

BOATMAG.it



LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE SFOGLIABILE ONLINE SU PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 15

BENETEAU FLYER 7.7 SUNDECK

L'EVOLUZIONE DELLA DAYBOAT

Con i Flyer di ultima generazione l'open da diporto giornaliero si evolve in un piccolo cruiser, come la versione SunDeck che abbiamo provato



SELVA S-680

Nuovo look e più performance



QUANTA CLASSE PUÒ AVERE UN EXPRESS DI 11,5 METRI?



SCOPRITELO A PAG. 26

GUIDA ALL'ACQUISTO

I consigli e una rassegna su cosa offre il mercato delle Aquabike



I NOSTRI TEST SALPA LAVER 38x - SACS S700 - SAVER 300 DELUXE - QUICKSILVER 755 OPEN E SUNDECK



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

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

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



ESSENTIAL KIT PER L'ORMEGGIO



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



N 7.104.212 B2



UCINA
UNIONE NAZIONALE
CANTIERI ELETTRICI
NAUTICI ED IMPIANTI

FC CE



BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 15

LA COPERTINA

BENETEAU FLYER 7.7

Con i Flyer di nuova generazione, Beneteau ha intrapreso il concetto di diversificazione del prodotto per dare a chi cerca un open la possibilità di scegliere la configurazione del pozzetto o la possibilità di avere una cabina sullo stesso modello. Open, SunDeck e Sport sono le tre versioni della stessa barca per andare incontro alle diverse necessità dei sportivi. Quest'anno il cantiere francese ha lanciato un nuovo modello, il Flyer 7.7, che noi abbiamo provato nella versione SunDeck e che vi proponiamo a pag. 102.



CRANCHI®

Boatbuilder since 1870

TECHNOLOGICAL SUPREMACY

**VIENICI A TROVARE
DAI NOSTRI RIVENDITORI**

WWW.CRANCHI.IT



145 years: a family, a history, a brand

WWW.BOATMAG.it

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



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

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

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

SEGUICI ANCHE SU:   

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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



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

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

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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

E NON È FINITA

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

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

SEGUICI ANCHE SU:   

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

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

SEGUICI ANCHE SU:



salpa

Laver 38x



NATANTE



Due Cabine

Due Bagni



A partire da € 249.500 con motorizzazione 2 volvo penta D4-260



Laver 38x

salpa

Ph.: (+39) 0823 622207
e-mail: info@salpa.com
www.salpa.com



LE RUBRICHE



BARCA DA SOGNO

Vi aspettate un superyacht? No, il Fauscher 1414 Demon è un 14 m ma di uguale prestigio 12



PRAM TO RIB/2

Il gomone con la chiglia in alluminio e il nuovo battello di Selva dal tono sportivo ed elegante... 34



CROCIERE+MARINA/1

Tanti servizi, promozioni e altri buoni motivi per cui vale la pena andare a Marina di Varazze..... 56



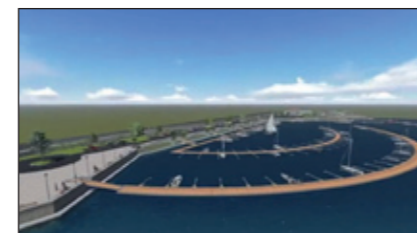
OPEN TO FLY/1

Salpa Laver 52, Sessa 42 Fly, Arctic Commuter 25 e altre news dalla cantieristica 18



HORSE POWER/1

Novità dal mondo Mercury con un focus sul nuovo 400 cavalli che diventa omologabile in Italia..... 42



CROCIERE+MARINA/2

Un nuovo grande porto sta per prendere forma a Verbania sul Lago Maggiore 58



OPEN TO FLY/2

Il nuovo Cranchi Z35, un express cruiser compatto fuori e molto comodo ed elegante dentro..... 26



HORSE POWER/2

Un mare di promozioni proposti dalle case costruttrici di motori fuoribordo 44



PRAM TO RIB/1

I quattro nuovi gommoni di Valiant più quelli di Ranieri International e quelli di Saver 32



SHIPCHANDLER

Le ultime novità supertecnologiche di Garmin più altri nuovi prodotti delle varie aziende..... 46

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.

GARMIN
MARINE

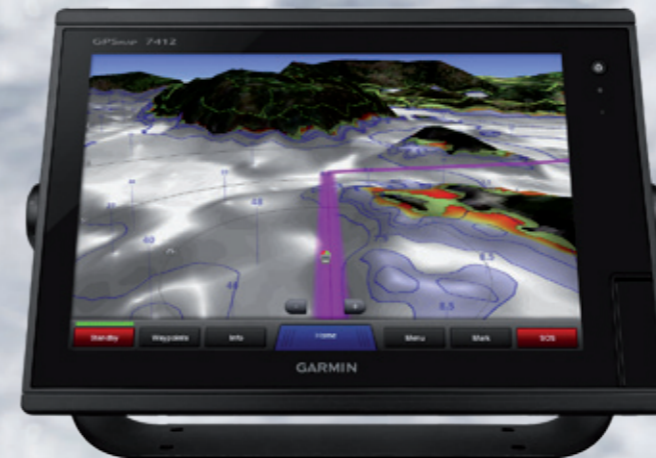


SERIE GPSMAP® 7400

La serie di display multifunzione GPSMAP® 7400 unisce le più avanzate funzionalità cartografiche con innovative funzioni per navigare in tutta sicurezza. Grazie alla tecnologia **Auto Guidance 3.0** potrete calcolare automaticamente la rotta migliore per una navigazione semplice, rapida e affidabile.

Disponibile con **display da 7", 8", 10", 12" e 16"** con antenna GPS integrata da 10 Hz e **connessione Wi-Fi** per rimanere sempre connesso.

I modelli xsv sono dotati di modulo ecoscandaglio integrato da 1 kW con tecnologia **CHIRP** a doppio canale e funzioni **SideVü e DownVü**.





I SERVIZI



CONFRONTO: OPEN O SUNDECK?
Sei tipo da barca con il prendisole prodiero o col pozzetto che prosegue anche a prua? 60



GIOVANI PROGETTISTI CRESCONO
Marino Alfani inizia a 25 anni con progetti già importanti e continua a firmare barche di alto livello ... 68



IL MONDO DELLE AQUABIKE
Quanto ne sapete di moto d'acqua? Ecco una guida all'acquisto con consigli e l'offerta del mercato ... 74

I NOSTRI TEST



IL TEST DEL SALPA LAVER 38X
Di natantoni sotto i 10 metri ce ne sono tanti, ma spaziosi e vivibili come questo sono pochi 80



IL TEST DEL SACS S700
È il nuovo "piccolo" della serie Sport, che si ritaglia con merito un posto di tutto rispetto 96



SAVER 300 DELUXE
Dopo la versione Sport e due Walkaround, ecco il nuovo 300 Deluxe a completare il "poker" 110

BOATMAG.it

Editore: BoatMag Editore Sas di Alberto Mondinelli e C.
www.boatmag.it

Direttore Responsabile

Claudio Russo
russo@boatmag.it

Hanno collaborato

Luca Iannone,
Ted Morbido

Pubblicità

Sergio Airoldi
Raffaello di Fede

Grafica

Amelia Verga

Web Master

Bmfactory Cologno Monzese (MI)
www.bmfactory.com

BoatMag.it - Periodico di nautica a motore - Registrato al Tribunale di Bergamo n.14 del 18 giugno 2013
The Editor - Sede di Lovere: via San Maurizio, 48 - 24065 Lovere (BG) - e-mail: info@theditor.it
Redazione di Milano: Via Grivola, 18 - 20162 Milano - tel. 02 84105749

Gran turismo

COLPO DI FULMINE.

Il GT40 accende il desiderio. Profilo elegante, linee filanti, impressione di potenza. Concepito dal genio creativo del duo Nuvolari Lenard, la nuova generazione dei Gran Turismo si presenta con il suo primo modello. Nato per sedurre. E per condurre l'offerta degli sportcruiser Beneteau verso una nuova dimensione.



GT46 | GT40

Bellandi Nautica - Lonato del Garda (BS) - Tel. 030 9120364 | Blue Freedom - Muggia (TS) - Tel. 040 3757980 | Blumed Marine - La Spezia - Tel. 0187 0330890 | C. Nautico Marinelli Agnano Pozzuoli (NA) - Tel. 081 5708082 | Columbus Yachting - Palermo - Tel. 091 584238 | Columbus Yachting Catania - Catania - Tel. 095 0936078 | Delta Yachting Service - Bolsena (VT) - Tel. 0761 799221 | Idea Marine - Mesagne (BR) - Tel. 0831 738637 | Meglioli - Modena - Tel. 059 822720 | My Yatch - Sassari - Tel. 079 95205 | Nautica Del Delta - Codigoro (FE) - Tel. 0533 713590 | Nautiservice - Ancona - Tel. 071 200375 | Oceanis Yachts International - Portofino Sanremo (IM) - Tel. 0184 481113 | Offshore Unimar - Lignano Sabbiadoro (UD) - Tel. 0431 428524 | Pedetti Yacht Sales - Lavagna (GE) - Tel. 0185 370164 | Sailing Yachts Group - Nettuno (RM) - Tel. 06 9805372 | Spartivento Yachts - Reggio Calabria - Tel. 096 5324545 | Yachting Star - Venezia-Mestre (VE) - Tel. 0431 667094

POWERED BY
VOLVO
PENTA



BENETEAU

WWW.BENETEAU.COM

NUMERO 15 - 11



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.

Ry
RIO YACHTS

FRAUSCHER 1414 DEMON IL PRIMO GRANDE CRUISER DEL CANTIERE AUSTRIACO

CON IL FRAUSCHER 1414 DEMON, IL CANTIERE FA UN SALTO DI BEN QUATTRO METRI FRA LA SUA (ORMAI) EX AMMIRAGLIA 1017, CHE È DI 9,99 METRI, E QUESTO NUOVO 46 PIEDI, CHE È LUNGO 13,90

di Claudio Russo

Arriva il Frauscher 1414 Demon e si compie un nuovo importante e significativo avvicendamento al vertice della gamma, che segna un altro passo evolutivo del cantiere austriaco, anzi quasi una metamorfosi, passatemi il termine, perché proprio con le sue due ultime ammiraglie, Frauscher è definitivamente uscito dalla figura di cantiere produttore esclusivamente di piccoli open "da lago", ma si è inserito in quella sfera di imbarcazioni perfette per il mare,

tanto che con il 1017 in un test effettuato qualche anno fa, abbiamo fatto 50 nodi con un mare piuttosto "incazzoso", mentre con il nuovissimo 1414 Demon, Frauscher entra nel segmento dei cruiser veri e propri.

Tutto questo senza compromettere minimamente la sua vera natura, che è quella di costruire open dall'esclusivo design ispirato ai gentleman racer degli anni Trenta, ultimamente interpretato dallo studio di design Kiska.

Interessante anche notare

come la plancia di comando, sebbene nelle proporzioni adeguate a un 14 metri, sia rimasta quella tipica degli open di Frauscher, ovvero simile a un'auto sportiva degli anni Cinquanta, ma con un tocco in più, cioè la timoneria in posizione centrale, anziché nella classica posizione di dritta, che rende la plancia di comando più panoramica, quasi anche come elemento d'arredo del pozzetto, dove ovviamente non manca nemmeno la superficie prendisole, la dinette e il mobile grill.



LA CABINA

Stile molto pulito per un'eleganza raffinata

Le luci a diffusione indiretta creano ambienti avvolgenti

La cabina armatoriale è a poppa su tutto il baglio

Molto bello e ampio è anche il bagno, situato a poppa

Cucinare a bordo del 1414 Demon è molto pratico



GLI ANNI TRENTA... OGGI

Sarà che a me piace ciò che è rétro, ma trovo che "gentleman racer" sia una gran bella definizione per assimilare i Frauscher di oggi agli open sportivi dei primi anni del Novecento. Di sicuro è la più efficace per rappresentare tutta l'essenza della progettualità di Frauscher, che è fatta di barche sportive, dinamiche, performanti, ma nate per sedurre gente di classe, che il lusso lo percepiscono dalla particolarità delle forme, dalla ricercatezza delle tonalità cromatiche e dall'atmosfera che tutte queste cose evocano e che, insieme all'altissima qualità costruttiva, ne motivano anche il prezzo.

E tutto ciò ora è esteso sui quasi 14 metri di lunghezza del nuovo Frauscher 1414 Demon, che sottocoperta – mai visto prima su un Frauscher – prevede la cabina armatoriale a poppa su tutto il baglio e con accesso privato al bagno, mentre a prua si articola un living con dinette a V, che naturalmente è trasformabile in letto per gli ospiti, e un ampio mobile cucina. Il tutto in uno stile molto moderno abbinato in perfetta coerenza con l'identità rétro che la barca esprime al suo esterno.



ELEGANZA A OLTRE 40 NODI

Sul fronte delle prestazioni, il Frauscher 1414 Demon prevede una carena a V profonda con doppio step, nata dalla storica collaborazione del cantiere con Harry Miesbauer, e sono previste tre opzioni di scelta per i motori, nello specifico: due Mercruiser da 430 cv (8.2 MAG HO DTS), due performanti MerCruiser Racing (8.6 litri) da 520 cv e due Volvo Penta D6 da 400 cv. Qualunque sia la scelta, il cantiere ha calcolato che la velocità massima sarà sempre superiore ai 40 nodi.

Sono poi previsti anche optional importanti come il joystick di manovra e il sistema di ancoraggio skyhook che, una volta impostata, mantiene fissa la propria posizione in mezzo al mare con l'ausilio del satellite.

I NUMERI DI OCEAN PARADISE

Lunghezza ft. 13,90 m
Larghezza 3,80 m
Immersione max..... 1,20 m
Dislocamento a vuoto..... 10 t
Carburante 1.200 l
Acqua 107 l
Motori 2x400, 430 o 520 cv

www.nauticafeltrinelli.it



MONTE CARLO MC6 S, IL SESTO SIGILLO

Il nuovo Monte Carlo MC6 S si pone al vertice della gamma insieme alla versione fly

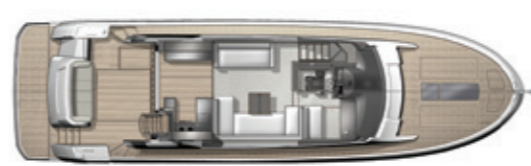
La nuova "co-ammiraglia" della flotta MC adotterà le stesse scelte progettuali degli altri "S" della gamma Monte Carlo, ovvero i modelli hardtop. Far seguire la versione più sportiva al lancio del modello con flybridge è la consuetudine a cui il cantiere francese ci ha abbi-

tuato e il nuovo MC 6S non fa eccezione. Dalla prima immagine che pubblichiamo in apertura, si può dedurre che il nuovo modello riprende l'estetica e lo scafo del Monte Carlo MC6 guadagnando un profilo più sportivo con l'eliminazione del fly a tutta lunghezza per lasciare solo un ponte

superiore arredato a living nella zona pop-piera. Una soluzione originale e già sperimentata con successo sugli altri modelli, qui immaginiamo sviluppata al meglio grazie alle dimensioni più generose. Per il resto lo scafo riprenderà i layout interni del conosciuto MC6

I NUMERI

Lung.f.t.	18,35m
Larg.	4,88 m
Imm.	1,17 m
Disl.	19.628 kg
Carb.	2x1.100 l
Acqua	2x400 l
Mot.	2x600 cv



NUOVA VITA PER I CANTIERI CANADOS

Nuova proprietà per i Cantieri Canados con l'acquisizione da parte di Michel Karsenti, che promette nuovi prodotti

I Cantieri Canados sono diventati proprietà di Michel Karsenti, ben deciso a riportarlo ai gloriosi fasti di una storia iniziata nel 1946 e proseguita con successo con più di 700 yacht di lunghezze superiori ai 36 metri.

Per i Cantieri Canados, Michel Karsenti negli ultimi anni ha venduto più di 12 imbarcazioni, incluso il brand Oceanic Yachts lanciato nel 2014.

"Come potete immaginare - spiega Karsenti - non abbiamo acquisito un così rappresentativo cantiere per capriccio! È stato un processo lungo e una scelta meditata. Per il momento, siamo impegnati a muovere i primi passi rinnovando e aggiornando gli impianti di produzione, oltre alle due marine che fanno parte dei Cantieri Canados. Introduciamo presto nuovi prodotti e voglio anche ricordare che il nostro obiettivo è quello di continuare a costruire 'haute couture e non inseguire numeri di produzione elevati". Oggi, un nuovo logo e una nuova identità del marchio sono stati creati come evoluzione di quello originale che è sta-

to utilizzato fin dagli anni Settanta e, con effetto immediato, saranno introdotte tre linee di prodotto: Canados Yachts, Gladiator Yachts e Oceanic Yachts.

Canados Yachts. Una linea moderna e allo stesso tempo classica di cinque flybridge. Ovviamente saranno tutti realizzati con interni personalizzati e con scafi e sovrastruttura di vetroresina disegnati dallo studio di design interno.

Gladiator Yachts. Ogni modello di questa linea di Sport Yacht sarà disponibile in versione Sport o Performance, con quelle sportive costruite in vetroresina, mentre le Performance avranno trasmissioni con eliche di superficie, scafo e sovrastruttura di Kevlar/Aramat con infusione sottovuoto e rinforzi in fibra di carbonio.

Oceanic Yachts. Tutti i modelli di questa linea di Expedition Yacht veloci si basano sull'innovativo concetto di carena "displaning" che consente una velocità di navigazione a lungo raggio con una stabilità ottimizzata e bassi consumi. Gli scafi sono in vetroresina e le sovrastrutture di Kevlar/Aramat.





ANTEPRIMA NOVITÀ 2017: ECCO IL SALPA LAVER 52X. DEBUTTA A CANNES

Continua a tambur battente l'attività di Salpa sul fronte delle novità e a settembre debutterà la nuova ammiraglia

Il nuovo Salpa Laver 52x è un 16 metri con livelli di personalizzazione molto elevati, perché sono svariate le possibilità di scelta dei colori esterni e delle possibili combinazioni fra la tinta dello scafo e della sovrastruttura in un ampio range di tinte metallizzate, lucide, opache, perlate e cangianti. Lo scafo è costruito con la tecnologia dell'infusione sottovuoto, compresi tutti gli elementi strutturali per un risparmio di peso di circa il 30% a fronte di un'uguale rigidità rispetto alla laminazione classica, mentre per la sovrastruttura il peso è stato contenuto utilizzando fibre di kevlar, che

allo stesso modo formano una struttura leggera e adeguatamente rigida. Tutto ciò porta a un processo produttivo meno inquinante e alla possibilità di ridurre un po' la potenza dei motori per ottenere le stesse prestazioni per questo tipo di barche. Il Laver 52x prevede due Volvo Pentapower da 435 cv, per una velocità di crociera registrata dal cantiere di 30 nodi e una punta massima di 36 con consumi molto contenuti.

All'interno la barca dispone di tre cabine. La Vip e la doppia con letti separati sono disposte a poppa e condividono lo stesso

bagno, che è grande quasi tanto quanto quello privato dell'armatore, al quale è riservata la cabina di prua, che ha un'altezza di oltre due metri. In più c'è un vano con accesso separato dalla zona notte che può essere utilizzato come cabina marinaio oppure come dispensa o vano di stivaggio.

Gli arredi interni vedono essenze esclusivamente ricavate da legnami provenienti da piantagioni rinnovabili e ogni armatore può scegliere fra un'offerta piuttosto ampia e con la possibilità di combinarli fra loro nei diversi ambienti. Le disponibilità sono: rovere sbiancato, teak, ciliegio, wengé, rovere naturale, mogano e noce.

Sul ponte principale si trova invece una grande salone separabile dal pozzetto tramite una porta a vetri. L'ambiente vede una cucina a sviluppo lineare a sinistra, dietro alla postazione di comando, mentre sul lato opposto si articola la dinette con tavolo in cristallo, che può essere ampliata nelle sedute con l'ausilio di

due pouf amovibili.

Il particolare disegno delle vetrate della tuga, che si estendono praticamente su tutta la superficie laterale, donano a quest'ambiente un effetto più aperto e panoramico.

Ma per la vita all'aperto, al Salpa Laver 52x non mancano certo gli spazi. Il pozzetto, quindi, oltre all'ampio spazio calpestabile, offre una dinette con tavolo regolabile per trasformare il tutto in un solarium, ai lati del quale ci sono due passaggi che conducono alla plancetta bagno, che può scendere sotto il livello dell'acqua, cosa utile anche per il varo del tender ricoverato nell'apposito garage. La barca è omologata in categoria A senza limiti dalla costa e di condizioni meteorologiche.

I NUMERI DEL LAVER 52X

Lung.f.t.	16,25 m
Larg.	4,50 m
Disl. a vuoto	13.500 kg
Carb.	1.300 l
Acqua	550 l
mot	2x435 cv



Nuove Activ 755 Sundeck & Open



QUICKSILVER

ACTIV

Scopri il vero significato della libertà.

Perfetta combinazione tra prestazioni, comfort e versatilità, le nuove Activ 755 Sundeck e Activ 755 Open sono state progettate per veloci crociere giornaliere e per i giochi acquatici accogliendo sino ad 8 persone nel massimo comfort. Con una varietà di configurazioni molto versatili ed una potenza massima di 300 HP la Activ 755 è uno dei coolest cruiser nel segmento dei 7 metri. La Sundeck è dotata di una prua con uno spazio prendisole extra large ed una spaziosa cabina mentre la Open offre varie sedute sia a prua che a poppa offrendo il massimo del comfort ai passeggeri. Nuova Serie Activ 755. Scopri il lato solare della vita.



Per sapere dove saranno visibili le nuove **Activ 755** presso concessionari o saloni nautici e per vedere la gamma completa Quicksilver visita www.quicksilver-boats.com

QUICKSILVER®



Un fly dal look molto moderno che esprime classe senza tradire una grinta sportiva, che si riflette anche nelle prestazioni con una velocità di punta di 36 nodi calcolata con due Volvo Penta da 370 cv.



SESSA FLY 42, SPORTIVITÀ DI LUSO



Non è difficile immaginare che il Sessa Fly 42 avrà vita facile: riproporre tutto quello che di buono si era visto sul Fly 40 è una logica conseguenza. C'è però da dire che in Sessa Marine, e il designer Christian Grande, hanno voluto andare oltre e così i due piedi in più del Fly 42 non sono serviti solo per "pantografare" il Fly 40, ma sono state introdotte interessanti e nuove soluzioni.

Cominciamo dal fly del Sessa Fly 42 che ha un grande prendisole a prua in posizione strategica per ripararsi dal vento e un ampio divano a L con tavolo in teak per sei

persone, oltre a un mobile cucina dotato di lavello, frigorifero e grill. Altrettanto comodo è il pozzetto dove la dinette per otto persone e rapidamente trasformabile in prendisole. È previsto anche un mobile barbe-

cue con lavello rivolto verso la plancetta bagno: una configurazione che permette di mantenersi vicino all'acqua senza sporcare e invadere con i fumi l'interno del pozzetto o del salone. Da notare infine la cucina interna è sul ponte inferiore, ma con ampi spazi per ricevere luce e garantire l'aerazione. Ottima la dotazione con un frigorifero da 165 litri e un grande forno elettrico; da notare anche lo spazio creato sotto la scala per accogliere una lavatrice a carica dall'alto da sei chili. Il quadrato è allestito con un divano a L a dritta e un mobile lungo la murata opposta.

Un'attenzione particolare è stata riservata al dimensionamento delle cabine con un'altezza circa 1,90 m: quella armatoriale è a prua con il grande letto centrale, mentre quella degli ospiti è a centro barca a dritta con due cuccette singole appaiate. Entrambe sono dotate di locale toilette dedicato con box doccia separato. Quasi d'obbligo per un cantiere che è stato tra i primi ad adottarle la scelta delle trasmissioni Volvo Penta IPS 400 o IPS 500 rispettivamente per una potenza di 2x300 cv e 2x370 cv, con queste ultime il Sessa Fly 42 punta a una velocità massima di 36 nodi, mentre il consumo medio alla velocità di crociera di 25 nodi è stato calcolato in 80 l/h.

I NUMERI DEL SESSA 42 FLY

Lung.f.t.	13,10 m
Larg.	3,90 m
Disl.	10.900 kg
Carb.	2x490 l
Acqua	350 l
mot.	2x300/370



BOATS DIVISION

Ranieri
INTERNATIONAL
BOATS & RIBS

AGOS FORMULA EASY

FINANZIAMENTO SU TUTTA LA GAMMA RANIERI INTERNATIONAL

VOYAGER 26 S

RIBS DIVISION Cayman 31 Sport Touring

Ranieri International dal 1° Aprile al 31 Maggio 2016, su tutte le imbarcazioni della propria gamma, ti offre un finanziamento fino a € 20.000 con FORMULA EASY - TAN 2,96% TAEG MAX 4,77%. L'offerta è sviluppata in collaborazione con la rete dei concessionari che potete consultare sul nostro sito nella sezione Rete vendita.

AGOS Finanziamento formula EASY. Finanziamento in 24 mesi prima rata a 30 giorni.

Formula Easy 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 € 128,88 - TAN fisso 2,96% TAEG 4,77% - importo totale del credito € 3.000. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi, imposta di bollo su finanziamento € 16,00, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2,00 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 1,50 - importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) € 3.147,12. Offerta valida dal 01/04/2016 al 31/05/2016. 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 S.p.A. La rete dei Concessionari Ranieri International convenzionati opera quale intermediario del credito NON in esclusiva.

Italian Life Style

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



PENNEL + FIUPO



Arctic Commuter 25, spirito nordico per il mare Mediterraneo



Importato in Italia da Sailpassion, Arctic Commuter 25 si propone come la barca ideale per chi vuole navigare tutto l'anno.

Arctic Commuter 25 vuole lanciare una nuova filosofia dell'andare per mare. È vero, le barche mediterranee sono molto più aperte e vivibili, ideali per i nostri climi ma solo nei mesi estivi, poi il rischio è che i tanti spazi aperti le releghino in porto per buona parte del restante anno. Allora se si vuole navigare sempre, se si ha una passione come la pesca che non può cedere alle bizze del meteo, una barca più chiusa e abitabile può essere maggiormente apprezzata ed è a questo che devono aver pensato in

Sailpassion (che importa in Italia anche i Delphia, vedi sul nostro sito www.boatmag.it le presentazioni dell'Escape 1050 e Escape 800s) quando hanno deciso di diventare importatori del



cantiere norvegese Arctic. Dal mar Baltico arriva quindi sul mercato italiano il nuovo Arctic Commuter 25. Si tratta di un cantiere nuovo per i nostri mari ma con una lunga tradizione alle spalle: infatti raccoglie l'eredità dell'importante cantiere norvegese Askeladden, cento anni di storia e oltre 250 mila imbarcazioni prodotte, universalmente apprezzate da professionisti e diportisti.

Arctic Commuter 25 è un cabinato a motore di 8,5 m che riprende i valori di Askeladden, ma quasi tutto, dal design alle tecnologie fi-

no ai materiali, è stato rivisto e rinnovato. Il risultato è un walkaround in grado di navigare in pieno comfort in ogni condizione di mare, caratterizzato da un design moderno e da soluzioni intelligenti, come le porte laterali scorrevoli per un più comodo accesso alla zona prodiera. Accattivanti e pratici gli interni con tre posti letto e una timoneria caratterizzata da una ampia vetratura con parabrezza inverso che garantisce una ottima visibilità a 360°.

Lo scafo, costruito in infusione, è contornato da una fascia laterale protettiva con funzione di parabordo che ne accentua le linee aggressive, infatti Arctic Commuter 25 può montare diversi tipi di motorizzazione entro-bordo con piede poppiro, ma presto sarà pronta anche la versione fuoribordo, per una potenza massima di 440 cv in grado di fargli sfiorare i 50 nodi. Per scafo, interni e arredi sono disponibili in una ampia gamma di colorazioni.

Presto, all'Arctic Commuter 25 si affiancherà il Commuter 35, attualmente in fase di test e il cui lancio commerciale è previsto per l'autunno.



ENGINEERS OF EMOTIONS



FRAUSCHER ITALIA

Cantiere Nautico Feltrinelli

info.nautica@nauticafeltrinelli.it

www.nauticafeltrinelli.it

Frauscher
engineers of emotions

CRANCHI Z35, IL LATO ELEGANTE DI UN CRUISER OPEN



*Quanta classe può avere un express cruiser di 11 metri e mezzo?
Guardate il nuovo Cranchi Z35 in questo servizio e fatevi la vostra idea*

Prima di entrare nel merito del nuovo e stiloso modello di vertice della gamma Cruiser del cantiere lombardo andiamo a fare una riflessione per focalizzare meglio il valore di questo tipo di barche. Tanta è la moda degli open hardtop che, forse, non ci si ricorda nemmeno più la vera definizione di Express Cruiser. Pensando agli express crui-

ser (così sono solitamente definiti gli open cabinati da crociera) è facile avere l'immagine di barche performanti, che però, proprio per la loro natura sportiva, non hanno fra le massime priorità la ricerca di particolari toni di classe ed eleganza. Un'immagine ormai superata, perché nel tempo, l'evoluzione progettuale ha portato il bello stile anche negli

open più sportivi. E veniamo così al nuovo Cranchi Z35, che con i suoi 11,55 metri fuoritutto e il suo pozzetto totalmente open, è uno dei migliori testimonial di questa evoluzione, che conferma anche la tendenza dei cantieri italiani a non mollare questo segmento di mercato, ma, anzi, di rimpolparlo con modelli di gran classe. Non a caso questa bar-

ca è entrata nelle nomination per l'assegnazione dell'European Powerboat of the Year 2016. Sul Cranchi Z35 si notano quindi ambienti interni dove il legno regna tanto sulle paratie quanto sui pagliolati, in tinte poste in un contrasto fra chiaro e scuro che danno un tono molto di classe a tutti gli ambienti interni. Più uniformata su toni chiari è

invece l'atmosfera in pozzetto, dove il pagliolato in legno si coordina con le cuscinerie color crema e il tendalino amovibile in color beige. Il nuovo Cranchi Z35 è disponibile in tutta la rete italiana dei concessionari Cranchi e, previo appuntamento, può essere anche provato presso il Cranchi Test Centre di San Giorgio a Nogaro (Ud).

I NUMERI

Lung.f.t.	11,55 m
Larg.	3,49 m
Imm.	0,90 m
Cabine	2
Carb.	600 l
Acqua	190 l
mot	2x260 cv

CLASSE INFORMALE

Colori tenui e ben coordinati fra di loro donano al pozzetto un'atmosfera piuttosto raffinata e soprattutto rilassante. La sezione poppiera vede un divano a C, allestibile a dinette e prendisole, a cui si integra un'altra seduta a L situata a prua. Sul lato opposto, quello di dritta, c'è invece la cucina e la postazione di guida, che dispone di un piano piuttosto ampio in cui poter installare molta strumentazione elettronica.

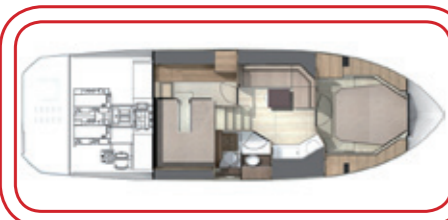


**IN POZZETTO
COLORI TENUI PER
UN'ATMOSFERA RILASSANTE**





SOTTOCOPERTA DAI TONI CHIC

**C'È POSTO PER TUTTI**

Sottocoperta, il layout si articola in due cabine, di cui l'armatoriale a prua e quella per gli ospiti a poppa, più il quadrato al centro con la cucina e la di-mette trasformabile in letto a due posti. Il bagno è uno ma completo di box doccia.

Il nuovo Cranchi Z35 monta due motori Volvo Penta D4 da 260 cavalli ed è proposto al prezzo di listino 2016 a 209.990 euro, Iva esclusa con dotazioni standard.



QUATTRO NUOVI VALIANT, TRA NOVITÀ, RESTYLING E LIMITED EDITION

Valiant lancia il nuovo 430 Comfort, le "Limited Edition" del 580 Comfort e 630 Classic e un'evoluzione del 500 Sport



In grande, Il Valiant 630 Classic LE. Qui, da sinistra, il Valiant 580 Comfort LE, il Valiant 500 Sport e il Valiant 430 Comfort.

saloni d'autunno, tra il Grand Pavois di La Rochelle e il Boat Show di Barcellona, sono stati la passerella di presentazione delle novità della gamma di gommoni Valiant di Brunswick Marine.

Valiant 430 Comfort

Il modello 430 Comfort è l'autentica "new entry" della linea Valiant Comfort: un battello a chiglia rigida di piccole dimensioni ma molto ben equipaggiato, che ben si inserisce nella categoria dei quattro metri, ideale come primo acquisto o per coloro che cercano un'imbarcazione semplice ma con il massimo comfort; inoltre, è ideale anche per il mercato del noleggio. Il Valiant 430 Comfort offre un piano di coperta classico, con uno spazioso gavone di prua, una consolle dalla linea pulita accostata a dritta e un sedile con gavone e spazio di stivaggio. La consolle è equipaggiata con parabrezza, volante, pannello di controllo montato lateralmente, tientibene laterale di acciaio inox, portabibite e seduta anteriore; inoltre, può essere sollevata per adottare un serbatoio carburante da 25 litri. Gli spostamenti a bordo sono facili grazie all'ampio passaggio a sinistra che permette di accedere agevolmente alla zona prodiera del battello dove un cuscino opzionale e la prolunga prendisole completano la seduta per offrire uno spazio piacevole e comodo.

Ampia la dotazione di optional: tendalino bimini, rollbar, scaletta laterale e luci di navigazione. Il Valiant 430 Comfort ospita un massimo di sette persone e viene offerto in package con motore Mercury fino a 40 cv (la potenza consigliata è 25 cv). La lunghezza è di 4,25 m, la larghezza di 2,02 m, il peso senza motore di 655 kg ed è omologato in Categoria C.

Valiant 580 Comfort LE

Il modello 580 Comfort Limited Edition presenta nuovo layout e finiture rispetto al 580 Comfort originale: i tubolari sono di PVC grigio scuro, mentre la cuscineria è in vi-

nile grigio chiaro-beige, tonalità riprese dalla nuova collezione Vogue by Spradling (Eucalyptus). Questo nuovo modello integra un nuovo poggiatesta in vetroresina con un gavone e il tientibene di acciaio inox, la consolle è stata spostata in avanti e offre una seduta pieghevole opzionale per avere più spazio a bordo e, grazie alla prolunga prendisole opzionale con cuscino, si può creare un'ampia area relax. Il Valiant 580 Comfort LE è totalmente preallestito e attrezzato e viene offerto in package con i più recenti motori della gamma Mercury fino a 115 cv.

Valiant 630 Classic LE

Il modello 630 Classic Limited Edition presenta un nuovo allestimento con un inedito poggiatesta rispetto al modello 630 Classic originale. Il materiale dei tubolari è l'Hypalon bianco crema con trama 1670 Dtex e la cuscineria viene fornita con finitura in vinile beige scuro, sempre proveniente dalla nuova collezione Vogue by Spradling (Stone). Questo nuovo modello integra un nuovo poggiatesta in vetroresina con gavone e tientibene di acciaio inox e, nel complesso, si caratterizza per un aspetto elegante e uno sfruttamento ottimale dello spazio a bordo.

Valiant 500 Sport

Il modello 500 Sport ha un design rivisto con l'introduzione di una versione più leggera, che offre un package particolarmente accattivante. La gamma Sport di Valiant è stata infatti pensata per coloro che cercano divertimento, funzionalità, prestazioni e navigabilità a un prezzo estremamente competitivo offrendo un open-deck con un'ampia scelta di accessori che consentono di personalizzare al massimo il battello. Quest'anno la gamma si è arricchita di nuovi package, compresa una selezione di accessori optional per esigenze specifiche, oltre alla famosa linea Sport Fishing Pack. Nella foto, il Valiant 500 Sport con il Family Pack equipaggiato con la nuova asta per sci nautico.

UN GOMMONE CON LO SCAFO IN ALLUMINIO

Il nuovo LTN26 Venom, frutto del designer Alessandro Chessa, ha una carena dimensionata per sopportare pressioni di 80Kpa grazie all'analisi strutturale FEA e alla costruzione di alluminio curata dalla carpenteria nautica Cesare Cancelli di Ghisalba (Bg).



"La costruzione di questo scafo ha richiesto una lavorazione particolarmente complessa - spiega Cesare Cancelli -, sia per la carena caratterizzata da uno step, sia per la plancia e la seduta con relativo top dalle linee arrotondate, un'esigenza di design che ha richiesto però una notevole competenza per essere realizzata in alluminio. Abbiamo calcolato che sono state realizzate 1,5 km di saldature, mentre per gli spessori abbiamo usato dell'alluminio marino 5083 dello spessore di 4 mm, con l'unica eccezione dello specchio di poppa che è di 15 mm. Infatti una delle caratteristiche salienti del LTN26 Venom deve essere proprio la leggerezza unita alla robustezza



propria di questo materiale. Non dimentichiamo infatti che l'incontro, per esempio, con un tronco in navigazione veloce, se con la vetroresina può avere conseguenze disastrose, con l'alluminio sarà solo un gran botta e semmai imporrà un intervento in cantiere per riprendere la deformazione".

SELVA 680 S-LINE, CARBON LOOK E NON SOLO

Il nuovo Selva 680 S-Line ha conquistato per la concretezza del progetto, ma anche per il nuovo look che, grazie agli inserti neri, risulta più caratterizzante e sportivo

A sottolineare quanto "nero è bello" è stata ingaggiata anche una procace modella per presentare il Selva 680 S-Line. Per la verità non ce ne sarebbe stato bisogno perché i consensi che il nuovo gommone aveva già raccolto al Salone di Genova (dove era arrivato proprio all'ultimo minuto) sarebbero bastati già da soli a decretarne il successo. Il nuovo Selva 680 S-Line è stato stu-

diato per essere lo step successivo della gamma Evolution con la quale condivide le carene. Il cantiere si è quindi concentrato maggiormente sulla parte estetica che è adesso più ricercata, in particolare sul tubolare con l'inserimento di parti carbon look. Per il resto, questo nuovo gommone riprende le misure del conosciuto e apprezzato D.680 del quale ricalca

il layout generale della coperta con alcune modifiche estetiche come, per esempio, i tintibene nella zona prodiera.

La lunghezza fuori tutto del Selva 680 S-Line è quindi di 6,76 m per una larghezza di 2,69 m e un peso senza motore di 600 kg. La motorizzazione consigliata va da 115 a 150 cv, ma si può arrivare fino a 200 cv; il package offerto a Genova prevedeva l'abbinamento con il Selva Killer Whale 150 XSR. Classico, ma molto curato, l'allestimento del pozzetto, con il tradizionale prendisole prodiero che nasconde un grande gavone, la consolle è centrale con un ampio parabrezza protetto da un robusto tintibene e nella sua struttura è ricavato un divanetto frontemarcia a prua.

Per il driver è previsto un comodo poggiatesta che è dotato di un divanetto rivolto verso poppa, che va a costituire la zona dinette con quello poppiere. Comodi i passavanti laterali di vetroresina per raggiungere le plancette poppiere ai lati del fuoribordo.



UN MODELLO PER
OGNI OCCASIONE.



Peso leggero e prezzo conveniente, tanto agili per le gite in famiglia quanto facili da sgonfiare e mettere in una sacca, disponibili in una grande varietà di dimensioni, tessuti, pavimenti e scafi: i gommoni Mercury sono sempre la soluzione ideale.

 **MERCURY**
Inflatable Boats

www.mercurymarine.com

SAVER MG, LA NUOVA GAMMA RIB



Anteprima al Boot di Düsseldorf per i gommoni Saver MG che segnano il debutto del costruttore siciliano in questo settore.

Nel generale risveglio della nautica da diporto, i gommoni sono certamente uno dei settori più vivaci. Ecco quindi i nuovi Saver MG che danno seguito ai progetti che erano da tempo fermi nei cassetti del cantiere di Piraino, in provincia di Messina. Mancava solo il momento giusto per presentarli e il fatto che faranno il loro debutto a gennaio al Boot di Düsseldorf conferma l'aria di ottimismo che si sta iniziando a respirare nel settore nautico.

In concomitanza anche con la celebrazione del trentennale del cantiere Saver (infatti il 1986 è l'anno di costituzione dell'azienda), ecco i nuovi Saver MG. Il perché della scelta è presto detto: sfruttare una rete vendita mondiale per lanciare prodotti che non sono in contrasto con le imbarcazioni rigide che Saver produce e quindi proporre un'alternativa di mercato, oltre che produttiva, ai propri dealer e clienti.

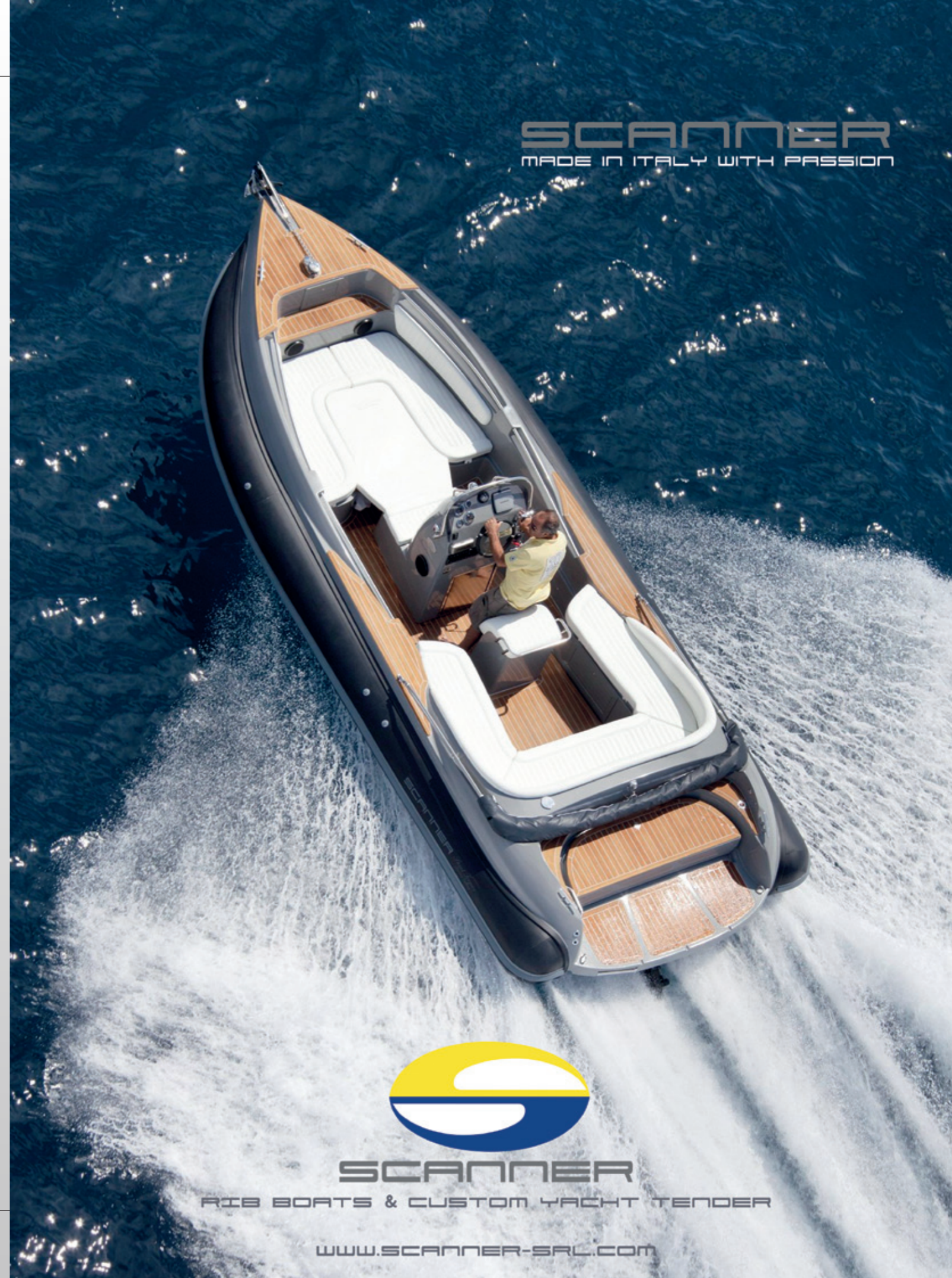
Inizialmente saranno quattro i modelli che andranno a costituire la nuova gamma Saver MG: MG 515, MG 580, MG 710 e MG 760, tutti esposti alla kermesse tedesca. Si tratta di gommoni che, come tradizione per il cantiere siciliano, puntano sul comfort

di bordo e pertanto disporranno di due prendisole permanenti o semipermanenti a seconda del modello (uno a prua e uno a poppa), consolle di guida centrale (su alcuni modelli ci sarà anche la possibilità di un locale toilette ricavato all'interno della stessa consolle) e tanti gavoni dove poter stivare le dotazioni di bordo e tutto quanto necessario a bordo.

Le maniglie tientibene in tessuto gommatato occupano la parte prodiera dei tubolari, mentre all'estremità di prua spicca una plancetta di vetroresina diamantata. Le plancette di poppa sono

fornite di serie, così come la scaletta bagno inglobata in una delle due.

In particolare, il modello MG 760 sarà un battello decisamente innovativo con alcune soluzioni futuristiche: parte del tubolare anteriore è stato sostituito dalla vetroresina e, con un piglio da vera "ammiraglia", a poppa è dotato di bracket. Il tessuto gommatato impiegato per la produzione dei tubolari sarà Orca in colorazioni che vanno dal bianco al grigio in varie tonalità, mentre le motorizzazioni saranno tutte rigorosamente fuoribordo.



SCANNER
MADE IN ITALY WITH PASSION



SCANNER

RIB BOATS & CUSTOM YACHT TENDER

WWW.SCANNER-SRL.COM

RANIERI INTERNATIONAL CAYMAN, UNA GAMMA DI GOMMONI SEMPRE PIÙ COMPLETA

Nel breve volgere di due stagioni i Ranieri International Cayman si sono guadagnati uno spazio di tutto rispetto sul mercato dei battelli pneumatici e la gamma continua a espandersi

Sembra ieri che i Cayman di Ranieri International hanno fatto la loro comparsa sul mercato dei gommoni, un segmento complesso della nautica perché ricco di proposte qualificate e con un "popolo", quello dei gommonauti, molto attento e competente. In altre parole un settore dove non era facile crearsi un proprio spazio, ma che è iniziato bene nel 2014 con i primi modelli:

Cayman 19 Sport, 21 Sport e 23 Sport e Sport Touring.

La stessa progressione aumenta quest'anno con i Cayman 26 Sport e Sport Touring (anche con una terza versione da lavoro più essenziale nelle dotazioni, la Diving, proposta anche per il Cayman 23) e poi le due ammiraglie Cayman 28 e 31 Sport Touring, che vi mostriamo nelle prossime pagine.



Con i suoi sette metri è il più piccolo fra le versioni Sport Diving dei Cayman di Ranieri International. Il nome già fa capire che questo battello è modificato per dedicarlo al mondo dei sub, quindi la timoneria è stata arretrata all'estrema poppa per liberare tutta la zona di prua e lasciare così più spazio per agevolare la preparazione

dei subacquei e il conseguente tuffo in mare. Una motorizzazione fino a 250 cavalli permette di accompagnare velocemente i sub nel luogo prescelto per l'immersione. Questo gommone può imbarcare fino a 16 persone, se lo si omologa in categoria C, e fino a 18, se si opta per la categoria B.



Cayman 23 Sport Diving



Un design che nella semplicità di un gommone riesce a trasmettere subito personalità e classe.

Generosi i due prendisole, quello prodiero può trasformare la prolunga in un tavolino per diventare un'accogliente dinette, sfruttando anche la seduta fronte

marcia ricavata sulla consolle. Lo stesso si può fare con quello di poppa, dove la prolunga lascia spazio al tavolino una volta che è riposta nel grande gavone di poppa. Ben dimensionato anche il tambuccio per l'accesso alla cabinetta, ben arredata e con il wc a scomparsa.



Cayman 28 Sport Touring

Cayman 26 Sport Touring

Accolpire è l'esecuzione del layout che sul Cayman 26 Sport Touring prevede la consolle centrale più voluminosa, così da creare lo spazio per una piccola cabina, ideale per accogliere un wc chimico e per garantire un po' di privacy, sempre utile anche nelle crociere diurne. L'accesso avviene grazie al ribaltamento della parte anteriore, è quindi molto agevole come sufficiente è lo spazio interno. Da notare che su questo portello è ricavata una seduta fronte



Cayman 31 Sport Touring



È pensato per la crociera diurna e tutto è stato progettato per ottimizzarla: grandi spazi aperti, diverse possibilità di allestimento e tutte le soluzioni necessarie per vivere una giornata in mare nel massimo comfort e divertimento. Quindi, due spaziosi prendisole, ma anche due soluzioni di dinette con un ben attrezzato mobile bar/grill e una plancia protettiva per sfruttare al meglio la potente motorizzazione

Due metri di larghezza per 1,63 m di profondità per il prendisole di poppa, 2,10 m di larghezza per 2,26 di profondità per quello di prua. Queste le dimensioni nella loro massima estensione. Una nota positiva sui gavoni, non solo ampi e generosi nelle dimensioni, ma anche con la controstampata interna così da irrigidire tutta la struttura della carena e offrire dei gavoni lucidi anche all'interno, sempre utile per semplificare la loro pulizia.

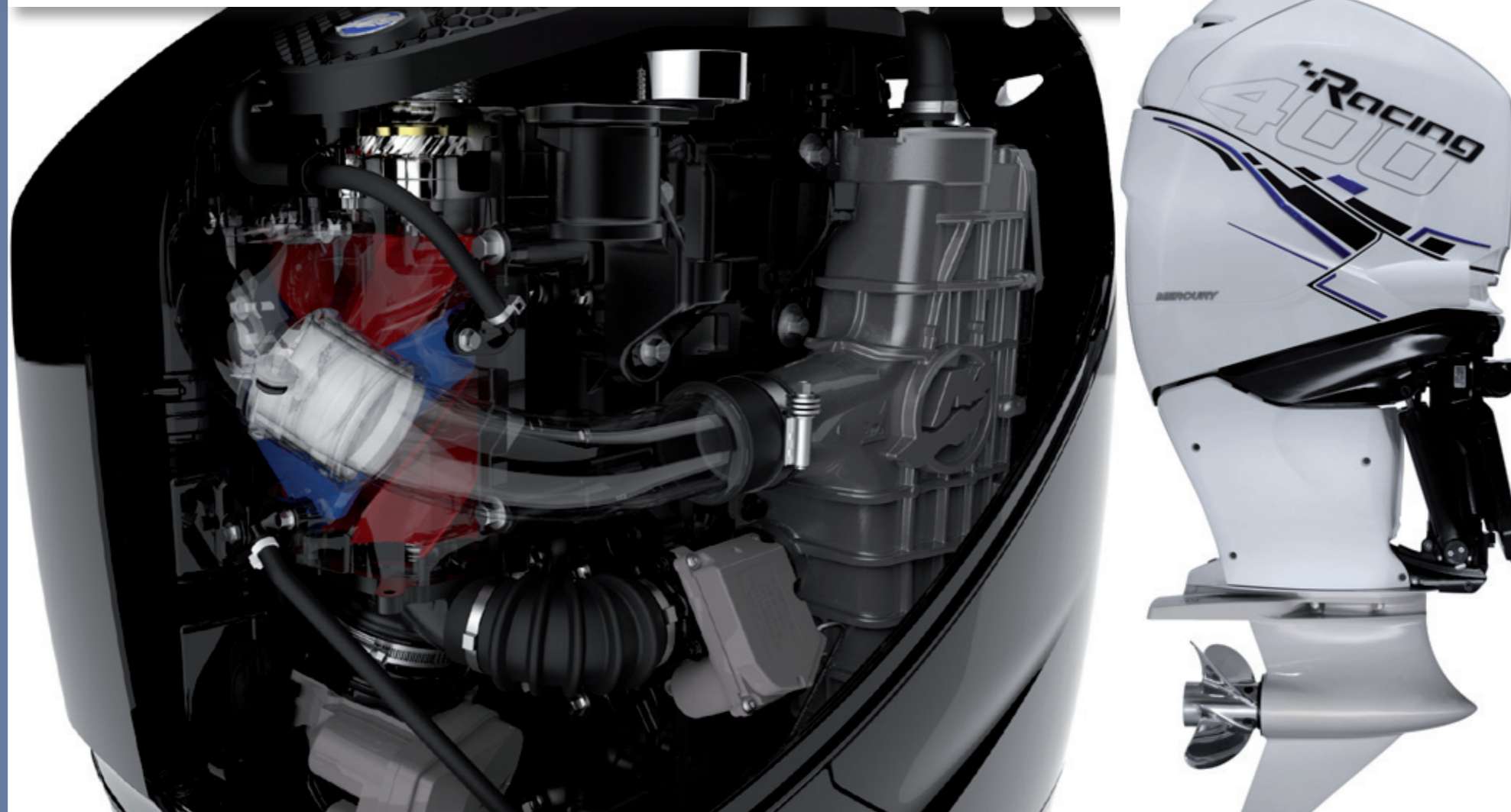
MERCURY SEA PRO PER DURARE A LUNGO

La casa americana ha lanciato due nuovi fuoribordo Mercury FourStroke SeaPro di 40 e 60 cv per impieghi professionali che sono stati progettati per durare più a lungo mantenendo la potenza e le prestazioni ai massimi livelli, quindi per applicazioni che richiedono un utilizzo prolungato e per resistere agli ambienti salmastri più ostili. I nuovi motori, grazie alla cilindrata elevata e al peso contenuto, garantiscono prestazioni adeguate alle applicazioni commerciali e durano tre volte più a lungo rispetto ai motori da diporto. Oltre al processo di verniciatura multifase esclusivo, la dotazione di serie dei Mercury FourStroke SeaPro comprende un alloggiamento dell'albero di trasmissione anodizzato che protegge ulteriormente dalla corrosione e migliora le prestazioni e la longevità negli ambienti salmastri più impegnativi. Di serie è previsto inoltre il Command Thrust, ovvero il piede maggiorato di Mercury la cui maggiore "presa" in acqua garantisce un miglior controllo dell'imbarcazione.



MERCURY 400R, ADESSO È ANCHE OMOLOGATO PER IL DIPORTO

Se non vi volevate accontentare dei potenti 350 cv dei nuovi Mercury Verado, adesso potete puntare sui 400 cv degli altrettanto nuovi e potenti Mercury Verado 400R freschi di omologazione anche per il diporto... e c'è pure la versione con joystick!



Mercury ci aveva già sorpreso con l'introduzione del nuovo Verado Racing 400R, il primo fuoribordo da 400 cv. È un 2.600 di cilindrata con un'incredibile potenza di 153 cavalli per litro, ma finora poteva essere commercializzato solo negli Stati Uniti, perché in Europa non aveva l'omologazione per il diporto. Ma la nuova notizia è che finalmente il Verado 400R è omologabile anche da noi. Come del resto era già previsto, proprio di recente, infatti, la normativa europea si è allineata a quella americana, e ora non ci sono più ostacoli legislativi che impediscano a qualunque diportista di mettersi sullo specchio di poppa questi motori.

Il Verado 400R è nato per equipaggiare le imbarcazioni e i gommoni ad alte prestazioni e promette livelli impareggiabili di coppia e accelerazione dal minimo fino al regime massimo di 7.000 giri al minuto.

Naturalmente dispone della tecnologia Joystick Piloting for Outboards e del sistema di manette DTS che con la precisione del digitale offre un cambio morbido e una risposta istantanea dell'acceleratore.

Il Mercury Racing Verado 400R è disponibile nei colori classici Phantom Black o Cold Fusion White.

MERCURY PROPONE "ACTIV TRIM" PER UN ASSETTO SEMPRE PERFETTO

Active Trim è stato concepito da Mercury sia per i principianti sia per i più esperti: l'obiettivo è di semplificare la gestione dell'assetto della barca migliorando le prestazioni del motore e quindi riducendo anche i consumi di carburante. I diportisti alle prime armi saranno subito in grado di impostare correttamente l'assetto senza doversi preoccupare di fare la dovuta esperienza, mentre i diportisti più esperti non avranno bi-

sogno di monitorare e regolare di continuo l'assetto in seguito a variazioni di velocità o spostamento delle persone e dei pesi a bordo. L'introduzione del sistema Active Trim può essere paragonata al passaggio dalla trasmissione manuale a quella automatica

su un'auto. Il segreto di Active Trim è il suo esclusivo controllo brevettato dotato di GPS: a differenza dei sistemi che si avvalgono solamente del regime del motore, Active Trim di Mercury controlla l'assetto in base alla velocità dell'imbarcazione e ai giri del motore. Active

Trim garantisce un assetto ottimale mentre la barca raggiunge la velocità di planata evitando ritardi negli interventi sui trim ed è ottimale anche le barche più sportive: alle alte velocità garantisce un passaggio rapido dalla modalità manuale a quella automatica così da garantire al driver il pieno controllo.

Un'altra caratteristica di Active Trim sono i suoi cinque profili di assetto ideati per quasi tutti i tipi di imbarcazioni: piccoli motoscafi, pontoon,

imbarcazioni speciali da pesca, cabinati e per applicazioni ad alte prestazioni. Non è necessario inserire manualmente le impostazioni dell'assetto rispetto al regime del motore, ma è sufficiente avviare il motore e selezionare il profilo più idoneo per l'applicazione desiderata. Active Trim è compatibile con qualsiasi fuoribordo Mercury o entroboro MerCruiser dotati di SmartCraft e non solo sui modelli più performanti: si parte dai 40 cv dei fuoribordo.



DA YAMAHA MARINE INCENTIVI PROPRIO STELLARI

Gi Incentivi Stellari Yamaha Marine propongono una nuova promozione sui fuoribordo fino a fine maggio

Grazie agli Incentivi Stellari Yamaha Marine fino a tutto il mese di maggio è possibile ottenere una riduzione del prezzo d'acquisto fino a 2.100 euro e accedere a un finanziamento a TAN zero.

Con gli Incentivi Stellari Yamaha Marine, presso uno dei Concessionari Ufficiali Yamaha, è più facile acquistare il fuoribordo della casa dei tre diapason desiderato e adatto alla propria imbarcazione, grazie a condizioni davvero favorevoli. Infatti, gli incentivi partono da 250 euro fino a un importo di 2.100 euro a seconda della cilindrata e si uniscono a un conveniente finanziamento* TAN 0% in 30 mesi.

Per esempio, sarà possibile acquistare l'affidabile e compatto "senzapatente" F40HETL (vedi il test di BoatMag), il fuoribordo da 996 cc, con ben 1.000 euro di incentivo, cioè 5.390 euro invece di 6.390 euro, Iva compresa. Invece, per il potente F250DETX lo sconto è di 2.100 euro e il prezzo scende da 22.850 a 20.750 euro, sempre Iva compresa.

La promozione Incentivi Stellari Yamaha Marine rientra nel programma Satisfaction Sea, pensato per garantire la massima soddisfazione al cliente grazie all'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. Gli incentivi sono stabiliti in collaborazione con la rete ufficiale Yamaha e non sono validi in caso di permuta.

*Esempio di finanziamento: Prezzo 5.390 euro, anticipo 0 euro; importo totale del credito 5.390 euro, da restituire in 30 rate mensili ognuna di 187,67 euro, importo totale dovuto dal cliente 5.650,95 euro. TAN 0,00% (tasso fisso) - TAEG 3,73% (tasso fisso). Spese comprese nel costo totale del credito: interessi 0,10 euro, istruttoria 150 euro, incasso rata 3 euro.



DIECI ANNI DI IPS, LA GRANDE RIVOLUZIONE DI VOLVO PENTA

Che le trasmissioni Volvo Penta IPS abbiano rivoluzionato il diporto nautico è un dato di fatto... e continuano ancora

La presentazione ufficiale avvenne nel gennaio del 2005 al London Boat Show e forse allora non molti capirono che stava per scoppiare una rivoluzione: il sistema Volvo Penta IPS, acronimo di Inboard Performance System, era una realtà. Nel 2005 il joystick doveva ancora apparire e la caratteristica principale era costituita dalle eliche rivolte in avanti così da tirare lo scafo invece di spingerlo come quelle tradizionali. La scia dell'elica è parallela al fondo della barca, così tutta la potenza sviluppata fa avanzare lo scafo, inoltre le eliche lavorano senza la turbolenza di asse o piede poppiere.

Il nuovo sistema ebbe immediatamente successo e molto presto oltre 100 modelli di barche montarono le Volvo Penta IPS a cui, nel 2006, venne aggiunta la possibilità di gestire il timone e l'ormeggio con il joystick, seguita poi da piedi di maggiori dimensioni e dal sistema di posizionamento dinamico DPS. Alla fine del 2009 navigavano già 10 mila unità e oggi sono oltre 17 mila le Volvo Penta IPS montate su circa 1.100 modelli di barche in tutto il mondo. Durante le prove, questo sistema si è rivelato più veloce del 20% rispetto alle linee d'asse convenzionali, con un risparmio di carburante

del 30% e un incremento del 15% dell'accelerazione, una riduzione del 50% dei livelli di rumore e pochissime vibrazioni. Progettato inizialmente per la nautica da diporto, Volvo Penta IPS ha immediatamente richiamato l'attenzione della nautica commerciale, dove hanno surclassato le linee d'asse convenzionali.

Attualmente il sistema viene fornito in 10 modelli, dalle IPS350 alle IPS1200, con potenze da 248 cv a 850 cv, abbinato a tre diverse dimensioni del piede e disponibile per allestimenti doppi, tripli e quadrupli adatte a ogni tipo di imbarcazione.

SUZUKI DF4A - DF6A - DF8A PICCOLI MA TOSTI

La casa giapponese ha presentato al salone di Düsseldorf tre nuovi motori fuoribordo trasportabili: i Suzuki DF6A, DF5A e DF4A

I nuovi Suzuki DF6A, DF5A e DF4A promettono tutto quello che si chiede a un piccolo motore ausiliario. Peso ridotto, facilità di utilizzo, silenziosità e affidabilità, senza dimenticare un'estetica rinnovata con l'adozione di un colore tutto nuovo. Con un design compatto e un peso di soli 23,5 kg, i nuovi fuoribordo Suzuki saranno certamente molto

apprezzati dai diportisti: la combinazione del peso ridotto e la presenza di due maniglie di trasporto ne facilita il trasporto. Inoltre, progettando questi tre nuovi fuoribordo, i tecnici Suzuki hanno prestato particolare attenzione alle diverse possibilità di stivaggio, sviluppando un sistema di alimentazione e di lubrificazione che permette di

riporre il motore sui tre lati: destro, sinistro e frontale, senza doversi preoccupare di eventuali perdite di olio o carburante. Il nuovo sistema di lubrificazione forzata si avvale di un passaggio supplementare per l'olio, realizzato per lubrificare in modo efficace la testa, l'albero e le bielle. Infine, l'introduzione di un filtro olio su motori di simile ta-



glia, oltre a rappresentare un'innovazione, incrementa l'affidabilità del motore stesso. Usare i nuovi Suzuki è un gioco da ragazzi. Il nuovo sistema a caduta del carburante non rende più necessario il riempimento e lo svuotamento della linea d'alimentazione. Inoltre, l'avviamento autoavvolgente richiede uno sforzo minimo e, una volta in moto, il sistema di tilt rende tutte le operazioni semplici, migliorando anche il funzionamento del motore. Un altro punto chiave dei nuovi Su-

zuki, prerogativa dell'intera produzione dei fuoribordo giapponesi, è il funzionamento fluido e silenzioso, in parte grazie all'adozione dell'albero motore offset, tipico ed esclusivo dei motori Suzuki, che si traduce in un abbattimento delle vibrazioni e nel miglioramento dell'efficienza operativa. Suzuki ha inoltre migliorato l'impugnatura della barra, per ridurre ulteriormente le vibrazioni percepite durante l'uso. Anche i piccoli Suzuki DF6A, DF5A e DF4A sono dotati dell'esclusivo sistema

di protezione anticorrosione, un rivestimento applicato direttamente sulle superfici d'alluminio in grado di incrementare sia la protezione delle parti metalliche, sia la tenuta tra i diversi strati che dal metallo portano alla vernice esterna. Il tutto si traduce in un importante incremento della protezione di tutte le parti esposte al contatto con l'acqua salata. Infine, Suzuki ha adottato sui nuovi piccoli fuoribordo le rinnovate decal e il nuovo colore denominato Nebular Black sulla calandra.



Tutto sotto controllo con i Garmin GpsMap 8400

Sono i maxi chartplotter ad alta risoluzione e connettività illimitata

I nuovi maxi chartplotter Garmin GpsMap 8400 sono disponibili con wide display Full HD multitouch da 17", 22" e 24" e sono dotati di un nuovo e potente processore. Possono essere installati a incasso o a filo, trasformando la plancia dell'imbarcazione in un'elegante consolle di cristallo completamente integrata. Questi strumenti si aggiungono alle altre novità preparate per il 2016.

Con i nuovi Garmin GpsMap 8400, grazie allo schermo ultra HD di grandi dimensioni frazionabile fino a sei finestre in modalità schermata divisa, è possibile tenere sotto controllo tutti i dati necessari contemporaneamente: cartografia, radar, telecamere, ecoscandaglio, dati motore, domotica di bordo.

La tecnologia IPS (in-plane switching) consente una visualizzazione senza distorsioni di colori o immagini da qualsiasi angolazione si guardi il display. Sono inoltre dotati di

tecnologia antiriflesso e retroilluminazione a led per una leggibilità ottimale in qualsiasi condizione di luce. Grazie alle porte HDMI e USB Touch è possibile utilizzare il nuovo Garmin GpsMap 8400 come monitor touchscreen per il computer, Windows o Apple, senza bisogno di tastiera o mouse esterni.

La nuova interfaccia per il digital switching e la domotica di bordo è ancora più attenta all'utente, consentendo un facile monitoraggio e controllo delle reti MasterBus e Czone di bordo. SmartMode permette invece all'utente di accedere rapidamente, con un solo

gesto, a tutte le informazioni necessarie anche nelle situazioni più complesse come le manovre d'ormeggio.

Tutti i modelli Garmin GpsMap 8400 sono dotati di connettività wireless e ANT, porte NMEA 2000, HDMI, USB e 4 porte Ethernet. Supportano inoltre tutti i più recenti dispositivi Garmin grazie alla totale compatibilità di rete. Inoltre, grazie alla porta J1939, è possibile interfacciarsi con i motori e i generatori di bordo per tenere

sotto controllo tutti i dati dell'imbarcazione. Sono anche integrabili con Fusion-Link per controllare l'impianto entertainment comodamente dal display, consentendo anche di riprodurre video in modalità schermo diviso. Infine, grazie al wifi integrato è possibile interfacciare tutti i display della serie 8400 con le applicazioni gratuite BlueChart Mobile e Garmin Helm. Tutti i modelli della serie Garmin GPSMAP 8400 sono compatibili con la cartografia opzionale BlueChart g2 HD e BlueChart g2 Vision HD. Grazie a questa nuova cartografia è possibile avvalersi di funzioni extra quali: visualizzazione 3D Mariner's Eye e Fish Eye sopra e sotto il livello del mare, immagini satellitari ad alta risoluzione, fotografie aeree che garantiscono un migliore orientamento durante la navigazione e tecnologia Auto Guidance 3.0, che permette di calcolare automaticamente il percorso migliore per raggiungere la destinazione desiderata.

I Garmin GPSMAP 8400 sono disponibili a un prezzo compreso tra 9.499 euro e 15.399 euro, Iva inclusa.

Il nuovo Garmin Panoptix è anche FrontVü

Con il Garmin Panoptix FrontVü è più facile individuare ed evitare gli ostacoli durante la navigazione.

Navigare tranquilli senza essere angosciati da secche, scogli e pericoli sommersi è il sogno di ogni diportista. Oggi è anche realtà grazie al Garmin Panoptix PS21-TM, il nuovo trasduttore da poppa della famiglia Panoptix che integra, oltre alla funzione LiveVü Forward, l'innovativa tecnologia FrontVü.

La nuova funzionalità FrontVü del Garmin Panoptix fornisce in tempo reale immagini precise e dettagliate del fondo e degli ostacoli che si trovano davanti alla prua della barca, permettendo così di evitarli e navigare in totale sicurezza. Le sue dimensioni ridotte e il facile sistema di montaggio rendono questo trasduttore adatto per tutti i tipi d'imbarcazioni. Inoltre, Garmin renderà disponibile un aggiornamento software gratuito che

consentirà a chi possiede già un trasduttore Panoptix Forward PS21 o PS31 di integrare la utile funzionalità FrontVü sui propri dispositivi. La grafica intuitiva e la semplicità di utilizzo permettono a tutti gli utenti di navigare tranquilli, senza più temere secche, scogli o pericoli sommersi.

Garmin Panoptix utilizza una nuova tecnologia sonar che restituisce immagini in tempo reale estremamente nitide e dettagliate di tutto ciò che si trova davanti all'imbarcazione, incluse strutture e banchi di pesci in movimento, anche mentre la barca è ferma.

Garmin Panoptix Forward offre tre tipi diversi di visualizzazione. RealVü 3D Forward per una ricostruzione in 3D e in tempo reale di tutto ciò che si trova davanti alla prua dell'imbarcazione, mentre LiveVü Forward fornisce, sempre in tem-



po reale, immagini precise e dettagliate di tutto ciò che si trova davanti alla prua dell'imbarcazione, come pesci in movimento o qualsiasi tipo di ostacolo; infine, la nuova funzionalità FrontVü permette di evitare ostacoli e collisioni.

Il nuovo Garmin Panoptix PS21-TM è disponibile al prezzo di 1.149 euro Iva inclusa ed è compatibile con i chartplotter Garmin GpsMap serie 8400, 8000, 7400, 1020, 820 e 721 e i nuovissimi echoMAP CHIRP da 7 e 9 pollici.

SELVA
Marine
EUROPEAN POWER

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



SELVA
XTREME
PROMO

PREZZI PROMOZIONALI D'ESEMPIO:

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

PREZZI AL PUBBLICO, IVA INCLUSA, DDP E TRASPORTO ESCLUSI

PREZZI INCREDIBILI SU TUTTA LA GAMMA 4T e DFI



commerciale
Selva
DISTRIBUTRICE PER L'ITALIA



Per informazioni sui prezzi e sulla rete di vendita in Italia:
www.commercialeselva.it

E i dati di navigazione e monitoraggio della barca li hai... sugli occhiali



Garmin Nautix è il primo dispositivo "mirroring" espressamente dedicato alla nautica, con cui si può realizzare quello che finora si era solo immaginato: avere i dati principali della navigazione sempre a portata di sguardo.

Ecco un'altra rivoluzionaria novità, fra le quaranta annunciate a inizio anno da Garmin per il 2016. È leggerissimo e non costa nemmeno tanto: 499 euro, Iva inclusa.

Questo innovativo strumento indossabile consente di visualizzare direttamente sulla lente degli occhiali i dati su profondità e temperatura dell'acqua, velocità, rotta, direzione del vento, funzionamento del motore e molto altro, tutti trasmessi da un dispositivo di Garmin compatibile.

Così è possibile concentrarsi sulle varie

attività di bordo tenendo sempre sotto controllo le informazioni importanti, anche durante le situazioni più complesse come, per esempio, l'ormeggio.

Garmin Nautix pesa solo 28 grammi, non dà fastidio e si applica su entrambe le stanghette degli occhiali. Grazie all'accelerometro integrato riesce ad adattare automaticamente l'immagine per una corretta visualizzazione sia sul lato destro sia sul sinistro.

La staffa ha bande elastiche di varie dimensioni per poter essere montata su tutte le astine. Inoltre il sensore di luminosità adatta la risoluzione dell'immagine in base alla luce esterna per una lettura sempre ottimale.

Il pannello touch di consente il passaggio da una pagina all'altra con



uno sfioramento del dito, anche in caso di mani bagnate o guanti. Ha inoltre una batteria per un'autonomia di otto ore.



Garmin Nautix è ideale per la navigazione a motore o le battute di pesca ed è compatibile con i chartplotter della serie GPSMAP 7400, i display multifunzione della serie GPSMAP 8400 e con il display GNX Wind.

Garmin quatix 3, altro che orologio! È un vero centro di controllo al polso

Garmin quatix 3 è lo smartwatch di nuova generazione dotato di Gps integrato e numerose funzioni dedicate alla pesca e alla navigazione.

Lo schermo Chroma da 1,2 pollici è in vetro zaffiro antiriflesso e racchiude una tecnologia sofisticata che combina il Gps e la tecnologia wearable di Garmin. Ma ha anche le funzioni LiveTrack, visualizzazione delle Smart Notification del proprio smartphone e compatibilità con Connect IQ per personalizzare i quadranti dell'orologio, i campi dati, i widget e le attività.

Garmin quatix 3 si collega via wireless alla rete NMEA 2000 dell'imbarcazione, così chi lo indossa può tenere sotto controllo direttamente dal polso numerosi sensori di bordo: velocità, profondità, temperatura, vento e molti altri. Inoltre, è possibile controllare la action-cam Garmin Virb e il

sistema multimediale Fusion. Ha pure la funzione di sicurezza con il tasto MOB - man over board che, in caso di incidente, permette di creare un waypoint sul chartplotter e iniziare la manovra di recupero in sicurezza. L'allarme ancora, invece, avvisa nel caso in cui la distanza dal punto ancora superi la soglia impostata. C'è poi una bussola elettronica a tre assi in grado di mostrare la direzione anche quando non si è in movimento, di un altimetro con calibrazione automatica e di un barometro per prevedere i cambiamenti meteo e le relative tendenze a breve termine, attraverso il monitoraggio della variazione della pressione dell'aria. Questi sensori sono calibrati utilizzando il ricevitore Gps integrato, lo stesso che imposta automaticamente l'ora in base alla propria posizione.



Prima di una traversata è possibile scaricare, utilizzando il proprio smartphone, i dati delle maree dell'area interessata e visualizzarli direttamente sullo smartwatch nei giorni successivi.

Per quanto riguarda le funzioni pesca, il quatix 3 dispone di un timer per le competizioni e un sistema di registro delle catture per aiutare l'utente a tenere conto del numero dei pesci pescati e del tempo rimasto prima di doversi recare alla pesa.



AGAPI



SAI PASSION

WWW.DELPHIA-YACHTS.IT

17051 Andora - Via Aurelia 41 (porto turistico) delphiaitalia@gmail.com - +39 3382879114 - +39 3498028701





Fate fatica a tenere la barca in assetto? Non avete voglia di stare a regolare ogni volta i flap? Ecco un nuovo correttore d'assetto a regolazione automatica

Dalla Svezia arrivano gli interceptor di ZipWake. E ai flap non ci pensi più

In Italia gli ZipWake sono distribuiti in esclusiva da Saim Marine e il sistema si compone degli interceptor, che dialogano con il pannello di controllo in plancia attraverso una centralina di distribuzione dei segnali, che a sua volta può gestire fino a tre coppie di interceptor. È adatto per barche plananti e semidislocanti.

Con l'aiuto di un Gps ad alta frequenza, un giroscopio tridimensionale e il sistema di controllo del movimento, Zipwake elimina beccheggio e rollio e minimizza la resistenza sul moto ondoso, inoltre è in grado di compensare l'eventuale eccessiva inclinazione della barca durante un'accostata.

Tutto questo schiacciando semplicemente un tasto sull'apposito display installato in plancia, da cui può derivar-

ne anche un secondo da posizionare sulla controplancia del fly.

Il principio di funzionamento appare semplice, perché si compone di una scatola applicata sullo specchio di poppa, che contiene delle lamelle che scendono e salgono per correggere automaticamente e in tempo reale l'assetto della barca a seconda delle sollecitazioni che ricevono.

Il tempo di reazione degli interceptor è di un secondo e mezzo: una velocità 5 volte superiore a quella dei flap tradizionali. E per ottenere le stesse performance è sufficiente un'escursione delle lame di 30 centimetri.

Va anche detto che il posizionamento degli interceptor sullo specchio di poppa permette di eliminare qualsiasi tipo di resistenza con l'acqua quando sono in posizione neutra, cosa apprezzabile, seppur non in valori sensibili, in termini di performance e consumo di carburante.



ZipWake è progettato per essere alla portata di tutti. Il costo, infatti, parte da 1630 euro + Iva e si può montare facilmente in totale autonomia. Basti pensare che tutto il sistema si può portar via sottobraccio in una scatola come fosse un normale elettrodomestico.

E le istruzioni sono a prova di novello installatore, tanto più che gli attuatori degli automatismi sono integrati negli interceptor stessi, quindi una cosa in meno da installare. L'unica possibile... "apprensione" potrebbe essere al momento di fare i fori nello specchio di poppa, dove vanno applicati gli interceptor in luogo dei flap, ma quello,

volendo, è l'unico lavoro che si può far fare a una persona specializzata.

Saim Marine dal 1993 importa e distribuisce equipaggiamenti ad alta tecnologia utilizzati da moltissimi cantieri navali italiani e stranieri, con cui mantiene un rapporto non solo commerciale, ma anche di affiancamento nello sviluppo dei progetti. Sono quindi i marchi commercializzati da Saim Marine, a cui si aggiunge ora anche ZipWake, in un network di presenza diretta sulle coste italiane, francesi, slovene e croate.



300 deluxe



Una flotta da 5 a 10 metri - 100% Italian Style



Viale Regione Siciliana, 32 • Loc. Zappardino 98060 Piraino (ME)

Tel. 0941/302147 • Fax 0941/303534

www.saverimbarcazioni.com • e-mail: saverimbarcazioni@tiscalinet.it

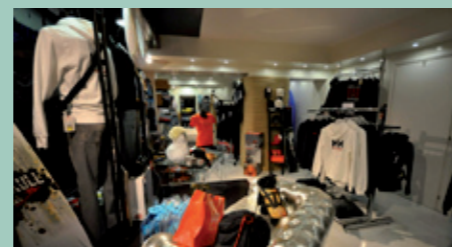
Allo Yachting Store Verbania si trova davvero di tutto e disponibile sette giorni su sette



Non solo un negozio di accessori nautici, ma Yachting Store Verbania, sul Lago Maggiore è un vero "ship chandler" per il tempo libero, sempre aperto e sempre con nuove proposte. "Qualche volta la gente telefona e non ci crede che ci può trovare qui anche la domenica". È quasi sorpresa Marisa Pignini (nella foto in basso a destra), braccio e mente dello Yachting Store Verbania. Del resto, come si entra nell'esposizione, ci vuole un attimo per capire che non sono solo i diportisti a trovare decine di risposte alle loro esigenze, ma anche chi è alla ricerca di un'idea regalo o ama vestirsi con capi tecnici, ma anche esclusivi, nel tempo libero: qui ha sicuramente un'ampia scelta. Basta chiedere e Yachting Store Verbania ha la risposta migliore, se non addirittura un ventaglio di proposte. Tutto merito dei numerosi brand che Marisa Pignini e Maurizio Bego hanno selezionato nel corso di questi primi cinque anni di attività. "L'idea dello Yachting Store Verbania è venuta a Maurizio (Maurizio Bego, titolare di Nautica Bego che ha il cantiere sempre a Verbania, ndr) - racconta Marisa Pignini -. Era il 2005 e allora ero responsabile di un centro commerciale: l'idea mi ha subito entusiasmato perché potevo mettere a frutto le mie competenze in un ambito che mi piaceva molto e che offriva grandi possibilità di sviluppo. All'inizio si pensava di dare una risposta ai tanti clienti di Nautica Bego che avevano bisogno di accessori e dotazioni per le proprie barche, ma subito abbiamo pensato di creare un

reparto dedicato anche al tempo libero, quindi capi d'abbigliamento tecnici, ma anche fashion, che sapessero conquistare le simpatie pure di clienti che in barca non ci vanno, ma ne apprezzano la qualità dei materiali e l'esclusività dei modelli. Le collezioni Hally Hansen, North Sails e Henry Lloyd, estese anche agli accessori e alle calzature, ci garantiscono un catalogo molto ampio. Per l'elettronica, in particolare gps ed ecoscandagli, offriamo un'ampia scelta tra le gamme Garmin, Lowrance e Raymarine, mentre per i velisti abbiamo tutti i prodotti Lewmar. Siamo concessionari Yamaha sia per i motori fuoribordo sia per le moto d'acqua e per gli sport acquatici disponiamo di un'offerta davvero completa: oltre a tutti gli accessori per le aquabike, una vasta scelta di trainabili gonfiabili, sci nautico, wakeboard e kneeboard, l'ultima novità. Per gli accessori e i materiali da refitting, citare tutti i marchi che rappresentiamo diventerebbe davvero lungo: da Osculati a Foresti e Suardi, da Stoppani a International Marine, per ogni singolo settore abbiamo sicuramente a disposizione i prodotti di uno dei leader. Non sorprende quindi che siamo diventati fornitori diretti di alcuni dei più importanti cantieri nautici svizzeri, ai quali offriamo un servizio di consegna presso le loro sedi che curiamo direttamente; seguiamo anche le pratiche dello sdoganamento e tutto ciò che riguarda l'export". Oltre alla qualificata e infinita offerta, un altro dei segreti del successo dello Yachting Store Verbania è certamente la

disponibilità: "Siamo aperti 7 giorni su 7 da marzo a tutto settembre, la domenica anche d'inverno - precisa Marisa Pignini -, in bassa stagione riposiamo solo il lunedì. L'abbigliamento è per noi una voce di fatturato importante e quindi ci adattiamo agli orari dei negozi di moda e i clienti lo apprezzano: soprattutto gli svizzeri vengono sempre numerosi nel week-end, ma c'è da dire che ormai ci siamo fatti conoscere e abbiamo clienti che arrivano anche dalla sponda lombarda del Lago Maggiore, se non addirittura dal lago d'Orta e da Milano". In un quadro così positivo non può mancare la classica "ciliegina": "a Pasqua del 2016 sarà inaugurata la nuova sede proprio a fianco della Nautica Bego in una posizione ancora più centrale in riva al lago - racconta Marisa Pignini -. Uno showroom su due piani, molto luminoso e dal design esterno e interno molto accattivante, passare inosservati sarà impossibile!"



YAMAHA
Revs Your Heart

INCENTIVI STELLARI YAMAHA

TAN ZERO, TAEG 3,73% in 30 mesi

Scopri di più >>

Per chi pesca ecco Simrad GO7 Xse, chartplotter e fishfinder ipertecnologico

Fra le novità Simrad di quest'anno c'è il GO7 XSE dotato di sonar e ideale dunque per la pesca costiera. È un potente chartplotter-fishfinder stand alone che appare come un normale display, ma che racchiude tutta la tecnologia di ultima generazione, come Total Scan, StructureScan HD, DownScan Imaging e ForwardScan Sonar.

Ai pescatori basta scegliere un trasduttore idoneo da abbinare al sonar incorporato per tracciare in modo preciso e in tempo reale la profondità e individuare i pesci. Al resto pensa il nuovo Simrad GO7 Xse che archivia, rendendolo sempre disponibile, tutto lo storico delle navigazioni con i dati delle profondità in modo che i pescatori possano fissarsi i loro punti preferiti. Con la tecnologia StructureScan HD Imaging e ForwardScan, inoltre, il display mostra immagini praticamente fotografiche dei fondali sia sotto sia davanti l'imbarcazione, a cui si aggiunge anche la vista offerta dal DownScan Imaging e dal Sonar Chirp, che forniscono un'ottimale individuazione del bersaglio a notevoli profondità. Il range di prezzo del nuovo Simrad GO7 praticato dai rivenditori autorizzati Simrad



va da 749 a 899 euro (Iva esclusa) in base al trasduttore che si sceglie di includere con il display.

Lo schermo multi touch è decisamente luminoso e lavora su controlli intuitivi per gli utenti. Alla stessa maniera di smartphone e tablet, infatti, basta un tocco sul display per interagire con il sistema e fissare waypoint, scegliere le mappe e scorrerle con un dito, ingrandirle col pinch-to-zoom e molto altro.

Oltre alla tecnologia già citata, il nuovo Simrad GO7 XSE è dotato di un ricevitore Gps interno da 10Hz e può interagire con i sistemi di bordo, come il controllo dell'autopilota, il monitoraggio dati del motore e può integrarsi completamente con il sistema di intrattenimento audio

SonicHub2. È inoltre dotato di connettività wireless integrata e del nuovo e potente computer di bordo Simrad TripIntel.

La nuova tecnologia TripIntel offre un ventaglio di informazioni utili per pianificare la navigazione, come il calcolo del carburante sovrapposto alle mappe che si aggiorna automaticamente in funzione delle eventuali

variazioni di rotta, i livelli di marea attuali e futuri e un tracciato storico delle navigazioni precedenti con le informazioni sulla rotta e le prestazioni della barca.

Il Simrad GO7 Xse ha inoltre una caratteristica unica ed è la pagina Cruise Charting, che combina i dati fondamentali di navigazione con le mappe in un unico display di facile lettura.

Simrad GO7 XSE si connette a qualsiasi equipaggiamento compatibile-NMEA2000, inclusi i sensori dei motori entro e fuoribordo, il flusso carburante, il livello fluidi, la velocità e molto altro. Supporta inoltre una vasta gamma di cartografie, fra cui C-Map Max-N, Navionics, Insight, Insight Genesis e NV Digital Charts.

Flir presenta il radar Raymarine Quantum Wireless Chirp



Raymarine Quantum è un radar marino allo stato solido che offre ottime immagini a corto e lungo raggio con una facile connettività wifi. La tecnologia a compressione di impulsi Chirp del Quantum impiega impulsi radar multipli compressi insieme all'esclusiva tecnologia avanzata di separazione del target ATX di Flir per visualizzare target come barche, punti di riferimento, scogli, boe e celle meteorologiche con risoluzione e qualità di

separazione migliore. In settori di manovra ristretti la tecnologia Chirp consente l'identificazione di target con un cono d'ombra di soli sei metri mentre, in altura, Quantum offre eccezionali immagini a lungo raggio e precisi ritorni dai target. L'elaborazione integrata di Raymarine Quantum elimina automaticamente anche echi di disturbo di pioggia e mare, blocca le interferenze provenienti da altri radar e garantisce immagini di facile interpretazione, senza rumore di fondo, in acque molto trafficate.

Pesa dolo 5,4 kg e apre nuove strade al networking wifi per i dispositivi multifunzione Raymarine, semplificando l'installazione ed eliminando la neces-

sità di ulteriori cablaggi radar o scatole di interfaccia.

Il radar Raymarine Quantum è disponibile attraverso la rete autorizzata di concessionari e rivenditori Raymarine a partire da un prezzo di 1.495 euro, Iva esclusa.



"Ho riscoperto il valore del mio tempo. Solo il piacere di vivere il mare."



"Una struttura moderna, eventi e sport. Ma soprattutto professionisti che sanno dare valore al mio tempo e soddisfare ogni mio desiderio. Questo è Marina di Varazze. Mi basta solo chiedere."

Sante Poggioli, armatore di Maloa

Luxury concierge Rifornimenti cambusa | Catering e sommelier a bordo | Babysitting a bordo | Assistenza tecnica, manutenzioni, riparazioni | Ricerca e prenotazione posto barca in altri porti | Informazioni turistiche e tour nell'entroterra | Prenotazione ristoranti e spettacoli | Ricerca e prenotazione trasferimenti | Servizi medici | Prenotazione SPA, terme, centri estetici e trattamenti a bordo | Dog sitting

UP TO TWELVE
6-12 mt
Tariffe dedicate

EN PLEIN SOLEIL
12-16 mt
Massima libertà di movimento

SERENITY PACKAGE
16-20 mt
Assistenza all inclusive

FLEX TIME
Over 20 mt
Flessibilità nei periodi di ormeggio

THE YEAR OF THE CAT
Catamarani
Due vasche al posto di una

Sono i **SERVIZI** a far la **DIFFERENZA**. Ecco le novità di **MARINA DI VARAZZE**



Il mercato italiano, seppur con le sue oscillazioni, si sta muovendo, la stagione nautica è iniziata e Marina di Varazze coglie al volo questa ventata di ottimismo inventandosi nuovi servizi realizzati specificamente per le esigenze delle varie fasce di armatore e barca. Ecco quindi che chi approderà a Marina di Varazze con una barca da 16 a 20 metri potrà fruire dello speciale **Serenity Package**. Un nome che già da sé fa capire la comodità di questo tipo di iniziativa e che da quest'anno è stata implementata con una serie di servizi in più, per premettere agli armatori di liberarsi totalmente di tutte le incombenze legate alla gestione della sua barca al rientro in porto dopo la navigazione, con la non trascurabile tranquillità di avere un unico referente per tutte le questioni, che è appunto il Marina di Varazze.

Questo pacchetto di servizi tutto compreso per la cura della barca, sia durante la permanenza in porto dell'armatore sia in sua assenza, prevede dunque le seguenti novità:

Controllo ormeggi e parabordi – Lavaggi – Apertura e chiusura imbarcazione – Avviamento motori – Verifica funzionamento aria condizionata/riscaldamento – Controllo sentine e livelli – Controllo batterie e ripristino livelli acqua – Guardianaggio – Assistenza per il rilascio bollino blu presso CP – Preventivi e gestione per le operazioni di tagliando motori – Preventivi e gestione per le operazioni di alaggio e carenamento.

Ma gli armatori nella fascia 16-20 me-

tri non sono gli unici a essere presi in considerazione nel rinnovo dei servizi, perché a Marina di Varazze c'è anche il servizio Flex Time, rivolto alle barche sopra i 20 metri, che permette la massima flessibilità nei periodi di ormeggio prescelti. Alle barche fino a 16 metri, invece, è destinato il servizio En Plein Soleil, che mette a disposizione un'area comoda per le manovre, mentre per le barche più piccole, cioè quelle da 5 a 12 metri, sono previsti prezzi speciali all'interno del pacchetto denominato Up to 12.

Marina di Varazze ripropone inoltre il trattamento speciale per i catamarani con la disponibilità di due vasche al costo di una più la fruibilità di un cave a bateaux, che è uno spazio chiuso per lo stivaggio di materiale vario.

A tutti, infine, è dedicato l'ottimo servizio Luxury Concierge, un trattamento da hotel a 5 stelle che permette a ogni armatore di avere tutto il supporto a bordo e a terra per necessità di vario genere, che possono andare dal babysitting a bordo al rifornimento della cambusa fino all'organizzazione di escursioni nell'entroterra ligure e ogni altro servizio su specifica richiesta.

Oltre alla comodità, tutto questo bouquet di servizi e offerte è da considerare anche come una fra le discriminanti più importanti per la scelta del marina. Insomma, quando dovete decidere dove ormeggiare la barca, non fermatevi alla sola posizione del marina o al suo lato estetico, ma guardate soprattutto la quantità e, naturalmente, la qualità dei servizi offerti.

Un grande porto sul Lago Maggiore

Nautica Bego e Yachting Store hanno protocollato la richiesta per la ricostruzione del Porto di Verbania distrutto da un violento nubifragio qualche anno fa. Previsti 260 posti



L'inizio dei lavori è fissato per settembre 2016 ed è Maurizio Bego, patron di Nautica Bego e Yachting Store, a presentare il progetto del Porto di Verbania: "Abbiamo pensato a una struttura polivalente che abbraccia tutti i servizi necessari ai diportisti, rivolgendoci a una clientela selezionata ed esigente. Il nuovo Porto di Verbania sarà un autentico polo nautico che offrirà alloggi, piscina, nautic shop, ristorante, lounge bar e poi un punto

informazioni e una struttura per il noleggio di auto, moto e biciclette; senza ovviamente dimenticare i servizi per la nautica, come l'officina meccanica e 260 ormeggi in acqua".

Il nuovo Porto di Verbania ha l'obiettivo di diventare il fiore all'occhiello sia per Verbania sia per l'intero Lago Maggiore, dando la possibilità ai clienti di accedere a innumerevoli servizi e rispondere alle esigenze di tutti i diportisti. Il nuovo Porto di Verbania

sarà infatti posizionato in maniera strategica sul territorio e il Lago Maggiore e offrirà diversi itinerari turistici, culturali e gastronomici tali da porlo tra le prime scelte per una vasta clientela nazionale e internazionale.

Lo start-up iniziale avverrà attraverso l'affitto decennale dei primi 100 posti dei 260 previsti dal progetto. I primi 100 clienti potranno godere di un canone annuale ribassato e di tutti i servizi normalmente a pagamento

inclusi nella quota. Determinante nello sviluppo del progetto è stato l'appoggio che Maurizio Bego ha avuto dall'amministrazione comunale. "La ricostruzione del porto turistico è un'opportunità a cui abbiamo lavorato con grande attenzione e impegno d'intesa con la Regione Piemonte - ha dichiarato il sindaco Silvia Marchionni - Quando abbiamo capito che sarebbe stato impossibile mettere in campo un'opera con fondi pubblici, ci siamo

indirizzati a costruire un percorso che vedesse nei privati il partner con cui rilanciare quest'opera assolutamente necessaria per una città turistica come Verbania e una proposta seria è arrivata, come concessione demaniale per la gestione e la costruzione del porto, da Nautica Bego con un gruppo di investitori del territorio".

È previsto un costo complessivo di 14 milioni di euro la cui copertura finanziaria arriverà dalla società che

nascerà appositamente. Per i tempi si ipotizzano 30 mesi per la realizzazione completa della struttura e dei servizi annessi, ma si prevedono nove mesi per i primi 100 posti barca. Inoltre, il porto potrebbe portare ad altri sviluppi, come servizi al tempo libero e di tipo turistico nel compendio degradato di Santa Rita. Informazioni sulle tariffe e le opportunità di ormeggio si possono già richiedere nella sezione contatti del sito www.nauticabego.it





SEI TIPO DA **OPEN** O DA **SUNDECK**?

SCOPRILO

ATTRAVERSO QUESTO CONFRONTO

Due diverse filosofie di barca sviluppate sulla medesima carena e prodotte con cura dal cantiere di Brunswick Marine

di Alberto Mondinelli

Cabina contro bowrider. I due Quicksilver rispondono molto bene a due domande differenti ma, alla fin fine, anche molto simili: divertirsi in navigazione. Il 755 Open è più sportivo, con ampio e accogliente pozzetto, ma soprattutto una comoda dinette a prua che si trasforma in un prendisole altrettanto riparato. Invece il 755 SunDeck conquista subito per la cabina che amplia notevolmente le possibili

ità di utilizzo se si vuole azzardare anche una crociera di più giorni. È proprio qui che sta la differenza: nell'uso che si pensa di fare della barca. Se si pensa a un impiego diurno certamente meglio l'Open; se invece, anche in considerazione delle dimensioni che sono abbastanza importanti, si vuole puntare a sperimentare qualche piccola crociera di più giorni, allora il SunDeck è l'opzione migliore.





755 OPEN Sono gli spazi aperti i grandi protagonisti che riesce a dividere gli ambienti in maniera razionale, senza creare doppioni, ma garantendo il giusto dimensionamento a ogni zona, in particolare a quella prodiera che appare come la meglio attrezzata.

Con la plancia addossata a dritta, nessun problema per raggiungere la prua dove è offerto un doppio allestimento, con dinette o solarium, a seconda di come si intenda predisporre l'elemento centrale che diventa tavolo o supporto per la cuscineria. Il passaggio alle due soluzioni è rapido, ma si può anche optare per il solo divanetto a U che, soprattutto in navigazione, risulta ben protetto, caratteristica apprezzabile anche per il solarium; e se poi il sole diventa troppo assillante, è previsto un tendalino a protezione.

ACTIVE 755 SUNDECK ACTIVE 755 OPEN

755 SUNDECK La pontatura prodiera, indispensabile per dare spazio alla cabina sottostante è comunque tutta da vivere grazie al generoso solarium ben protetto da una alta e robusta battagliola che consente di utilizzarlo in tutta sicurezza anche in navigazione. Anche il verricello dell'ancora sotto il piano di calpestio consente di sfruttare al meglio questa area. L'accesso è garantito da due gradini più che generosamente dimensionati e il tintibene che corre lungo il parabrezza aiuta ulteriormente. Poco da aggiungere sulla plancia perché i due elementi sono perfettamente identici e, anche in questa versione, è stato previsto il tendalino per il solarium prodiero: può sembrare un controsenso, ma chi conosce le calde giornate estive mediterranee sa bene quando sia utile.



ACTIV 755 OPEN



755 OPEN La consolle è dimensionata il giusto, curato il suo design con spazio a disposizione per tutte le strumentazioni che l'armatore vorrà montare. Per il driver una semplice seduta che consente la guida in piedi e seduti, ma soprattutto incorpora sul retro della sua struttura l'angolo cottura con spazio per lavello, grill e frigorifero. Siamo a poppa, dove il divanetto a L propone una sorta di chaise longue a dritta e un passaggio verso le plancette poppiere che il pozzetto dei fuoribordo lascia comunque ben dimensionate.



ACTIV 755 OPEN

ACTIV 755 SUNDECK

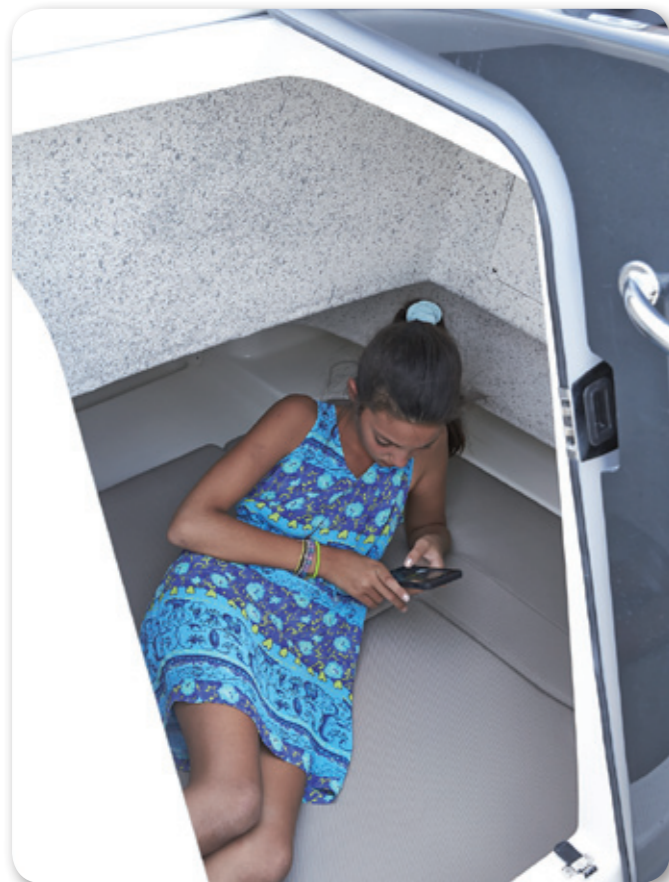
755 SUNDECK Il living del SunDeck, senza bowrider, è tutto affidato al pozzetto che per la verità se la cava molto bene. Il mobile grill è addossato a dritta, completo di lavello e di frigo incassato nella struttura, lasciando così spazio per allestire una dinette a tutto baglio che sfrutta anche le sedute girevoli di driver e codriver. Molto comodo pure l'accesso al mare grazie al passaggio a sinistra e alle due grandi plancette che si allungano ai lati del fuoribordo, non è proprio una spiaggetta ma poco ci manca.



ACTIV 755 SUNDECK

ACTIVE 755 OPEN

ACTIVE 755 SUNDECK



755 OPEN La cabinetta garantisce comunque un minimo di privacy per cambiarsi il costume e, come si vede nella foto, i ragazzini ci possono pure giocare e

riposarsi grazie a una cuccetta trasversale che poi tanto di fortuna non è. Considerando l'eccellente dotazione di gavoni, questo spazio è tutto vivibile.



QUICKSILVER 755 OPEN

Lunghezza ft.....	m 7,23
Lunghezza scafo.....	m 6,95
Larghezza.....	m 2,55
Pescaggio.....	m 0,98
Dislocamento a vuoto.....	kg 1389
Motorizzazione max.....	cv 300
Serbatoio carburante.....	l 280
Serbatoio acqua.....	l 80
Portata persone.....	8
Categoria progettazione.....	C
Costruita da:.....	Quicksilver

www.quicksilver-boats.com

755 SUNDECK È questo l'autentico punto di forza del SunDeck: una vera cabina con due vere cuccette che si trasformano in un matrimoniale, ma che all'occorrenza possono diventare anche una dinette di fortuna se il meteo comincia a fare le bizzze. L'altezza è ragionevole e la volumetria tale da non sentirsi mai oppressi; insomma pensare a una crociera di coppia non è così una follia, ma anzi uno dei progetti che si possono concretizzare con il 755 SunDeck.



QUICKSILVER 755 SUNDECK

Lunghezza ft.....	m 7,23
Lunghezza scafo.....	m 6,95
Larghezza.....	m 2,55
Pescaggio.....	m 0,98
Dislocamento a vuoto.....	kg 1468
Motorizzazione max.....	cv 300
Serbatoio carburante.....	l 280
Serbatoio acqua.....	l 80
Portata persone.....	8
Categoria progettazione.....	C
Costruita da:.....	Quicksilver

www.quicksilver-boats.com



GIOVANI PROGETTISTI CRESCONO... E MOLTO BENE

A 25 anni era già una promessa nella progettazione delle imbarcazioni e oggi è uno dei designer più polivalenti

Non si può certo dire che l'Italia sia un Paese dove ogni giovane di valore abbia la possibilità di esprimere tutto il proprio potenziale e ricoprire quindi ruoli di responsabilità. Allora cosa può aver mosso, già 10 anni fa, alcuni imprenditori di nuovi cantieri nautici a mettere in mano a un (allora) venticinquenne la responsabilità di creare nuove gamme di imbarcazioni con cui debuttare sul mercato o, nel caso di cantieri già esistenti, di rinnovare lo stile della propria gamma realizzando imbarcazioni di nuova generazione?

Le risposte sono tante, ma ciò che di certo caratterizza Marino Alfani, classe 1982, è la capacità di creare progetti in una proiezione talmente eclettica che gli permette di rendere originale, e a tratti anche speciale, tanto un piccolo gommone quanto un 10 metri open o un grande motoryacht.

Il ventaglio di creazioni che Alfani ha al suo attivo, infatti, colpisce non tanto per la grande quantità di modelli, quanto piuttosto per la diversità di stili, da quello classico al concept futuribile, spaziando in ogni campo stilistico e toccare così ogni volta le corde emotive giuste.

Alfani oggi ha 34 anni, uno studio tutto nuovo e tanti progetti ancora da realizzare con una visio-

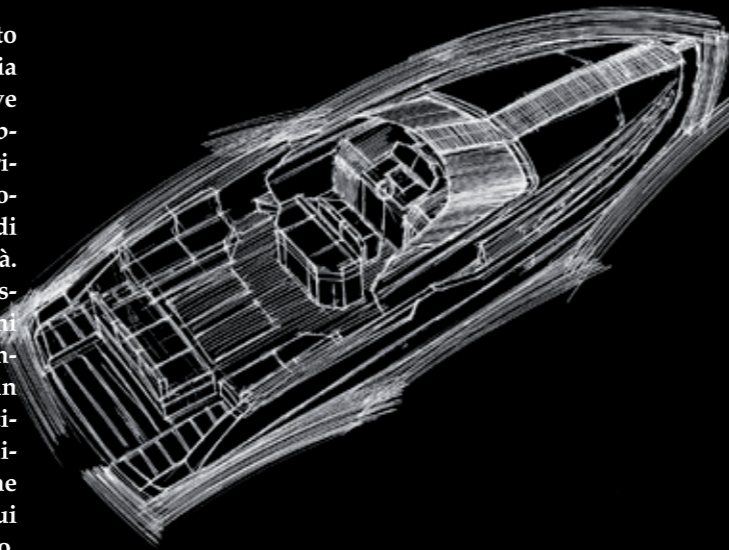
ne del "made to measure" che andremo a vedere più avanti; prima facciamo un breve excursus sul percorso creativo di questo giovane designer.

TUTTO INIZIA NEL 2007

L'avventura inizia con la vittoria del concorso "Abitare il Mare", indetto tra gli studenti laureandi che avevano il compito di disegnare a mano libera un 24 metri "Erano gli anni d'oro - racconta Alfani - ricordo imprenditori del settore che durante l'evento passavano di tavolo in tavolo per lasciare il proprio biglietto da visita a noi studenti. Aver vinto quel primo premio mi ha permesso, a soli 25 anni, di gestire un progetto importantissimo, un 24 metri di legno (foto in alto al centro, ndr)... un sogno per un giovanissimo yacht designer".

Ma il primo vero lavoro arriva nel 2009. Il cantiere Rose Island, specializzato nella produzione di Lobster, le antiche aragostiere da lavoro usate nel Maine ora rivisitate per il diporto, affida a Marino Alfani il progetto addirittura della sua ammiraglia, la Lobster 65, un 20 metri dallo stile classico (foto in alto a destra).

E anche qui, il premio non si fa attendere: la barca, infatti, vince il Croatia Boat Show 2009. "È stato importantissimo perché era il primo progetto dove dalla teoria si passava alla pratica, dall'università al lavoro. Una barca classica, razionale che mi ha messo a confronto con i problemi della produzione, dell'impiantistica. Non solo estetica quindi, ma una barca vera e propria in tutte le sue componenti! Non solo design, ma anche tecnico".



Con Rio Yachts inizia l'esperienza della grande produzione e del custom made

Il trampolino di lancio verso la grande produzione arriva con il cantiere Rio Yachts, che inizialmente nel 2010 gli affida la realizzazione del loro nuovo Colorado 54 (un'altra ammiraglia), per poi, fargli disegnare altri modelli: suoi, infatti, sono anche il Rio Espera 34 (nelle foto), il Paranà 38, il Colorado 44, il Coupé 64 e vari altri modelli inseriti nella gamma attuale. Un significato particolare l'ha l'Espera 34: "L'idea di celebrare il 50° anno di vita

di un cantiere storico come Rio Yachts è stato emozionante e importante tanto quanto firmare questo progetto carico di dettagli, che voleva segnare una svolta nelle linee stilistiche del cantiere, ma che mi ha permesso di confrontarmi con i problemi commerciali: non una barca di nicchia, ma una barca destinata a un pubblico numeroso di appassionati e naviganti". L'esperienza con Rio Yachts apre a Marino Alfani anche una nuova prospettiva che per un desi-

gnier è una sfida non facile e che, oltre all'esperienza, richiede grande duttilità: quella della customizzazione. Una strada che il cantiere lombardo ha intrapreso da un paio d'anni a questa parte con l'intento di rendere il servizio della personalizzazione disponibile anche a chi acquista un 30 piedi, ma che è anche una grande occasione per Alfani di mettersi alla prova su un nuovo percorso. La sfida, infatti, dicevamo non è facile, perché nella sfera della

personalizzazione il progettista non si confronta più con un pubblico che acquista un prodotto in una sorta di "visto e piaciuto", accettando nella globalità ciò che gli viene proposto, ma deve individuare soluzioni specifiche alle necessità che l'armatore di turno esprime. Nel mondo dei superyacht, questa è la norma, ma nelle fasce di prodotti nati su larga scala, come i 30, 40 e 50 piedi, non è così semplice. E qui veniamo alla nuova divisione "Made to Measure",

che Alfani ha avviato per andare incontro a una richiesta del mercato sempre più incalzante. Progetti su misura in cui il designer non libera la propria creatività su istinti personali, ma diventa interprete dei desideri degli armatori, dando uno stile a ciò che passa per la loro testa.

È un tipo di esperienza che, a soli 9 anni dal suo debutto nel mondo nautico, Marino Alfani ha già avuto modo di sperimentare con il Rio Granturismo 56 e il Paranà 38 Custom Edition, ma che si è estesa anche al mondo dei gommoni, dove Alfani ne ha disegnato uno per un cliente arabo di Castoldi Jet.



alfani



E DAL MONDO COMINCIANO AD ARRIVARE LE COMMESSE

Intanto dal mondo cominciano ad arrivarci le commesse. Il cantiere brasiliano Cimitarra, gli ha affidato la progettazione della sua ammiraglia, un motor yacht di 76 piedi (in alto a destra), di

cui ne sono state già vendute ben 7 unità. E poi, l'ultima soddisfazione in ordine di tempo: "Non posso pubblicare il progetto, ma anche questo è fondamentale ... due mesi fa

per la prima volta nella mia vita mi è arrivata una mail diretta di un cliente a cui piace il mio design e mi ha chiesto di progettare una barca in esclusiva per lui". Insomma, largo ai giovani!

marino



Un altro premio Marino Alfani lo incassa nel 2012 con il Dariel D-Limo (qui a sinistra), che ha ricevuto il Myda. È una "taxi boat" arrivata dal futuro. E a proposito di futuro e di premi, fra i progetti non ancora realizzati, c'è anche l'Hospital Boat (a destra), anch'esso insignito del premio Myda. Più che una barca è un Pronto Soccorso galleggiante dove il design è ancor più messo a disposizione della funzionalità. "Quando sento le notizie dal mondo e dalle guerre, penso a quanto questo progetto potrebbe essere utile se realizzato..." afferma Marino Alfani.



COME DISTRICARSI NEL MERCATO DELLE AQUABIKE? ECCO I CONSIGLI DELL'ESPERTO

Dealer di Sea-Doo e Yamaha, Maurizio Bego vanta nel mondo delle moto d'acqua una profonda esperienza. Ecco i suoi consigli per non sbagliare acquisto



Le moto d'acqua, o se preferite aquabike, non godono di grandi simpatie tra i diportisti più tradizionalisti, soprattutto se velisti. Un peccato perché in realtà la loro versatilità e semplicità di impiego le rende ideali non solo per minicrociere diurne, ma anche per la pratica di sport come lo sci nautico, che con la loro agilità può conoscere nuovi sviluppi. Questa "poca simpatia" è legata anche a una scarsa conoscenza dei modelli, delle loro caratteristiche e destinazioni d'uso. Vediamo di porre rimedio con i consigli e i suggerimenti di un esperto.

Maurizio Bego, cosa scegliere fra "sport" e "cruiser"?

"Può sembrare strano - racconta Maurizio Bego -, ma la domanda attuale di moto d'acqua sembra focalizzata sui due estremi: da un lato le entry-level, con la Spark di Sea-Doo a farla da padrone, e dall'altro sulle supersportive, dove quest'anno a catalizzare l'attenzione sono ancora i modelli della casa

americana, che con i loro 300 cv hanno raggiunto un nuovo traguardo in fatto di potenze. Resta da dire del mercato dell'usato che è ricco di opportunità ma anche di bidoni. La moto d'acqua, per l'uso a cui è sottoposta, richiede una continua manutenzione e, se questa non è eseguita secondo le regole, la meccanica ne risente. Certamente meglio le moto usate al lago di quelle marine, ma la buona notizia è che l'avvento delle Spark ha fatto calare sensibilmente le quotazioni e un buon affare si può fare, magari anche contattandoli direttamente perché il "giro" dell'usato è sempre molto vivace. Vorrei però concludere con un appello: le moto d'acqua sono degli oggetti straordinari, divertenti come pochi a patto che siano usate con attenzione e soprattutto educazione. Pochi cafoni ne hanno rovinato l'immagine e invece le aquabike meriterebbero molta più popolarità. Quindi avvicinatevi a loro senza pregiudizi, ma usatele con discernimento".

CHI È MAURIZIO BEGO

Maurizio Bego è il titolare di Nautica Bego e dello Yachting Store, entrambi a Verbania, sulle rive del Lago Maggiore, ma è anche dealer dei due principali brand che di fatto si dividono la quasi totalità del mercato delle moto d'acqua che, per la cronaca, ricordiamo è com-

pletato anche dall'offerta Kawasaki e Benelli. Nautica Bego è dealer Sea-Doo (oltre che dei fuoribordo e package Suzuki), Yachting Store è concessionario di tutta l'offerta Yamaha Marine, dalle moto d'acqua ai fuoribordo e relativi package.



L'offerta Yamaha si avvale quest'anno del nuovo motore TR-1 HO montato sui modelli V1 Sport e VX Cruiser che riesce a combinare prestazioni e peso contenuto per rendere ancora più entusiasmanti queste moto che hanno proprio nello straordinario rapporto peso/potenza uno dei loro segreti. Dice Bego: "Le carene dei modelli Cruiser hanno la caratteristica di essere più facili da condurre e di garantire un maggiore comfort di navigazione, quindi perdonano qualche distrazione nelle manovre e sono più morbide sulle onde. A questo proposito, imbattibile è il modello GTX di Sea-Doo che ha addirittura un ammortizzatore tra carena e coperta, così da rendere la navigazione ancora più confortevole. Quanto alle potenze si parte dai 100 cv per salire fino ai 200 cv. Oltre, si entra nel modo delle sportive e qui ci sono i modelli più spinti, pur continuando a trascurare quelli stand-up acrobatici e ormai sempre più

riservate a pochi funamboli - prosegue Maurizio Bego -. Anche se sono il punto di arrivo di tanti appassionati, quando ci si avvicina al muro dei 300 cv sono davvero pochi quelli che possono dire di poterli gestire con capacità e soprattutto di saperli sfruttare proprio tutti. È richiesta una discreta competenza, anche se comunque un errore si paga molto meno caro che non con una moto terrestre... testacoda con relativi tuffi sono all'ordine del giorno, ma anche le sensazioni che si provano sono uniche, simili a quelle che possono regalare sull'acqua motoscafi di potenze (e costi) immensamente superiori. Per una moto di questa categoria è richiesto un investimento di almeno 15 mila euro e poi non c'è limite alla salita, perché le evoluzioni, gli accessori e gli optional (su tutti, grande moda del momento, il fly board, il getto d'acqua generato dal motore della moto che proietta in alto l'acrobatico performer) si sprecano quando si punta al massimo.

Il catalogo Yamaha

Alte prestazioni



FX Cruiser High Output
Lft. 3,56 m; peso 377 kg; mot. 1.812 cc



FX Cruiser SVHO
Lft. 3,56 m; peso 379 kg; mot. 1.812 cc



FX High Output
Lft. 3,56 m; peso 376 kg; mot. 1.812 cc

Recreation



FX SVHO
Lft. 3,56 m; peso 378 kg; mot. 1.812 cc



V1
Lft. 3,22 m; peso 305 kg; mot. 1.049 cc



V1 Sport
Lft. 3,27 m; peso 309 kg; mot. 1.049 cc



VX Cruiser
Lft. 3,35 m; peso 348 kg; mot. 1.812 cc



VX Deluxe
Lft. 3,35 m; peso 301 kg; mot. 1.049 cc

Sport



FZR SVHO
Lft. 3,37 m; peso 359 kg; mot. 1.812 cc



FZS SVHO
Lft. 3,37 m; peso 361 kg; mot. 1.812 cc



VXR
Lft. 3,35 m; peso 348 kg; mot. 1.812 cc



VXS
Lft. 3,34 m; peso 347 kg; mot. 1.812 cc

Race



SuperJet
Lft. 2,24 m; peso 139 kg; mot. 701 cc

Oggi la novità Sea Doo è sicuramente identificata dalle RXP a due posti e RXT a tre posti, che con i loro 300 cv fanno sognare tutti gli appassionati, ma anche Yamaha non è molto da meno, anche se per policy aziendale non dichiara le potenze.

La Spark è una moto che fa categoria a sé, non solo per il prezzo di poco superiore ai 6 mila euro, quindi quasi 4 mila euro in meno di tutto il resto dell'offerta, ma anche per il peso di soli 160 kg che la rendono ideale come tender anche su barche di dimensioni contenute. È in grado di trasportare fino a tre persone e il motore Rotax ha una potenza di una settantina di cavalli, più che sufficienti per di-

vertirsi senza ovviamente pretendere le prestazioni degli altri modelli. Non sorprende quindi che la domanda principale sia da parte di chi è alla ricerca di un tender e vuole sostituire il classico gommoncino

con un mezzo sicuramente più divertente. Come già detto, le cruiser sono forse le moto più trascurate dalla domanda - conclude Maurizio Bego -, ed è un vero peccato perché sono godibilissime e facili da condurre. I

prezzi superano la barriera psicologica dei 10 mila euro e questo magari scoraggia i meno determinati, ma le prestazioni crescono di pari misura pur senza richiedere doti particolari per condurle e, soprattutto, divertirsi.



Acquascooter



Spark

Lft. 2,79/3,05 m; peso 184/191 kg; mot. 899 cc



GTI 130

Lft. 3,36 m; peso 359 kg; mot. 1.494 cc

Divertimento



GTI

Lft. 3,36 m; peso 359 kg; mot. 1.494 cc



GTI Limited 155

Lft. 3,36 m; peso 359 kg; mot. 1.494 cc

Il catalogo Sea-Doo....

Sport da traino



Wake Pro 215

Lft. 3,53 m; peso 406 kg; mot. 1.494 cc

Prestazioni



GTR 215

Lft. 3,36 m; peso 363 kg; mot. 1.494 cc

Lusso



GTX Limited 215

Lft. 3,53 m; peso 406 kg; mot. 1.630 cc



RXT-X 300

Lft. 3,53 m; peso 415 kg; mot. 1.630 cc



GTX Limited 300

Lft. 3,53 m; peso 412 kg; mot. 1.630 cc



RXP-X 300

Lft. 3,31 m; peso 386 kg; mot. 1.630 cc



GTX Limited IS 260

Lft. 3,53 m; peso 471 kg; mot. 1.494 cc



TANTO SPAZIO, NESSUNA IMMATRICOLAZIONE



Di natanti che riescono a stare sotto i fatidici 10 metri ce ne sono tanti, ma spaziosi e vivibili come il Salpa Laver 38x sono davvero pochi

di Alberto Mondinelli

Le linee estremamente bilanciate del nuovo Salpa Laver 38x lo fanno piacere fin dal primo sguardo. E poi c'è l'abitabilità, davvero eccezionale considerando che si tratta di un natante, quindi senza immatricolazione, che in dieci metri (ma fuori

tutto sono quasi 12 m) riesce a offrire due cabine, entrambe dotate di bagno, con due letti doppi degni di questo nome.

Trovare qualcosa fuori posto o trascurato sul Salpa Laver 38x è davvero difficile. Tutto è stato pensato nei

minimi particolari e poi realizzato a "regola d'arte" con una costruzione in infusione che impreziosisce l'insieme e rende anche più leggera e resistente la barca, completata da arredi che piacciono per il loro gusto tradizionale e al tempo stesso moderno. ▶

IN COPERTA ...E M'ILLUMINO D'IMMENSO

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

Una plancetta ben dimensionata senza esagerare mi accoglie a bordo e, attraverso il comodo cancelletto a sinistra, accesso al pozzetto. Un ampio divano a L dotato di tavolino fisso, con un'anta ripiegabile per ampliarne la superficie, costituisce la generosa dinette, che ha il suo completamento nel mobile grill che si trova a dritta, accessoriatato con lavello, frigorifero e piano di vetroceramica

a due fuochi. La murata di sinistra del Salpa Laver 38x prosegue con la chaise longue, che serve anche a dare volumetria alla sottostante cabina, fino al tambuccio e alla plancia di comando, qui trionfano gli strumenti analogici, anche se poi la maggior parte delle informazioni si ricavano da quelli digitali Raymarine per la navigazione e Volvo Penta per i motori. La protezione di tutta questa area

è affidata al profilato hardtop che si distingue per l'elemento scorrevole rigido con una superficie libera davvero ampia, come di solito è prerogativa dei soft top. Un'ultima nota infine per il grande gavone che si apre proprio al centro del pozzetto per ospitare tutte le centraline e i quadri di controllo, oltre a costituire un razionale spazio per riporre dai parabordi alle attrezzature sportive e una parte della cambusa.



OPEN O CABIN?

Robusta e ben dimensionata la battagliola, ma un po' sacrificato il tientibene alto che forse ha voluto essere più un tributo al design che alla praticità, comunque il passavanti è abbastanza largo e si accede alla zona di prua, dove il prendisole dispone dello schienale sollevabile per renderlo più comodo alla lettura, ben supportato da portaoggetti ai lati. A prua estrema il gavone dell'ancora è sotto il piano di calpestio.

VIRTUAL TOUR DELLA COPERTA





L'ASSETTO È SEMPRE OK

Un sguardo d'assieme dall'esterno fa apprezzare il buon bilanciamento dei volumi del Salpa Laver 38x, in particolare dell'opera morta alleggerita dagli inserimenti delle finestre che si rendono molto utili sottocoperta garantendo un'eccellente luminosità a tutti gli ambienti.

Il mare era piuttosto mosso eppure come si può apprezzare da queste immagini l'assetto è sempre perfetto e la tenuta del mare eccellente, in grado di trasferire al driver una sensazione di grande sicurezza.



IN NAVIGAZIONE 36 NODI CON 2x300 CV





ALL'INTERNO TRE AMBIENTI TUTTI DA VIVERE

Il quadrato e le due cabine offrono ambienti accoglienti e caldi, in grado di garantire il massimo comfort in crociera



Ma il bello deve ancora venire. Perché, se non siete stati conquistati completamente dalla coperta, non potrete restare indifferenti negli interni del Salpa Laver 38x: due cabine doppie veramente degne di questo nome, entrambe dotate di locale toilette, e un quadrato molto vivibile con un angolo cucina che

verrà utile quando il meteo non permetterà di usare quello esterno. Poco da aggiungere: vivere anche per lunghi periodi a bordo del Salpa Laver 38x non è un'utopia, ma anzi una prospettiva decisamente allettante, soprattutto se le doti nautiche si dimostreranno adeguate a quelle degli allestimenti. Non resta che verificarlo.

**CURA DEL DETTAGLIO**

Qui a fianco, due viste della cabina centrale destinata agli ospiti che hanno a disposizione due cuccette doppia e, almeno all'ingresso una buona altezza utile. Sotto due scorci dei bagni e un'altra immagine della cabina armatoriale pro-diera (già illustrata nella pagina precedente).

Nella pagina a fianco, due viste del quadrato ripreso da due diverse angolazioni per evidenziare la sua articolata disposizione e la cucina.

**VIRTUAL TOUR DEGLI INTERNI**

LA PROVA

Mare mosso nel golfo di Salerno, resto accostato alla diga foranea della Marina d'Arechi cercando un po' di acque meno agitate per avere dei dati velocistici e di consumo attendibili, ma il forte vento non dà tregua e queste deve essere considerato nelle misurazioni. In compenso a fare una gran bella figura è la carena del Salpa Laver 38x che affronta le onde con bella sicurezza riducendo al minimo gli impatti violenti e, anche quei pochi, confermano la bontà della struttura, frutto della sofisticata costruzione in infusione.

Anche le virate più strette, pur denunciando un coricamento molto accentuato complice anche il raggio molto stretto garantito dai piedi poppieri Volvo Penta Duoprop, non mettono mai in agitazione, ma anzi fanno percepire di navigare comunque con ampi margini di sicurezza. Semmai un po' fastidiosa è la cabrata piuttosto accentuata prima della planata, ma è solo questione di pochi secondi e poi la barca prende un assetto ottimale. Da notare che la planata

minima è tenuta a 2100 giri/min a 14 nodi, con un consumo di poco più di 40 l/h.

La progressione dei due Volvo Penta D4 è eccellente a conferma dell'ottimo binomio allestito dal cantiere Salpa: riesce difficile immaginare una soluzione migliore. Proseguo nei tentativi di mettere in difficoltà il Salpa Laver 38x e posso osservare che anche nelle decelerazioni più brusche l'acqua non sale mai sulla plancetta poppiera e tantomeno in pozzetto; così come la visibilità laterale è eccellente, ulteriormente ampliata dalla grande apertura garantita dal tetto rigido. Un'ultima annotazione positiva per una barca che è difficile non apprezzare.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 11,95
Larghezza.....	m 3,85
Pescaggio.....	m 0,90
Dislocamento a secco	kg 8.250
Motorizzazione	cv 2x300
Serbatoi carburante.....	l 700
Serbatoi acqua	l 250
Portata persone.....	10
Categoria di omologazione.....	B

Cantiere costruttore: Nautica Salpa Srl,
Località Bovenzi, Vitulazio (CE)
www.salpa.com

PREZZI E MOTORI

2x260 cv Volvo Penta D4.... euro 249.950
2x300 cv Volvo Penta D4.... euro 267.950

Dotazioni standard, franco cantiere, Iva esclusa

PRESTAZIONI

700 giri	4,7 nodi	220 l/h	80 db
1000 giri	6,5 nodi	- l/h	67 db
1500 giri	8,9 nodi	60 l/h	71 db
2000 giri	12 nodi	160 l/h	78 db
2500 giri	20 nodi	220 l/h	80 db
3000 giri	28 nodi	220 l/h	80 db
3500 giri	36 nodi	220 l/h	80 db

CONDIZIONI DEL TEST

Mare.....	mosso
Temperatura aria.....	22°
Carburante nel serbatoio	350 l
Acqua nel serbatoio.....	230 l
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	buona



RAMPOLLO DI FAMIGLIA-

Il Sacs S700 è il nuovo "piccolo" della serie Sport, che si ritaglia con merito un posto di tutto rispetto di Alberto Mondinelli

Con il nuovo Sacs S700 il cantiere ha voluto sottoporre a un profondo restyling la gamma Sport Class, articolata su tre modelli, iniziando dai due estremi: il Sacs S700 e l'S900 che vanno rispettivamente a sostituire il 6.80 e l'8.70, mentre per ora resta in catalogo il 7.80. Sacs torna a occuparsi di un segmento che ha gettato le basi per il suo successo e lo fa da par suo affidando il disegno dei nuovi modelli a Christian Grande. Il risultato non poteva che essere di primo livello per la cura del dettaglio tipica di Sacs. Da aggiungere che la gamma Sport Class è prevista solo con motorizzazioni fuoribordo e in due livree: quella della versione in prova, giocata sulle tonalità bianca e grigia con la consolle azzurro metallizzato, oppure la versione Elegance, avorio e nera con inserti "carbon".

Sacs S700, il rampollo di una grande stirpe
NAVIGAZIONE



Chiamare il Sacs S700 "entry level" è certamente riduttivo: anche considerando l'offerta del cantiere, il "piccolo" sette metri si ritaglia con merito un posto di tutto rispetto. A uno sguardo distratto, il Sacs S700 potrebbe anche sembrare un

gommoni come tanti altri, poi lo guardi con più attenzione, a cominciare dalle finiture e da quel prestigioso logo che troneggia un po' dappertutto, e ti rendi conto che merita molta attenzione. Con i nuovi Sacs S700 e S900 (presto anche la sua prova) il cantiere

ha voluto sottoporre a un profondo restyling la gamma Sport Class, articolata su tre modelli, iniziando dai due estremi: il Sacs S700 e l'S900 che vanno rispettivamente a sostituire il 6.80 e l'8.70, mentre per ora resta in catalogo il 7.80.

POLZETTO



Sacs torna a occuparsi di un segmento che ha gettato le basi per il suo successo e lo fa da par suo affidando il restyling, ma sarebbe più giusto dire il disegno dei nuovi modelli, a Christian Grande, una garanzia in fatto di design nautico. Il risultato non poteva che essere di primo livello assoluto per la cura del dettaglio tipica del DNA Sacs. La consolle è l'elemento maggior-

mente caratterizzante, con i due blocchi sovrapposti di colore differente a dare personalità all'intero Sacs S700, che per il resto si caratterizza per le linee slanciate e il layout che batte soluzioni conosciute e consolidate. Da poppa, si parte con le due dimensionate plancette ai lati del fuoribordo Mercury Verado: in presenza del rollbar l'accesso è abbastanza complesso, ma comunque migliora con la spalliera abbattuta a formare un solarium poppiero di buone dimensioni. Da

notare che l'operazione di trasformazione è molto rapida, previa l'eliminazione delle due propaggini laterali del divanetto stesso. Altrettanto veloce l'allestimento della dinette grazie al piano ribaltabile ricavato sulla struttura poggiatesta, comoda ma senza opzione di guida se-

duta e senza che sia previsto un piano grill/lavello. Il bel design della struttura, e il suo comfort in navigazione, fanno perdonare questa mancanza. Resta da commentare il rollbar di tubo inox, basso e rastremato, molto sportivo e pratico per raccogliere le luci di via e la struttura del tendalino.

In plancia lo spazio per la strumentazione è sufficiente, ben completato dagli strumenti tondi Mercury e dalla manetta elettronica, mentre il parabrezza è forse un po' troppo esposto a urti accidentali senza la protezione del tientibene. Infatti, la consolle è dotata solo di due robusti tientibene bassi che aiutano a raggiungere la zona prodiera. Qui è allestita una seduta fronte marcia che, con il piano del tavolino, viene a costituire un unico grande solarium; in alternativa il piano può essere montato più alto e creare una seconda dinette. Sotto il prendisole si apre il solito generoso gavone, che prosegue poi in quello dell'ancora sempre sotto il cuscino, mentre l'ancora sbucca sull'opera morta a prua sotto i tubolari, così da lasciare sulla sommità di questi solo un piccolo elemento di vetroresina che aiuta la salita prodiera.



LA PROVA

Mare calmo di fronte a Varazze dove mi trovo per il test del Sacs S700, lascio il gps in banchina fidandomi della strumentazione di bordo ma sbaglio, soprattutto alle basse andature non mi pare che i dati siano corretti ma, man mano salgo di velocità, diventano più attendibili e in linea con quelli dichiarati dal cantiere, quindi i 39 nodi raggiunti a 6 mila giri con un uso neppure eccessivo del trim appaiono veritieri, fermo restando che nel prosieguo del test riesco a gua-

dagnare ancora un paio di centinaia di giri e toccare i 40 nodi. Escludo che simili performance interessino però il diportista, che potrà invece apprezzare i discreti consumi fatti registrare dal Mercury Verado 200 con elica Mercury Enertia Eco a tre pale da 17": alla velocità di crociera di 25 nodi a 4 mila giri/min si consumano solo 20 litri/ora e al limite di planata, tenuto a 2200 giri, si limita a "bere" solo poco più di otto litri/ora. In compenso l'accelerazione è pronta e "cattiva" come il sovralimentato americano sa fare: 4,2 secondi per raggiungere la planata e 11,3 secondi per toccare i 30 nodi.

È il momento di mettere alla

prova le doti di navigazione del Sacs S700 che non si nasconde certo, confermando di non temere le onde secche della nostra scia superate con grande disinvoltura, così come le manovre più repentine e a velocità sostenuta, di quelle che ogni buon diportista dovrebbe evitare accuratamente. Ma sapere che in caso di emergenza si possono affrontare tranquillamente è una garanzia in più e con il Sacs S700 è una certezza.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 7,50
Lunghezza scafo	m 6,96
Larghezza	m 2,95
: compartimenti	6
Diametro tubolari	cm 60
Dislocamento	kg 1200
Motorizzazione max	cv 250
Serbatoi carburante	l 300
Serbatoi acqua (optional)	l 80
Portata persone	16
Categoria di omologazione	B
Cantiere costruttore: Sacs Srl, Roncello (MB)	
www.sacsmarine.it	

PRESTAZIONI

1000 giri ...	2,0 nodi ...	2,6 l/h ...	66 db
1500 giri ...	2,7 nodi ...	4,3 l/h ...	70 db
2000 giri ...	3,1 nodi ...	6,7 l/h ...	72 db
2500 giri ...	3,8 nodi ...	10 l/h ...	75 db
3000 giri ...	6,6 nodi ...	16 l/h ...	78 db
3500 giri ...	14 nodi ...	17 l/h ...	80 db
4000 giri ...	25 nodi ...	20 l/h ...	82 db
4500 giri ...	28 nodi ...	23 l/h ...	84 db
5000 giri ...	30 nodi ...	27 l/h ...	88 db
5500 giri ...	32 nodi ...	62 l/h ...	90 db
6000 giri ...	39 nodi ...	75 l/h ...	92 db

PREZZI E MOTORI

Solo scafo	34.500 euro
Mercury 4T EFI 150 cv	50.750 euro
Mercury Verado 200 cv	53.500 euro
Mercury Verado 250 cv	57.000 euro

CONDIZIONI DEL TEST

Mare	calmo
Temperatura aria	19°
Carburante nel serbatoio	200 l
Acqua nel serbatoio	vuoto
Equipaggio imbarcato	2 persone
Pulizia carena	buona



ESUBERANTE E CONFORTEVOLE

Anche con la concorrenza della nuova ammiraglia Flyer 8.8, il Beneteau Flyer 7.7 SunDeck piace per le doti marine e le soluzioni abitative a bordo

di Alberto Mondinelli

Guardando il Beneteau Flyer 7.7 SunDeck prendo atto che il "dayboat" si sta evolvendo, merito anche di Beneteau che sta sviluppando con i nuovi Flyer una tipologia di barche dalle misure contenute, ma che riescono a riproporre tante soluzioni che siamo abituati a trovare su scafi più grandi, a tutto vantaggio della versatilità e del comfort di bordo. Da ricordare che oltre alla versione SunDeck, il Flyer 7.7 è offerto anche nell'allestimento SpaceDeck con la sola consolle centrale e SportDeck con bowrider.



BENETEAU FLYER 7.7 SUNDECK



PULITA E RAZIONALE

Il fregio che corre lungo la fiancata del Beneteau Flyer 7.7 Sundeck, una sorta di "firma" su tutta la nuova gamma, è tutto sommato la cosa che mi convince meno, perché mi pare tolga linearità al profilo complessivo. Una volta a bordo però non si vede e si apprezza piuttosto il solarium prodiero di grandi dimensioni (1,73x2,00 m), così come, senza appesantire la linea della barca. Bella la plancia che "stacca" con la

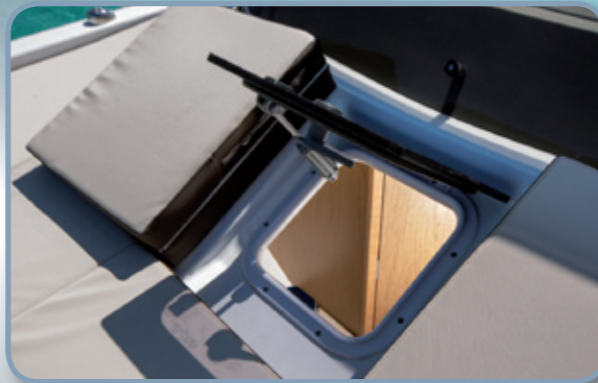
sua colorazione scura dal resto della barca e apprezzabile il protettivo parabrezza. Per la seduta di driver e codriver si è optato per due poltroncine girevoli che all'occorrenza possono servire anche la dinette poppiera. In alternativa si può scegliere la versione con il divanetto e la cucina integrata nella sua struttura, a sottolineare la volontà di rendere questa "dayboat" il più possibile abitabile.



TUTTO AL SUO POSTO

Se la plancia riesce a raccogliere tutta la strumentazione in uno spazio relativamente contenuto, della zona prodiera si deve apprezzare l'eccellente bilanciamento dei volumi che riescono a creare una comoda cabina senza compromettere la linea e il piglio sportivo del Flyer 7.7 SunDeck. Come si può notare, tutti i particolari sono ben curati.





UN OPEN CHE NON DISDEGNA LA CROCIERA E NON TRASCURA IL COMFORT DELLA CABINA

Il pozzetto, dotato di un'ampia seduta a poppa e di due sedili laterali pieghevoli, offre un discreto spazio per la vita a bordo e volendo si può allestire una dinette o trasformarlo in un secondo solarium. Per l'accesso al

mare, comodo il passaggio a sinistra che prosegue nella planchetta a fianco del fuoribordo. Sottocoperta è allestita una vera e propria cabina dotata di tutti i comfort per prolungare fino al giorno successivo

le uscite in mare. Con il suo spazioso quadrato interno ben luminoso, il letto doppio e il bagno separato con doccia e toilette, l'interno del Beneteau Flyer 7.7 SunDeck offre un volume davvero notevole.

Una citazione infine per la carena Airstep che su questa gamma è arrivata a un ulteriore sviluppo. Il suo funzionamento è semplice: due prese ai lati del parabrezza hanno il compito di catturare l'aria che

viene poi "sparata" sott'acqua attraverso appositi canali che sfociano sul fondo della carena, così da ridurre la resistenza fra acqua e carena e quindi agevolare lo scivolamento a favore di una maggiore velocità.

BENETEAU FLYER 7.7 SUNDECK

BENETEAU FLYER 7.7 SUNDECK

SCHEDA TECNICA

Lunghezza ft.....	m 7,62
Larghezza.....	m 6,963
Pescaggio.....	m 2,73
Motorizzazione max.....	cv 300
Serbatoio carburante.....	l 285
Serbatoio acqua.....	l 100
Portata persone.....	10
Categoria di progettazione.....	C-D
Costruita da.....	Beneteau (F)
www.beneteau.com	

PREZZI E MOTORI

Solo scafo.....	euro 28.500
Iva esclusa	

PRESTAZIONI

650 giri.....	2,3 nodi	2,6 l/h	56 db
1000 giri.....	4,1 nodi	4,0 l/h	60 db
1500 giri.....	5,8 nodi	7,8 l/h	63 db
2000 giri.....	7,3 nodi	14 l/h	67 db
2500 giri.....	9,1 nodi	23 l/h	68 db
3000 giri.....	13,7 nodi	30 l/h	72 db
3500 giri.....	21,7 nodi	37 l/h	73 db
4000 giri.....	25,4 nodi	47 l/h	78 db
4500 giri.....	28,9 nodi	62 l/h	79 db
5000 giri.....	32,3 nodi	83 l/h	81 db
5500 giri.....	39,7 nodi	102 l/h	82 db
6000 giri.....	42,0 nodi	114 l/h	83 db

CONDIZIONI DEL TEST

Mare.....	leggermente mosso
Temperatura aria.....	18°
Carburante nel serbatoio.....	250 l
Acqua nel serbatoio.....	100 l
Equipaggio imbarcato.....	3 persone
Pulizia carena.....	buona

IL TEST

Sarà la carena Airstep, la potenza fin troppo esuberante dei due Suzuki DF150 o l'onda lunga del mare di Palma di Maiorca dove mi trovo per questo test, ulteriormente peggiorata dal vento che si è alzato deciso, resta il fatto che mi sono proprio divertito a provare questo Beneteau Flyer 7.7 SunDeck. La motorizzazione appare subito un po' esagerata, al limite di quanto consigliato come cavalleria massima, però mai si ha la sensazione di perdere il controllo della barca che anzi, più si verifica la sua tenuta e più si è portati a esagerare dando quel tanto di trim che consente di passare i 40 nodi e raggiungere i 6 mila giri con i consumi che restano nell'ambito della consuetudine a queste velocità. La planata minima è tenuta a 2500 giri a poco meno di 10 nodi e con un consumo di 22 l/h, mentre l'accelerazione è bruciante: in poco più di 3 secondi si è in planata (con una cabrata minima che non toglie visibilità anche a chi non è troppo alto) e in circa 10 secondi si raggiungono i 30 nodi. Poi spazio al test che, con il mare sempre più agitato, evidenzia una barca particolarmente asciutta, mentre il collega fa le sue evoluzioni posso stare seduto sul divanetto di poppa senza mai essere raggiunto da spruzzi, magari d'estate non è un problema, ma durante un test con macchine fotografiche e appunti è un aspetto molto apprezzato.

SAVER 300 DELUXE

Il Poker vincente

Dopo la versione Sport e due Walkaround, ecco il Saver 300 Deluxe a completare il "poker"

di Alberto Mondinelli



Mancava il "cabin" e con il Saver 300 Deluxe ecco accontentati quei clienti che su una misura importante come i 30 piedi (o se preferite nove metri) sentono la necessità di poter disporre di una cabina che indubbiamente amplia le possibilità di utilizzo della barca. Giusto però non snaturare troppo il progetto e quindi è confermata la motorizzazione fuoribordo, che in questo

caso è costituita da una esuberante coppia di Mercury Verado 225. La definizione "Deluxe" sta a indicare un allestimento molto curato, soprattutto se rapportato al prezzo che resta competitivo. In comune con i precedenti modelli della gamma 300 del cantiere siciliano, il Saver 300 Deluxe ha l'apprezzata carena e la curata costruzione di vetroresina con fibra di vetro multidirezionale e resina isoftalica.





DUE POSSENTI MERCURY

I due Mercury Verado monopolizzano lo specchio di poppa ma lasciano spazio per l'accesso al mare attraverso il passaggio a dritta, anche abbastanza agevole. Nonostante l'eccellente abitabilità interna e la vocazione di barca per tutte le stagioni, il Saver 300 Deluxe offre comunque ampi spazi aperti e la generosa motorizzazione si mostra ideale anche per brevi crociere diurne.



COPERTA: UNA TUGA PRONUNCIATA PER UN'ABITABILITÀ TUTTA DA SCOPRIRE

Caratteristica di questa versione è la coperta con la pronunciata tuga che garantisce un'eccellente abitabilità, senza per questo appesantire troppo l'estetica complessiva della barca, ma anzi garantendole una spiccata personalità, grazie anche alle nere modanature. Il quadrato è molto arioso grazie alle ampie vetrature con porte e tettuccio apribile a scorrimento;

qui convivono armonicamente sia la plancia di comando, sia una piccola cucina con forno a microonde, fornello e lavello, oltre alla dinette costituita da un divano a sedute contrapposte con tavolo centrale, che all'occorrenza si trasforma in letto supplementare per un quinto ospite. L'articolata offerta di spazi coperti non va assolutamente a detrimento

di quelli aperti, che possono contare su un pozzetto dotato di un ampio divano eventualmente completato da un tavolo utilizzando gli steli più lunghi, o convertibile in un secondo prendisole con quelli più corti: così in poche mosse si cambia la destinazione d'uso di questo ambiente. A prua, sulla tuga, si trova invece un prendisole per due persone.



PRENDISOLE OVUNQUE

Spazio per la tintarella ovunque sul Saver 300 Deluxe, a prua il solarium è permanente e offre lo spazio per due persone adulte in tutto agio. A poppa è invece legato alla trasformazione della dinette sfruttando delle gambe di differente lunghezza che permettono in maniera abbastanza rapida di trasformare il pozzetto. Da note che sotto la seduta poppiera si apre un ampio gavone, sempre utile per riporre attrezzature e dotazioni di bordo.

CABINA

Gli altri quattro posti letto del Saver 300 Deluxe si trovano sottocoperta nella zona notte che è offerta con una doppia opzione: in versione "open space" senza divisori rigidi (come sul modello fotografato) ma con tendine scorrevoli, o "closed" dove ci sono delle porte che separano tra loro i vari ambienti. In entrambi i casi il layout prevede un ampio letto doppio a prua, completato da una buona dotazione di gavoni e cassetti, e un altro a centro barca, sotto la postazione di guida, a una piazza e mezza, ideale per i ragazzi o eventuali ospiti. Baricentrico ai due ambienti c'è il locale toilette separato con doccia estraibile.



SCHEDE TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 9,00
Larghezza.....	m 2,98
Dislocamento a secco	kg 3200
Motorizzazione max	cv 2x225
Serbatoi carburante.....	l 500
Serbatoi acqua.....	l 100
Portata persone.....	10
Categoria di omologazione.....	B

Cantiere costruttore: Saver SRL, Piraino (ME)
www.saverimbarcazioni.com

PRESTAZIONI

1000 giri	4,5 nodi
1500 giri	6,5 nodi
2000 giri	7,8 nodi
3000 giri	10,7 nodi
4000 giri	22,0 nodi
5000 giri	32,0 nodi
6000 giri	35,0 nodi

PREZZO

Solo scafo	euro 61.000
Prezzo Iva esclusa	

CONDIZIONI DEL TEST

Mare.....	calmo
Temperatura aria.....	18°
Carburante nel serbatoio.....	250 l
Acqua nel serbatoio.....	100 l
Equipaggio imbarcato.....	3 persone
Pulizia carena	buona

LA PROVA

Come già detto la motorizzazione è affidata a una coppia di fuoribordo per una potenza massima di 500 cavalli, anche se dal risultato del test effettuato dal cantiere e che riprendiamo, si evince non sia necessario arrivare fino al limite massimo per poter contare su prestazioni velocistiche eccellenti. Tanto più che il Saver 300 Deluxe vuole essere soprattutto una barca da crociera e quindi le prestazioni estreme non sono l'obiettivo principale. In questo caso è stato provato con una coppia di Mercury Verado da 225 cavalli l'uno e le rilevazioni evidenziano velocità di livello assoluto, tali da far ipotizzare anche una riduzione di potenza più in linea con la filosofia del progetto. Per la cronaca, con eliche Rev4 a quattro da 17", il tempo di planata è stato di soli 3,8 secondi.

Comunque, anche con una motorizzazione così esuberante, la sensazione al timone è di estrema facilità di governo, grazie anche alla timoneria idraulica di serie o, nel caso dei Verado, del sistema di controllo SmarCraft DTS. Se la potenza è tanta ma ben gestibile, lo scafo si mo-

stra perfettamente a suo agio e a bordo il comfort percepito è elevato, con il parabrezza e i vetri laterali che garantiscono un buon controllo visivo dello specchio d'acqua.

La carena è morbida sull'onda e il rollio è praticamente nullo anche da fermi, il che rende piacevole la sosta per il bagno anche per chi resta a bordo. Detto delle prestazioni massime (che sfiorano i 48 nodi), si naviga già brillantemente a 34/35 nodi con i motori a 4.500 giri con benefiche ricadute sui consumi, anche se non c'è stata la possibilità di verificarlo direttamente per la mancanza del software dedicato.





CRANCHI®

Boatbuilder since 1870

TECHNOLOGICAL SUPREMACY

**VIENICI A TROVARE
DAI NOSTRI RIVENDITORI
WWW.CRANCHI.IT**



145 years: a family, a history, a brand