murena è il più esuberante dei 40 cv della gamma Selva che offre ben sette modelli a due e quattro tempi con monoblocchi a due, tre e quattro cilindri. Il Murena contraddistinto anche dalla sigla XSR, è sviluppato su un quattro cilindri da 996 cc con iniezione elettronica EFI (tecnologia Yamaha) come il gemello Dorado, ma qui ci sono anche quattro valvole per cilindro a rendere ancora più performanti le sue prestazioni.

**EVINRUDE 40 HO**

Il due tempi statunitense si sviluppa su un monoblocco bicilindrico di 864 cc a iniezione diretta E-Tec, la tecnologia che ha rivitalizzato questi motori riproponendoli al mercato non solo come altamente performanti (cosa che sono sempre stati) ma anche ecologici. Infatti, gli iniettori ad alta pressione nebulizzano il carburante per la combustione con



un dosaggio computerizzato gestito dalla centralina, così si immette in ogni istante la quantità esatta di carburante per le prestazioni richieste con tempi di iniezione controllati per evitare sprechi, oltre a una combustione stratificata ai regimi medio-bassi per non buttare energia inutilmente. Risparmio di benzina, ma grande attenzione anche all'utilizzo dell'olio, consumando solo quello che serve. Da aggiungere che il 40 HO pesa 109 kg e c'è anche una versione più "tranquilla" sul medesimo monoblocco, il 40 DRL.

**HONDA  
BF40D**

Quattro tempi e tre cilindri con due valvole per cilindro per il costruttore giapponese che propone un fuoribordo molto compatto per una cilindrata di 808 cc e un peso di 96 kg per la versione a piede corto e due chili in più per quella a piede lungo. Iniezione e accensione elettronica sono il giusto e tecnologico completamento della sua dotazione. In alternativa il più performante DF40E sempre 3 cilindri ma 12 valvole e cilindrata di 998 cc.

**SUZUKI DF40A**

Due diversi modi di interpretare lo stesso motore che Suzuki offre con calandra nera o bianca Limited Edition per adattarsi all'estetica della barca che lo ospiterà. Un 40 HP di 914 cc su un monoblocco a tre cilindri dotato di distribuzione con doppio albero a cammes in testa (DOHC), quattro valvole per cilindro e un peso complessivo a secco di 104 kg. Tra le caratteristiche tecniche del DF40A, la distribuzione a catena, invece della più consueta cinghia, garantendo così una maggiore affidabilità e l'eliminazione dei costi di manutenzione, ed



il sistema Lean Burn, grazie al quale è possibile ottenere una diminuzione del consumo di carburante. Lean Burn significa "combustione magra" ed è un sistema in grado di analizzare l'effettivo bisogno di carburante del motore in funzione delle condizioni di uso, adattando il rapporto stechiometrico in modo ottimale, così da garantire una miscela aria/carburante più magra e dunque più efficiente. Il Lean Burn entra in funzione tra i 1500 e i 5000 giri raggiungendo il massimo beneficio a 4500 giri grazie allo sfruttamento dei condotti a camere



appositamente realizzati per ottenere il massimo in termini di rendimento, diminuendo le turbolenze e orientando il combustibile vaporizzato in un punto ben preciso, in prossimità della candela.

**YAMAHA F40 GETL**

È il più esuberante dei "senza patente" Yamaha. I suoi quattro cilindri a quattro valvole per cilindro per 996 cc di cilindrata sono in comune con il modello da 70 cv e questo spiega il perché di tanta energia anche se con la centralina che contiene la sua esuberanza. Piccolo ma non per questo non evoluto tecnologicamente: infatti l'F40 GETL dispone di tutte le soluzioni all'avanguardia che

hanno decretato il successo dei fuoribordo dei tre diapason, a cominciare dal leggerissimo blocco motore a testata a singolo asse a camme e quattro valvole per cilindro in grado di garantire le massime performance per finire con il sistema di iniezione EFI dove gli iniettori forniscono l'esatta quantità di carburante necessario per le massime

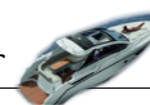
prestazioni e i minimi consumi. Controllati dall'ECM (Engine Control Module) attraverso le informazioni provenienti dai vari sensori e grazie alla loro posizione in prossimità delle valvole di aspirazione garantiscono la massima efficienza nella combustione.

**TOHATSU M40**

Recentemente, al fianco del conosciuto due tempi, Tohatsu ha presentato il suo 40 cv a quattro tempi. Un nuovo tre cilindri di 866 cc proposto nella doppia potenza di 40 e 50 cv (sigla MFS 50 A), ma non è difficile immaginare che sul mercato italiano sarà il "40" quello preferito. Il motore si caratterizza per il design aerodinamico della calandra che segna un salto qualitativo dal resto della gamma Tohatsu. Non sorprende

quindi che sarà lo stile che segnerà tutti i futuri lanci. Per quanto riguarda l'affidabilità, in Russia i nuovi Tohatsu hanno percorso 5 mila km risalendo l'intero fiume Lena senza alcun problema; in Italia sono stati invece noleggiati per oltre 260 ore di moto e hanno navigato per oltre 1000 ore in uso presso alcuni operatori commerciali.





## UN BEL NATANTONE CHE INCENTIVA LA CROCIERA

Ampi spazi aperti, un hardtop protettivo e apribile, una carena efficiente, motori parchi nei consumi e, non certo ultima in ordine di importanza, l'omologazione a natante. Tutto questo è l'Atlantis 34

*di Alberto Mondinelli*

**L**a prima cosa che avevo notato dell'Atlantis 34, allora capostipite della nuova generazione, quando l'avevo visto per la prima volta sulla banchina di Cannes era la nuova colorazione, che poi sarebbe stata estesa a tutta la gamma, che si staccava dal violento e appariscente arancione della serie precedente, per una bicromia giocata tra il grigio e il bianco crema che, al primo impatto, risulta un po' poco sportiva. Resto dell'idea che una barca come l'Atlantis meriterebbe qualcosa di più ardito, per tutto il resto, il nuovo "piccolo" del cantiere del Gruppo Azimut piace già al primo sguardo e la prova confermerà la sensazione positiva.





**UN DESIGN CHE SA CONIUGARE  
CLASSE E COMFORT CON UN  
LOOK SPORTIVO E AGGRESSIVO**



**I**n navigazione con una ripresa aerea, l'Atlantis 34 mostra il meglio di sé: una linea filante che sa però offrire ampi spazi per il relax, dal solarium prodiero alla dinette ben protetta dall'hardtop, che all'occorrenza si può aprire per trasformare il tutto in un open a tutti gli effetti.

## UN PROGETTO CURATO IN OGNI PARTICOLARE



La linea esterna riprende quella proposta dai modelli maggiori, frutto della collaborazione tra Atlantis e Neo Design che ha portato a realizzare la gamma di cinque nuovi modelli, dal 34 al 58, in soli due anni. Barche completamente rinnovate che si fanno riconoscere per il bordo libero che occupa il 60% dell'elevazione totale, ne consegue

uno scafo massiccio che offre ampie volumetrie interne garanzia di buon comfort, mentre la tuga e l'hardtop completano il profilo nel complesso ben bilanciato. Carena a V profondo, geometria variabile e deadrise di 17,87°. Scafo e coperta sono realizzati in infusione con l'impiego di resina vinilestere sugli strati esterni e architettura a ragno strutturale.

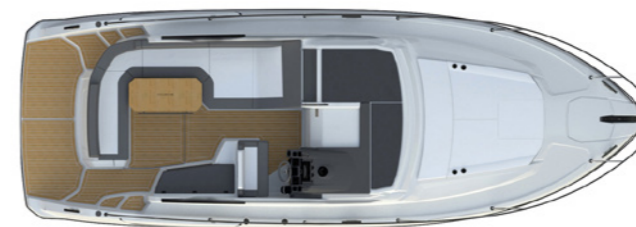


**I PROGETTISTI HANNO  
SFRUTTATO OGNI CENTIMETRO  
PER GARANTIRE  
IL MASSIMO DELL'ABITABILITÀ**



### COPERTA NON ORIGINALE MA RAZIONALE

Da poppa, si apprezza subito la plancetta che è una vera spiaggia privata da 2,5 mq. Da dritta si accede al pozzetto, che si presenta con l'utile mobile bar, con volumetria e superfici per diventare una vera e propria cucina aperta, pure a scomparsa grazie alla ribaltina e la parziale copertura dell'hardtop consente di utilizzarla anche in condizioni meteo non proprio clementi. A sinistra



si apre la zona living, con la dinette per sei persone che può essere trasformata in prendisole abbassando il tavolo, mentre di fianco alla plancia di comando si allunga una comoda chaise longue. La plancia è compatta, in un materiale grigio scuro piacevole al tatto mentre, per raggiungere la prua, i passavanti sono simmetrici con una larghezza di 21 cm.



**SOLE, MARE CALMO E UNA  
DINETTE ACCOGLIENTE,  
COSA CHIEDERE DI PIÙ?**





Quello che più colpisce del sottocoperta è la grande luminosità garantita dalle ampie finestrate laterali. Il layout è invece tradizionale, con la cabina armatoriale a centro barca a sfruttare quasi tutta la larghezza: sul letto si può stare seduti senza sentirsi troppo oppressi dal piano di coperta. In dinette, la necessità di avere un armadio ha portato a ridurre la volumetria del bagno, dove si nota la mancanza

di un box doccia dedicato. Di fronte, c'è il piccolo ma completo mobile cucina con lavello, piastra a due fuochi e frigo da 80 l, mentre la prua è interamente occupata dalla dinette a V che si trasforma in un'altra cuccetta doppia. Le finiture in legno di rovere con inserti laccati sono le medesime che arredano le sorelle maggiori: questo Atlantis 34 non ha nulla da invidiare a barche di dimensioni superiori.



**INTERNI LUMINOSI E ACCOGLIENTI**





## PRESTAZIONI

Il mare fuori il porto di Cannes non sembra fare sconti. Superata la titubanza del primo impatto affrontiamo le onde decisamente pronunciate con sempre maggiore baldanza perché il "piccolo" 34 ci trasmette un grande senso di sicurezza. Tergicristalli efficienti e sempre in funzione, hardtop rigorosamente chiuso, la progressione dei due Volvo è piena e continua a conferma, se qualcuno avrà storto il naso per la loro limitata potenza, che in realtà è più che sufficiente per regalare piacevoli crociere. La punta massima velocistica la tocchiamo a 3860 giri e 29,4 nodi con due tacche di trim (e un consumo di 97 litri/ora), mentre tutti gli altri rilevamenti sono presi con i trim azzerati. Per avere un confronto con mare calmo, in un precedente test con due sole persone a bordo (noi siamo in sette!) si sono raggiunti i 3940 giri e i 31,7 nodi. Dati che sottolineano le doti velocistiche della carena, ma lasciano un po' il tempo che trovano, mi interessa di più osser-

vare come alla velocità di crociera di 27/28 nodi, che manteniamo a 3500 giri, i consumi scendono sensibilmente, ma diventano ancora più interessanti a 3000 giri e 20,5 nodi, comunque una prestazione che garantisce rapidi spostamenti, con un consumo di 56 litri/ora. La planata minima è tenuta a 2200 giri, 10 nodi e 30 litri/ora, un'ulteriore conferma delle interessanti economie di esercizio che questa barca consente. Ma il dato saliente del test è la scioltezza con cui l'Atlantis 34 affronta un mare certamente ostico, di quelli che la maggioranza dei diportisti evita accuratamente. Qui invece superiamo le onde senza che mai la carena sbatta violentemente, ma anzi attraversandole con una sorprendente facilità. Anche in virata la sensazione di grande sicurezza è confermata, per non parlare della maneggevolezza davvero notevole. C'è poco da aggiungere, l'Atlantis il test più probante l'ha superato a pieni voti, che fosse una bella barca l'avevo già detto.

### SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto .....	m 10,25
Lunghezza galleggiamento.....	m 9,95
Larghezza.....	m 3,52
Immersione .....	m 0,94
Dislocamento a secco .....	kg 6650
Dislocamento a pieno carico .....	kg 8800
Motorizzazione .....	cv 2x220
Serbatoi carburante.....	l 650
Serbatoi acqua .....	l 185
Posti letto.....	4
Portata persone.....	10
Categoria di omologazione.....	B
Cantiere costruttore: Atlantis - Gruppo Azimut (I)	
www.azimutyachts.com	

### PREZZI E MOTORI

Volvo Penta D3 2x220 cv ..... euro 190.00  
Iva esclusa, dotazioni standard

La coppia di Volvo Penta turbodiesel D3 da 2x220 cv è certamente un'ottima soluzione, come confermato anche nel nostro test, certo un'alternativa si poteva prevederla, magari a benzina per chi prevede un uso sporadico della barca.

### DOTAZIONI STANDARD

Ancora 15 kg e catena 30 m - Tientibene in acciaio inox - Verricello di prua 1000 W - N. 2 altoparlanti in pozzetto - Cancellotto di poppa - Doccetta calda/fredda in piattaforma - Mobile bar con lavello integrato e miscelatore - Scaletta bagno manuale a scomparsa - Tavolo pozzetto lucido bianco con supporto abbattibile - Strumentazione plancia: allarme sentine, bussola magnetica, comandi motori elettronici, interruttori stagni, spia allaccio presa banchina, Display motori, livello serbatoi carburante e acqua, ecoscandaglio, velocità, trim e temperatura acqua - Timoneria meccanica - Cuscineria esterna in tessuto vinilico bianco/grigio - Cuscineria interna sfoderabile in tessuto - Mobili, porte e rivestimenti pareti in essenza e finiture laccate - Radio cd - Illuminazione interna a incasso a led orientabile - Frigorifero 80 litri - Piano cottura 2 fuochi - N. 2 batteria per motori e servizi - Caricabatteria automatico - Boiler da 30 litri - Pompe di sentina elettriche automatica e manuali - Impianto antincendio automatico e manuale.

### OPTIONAL

Aria condizionata - Generatore - Passerella idraulica a scomparsa - Pozzetto tutto in teak - Pavimento interno in legno - Barbecue, frigo e piano cottura in vetroceramica in pozzetto - Touchscreen Raymarine.

### MI PIACE

La carena marina ed efficiente unita alla costruzione in infusione molto raffinata sono certamente i primi punti di forza di questa barca, che si caratterizza anche per l'hardtop protettivo, ma anche rapido ad "aprire" il pozzetto. Infine, una nota di merito agli interni molto luminosi, ben distribuiti e curati nelle finiture, seppur su un layout molto tradizionale.

### MI LASCIA PERPLESSO

Piccoli particolari che non possono inficiare un giudizio ampiamente positivo. Per esempio, l'unica motorizzazione offerta è sicuramente quanto di meglio si possa desiderare, ma un'alternativa la si poteva concedere; manca poi un box doccia separato in bagno, i vetri laterali in pozzetto non lo chiudono completamente e la colorazione grigia...

### PRESTAZIONI

1000 giri ....	6,4 nodi .....	- l/h .....	66 db
1500 giri ....	8,0 nodi .....	18 l/h .....	71 db
2000 giri ....	9,4 nodi .....	27 l/h .....	76 db
2500 giri ...	13,4 nodi .....	38 l/h .....	78 db
3000 giri ...	20,5 nodi .....	56 l/h .....	78 db
3860 giri ...	29,4 nodi .....	97 l/h .....	82 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
2000 giri .....	22 ore 10'
3000 giri .....	10 ore 40'
3860 giri .....	6 ore 20'

### CONDIZIONI DEL TEST

Mare.....	mosso
Temperatura aria.....	22°
Carburante nel serbatoio .....	280 l
Acqua nel serbatoio.....	100 l
Equipaggio imbarcato .....	7 persone
Pulizia carena .....	buona



# RANIERI CAYMAN 21

*Due novità dello scorso finale di stagione si presentano più che mai agguerrite nel nuovo anno. Ecco il Cayman 21 Sport della nuova gamma Rib di Ranieri International abbinato al 115 EFI di Mercury*

di Alberto Mondinelli

**E**ra da un po' di tempo che Salvatore Ranieri voleva affiancare alla fortunata gamma di barche rigide anche un'offerta di gommoni. Ed eccolo cedere alla tentazione da par suo, presentando una gamma che mostra fin dai pri-

mi modelli di puntare all'eccellenza nelle prestazioni e nella qualità di costruzione, senza dimenticare di essere competitiva nel rapporto qualità/prezzo. Così per diventare proprietari di questo 21 piedi bastano meno di 20 mila euro, tasse e mo-

tore escluso. A proposito di motore, i 115 cv del Mercury si confermano la soluzione ottimale, con il nuovo quattro cilindri statunitense che si propone come riferimento di questa categoria di potenza: si poteva immaginare abbinamento migliore?







## PRUA

Se nel layout generale c'è veramente poco da inventare, è nell'esecuzione dei volumi che il Cayman conquista subito. A cominciare dalla colorazione bicolore, dove il nero è usato con attenzione a donare slancio ed eleganza, ma non a rendere roventi i tubolari nelle zone che possono essere usate per sedersi e poggiare i piedi. Il prendisole prodiero è ge-

neroso e nasconde un gavone altrettanto capiente che si fa apprezzare anche per la finitura lucida che ne facilita la pulizia; ben dimensionato pure il musone di vetroresina per il verricello dell'ancora. La consolle centrale è un bell'esempio di semplicità che va a braccetto con il design e la razionalità, gli strumenti trovano un comodo spazio e il plexiglass

è protetto da un robusto tientibene che si rende molto utile in navigazione a velocità sostenuta. Un appunto al volante che avremmo preferito meno anonimo su un gommone che sprizza classe e originalità ovunque. D'obbligo la scelta del solo poggiatesta per non rubare troppo spazio alla zona poppiera che descriviamo nelle pagine seguenti.

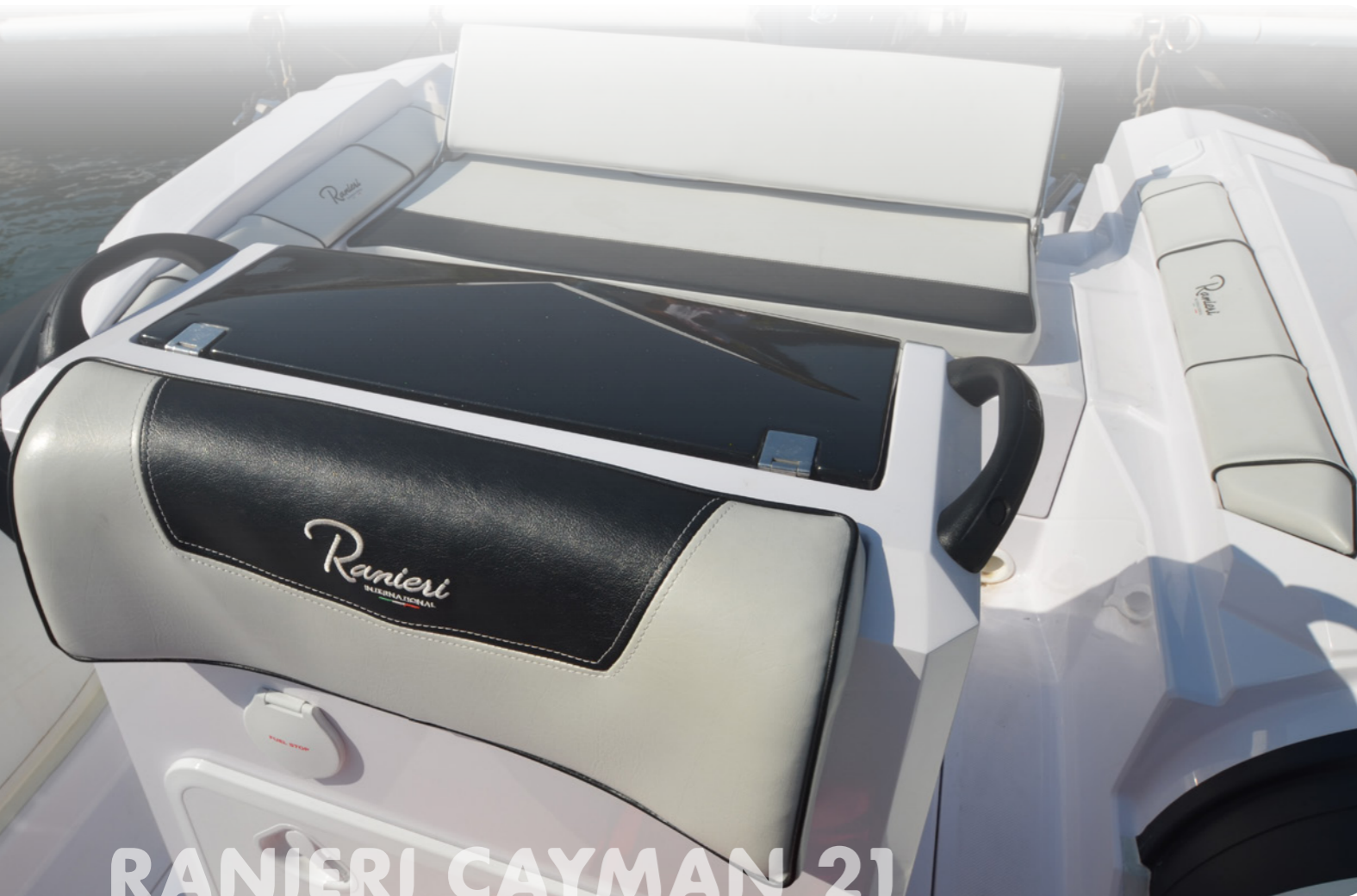


## CURA DEL DETTAGLIO

*Il robusto tientibene che protegge il plexiglass del parabrezza si rivela molto utile per le navigazioni più "agitate". Si noti il razionale disegno della plancia con spazio*

*per tutti gli strumenti. Molto ben dimensionata anche la zona solarium grazie all'elemento di congiunzione tra i cuscini prodieri e la seduta a pruavia della consolle.*





## POPPIA

Grazie al solo poggiatesta per il driver, i suoi ospiti, possono disporre di un piano cottura e lavello a scomparsa, con tavolino ribaltabile per allestire la dinette; una soluzione certamente molto apprezzabile perché non sono molti i modelli di queste dimensioni a poterla offrire. Il divanetto poppiero ha lo schienale ribaltabile per potersi trasformare in un altro solarium, mentre la vetroresina ai lati è protetta da un'imbottitura a sottolineare la cura di ogni particolare. Il pozzetto del fuoribordo è dotato di due pratiche plancette (quella di sinistra con scaletta retrattile in corrispondenza del passaggio verso prua) che facilitano l'accesso al bagno.



## ANCHE BELLO

La nuova calandra non è solo bella, ma è anche efficiente con un sistema di aspirazione dell'aria particolarmente studiato per garantire l'iniezione di aria fresca e contemporaneamente contenere le emissioni sonore e le vibrazioni. Anche la particolare posizione del corpo farfallato e un filtro acustico sullo scarico del minimo hanno permesso di contenere i livelli di rumorosità in aspirazione e scarico mentre una nuova pompa dei trim è progettata per funzionare in modo più silenzioso. Un innovativo sistema di ammortizzazione riduce le vibrazioni, mentre l'inedito disegno del cambio riduce la rumorosità nell'innesto della marcia.

Sul fronte della manutenzione e delle spese di gestione, i nuovi fuoribordo sono stati progettati con numerosi accorgimenti anticorrosione che comprendono particolari in lega di rame, componenti di acciaio inox e la verniciatura MercFusion che è stata pensata per operare negli ambienti marini più difficili. Più semplice anche la manutenzione ordinaria che, grazie alla semplificazione del sistema distributivo, ha allungato gli intervalli di intervento, mentre anche l'installazione è semplificata grazie ad alcuni componenti ridisegnati e all'adozione di piattaforme comuni tra i diversi modelli.

Resta solo da ricordare che il nuovo 2,1 litri è offerto anche nelle potenze di 80 cv e 100 cv, ma non è difficile immaginare che sarà il 115 cv il più gettonato.

## UN PROGETTO TUTTO NUOVO

Quattro cilindri in linea di 2064 cc incredibilmente leggeri: infatti con i suoi 163 kg, non solo è più leggero del 1,7 litri a quattro tempi che va a sostituire ma anche del Mercury Optimax a due tempi, proponendosi come il più leggero del mercato per questa potenza pur essendo anche il maggiore per cilindrata. Aggiungiamo una coppia migliore del 23% rispetto al precedente modello a 3500 giri, cioè nel range di maggiore utilizzo.

Il tutto ottenuto grazie a una grande semplicità costruttiva: un solo albero a cammes e due valvole per cilindro, ma con un sistema a rulli per ridurre gli attriti. In pratica il 115 ripercorre la strada aperta dall'affidabile e generoso Mercury 150.

Da notare anche l'offerta di un piede maggiormente

dimensionato denominato CT (acronimo di Command Thrust) pensato per applicazioni pesanti dove è richiesta una maggiore accelerazione. Così se di serie il rapporto di trasmissione di 2.07:1 è voluto per migliorare l'efficienza e le prestazioni, consumando meno carburante e aumentando la gamma di opportunità operative, per gli impieghi più gravosi con il piede CT si opterà per un rapporto di trasmissione di 2.38:1 con una scatola di ingranaggi più voluminosa ma anche strutturata per utilizzi impegnativi come, per esempio, barche dislocanti e pesanti.



# MERCURY 115 EFI



## SCHEMA TECNICA

Lunghezza ft.....	m 6,45
Larghezza.....	m 2,50
Pescaggio .....	m 0,60
Dislocamento a vuoto.....	kg 600
Motorizzazione min .....	cv 70
Motorizzazione max .....	cv 175
Serbatoio carburante.....	l 165
Serbatoio acqua .....	l 45 (optional)
Portata persone.....	12
Categoria di progettazione .....	B
Costruita da .....	Ranieri International
www.ranieri-international.com	
www.mercury-marine.eu	

## PREZZI E MOTORI

Ranieri Cayman 21 senza motore ..... euro 19.900  
dotazioni standard, franco cantiere, Iva inclusa

Mercury 115 EFI ..... euro 10.700  
Iva inclusa

Difficile immaginare accoppiamento migliore, se non si hanno esigenze velocistiche si può optare anche per la versione da 100 cv del nuovo fuoribordo Mercury, ma il risparmio è relativo.

## DOTAZIONI STANDARD

Consolle completa - Cruscotto Luxury - Cuscineria completa a cellule chiuse - Ganci traino e ormeggio - Gavone ancora in contrastampata - Gavone poppa per gli accessori di ormeggio - Gavoni di prua a prendisole in contrastampata - Gavone stand up - Gavone consolle - Gonfiatore manuale - Impianto elettrico completo - Luci navigazione - Musetto vtr a prua - N. 4 bitte inox - Pannello elettrico con pulsantiera - Plancette poppa vtr e scala telescopica - Prendisole a prua - Pompa di sentina automatica con impianto - Schienale seduta poppa ribaltabile - Sedile fronte consolle - Stand-up guida - Serbatoio carburante polipropilene reticolato - Timoneria completa - Tubolari bicolore black/white.

## OPTIONAL

Ancora e catena - Bussola a incasso - Faro installato su rollbar - Frigorifero esterno acciaio inox - Gonfiatore elettrico 12 volt - Impianto doccia con serbatoio acqua - Impianto stereo - Kit asta sci - Kit prendisole poppa - Kit tavolo prua - Led pozzetto - Prolunga prendisole prua - Rollbar inox ribaltabile con tendalino - Salpa ancora elettrico con musetto vtr e corricatena acciaio - Serie ganci sollevamento - Tappezzeria Luxury - Tavolo di poppa a ribalta - Teak coppia plancette - Teli copri consolle e copri gommone - Tendalino inox - Timoneria idraulica - Tromba elettrica.

## PRESTAZIONI

1000 giri ...	3,6 nodi ...	2,3 l/h ...	63 db
1500 giri ...	4,8 nodi ...	3,8 l/h ...	67 db
2000 giri ...	6,1 nodi ...	5,9 l/h ...	73 db
2500 giri ...	7,8 nodi ...	8,8 l/h ...	76 db
3000 giri ...	12,7 nodi ...	11,6 l/h ...	84 db
3500 giri ...	18,3 nodi ...	13,8 l/h ...	84 db
4000 giri ...	23,3 nodi ...	20,2 l/h ...	81 db
4500 giri ...	25,6 nodi ...	22,0 l/h ...	83 db
5000 giri ...	30,2 nodi ...	29,0 l/h ...	86 db
5500 giri ...	35,0 nodi ...	37,0 l/h ...	88 db
6000 giri ...	37,8 nodi ...	41,2 l/h ...	89 db
6200 giri ...	38,1 nodi ...	43,5 l/h ...	90 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2500 giri .....	16 ore 35'
4000 giri .....	7 ore 40'
5980 giri .....	3 ore 10'

## CONDIZIONI DEL TEST

Mare.....	calmo
Temperatura aria.....	28°
Carburante nel serbatoio .....	550 l
Acqua nel serbatoio.....	150 l
Equipaggio imbarcato.....	3 persone
Pulizia carena.....	pulita

## MI PIACE

Certamente la cura di ogni particolare che si percepisce fin dal primo momento. Da sottolineare lo spazio dinette/cucina di poppa, inusuale su queste dimensioni e poi le doti marine della carena che forse meritavano un mare un po' più impegnativo.

## MI LASCIA PERPLESSO

Direi proprio nulla, se non il fatto che un gommone così ben costruito meriterebbe un'offerta in package che lo rendesse ancora più competitivo nel rapporto qualità/prezzo. Ma già così il binomio Cayman/Mercury può giocare con tutti.



## LA PROVA

Il mare di Catania è calmo, condizione ideale per dare sfogo all'esuberanza del motore Mercury che grazie al suo dimensionamento garantisce doti di spunto e di potenza non comuni in questo segmento. Sorprende la silenziosità soprattutto quando si è raggiunta la planata e sono di livello assoluto anche i consumi, merito della nuova elica EnerTia da 20", abbinata al piede CT.

In poco meno di 5 secondi si è in planata a circa 4 mila giri, poi la progressione prosegue fino a 6200 giri e oltre 38 nodi di velocità con un consumo orario di 43 l/h. La planata minima è tenuta a 3 mila giri a 11,2 nodi a soli 10 l/h e, se si dà fondo alle manette, in 17 secondi si è di nuovo a 38 nodi. Semplici numeri per sottolineare la grande elasticità del 115 EFI che esalta ulteriormente le doti della carena del Cayman 21 che mai mostra di soffrire l'esuberanza del fuoribordo statunitense.

La manetta è un po' ruvida nella sua gestione, così come lo sterzo è piuttosto "pastoso", certo dei comandi servoassistiti esalterebbero ancora di più le doti del gommone che comunque appare molto sincero nelle reazioni, performante quando è chiamato a correre e morbido nei passaggi sull'onda quando incrociamo la nostra scia per cercare di metterlo in crisi. Non ci riusciamo mai, neppure quando stringiamo oltremisura le virate con quelle manovre che ogni buon diportista farebbe bene a evitare.

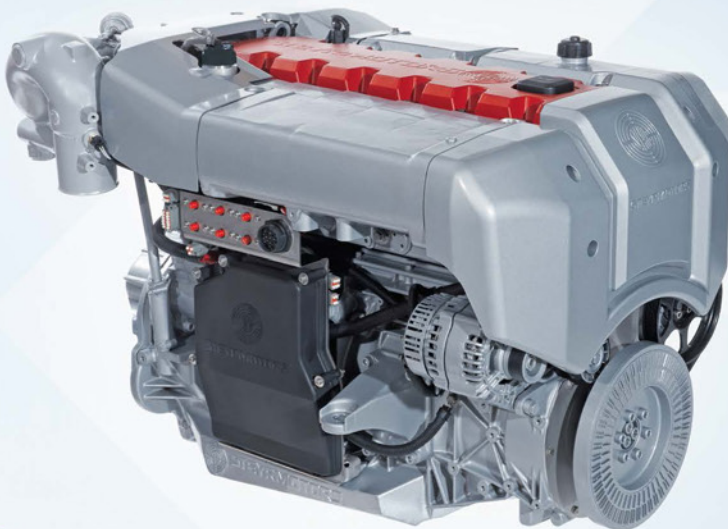
# RANIERI CAYMAN 21 - MERCURY 115 EFI



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 cm<sup>3</sup>
- ▶ 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

