

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 3 NOVEMBRE 2013

SPECIALE ACCESSORI

LA BARCA PIÙ BELLA E CONFORTEVOLE

Dagli impianti all'elettronica di navigazione alla luce soffusa, ecco i nuovi accessori che potete comprare per stare vicini alla vostra barca anche d'inverno



REGINE D'EUROPA
**LE 20 BARCHE
IN NOMINATION**

Comincia la corsa
per aggiudicarsi il titolo
di migliore barca d'Europa

AVVENTURE ATLANTICHE
Da Livorno a Capo Verde su un 9 metri



COVER TEST
**FRAUSCHER
858 FANTOM**

Uno dei migliori esempi di
barca di classe in una pregevole
combinazione fra il vintage
e il moderno. E va pure forte.

GLI ALTRI SETTE TEST:

Jeanneau NC14, Bavaria Virtess 420, Capelli Tempest 44, Honda BF80 e BF100, T. Abbate Mito 23, MV700

WWW.BOATMAG.it

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



PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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



E NON È FINITA

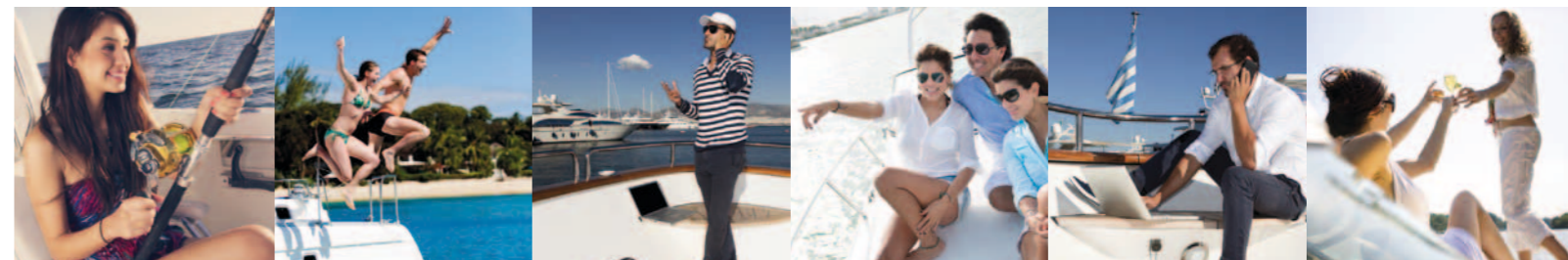
SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

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

SEGUICI ANCHE SU:



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



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

SMART

DUAL BAND

JCS

JCS plus



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

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



Per informazioni:
Tel. +39 0184 501688

www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 3 NOVEMBRE 2013

LA FOTO DI COPERTINA FRAUSCHER 858 FANTOM

Anche questo Frauscher evoca il fascino dei Gentlemen Racers degli anni Trenta, rivisitato in chiave moderna. E il risultato è un motoscafo di gran classe, dove ogni dettaglio sorprende per piacevolezza di stile e di design. Insomma non può non piacere nemmeno a chi non predilige questo genere di barche, tanto più che anche le prestazioni sono esaltanti. Vi abbiamo incuriosito? Allora correte a pag. 86 per scoprirlo in tutta la sua essenza.

YAMALUBE

Yamaha sceglie lubrificanti

Santander
CONSUMER BANK

In partnership con

€
SISTEMI

15
Generazione

**Costo della chiamata da telefono fisso da tutta Italia pari a quello di una telefonata urbana, per il costo chiamata da cellulare consultare il piano telefonico del proprio operatore. Servizio attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.00 alle ore 19.00, il sabato dalle ore 9.00 alle ore 13.00.

LA STAGIONE YAMAHA
NON FINISCE MAI.

PROMOZIONE YAMAHA F 150

1.000 € DI INCENTIVO

SE SCEGLI UN MOTORE
F 150 YAMAHA
ENTRO IL 31 DICEMBRE 2013,
1000€ DI INCENTIVO
TI ASPETTANO.



www.yamaha-motor.it

SERVIZIO CLIENTI**
848.580.569

Per acquistare un F150, Yamaha Marine ti offre l'incentivo di 1000€ che ti permetterà di prolungare la tua stagione con tutta la potenza Yamaha, anche grazie alle promozioni finanziarie Santander. Approfittane subito, ti aspettiamo presso le concessionarie che aderiscono all'iniziativa.

 **YAMAHA**
Revs Your Heart



RUBRICHE	SERVIZI	TEST IMBARCAZIONI
LA FOTO DI COPERTINA 4	ACCESSORIO DELLE MIE BRAME I nuovi accessori per la prossima stagione..... 40	JEANNEAU NC 14 Una barca per tutti i gusti..... 66
L'EDITORIALE 8	LE NOMINATION D'EUROPA Venti barche in corsa per vincere l'European Powerboat of the Year..... 50	BAVARIA VIRTESS 420 Un fly dal pozzetto trasformista.....76
OPEN TO FLY Il test del Tullio Abbate Mito 23 e le altre news su barche e nuovi progetti..... 10	L'AVVENTURA ATLANTICA Da Livorno a Capo Verde su un Dellapasqua DC9 lungo 9 metri..... 56	FRAUSCHER 858 FANTOM La classe è servita..... 86
ZOOM Gli ultimi superyacht appena varati..... 16		CAPELLI TEMPEST 44 Meglio due o tre motori? Scopritelo qua..... 94
PRAM TO RIB Il test del Motonautica Vesuviana 700 GT e le altre news su tender e gommoni..... 20		
HORSEPOWER Il test dei nuovi Honda BF80 e BF100 e le altre news su motori e trasmissioni..... 24		
PENSAVO CHE... Cinque miti da sfatare sull'invernaggio..... 28		
LIFESTYLE Tendenze e stili di vita oltre la barca..... 34		
BEAUTY+WELLNESS News su benessere, salute e moda..... 36		



BOATMAG.IT È
L'UNICA TESTATA ITALIANA NELLA
GIURIA DEL

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

BOATMAG.it

Editore: The editor
www.boatmag.it

Direttore Editoriale

Claudio Russo
russo@boatmag.it

Direttore Responsabile

Alberto Mondinelli
info@theditor.it

Hanno collaborato

Veronica Eredi, Luca Iannone, Ted Morbido

Grafica

Amelia Verga

Web Master

Iseo srl - Web & Comunicazione
www.iseoweb.it

BoatMag.it - Mensile di nautica a motore

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



RIPARTI DA ZERO!

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

***Finanziamento Interessi Zero**

Finanziamento in 30 mesi prima rata a 30 giorni. Importo finanziabile da € 1.000 a € 25.000.
Esempio rappresentativo riferito alla casistica più ricorrente per il settore "Nautica" relativo al periodo di osservazione gennaio - dicembre 2012:
€ 5.000 in 30 rate da € 166,67 - TAN fisso 0% TAEG 1,02%. Importo totale del credito € 5.000.
Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi € 0, imposta di bollo su finanziamento € 16,00, 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)
€ 5.065,10.
Offerta valida dal 16/09/2013 al 02/12/2013.
Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai
consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato.
La rete dei Concessionari Mercury convenzionati opera quale intermediario del credito NON in esclusiva.



Per informazioni visita il sito www.mercurymarine.eu o chiedi alla tua concessionaria.
A grande richiesta particolari campagne di finanziamento in collaborazione con



Brunswick Marine in Italia S.p.A.
Via Liguria, 20 - 20068 Peschiera Borromeo (MI)



Seguici su



www.facebook.com/MercuryMarineItalia

SE LE PROMESSE NON SONO DA MARINAIO

Se volessi elencare tutte le promesse fatte ogni anno dal politico di turno all'inaugurazione del Salone di Genova che poi sono puntualmente finite nel vuoto, probabilmente mi verrebbe il crampo dello scrivano. Questa volta, invece, detto fatto! Sarà che a fare la sua promessa non è stato un politico, ma il dirigente di una delle istituzioni più al centro delle attenzioni, Attilio Befera, il Direttore dell'Agenzia delle Entrate, fatto sta che all'annuncio di rimborso della tassa sulla barca pronunciato a ottobre a Genova è seguito a "stretto giro di internet", la circolare di autorizzazione al rimborso, con tanto di modulo di richiesta allegato. Come sa ben fare Befera, per rimborsare i diportisti ha usato poche scartoffie e tanta "telematica", non solo per agevolare le pratiche ma anche per velocizzarle, infatti trovate tutto sul sito www.agenziaentrate.it, cercando la voce "Tassa annuale imbarcazioni". Che sia per senso di colpa per averla vessata o che sia per una effettiva presa di coscienza sull'importanza economica che ha la nautica nel Paese, l'Agenzia delle Entrate ha comunque agito subito andando a riparare quello che l'intera comunità nautica ha recepito a buon diritto come un torto. La storia ormai la sapete tutti, ma la riassumo brevemente. In sostanza, poco dopo la scadenza del pagamento della tassa sulla barca, che è il 1 maggio, è stata emanata una legge che ne cambiava i parametri, cioè ha eliminato l'obbligo di questo tributo per le imbarcazioni fino a 14 metri e ha ridotto del 50% la tassa nella fascia da 14 a 20 metri.

Aperti cielo! Praticamente una manovra che è andata a vantaggio di chi non ha pagato la tassa, perché tutti quelli che avevano evaso il tributo si sono automaticamente ritrovati in regola alla stessa stregua di chi invece si è messo a posto entro il termine stabilito e ora deve anche impiegare del tempo per chiedere il rimborso. Comunque, incidenti di percorso a parte, è da rilevare che ultimamente alle parole seguono subito i fatti e questo è un altro segno concreto che fa ben sperare sul cambio di atteggiamento delle istituzioni nei confronti della nautica, anche se in realtà alla fine penso sia proprio una questione di conti: i cantieri che stanno meglio sono quelli che vendono all'estero e per vendere fuori dall'Italia molti cantieri hanno portato fuori anche i muri, nel senso che sono andati a produrre direttamente nei nuovi mercati stranieri. Tutta linfa che

sfuma dalle casse dello Stato italiano. Ecco allora che la nautica diventa un comparto da curare per bene. Ho la sensazione (positiva) che sia come fu per il leasing italiano dieci anni fa, quando il Governo, sensibilizzato anche dall'Ucina allora presieduta da Paolo Vitelli, realizzò che stava perdendo fiumi di denaro nei flussi dell'Iva, perché la stragrande maggioranza dei diportisti italiani andava a immatricolare la propria barca in Francia, dove il leasing nautico permetteva non trascurabili riduzioni dell'Iva. Così l'esecutivo capì che era meglio rinunciare a delle quote Iva, ma mantenere l'esigibilità del tributo in Italia, quindi varò subito una legge (quella attuale) che era addirittura più vantaggiosa di quella francese che diede grande fermento al mercato nautico italiano e alla voglia di tutti di andare in barca. Speriamo sia così anche questa volta.

Claudio Russo



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

YAMALUBE

Yamaha sceglie lubrificanti

Santander

CONSUMERE LEGGI

In partnership con

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

Santander

YAMAHA ANTICIPA LA STAGIONE
CON IL TAN 0% - TAEG 1,92%tan
ZERO

YAMAHA ZERO INTERESSI*

FINO A € 30.000



Se acquisti un motore o un package Yamaha tra Ottobre e Dicembre, scegli in anticipo e ti godi i vantaggi quando vuoi.

- > ZERO INTERESSI*
- > 100% DIVERTIMENTO

*Annuncio pubblicitario con finalità promozionale. Esempio rappresentativo di finanziamento: fuoribordo Yamaha F 200 GETX prezzo € 18.300, anticipo € 0, importo totale del credito € 18.300, da restituire in 24 rate mensili ognuna di € 772,92; importo totale dovuto dal consumatore € 18.660,46; TAN 0,00% (tasso fisso) - TAEG 1,92% (tassa fissa). Spese comprese nel costo totale del credito: interessi € 0,08, istruttoria € 250, in caso di mora € 2,50 cad. a mezzo RID, produzione e invio lettera di conferma contratto € 1, comunicazione periodica annuale € 1,00 cad.; imposte (sostitutiva/bollo) € 46,38. Eventuali contratti relativi a uno o più servizi accessori (es. polizza assicurativa) sono facoltativi. Offerta valida dal 02/10/2013 al 31/12/2013. Condizioni contrattuali ed economiche nelle "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" presso i concessionari. Salvo approvazione di Santander Consumer Bank.

**Costo della chiamata da telefono fisso da tutta Italia pari a quello di una telefonata urbana, per il costo chiamato da cellulare consultare il piano telefonico del proprio operatore. Servizio attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.00 alle ore 19.00. Il sabato dalle ore 9.00 alle ore 13.00.



www.yamaha-motor.it

Con Yamaha da Ottobre a fine Dicembre hai fino a 30.000 euro di finanziamento a tan ZERO per goderti i potenti fuoribordo e gli esclusivi package Cantieri Capelli. Yamaha riaccende la stagione spegnendo i tassi.

SERVIZIO CLIENTI**
848.580.569

YAMAHA
Revs Your Heart



C'è da apprezzare che la gamma Mito sia stata declinata anche su una misura minore, dopo il successo dei modelli di 33 piedi e oltre: il Mito 23 sa racchiudere nei suoi otto metri tutta la personalità e l'esuberanza dei fratelli maggiori. La linea è bella, essenziale e anche classica, visto che si rifà ai cruiser racer che dagli anni Settanta hanno fatto la fortuna del cantiere comasco. Un profilo filante, ma in grado di dare generoso spazio alla cabina, un pozzetto ben articolato e un prendisole per far contente anche le mo-

gli più esigenti, a completare una plancetta poppiera sopra il piede dell'unico motore, in questo caso un Volvo Penta V8 a benzina da 320 cv. Il parabrezza è profilato ma protettivo perché la seduta è piuttosto incassata senza per questo compromettere la visibilità; il cruscotto color argento organizza bene la strumentazione su tutta la sua larghezza e l'accesso alla cabinetta di prua è agevole, così come la generosa volumetria interna sorprende considerando le dimensioni. Ben organizzato anche lo spazio sotto il prendisole con, oltre

al vano motore, un ampio gavone per le dotazioni.

È il momento di prendere il largo, il lago di Garda è calmo e posso dare fondo alla manetta: la carena Abbate fa quello che sa fare meglio, andare veloce. In pochi secondi raggiungo la planata e continuo a salire fino a poco oltre i 4500 giri e circa 42 nodi di velocità; poi intervengo con il trim e la risposta è decisa, si arriva fino a 5100 giri e si sfiorano i 48 nodi. Ce n'è a sufficienza per divertirsi, peccato che non sia installato il software dei consumi, ma non è facile

immaginare che navigando attorno ai 4000 giri (e comunque a circa 38 nodi) i dati siano del tutto accettabili; se poi si vuole puntare sull'economia, la planata minima è a circa 1500 giri e poco meno di 8 nodi. Provo a virare a circa 5 mila giri e la barca non mostra il minimo sbandamento, così come il passaggio sull'onda denuncia la solidità della struttura ma anche l'eccellente lavoro svolto dalla carena sempre morbida nell'impatto. In altre parole il Mito 23 si conferma un Tullio Abbate di razza e ho già detto tutto.

Alberto Mondinelli



La plancia si allunga a tutta larghezza con gli strumenti disposti in bell'ordine e la manetta posizionata di fianco alla seduta del driver. Comodo il divanetto a prua del prendisole e ampio il gavone sottostante.

TULLIO ABBATE MITO 23 - SPORTIVO E VELOCE PER TRADIZIONE

Le carene di Tullio Abbate non si discutono e la gamma Mito (di nome e di fatto verrebbe da dire) ne è un esempio di grande efficacia.

L'accesso alla cabina è agevole e all'interno la volumetria è sorprendente considerando il profilo esterno affilato e sportivo. Sotto le cuccette può trovare posto un wc marino e la luminosità è eccellente anche senza luci artificiali.



TULLIO ABBATE MITO 23

Lunghezza ft.....	m 7,65
Larghezza.....	m 2,36
Immersione.....	m 0,40
Peso a secco.....	kg 1.500
Serbatoio carburante.....	l 240
Serbatoio acqua (optional).....	l 60
Portata persone.....	8
Categoria progettazione.....	C

Costruita da: Tullio Abbate Group
Via del Riale 3, 22010 Mezzegra (CO)
tel 0344 40222 www.tullioabbate.it

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	DB
1000.....	5,8.....	64
1500.....	7,7.....	67
2000.....	12,7.....	77
2500.....	20,0.....	79
3000.....	26,5.....	80
3500.....	32,2.....	81
4000.....	38,1.....	83
4500.....	41,8.....	85
5000.....	47,0.....	86
5100.....	47,5.....	86

MOTORI E PREZZI

Fuoribordo (motore escl.) euro	36.550
220 cv Mercruiser 4.3 ... euro	52.500
260 cv Mercruiser V8 5.0 euro	58.000
300 cv Mercruiser 350 MAG euro	59.500

Condizioni della prova:

Lago calmo, carena pulita,
70 litri di carburante imbarcato,
2 persone a bordo



L'AMORE NON HA ETÀ

Il rarissimo Espera TA degli anni 60 ha rapito il cuore di un armatore americano, che lo ha portato al di là dell'oceano anche per esporlo in alcuni importanti showroom

Bellezze a confronto: sopra una modella dei giorni nostri, accanto una giovane ragazza degli anni Sessanta. Entrambe sono sedute sullo stesso Rio Espera TA, ma a oltre cinquant'anni di distanza. Questo motoscafo è realizzato in mogano verniciato e ottoni cromati ed è costruito a mano in tutti i suoi elementi. Oggi è perfettamente funzionante ancora col suo motore originale, un Chris Craft di 185 cv che va a benzina Normale. All'epoca era offerto anche un Chrysler di 330 cv a benzina Super.



Esposto allo stand Rio Yachts, ha riportato al Salone di Genova uno scorcio di quell'adorabile atmosfera della Dolce Vita. E ora da Genova il rarissimo modello dell'Espera TA di oltre cinquant'anni fa, perfettamente funzionante con tutti i suoi elementi originali, è volato negli Stati Uniti, dove un facoltoso armatore, talmente affezionato a Rio Yachts da aver già comprato anche la futura ammiraglia che il cantiere bergamasco non ha ancora nemmeno rivelato al grande pubblico, lo terrà un po' per uso personale un po' per esporlo in vari showroom e diffondere tutto il valore della cantieristica italiana, in particolare di quelle realtà che oggi, nonostante tutto, sono belle come allora. Lung. 6,60 m; larg. 2,20 m; displ. 1300 kg.



I NUMERI

Lung.f.t.	10,82
Larg.	3,30 m
Imm.	0,62 m
Disl.	4,99 t
Carb.	1.514 l
Acqua	170 l
Mot.	3x300 cv

VADO, LI PESCO E TORNO!

Veloce e inaffondabile, il nuovo Boston Whaler 350 Outrage è una vera macchina da pesca

Chi era rimasto colpito dall'abitabilità del 370 Outrage, su questo nuovo 350 forse rimarrà un po' deluso, visto che sotto la consolle c'è solo un bagno, che comunque è ben curato anche negli aspetti estetici. In compenso ha però a disposizione una fishing machine tecnica e performante per andare velocemente nelle zone di pesca e tornare altrettanto velocemente con le prede a bordo. La coperta, infatti, è una vera Santa Barbara per la pesca. www.whaler.com

BRAND NUOVO, LOOK NUOVO

L'Atlantis 50 inaugura l'omonima serie sotto il brand Azimut e si presenta con un nuovo look caratterizzante

I NUMERI

Lung.f.t.	16,19 m
Larg.	4,30 m
Imm.	1,27 m
Disl.	20,50 t
Carb.	1.700 l
Acqua	420 l
Mot.	2x600 cv



Dopo essere entrata nel brand Azimut Yachts, la linea Atlantis ha aggiunto una nuova imbarcazione, l'Atlantis 50, che si presenta con un look rinnovato. Abbandonata l'accoppiata bianco e arancione come colori identificativi degli Atlantis ora i toni si sono spostati

sul grigio metallizzato e il nero. Gli ambienti a bordo sono sempre di gran classe ma al tempo stesso informali, come si addice a una barca sportiva. Sottocoperta ci sono dinette, cucina e due grandi cabine matrimoniali con bagno, di cui l'armatoriale è a poppa. www.azimutyachts.net







ELEGANTEMENTE SPORTIVA

Tanta grinta in ambienti di assoluto prestigio. Ecco il Pershing 62

Tutta l'indole sportiva è racchiusa nel nuovo Pershign 62, sempre disegnato da Fulvio De Simoni, che ha donato a questa barca tanta eleganza di classe. Il layout è a scelta fra quello a due o tre cabine. Lung. 18,94 m; larg. 4,80 m; mot. 2x1381 cv.

MONTE CARLO MC 6, UNA BARCA TOP CHE SCALERÀ IL VERTICE DI GAMMA

Sarà la novità 2015 del brand Monte Carlo del Gruppo Beneteau e si presenterà come uno yacht di grande pregio

Per toccare con mano la nuova ammiraglia Monte Carlo si dovranno aspettare le fiere d'autunno 2014, intanto però si può già constatare il suo family feeling con la gamma fly creata del gruppo Beneteau. Al momento non ci è dato sapere molto, se non che è un 58 piedi (17,5 m circa) e avrà tre cabine di altissimo livello con bagno.



L'AMMIRAGLIA DI PORTOFINO MARINE

Il nuovo Portofino 57 combina tradizione e tecnologia moderna

I NUMERI

Lung.f.t.	16,85 m
Larg.	4,82 m
Carb.	2x1.250 l
Acqua	800 l
mot.	2x800 cv lps



Portofino Marine apre il 2014 con una barca di dimensioni importanti. Il nuovo 57 Fly è lungo quasi

17 metri e, pur mantenendo lo stile del cantiere, tendente al classico, ha molti aspetti moderni. All'inter-

no dispone di tre cabine e due bagni, più l'alloggio per il marinaio. www.portofinomarine.com



Il nuovo Sea Ray 265 Sundancer è una barca forse non troppo slanciata, ma è divertente e spaziosa. Gli ambienti a bordo sono anche ben curati tanto all'esterno, dove c'è una dinette/prendisole e il wetbar, quanto all'interno, dove c'è un open space con dinette trasformabile in letto, più la cucina, il bagno e un altro vano con una cucetta doppia. www.motomar.it

AVANTI C'È POSTO

Da Sea Ray un day cruiser che a bordo sa appagare l'occhio e il desiderio di comfort



I NUMERI

Lung.f.t.	8,39 m
Larg.	2,59 m
Imm.	0,61 m
Disl.	2,5 t
Carb.	260 l
Acqua	75 l
mot	1x260 cv

BENETTI OCEAN PARADISE

Innovazione è anche lasciare che l'armatore esprima il suo lato creativo

Cinquantacinque metri in acciaio e alluminio. È la carta di identità di Ocean Paradise, l'ultimo superyacht varato da Benetti, che ha debuttato al recente Monaco Boat Show, portando elevati contenuti innovativi e di customizzazione, soprattutto in termini di compartimentazione e allestimento. Molte solu-

zioni sono state sviluppate su specifiche indicazioni dell'armatore, un giovane e dinamico uomo d'affari di Singapore. Le cabine per gli ospiti sono quattro, tutte sul ponte inferiore. La suite armatoriale è invece sul main deck, impegnandone l'intera sezione prodiera a tutto baglio. www.benettiyachts.it



Sopra e a sinistra, due viste in cui l'Ocean Paradise esalta la propria imponenza e una linea nemmeno troppo pesante, considerato che si tratta di un 55 metri.



Il solarium sull'upper deck



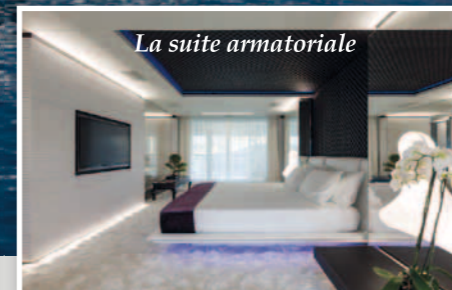
Uno scorcio del pozzetto sul main deck



Sala da pranzo con vetrata panoramica



Il living nel salone sul ponte principale



La suite armatoriale

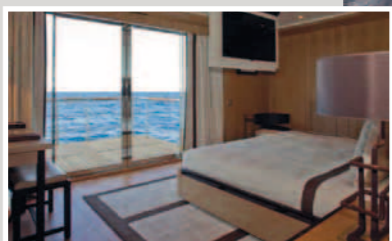
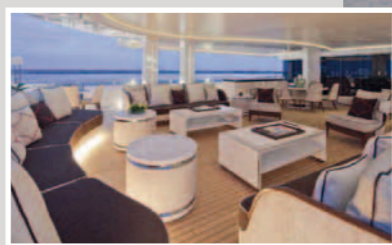


Uno scorcio sul bagno dell'armatore

CRN CHOPi CHOPi

È stata la regina del Salone di Genova. È in acciaio e alluminio e ha sei cabine

Non poteva esserci barca migliore se non la più grande mai costruita da CRN, per festeggiare il proprio cinquantesimo anniversario. Così Chopi Chopi, che è lunga 80 metri, è stata varata proprio nell'anno "del mezzo secolo" del cantiere anconetano. A poppa, su entrambi i lati, ha due garage, in cui in uno campeggia un Riva Iseo di oltre 8 metri nuovo di zecca, e un gommone di altrettanta lunghezza. www.crn-yacht.com



A sinistra, una panoramica su una delle aree esterne. Più in basso, la cabina armatoriale ha anche un balcone.



PERMARE AMER 100



Il 30 metri dal look sportivo, ma tanto elegante e prestigioso

Il suo debutto lo ha fatto alla fiera di Cannes per poi proseguire a quella di Genova. L'Amer 100 è un 30 metri disponibile in tre

versioni di layout, a tre o quattro cabine, più un quartier generale per l'equipaggio situato a prua e composto da tre cabine.

Ci sono inoltre diverse opzioni per dare ancora più prestigio alla barca, come i balconi e la piscina di prua. www.gruppopermare.it

CANADOS 120

È la seconda unità del Canados 120. Si chiama Friendship ed è lungo 36 metri

Prestazioni e affidabilità affiancano domotica e design in un esempio di forte personalizzazione degli interni, come ha voluto l'armatore. Oltre ai grandi spazi all'aperto,

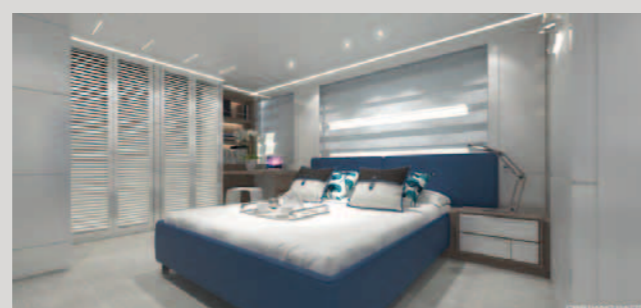
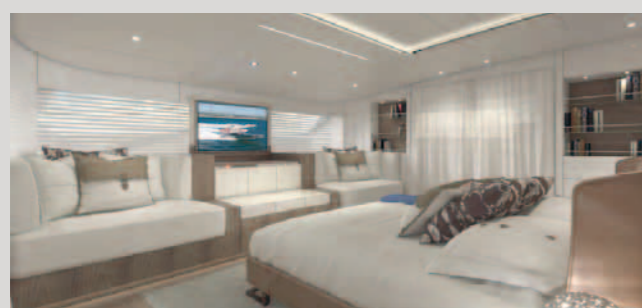
da prua a poppa, dal fly al beach-club, gli interni parlano attraverso il colore dei materiali e dei tessuti. Sono previste quattro cabine, di cui l'armato-

riale sul main deck, mentre sottocoperta ci sono due Vip e una cabina doppia. www.canados.it



Nelle foto sotto, partendo da sinistra in senso orario, le due viste salone sul ponte principale rivelano la grandezza dell'ambiente e il bel tocco di arredo. Particolarmente interessante è la grande vetrata

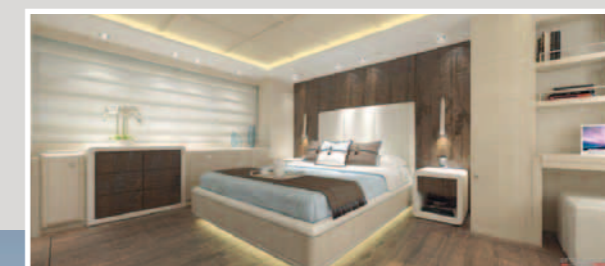
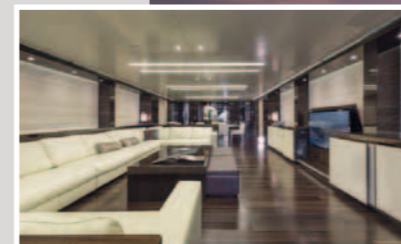
accanto al tavolo, per pranzare vista mare. Nella foto più in basso si può notare come la cabina Vip sia di livello quasi uguale a quello della cabina armatoriale (foto accanto), che è una vera suite.



SANLORENZO SD 122 THERAPY

È l'ottavo esemplare della navetta SD122, il 38 metri a quattro ponti, realizzato in vetroresina

Dopo il varo è andato a Istanbul dove ad attenderlo c'era un importante armatore turco. I lussuosi ambienti interni riflettono le scelte ed i gusti del proprio armatore, sono stati quindi realizzati in stile moderno, essenziale e luminoso, con tocchi opachi d'ebano e lacca Canaletto voluto per i paglioli e i mobili. Le cabine sono cinque, tutte doppie. www.sanlorenzoyacht.com



Ha esordito sulla prestigiosa scena della fiera di Cannes

CANADOS 108



Trentatré metri di carena ad alte prestazioni, ampi volumi interni e décor moderno cal-

do e accogliente. Il nuovo Canados 108 offre spazi conviviali esterni innovativi, ampie finestrate

re in posizioni strategiche per sfruttare appieno la luce naturale. La suite armatoriale è sul pon-

te principale, mentre gli ospiti alloggiano in tre cabine sottocoperta. www.canados.it



Quello che piace dei gommoni di Motonautica Vesuviana è la cura del particolare e dei singoli dettagli: per esempio, i portelli dei gavoni, molto leggeri e rifiniti lucidi sia internamente sia esternamente che, per rendere più rapida la loro apertura, sono assistiti da attuatori a gas e non c'è bisogno di rimuovere la cuscineria. Tutti particolari che non possono passare inosservati. Inoltre, il tubolare non garantisce solo galleggibilità e sicurezza, ma è parte integrante e funzionale della coperta, infatti funge anche da poggiatesta nelle zone prendisole, dove i cuscini sono parzialmente incassati nella cintura del tubolare, ampliando la superficie disponibile. Sulla parte superiore

del tubolare corre una piattina antiscivolo, che ha una funzione pratica e stilistica. Prima del test mi dedico a prendere le misure. La zona prodiera è occupata come si conviene dal prendisole di generose dimensioni (140 x 170 cm) che nasconde un gavone ancora più generoso ed è arricchita a prua da una ben congegnata struttura di vetroresina che svolge la funzione di supporto del salpancora. La consolle centrale lascia ai lati due comodi passavanti di 30 cm; la strumentazione Evinrude è completa nelle informazioni, ma i due

strumenti tondi un po' si perdono sull'ampia superficie a disposizione. Comoda la seduta del driver con la doppia posizione della spalliera che consente di trasformare la zona poppiera in una dinette, peccato che non si sia pensato a trovare un angolo per un lavello e un grill. Il divanetto di poppa è a tutta larghezza (135 cm) e la sua spalliera si può abbattere per trasformarlo in un mezzo prendisole che volendo può essere allungato fino alla seduta centrale con uno specifico kit. Apprezzabili ai lati del fuoribordo le due comode plancette.

Il lago è una tavola, le doti di tenuta sul mosso del MV 700 GT sono quindi affidate all'attraversamento della scia che è pure molto contenuta. La progressione caratteristica dei due tempi americani è decisa, per non dire violenta, a 2500 giri siamo già prossimi ai 20 nodi, ma poi l'accelerazione prosegue per arrestarsi in prossimità dei 5000 giri alla velocità di oltre 38 nodi. A quel punto ricorriamo al trim, che fino a quel momento era azzerato, per guadagnare altri 600 giri e soprattutto superare abbondantemente il muro dei 40 nodi. La planata minima è tenuta a 2400 giri con una velocità di 12,5 nodi e un eccellente consumo di 13 litri/ora, dato quest'ultimo che resta su livelli accettabili almeno fino ai 30 nodi.

Alberto Mondinelli



La plancia meriterebbe di essere accessoriata in modo più completo, in compenso il parabrezza è protettivo e fornisce un comodo il timentibene. Ricca la dotazione di gavoni che hanno l'interno lucido a tutto vantaggio della pulizia.

MOTONAUTICA VESUVIANA 700GT - EVINRUDE 200 HO: ATTRAZIONE FATALE

Un package che vede gli eccellenti gommoni made in Italy abbinati ai performanti motori americani a due tempi. Il connubio è perfetto

L'Evinrude 200 DHX, identificato sulla calandra dalla sigla HO, è un V6 di 3,3 litri che condivide il monoblocco dei top di gamma da 250 e 300 cv. Il 200 DPX ha invece il monoblocco dei modelli di 150 e 175 cv di potenza.



MV 700GT

Lunghezza ft.....	m 7,05
Larghezza.....	m 2,67
Pescaggio.....	m 0,98
Dislocamento a vuoto.....	kg 705
Motorizzazione max.....	cv 200
Serbatoi carburante.....	l 205
Serbatoio acqua.....	l 60 (optional)
Portata persone.....	16
Categoria progettazione.....	B

Costruita da Motonautica Vesuviana
Distribuita da BRP Italy,
via Piave 35, 20016 Pero (Mi),
www.brp.com/it

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	L/H
1000.....	4,7.....	3,0
1500.....	5,8.....	5,2
2000.....	8,4.....	13
2500.....	17,4.....	24
3000.....	21,9.....	26
3500.....	27,0.....	34
4000.....	29,5.....	38
4500.....	36,1.....	54
5000.....	38,5.....	65
5600.....	43,0.....	73

Autonomia teorica in ore

(riserva 10%)
2500 giri..... 7 ore 35'
4000 giri..... 4 ore 45'
5600 giri..... 2 ore 30'

Condizioni della prova:

lago calmo, carena pulita,
100 litri di carburante imbarcato,
2 persone a bordo



SACS STRIDER 18

La sfida è lanciata

Per le sue dimensioni si confronta con i grandi yacht, rispetto ai quali vanta però qualità dinamiche ineguagliabili. Lo Strider 18 può inoltre accogliere nei suoi 17 metri di lunghezza molti ospiti: la superficie dei prendisole supera i 10 metri quadrati e le due aree living, una a centro scafo e una a prua, offrono complessivamente sedute

per 22 persone. Sottocoperta c'è la cabina armatoriale, una cabina per gli ospiti con letto matrimoniale e un letto singolo, una cucina completa nonché un bagno con doccia separata. La motorizzazione è affidata a due Man da 800 o 1200 cv per una velocità massima di 52 nodi. www.sacsmarine.it

I NUOVI VALIANT SPORT

Sette versioni da 4,7 a 7,6 metri

Presentata al Salone di La Rochelle, la gamma Sport di Valiant comprende sette versioni a chiglia rigida con lunghezze comprese tra i 4,7 e i 7,6 m del 760 Sport (foto grande accanto). In particolare hanno un nuovo design della coperta i modelli 500 (foto in alto a destra), 550, 580 e 690: i ponti (con lunghezza e larghezza interna maggiorate) si presentano piatti e con il gavone per l'ancora. Un portello facilita l'accesso al serbatoio integrato del carburante, standard sui modelli 580 e 690, optional invece sul 500 e 550. Ampie le possibilità di personalizzazione. www.mercury-marine.eu



SELVA T225 E T225

Lo specchio di poppa è abbattibile, ideale per tutti i gavoni



Nella nuova linea Tender di Selva spiccano i modelli T225 e T255 (la sigla indica la lunghezza) che si caratterizzano, oltre che per la carena di vetroresina, anche per il particolare specchio di poppa abbattibile che consente di posizionare agevolmente il motore in posizione orizzontale e farlo rientrare completamente nell'ingombro del battello per riporlo all'interno dei gavoni più bassi, soprattutto quelli ricavati sullo specchio di poppa degli yacht.

SELVA T310 FV

Da sgonfio sta ovunque



La versatilità è una delle caratteristiche salienti della nuova gamma Tender di Selva.

Per esempio, il modello T310 con carena di vetroresina introduce un nuovo modo di gestire il tender che da sgonfio può essere riposto praticamente ovunque. Infatti, la carena si piega in due e lo specchio di poppa si reclina, permettendo di stivare il battello in una borsa, in dotazione, dalle dimensioni 121x103x40 cm.

www.commercialeseiva.it



HONDA 80 CV

Cilindrata..... 1.496 cc
 Cilindri e valvole..... 4 - 16
 Alesaggio x Corsa 73x89,4
 Potenza 80 cv/58,8 kW
 Peso a secco 165 kg
 Rapporto al piede 2,33

PRESTAZIONI

giri.....	nodi	l/h.....	dba
650.....	1,8	1,2.....	53
1000.....	2,7	1,8.....	56
1500.....	4,2	3.....	64
2000.....	5,4	4,8.....	65
2500.....	6,9	6,9.....	66
3000.....	8,7	7,7.....	69
3500.....	12,9	9,9.....	75
4000.....	18	11,4.....	77
4500.....	21	15,9.....	77
5000.....	24	20,6.....	78
5500.....	28	27.....	80
6200.....	32	33.....	82

In rosso, gli effetti dell'Ecomi sui consumi.
 Elica 15"

Minimo di planata:

12,9 nodi a 3500 giri in 3,9 secondi

Condizioni della prova:

Mare calmo, carena pulita,
 70 litri di carburante imbarcato,
 3 persone a bordo

PREZZO

10.822 euro, Iva compresa

Sono a Mandelieu, a una manciata di chilometri a sud-ovest di Cannes, ed è nel golfo di La Napoule che ho provato i nuovissimi Honda da 80 e 100 cv, montati su due gommoni Flyer, il 560 e il 660 Sportage. Era tantissimo tempo che non provavo un Honda e mi ero quasi dimenticato di quanta velocità, spunto in partenza e silenziosità fossero capaci questi motori, ecco perché (per chi se lo chiedesse) la gamma Honda si ferma a 250 cv, cioè ben prima del tetto dei 350 a cui sono arrivate quasi tutte le altre case motoristiche. Ciò suggerisce che il criterio di scelta di un moto-

re ai fini delle pure prestazioni non sta solo nella quantità della potenza, bensì nella qualità, laddove la qualità è data dalla tecnologia che eroga tale potenza. Di questo tenete sempre conto quando andrete a comprare un motore nuovo e guardate quali tecnologie adottano le diverse case motoristiche. Nel caso di Honda, a regalare maggior brillantezza di prestazioni rispetto alla cavalleria sono le tecnologie Blast e V-Tec. La prima si apprezza nelle partenze da fermo, perché abbassando tutta la manetta il

sistema entra in azione assicurando accelerazioni brucianti, con una conseguente riduzione del tempo di planata e velocità sorprendenti; la tecnologia V-Tec, invece, lavora per offrire prestazioni ottimali in crociera sia ai bassi che agli alti regimi.

I nuovi 80 e 100 cv derivano rispettivamente dai modelli BF75 e BF90, ma racchiudono tutta la rinnovata tecnologia Honda, tra cui, l'Ecomi, che ottimizza il consumo di carburante nel range fra 3000 e 4500 giri (e nella nostra prova si è dimostrato assolutamente preciso), il Blast, il Vtec (questo solo per il 100 cv) e il PGM-FI, il nuovo sistema di iniezione Honda. Il blocco motore è uguale per entrambi: 1496 cc con un regime massimo di 6000 giri per l'80 cv e di 6300 giri per il 100 cv. Le altre caratteristiche rimangono pressoché identiche per entrambi i modelli.

Claudio Russo

HONDA 100 CV

Cilindrata..... 1.496 cc
 Cilindri e valvole..... 4 VTEC - 16
 Alesaggio x Corsa 73x89,4
 Potenza 100 cv/73,5 kW
 Peso a secco 166 kg
 Rapporto al piede 2,33

PRESTAZIONI

giri.....	nodi	l/h.....	dba
650.....	2,1	0,9.....	53
1000.....	2,5	1,8.....	56
1500.....	4,3	2,7.....	59
2000.....	6	5,4.....	61
2500.....	6,6	6,9.....	66
3000.....	8,8	8.....	72
3500.....	12,5	11.....	73
4000.....	16,5	15.....	75
4500.....	20,5	19.....	76
5000.....	24,2	23,7.....	77
5500.....	28	30.....	80
6050.....	30,8	38.....	82

In rosso, gli effetti dell'Ecomi sui consumi.
 Elica 15"

Minimo di planata:

10 nodi a 3200 giri in 3,6 secondi

Condizioni della prova:

Mare calmo, carena pulita,
 60 litri di carburante imbarcato,
 3 persone a bordo

PREZZO

12.225 euro, Iva compresa



L'unica cosa che manca al BF 80km, rispetto al BF100 è il Vtec, il sistema che ottimizza le prestazioni sia ai bassi che agli alti regimi, ma brillantezza in tutto il range di giri e spunto in partenza di certo non gli mancano. E per l'ottimizzazione dei consumi, c'è il sistema Ecomi.

LA POTENZA È NULLA SENZA LA TECNOLOGIA

Elektronica e ingegneria cavalcano il progresso alla velocità della luce e nel momento in cui si abbassa la manetta entra in gioco una serie di sistemi che rendono le prestazioni più brillanti e i consumi più contenuti. È ciò che si è visto nei test dei due nuovi Honda BF80 e BF100

Oltre a racchiudere tutto ciò che l'attuale tecnologia Honda offre, il BF100 è dotato della tecnologia Vtec, cioè il sistema che varia l'alzata e i tempi di apertura delle valvole di aspirazione per erogare prestazioni esaltanti a qualsiasi andatura.

**BF80 + FLYER 560 SPORTAGE**

Il BF80 era abbinato a un gommone di 5,58 metri, il Flyer 560 Sportage, che supporta fino a 115 cv. Il timone non è estremamente preciso, in compenso la carena non impatta sull'acqua con troppa inerzia dopo aver superato l'onda, ma anzi reagisce con fluidità rimettendosi subito in assetto. Una mano, invece, bisogna dargliela con il trim per tenere un assetto orizzontale in attacco di planata, perché la tendenza alla cabrata si mostra con una certa evidenza. Il golfo della Napoule è abbastanza protetto, quindi il mare era sostanzialmente calmo, ma spingendosi più al largo si incontravano i residui delle onde e del vento che invece animavano il mare aperto, così in quella zona abbiamo faticato un po' per arrivare ai 6200 giri, ma poi i nostri 32 nodi li abbiamo raggiunti.

**FLYER 660 SPORTAGE + BF100**

Più "easy" rispetto al Flyer 560 è stato il comportamento del Flyer 660 Sportage, di un metro più lungo e che montava il 100 cv. I 31 nodi di velocità massima a 6050 giri li abbiamo raggiunti agevolmente e lasciando il trim neutro, perché tanto il gommone si è dimostrato insensibile alle correzioni, se non ai regimi più alti; la prua rialzata in partenza, quindi, bisogna tenercela, ma solo fino ai 3200 giri, quando, a 10 nodi, entra in planata. Poi, una volta partiti, l'unica cosa da fare per correre è abbassare la manetta. Il metro in più di differenza rispetto al Flyer 560 in navigazione si sente molto ai fini del comfort; in questa sfera di metratura è normale, così se sul piccolo gommone bisogna avere un po' più di attenzione al timone, il grande si dimostra sempre fluido in tutte le reazioni.



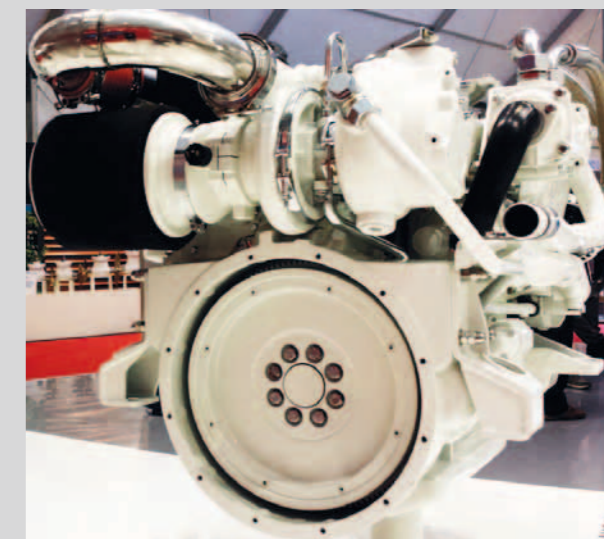
<http://marine.hondaitalia.com>

Con l'elettrico si può planare a 22 nodi

Selva Commerciale presenta l'intera gamma Torqeedo, ma tutta l'attenzione si concentra sul potente Deep Blue 80

La gamma Torqeedo, che si compone di motori fuoribordo elettrici, propone un'offerta completa che va dagli 80 cv (per fare un parallelo con un motore a benzina) del potente Deep Blue, ai più conosciuti Travel 503 e Travel 1003, che hanno il pregio di unire in un unico assieme motore e batterie, e il Cruise 4.0. Al centro dell'attenzione è inevitabilmente il motore più potente, montato su una barca allestita per l'occasione in modo da alloggiare l'importante gruppo batterie diviso tra il gavone di poppa e un gradino che eleva il pagliolato nella zona prodiera. L'elegante finitura in legno del-

lo scafo (una pellicola, ma di grande effetto) sottolinea l'aspetto "green" dell'insieme, che ha toccato con tre persone a bordo la velocità di 22 nodi e ha consumato in cinque minuti di navigazione a 15 nodi (la velocità di crociera in planata) un decimo della carica disponibile. Da questo si capisce come sia l'autonomia il principale limite di questa barca, che per altro necessita di 12 ore per ricaricare completamente le batterie. Ma una nuova via è stata aperta e si deve dare atto a Selva, che di Torqeedo è l'importatore per l'Italia, di un'apprezzabile lungimiranza. www.commercialeseiva.it



Menzione per FPT

L'ADI - Associazione per il Disegno Industriale - ha assegnato al motore N67 570 di FPT Industrial una menzione "per la particolare ricerca in ambito di miglioramento della sostenibilità ambientale, riduzione dei pesi e

dei consumi a parità di rendimento e prestazioni". Il motore è stato così candidato a partecipare alle selezioni del miglior design italiano per l'assegnazione del premio triennale Compasso d'Oro. www.fptindustrial.com

L'elica che risparmia

Si chiama Enerzia Eco ed è un'elica che Mercury ha studiato espressamente per coniugare le prestazioni con il risparmio di carburante nell'intervallo di giri più utilizzato, quello della velocità di crociera. L'elica ha un'area di pala "extra-large" con un angolo di inclinazione progressivo e un diametro di 16". Le pale sono sottili ma anche robuste

grazie all'impiego dell'esclusiva lega di acciaio inox X7 di Mercury. Enerzia Eco sarà disponibile dal 2014 nei passi di 17", 19", 21" e 23". www.mercurymarine.com



Pensavo fosse meglio fare così, invece...

Quante volte si pensa di intraprendere la via migliore e poi si scopre che la convenienza sta da tutt'altra parte? Sfatiamo un po' di miti, cominciando dal rimessaggio invernale. Ecco cinque luoghi comuni che è bene far decadere



Mauro Feltrinelli

CHI È MAURO FELTRINELLI

Il patrimonio tecnico e l'esperienza di cinque generazioni dedicate alla nautica: "Nonno Bindi", Bernardino Feltrinelli, è il capostipite che ha fondato il cantiere a Gargnano, sul lago di Garda nel 1870 e a lui sono seguiti figli e nipoti tutti con un'unica grande passione, che è ora nella mani di Mauro Feltrinelli (nella foto) e dei suoi fratelli Dino e Sergio, che continuano a scrivere la storia del cantiere e della nautica a motore sul lago di Garda.

di Alberto Mondinelli

Stagione finita e il pensiero spesso è "alla manutenzione ci penso l'anno prossimo". Come se non bastasse c'è anche il rischio di essere affascinati dalla possibilità di metterla in un rimessaggio di camper e roulotte o peggio ancora nel capannone dell'amico "che c'ha spazio" o nel cortile di casa. Sono tante le "scorciatoie" che viene voglia di imboccare per risparmiare qualche euro, finendo quasi sempre per spenderne molti di più in successive riparazioni o, più semplicemente, con tante ore a sgobbare per rimediare a mille contrattempi. Ne parliamo con Mauro Feltrinelli dell'omonimo cantiere nautico.

1 ALLA BARCA CI PENSO L'ANNO PROSSIMO

Primi freddi e poca voglia di mettere mano anche solo al telone per vedere cosa c'è sotto. Meglio lasciare tutto così e pensarci il prossimo anno quando la primavera risveglierà la voglia di barca.

Non dovete poi sorprendervi se vi ritroverete all'inizio del nuovo anno nautico con il monoblocco spaccato dal ghiaccio. Soprattutto sui laghi non è un'ipotesi così remota, anzi è un rischio reale.



2 MANUTENZIONE? TUTTO VA BENISSIMO...

Nell'ultimo week-end in cui ho usato la barca tutto funzionava a meraviglia, quest'anno risparmierò la manutenzione di fine anno (o di inizio stagione). Alzi la mano chi non è stato sfiorato da questo pensiero!

Trovarsi poi con la girante della pompa dell'acqua bloccata e bruciare la guarnizione della testa (sperando di spegnere il motore prima che il danno sia ancora più grave) è uno dei reali rischi che si corrono.



3 IL RIMESSAGGIO IN CANTIERE È TROPPO CARO. LA BARCA LA METTO CON IL CAMPER

In effetti si spende meno: nelle periferie di capannoni (ma all'aperto si risparmia anche di più...) riciclati a parcheggio di vecchie auto, camper e roulotte ce ne sono a decine. Tanto che differenza fa? Fino alla primavera la barca non mi serve di certo.

Il rischio è poi ritrovarsi al momento di rimettere la barca in acqua con la muffa su tutte le guarnizioni e gli arredi, sempre che prima non siano stati rosicchiati dai topi o mangiati dalle formiche. Senza dimenticare il pericolo di qualche "toccata" che un maldestro camperista può aver dato allo scafo, perché loro anche d'inverno continuano a usare i loro camper e non tutti sono abili parcheggiatori. E poi quali sono le coperture assicurative in caso di furti?





LA PULIZIA DELLA BARCA NON È SOLO QUESTIONE DI "BELLA FIGURA", MA ANCHE ECONOMICA. PIÙ LA BARCA È SPORCA, PIÙ SARÀ DIFFICILE (E COSTERÀ) RIPULIRLA. INOLTRE PERDE VALORE MOLTO PIÙ DI UNA BEN TENUTA

4 AFFITTO TUTTO IL CAPANNONE E SUBAPPALTO GLI SPAZI

Perché non cogliere l'occasione al volo e diventare imprenditore nautico: l'offerta di capannoni sfitti è alta, i prezzi sono stracciati, ci metto la mia barca e quella di qualche amico, recupero i soldi e magari anche qualche cosa di più per le vacanze 2014.

Sempre che durante l'inverno non sparisca qualche fuoribordo o le barche siano razziate (di certo per risparmiare l'assicurazione non c'è e allora chi risponde dei furti?), vi renderete presto conto che per fare l'imprenditore nautico non basta passione e un po' di buona volontà, ma si devono avere conoscenze e competenze, in altre parole professionalità e soprattutto una struttura adeguata.



5 BARCA SPORCA? CHISSENEFREGA

Risparmiamo sulle pulizie, tanto a bordo ci siamo solo noi e la nostra famiglia e gli altri non ci fanno caso. Al massimo diamo una "passatina" prima di uscire la prossima volta.

In realtà poi la "passatina" non si dà mai e la barca è sempre più sporca. Forse non avremo mai ospiti a bordo con cui vergognarsi, ma anche solo entrare e uscire dal porto non è così piacevole quando ci si deve confrontare con scafi immacolati e perfetti, magari anche di modelli meno performanti del nostro. Anche questo un finto risparmio che si paga, in alcuni casi solo come immagine, ma anche quella un po' conta, ma spesso con il minore valore della barca quando la si vorrà vendere.



ESCLUSIVITÀ AL TOP NEL MONDO DI PICCHIO BOAT

Dal concept di un catamarano unico nel suo genere, nasce una linea di accessori altrettanto d'élite. Si chiama Picchio Boat Extra.



Picchio Boat, nasce da un concept di Christian Grande. È un catamarano progettato per essere "permeabile" alla luce, ai suoni e ai profumi del mare fino a fondersi con la natura, al punto che l'acqua si inserisce come dettaglio nel décor degli ambienti interni. Uno stile di vita unico fondato in uno stile di design altrettanto unico ed è per questo che insieme al catamarano è nata una linea di accessori esclusiva (foto accanto), che ne persegue la filosofia, di estetica curata e alta progettazione finalizzata alla migliore fruibilità.



METTI IL SARTO A BORDO

E sei impeccabile con l'abito su misura

Il servizio è offerto dalla storica e prestigiosa sartoria Dal Cuore che ha sede a Napoli. Ed è proprio il titolare Luigi a venire a bordo col suo staff a prendere le misure, scegliere le stoffe e annotare tutti i dettagli per creare

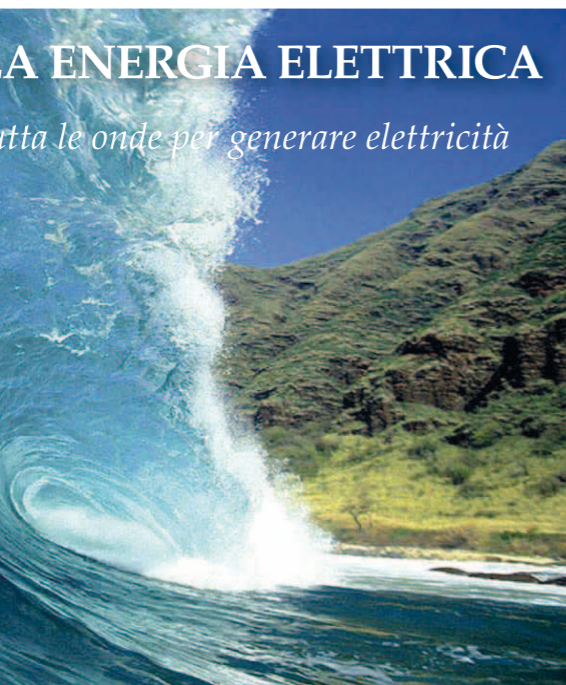
l'abito su misura. E, dopo le varie prove, nel giro di dieci giorni l'abito è consegnato direttamente in barca. E se nel frattempo l'armatore salpa per altri lidi? No problem, l'abito viene spedito.

www.sartoriadalcuore.com

IL MARE REGALA ENERGIA ELETTRICA

Un sistema semplice sfrutta le onde per generare elettricità

Progettato e commercializzato dalla neonata Techflue (spin off del Politecnico di Milano) EDS Energy è un dispositivo semplice, e sostenibile per la generazione di energia elettrica dalle onde marine. È installabile vicino a riva, anche su una banchina, comunque prima del frangimento dell'onda, perché è studiato per estrarre l'energia delle onde sfruttando sia la spinta verticale dell'onda sia la spinta orizzontale. www.techflue.it



SUZUKI DA INDOSSARE

È ricchissima la scelta nel merchandising della casa giapponese



Dei motori fuoribordo non si apprezza solo la tecnologia, ma anche il look, che Suzuki invita a portare anche oltre la barca attraverso il suo merchandising, che comprende accessori di ogni genere, dall'orologio agli occhiali all'abbigliamento, passando per gli zaini e molto altro. Addirittura c'è una linea che comprende anche accessori dedicati ai neonati dei possessori di motori Suzuki, ciuccio compreso! Scoprite tutto qui: <http://marine.suzuki.it/abbigliamento/index.aspx>

LA MARINERIA IN INGLESE

Che bello capirsi!

Problemi con l'inglese? Non più se avete il Dictionary of Maritime Terms English-Italian-English. Il dizionario raccoglie tutti i termini più comuni nell'arte marinara, sia quelli tradizionali che quelli di ultima generazione. È quindi adatto alla stessa maniera tanto per gli addetti ai lavori che agli appassionati di sportisti. Potete acquistarlo in contrassegno on line



con carta di credito dalla casa editrice Witherby Seamanhip International sul seguente link: www.witherbyseamanship.com/dictionary-italian-2nd-edition-2.html

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

the
beautypost

Il mondo della bellezza e del benessere non avrà più segreti per chi si connette su www.thebeautypost.it. Una vera e propria fonte di informazione quotidiana su tutto ciò che riguarda cosmetica, spa, cura della pelle del viso e del corpo e curiosità e ricerche che arrivano da tutto il mondo. Per questo The Beauty Post non è un sito pensato unicamente per le donne ma coinvolge a pieno titolo la sfera maschile. Ora più che mai attenta al proprio look e al benessere.

A ST. MORITZ UN ALBERGO DI 150 ANNI E LA SUA INCREDIBILE SPA

L'Hotel Kulm è il primo aperto a St. Moritz nel 1864 a quota 1586 m e ha un'area benessere di 2mila mq



Che si stia nella vasca esterna riscaldata a 34 gradi oppure nella piscina coperta con musica subacquea, si può godere di una splendida vista sulle vette innevate delle Alpi e sul lago ghiacciato di St. Moritz.

Progettata dagli architetti svizzeri Rolf Som e Jo Brinkmann la nuova Spa dell'Hotel Kulm di St. Moritz regala un immenso relax con tanto di panorama esterno e un percorso attraverso la grotta di acqua salina, il bagno turco, il percorso Kneipp e molti tipi di sauna e aree relax. Ma nella spa ci sono anche aree private di 30 mq con spazio intimo fornito di bio sauna, bagno di vapore, doppia vasca idromassaggio e materassi ad acqua. Acque glaciali del monte Corvatsch, compongono i cosmetici della prestigiosa linea Niance usata per i trattamenti viso e corpo.



Ovunque, pietre e legni di pino e larice. Quest'ultimo emana un profumo che ha il potere di abbassare la pressione arteriosa.



Kulm Hotel St. Moritz, Via Veglia 18, 7500 Saint Moritz, Svizzera, tel. +41 (0) 818368000, info@kulmhotel-stmoritz.ch, www.kulmhotel-stmoritz.ch

INÉS SASTRE E LA FRESCHEZZA DEI 40 ANNI

Elegante, luminosa e femminile, l'attrice francese Inés Sastre è la testimonial della nuova linea di trattamenti anti-età Magnificence, di Lierac, che l'ha scelta per le sue qualità di donna libera, colta e all'apice della sua femminilità, come tutte

le quarantenni che vogliono mantenere la pelle giovane e in salute. La linea si compone di Siero Rivitalizzante, Crema Vellutata Giorno e Notte, Gel Crema Fondente Giorno e Notte, Trattamento Occhi Sguardo Perfetto.



I PROFUMI DALL'ANTICHITÀ A OGGI NEL NUOVO MUSEO A VENEZIA

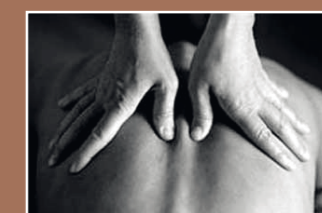
Il Museo di Palazzo Mocenigo a Venezia ha inaugurato una nuova sezione dedicata alla storia del profumo e delle essenze dall'antichità a oggi, con particolare attenzione all'Italia e Venezia, città capostipite di una tradizione millenaria. Qui c'è anche il manuale I Notandissimi Secreti de l'Arte Profumatoria (G. Rossetti, Venezia, 1555), primo ricettario di cosmetica del mondo occidentale, in cui sono catalogate più di 300 formule di cosmetici in uso nella Venezia del '500. Orario invernale, dalle 10-16. Chiuso il lunedì. www.mocenigo.visitmuve.it



Nel progetto del museo del profumo sono coinvolti l'azienda tedesca Drom che mette a disposizione la sua collezione di flaconi Storp, che conta oltre 2500 oggetti, alcuni originari del 2mila a.C.



Due esempi di manipolazione profonda del metodo Rolfing, creato dalla biochimica, Ida Pauline Rolf (in alto a destra), nata nel 1896.



ALLEVIA LO STRESS E MANTIENI LA TUA POSTURA MIGLIORE CON IL METODO ROLFING

Si chiama Rolfing ed è un massaggio che allevia lo stress e migliora la postura. Ideato dalla biochimica Ida Pauline Rolf ai primi del Novecento, in 10 sedute elimina rigidità, tensioni e dolori articolari, migliorando l'attività del sistema neuromuscolare. Convinzione fondante del rol-

ling è che la gravità terrestre non sia una forza negativa che, col tempo, ci incurva trascinando il corpo verso il basso, ma sia la nostra migliore alleata, quasi una forza di sostegno, se affiancata da una corretta postura. Attraverso un intervento sulle fasce muscolari con tocchi mirati (delicati o de-

cisi), si attua una manipolazione lenta e profonda dei tessuti corporei, in particolare della fascia connettivale. Alla manipolazione si accompagna una stimolazione alla percezione del proprio corpo per migliorare la coordinazione motoria e ottenere un maggiore equilibrio nello spazio.



40 - I NUOVI ACCESSORI PER LA PROSSIMA STAGIONE



50 - LE CANDIDATE AL TITOLO DI MIGLIORE D'EUROPA



66 - IL MAXI TEST DELLO JEANNEAU NC14

ARRIVA L'INVERNO, MA LA BARCA È SEMPRE CON VOI

Che vi godiate le barca sui giornali o che vi scegliate gli accessori da comprarvi per la prossima stagione oppure vi leggete delle belle avventure di mare, la nautica può tenervi molta compagnia anche lontano dal mare

Fa freddo, andate a sciare o mettetevi in poltrona, non importa che siate lontani dal mare, perché in inverno si possono fare ugualmente molte cose legate alla vostra passione. Ve lo dimostriamo, per esempio, con il servizio degli accessori, a pag. 40, dove potete orientarvi su quelli che possono abbellire o migliorare il comfort della vostra barca, del resto, d'inverno non avete le spese di carburante, quindi potete impiegare quelle risorse in utili accessori. Se, invece, non volete spendere denari, allora mettetevi in poltrona e guardate quali sono le barche candidate al titolo di migliore d'Europa, che viene assegnato da una giuria internazionale, composta da una sola testata per nazione, di cui per l'Italia siamo noi di BoatMag. Il servizio è a pag. 50. Oppure andate a pag. 56 e godetevi l'incredibile impresa di un Dellapasqua DC9 Fisherman, una barca di 9 metri del 2005, che da Livorno è arrivata a Capo Verde, attraversando il Mediterraneo e proseguendo la navigazione in oceano Atlantico. Ma di lunghe navigazioni è capace anche il nuovo Jeanneau NC14, una barca di poco meno di 14 metri ispirata allo stile nordico, ma che piace molto anche in Mediterraneo; leggete il maxi test a pag. 66. Abbiamo provato anche il Bavaria Virtess 420, un fly che ha un pozzetto totalmente trasformabile, guardate come a pag. 76. Per gli amanti degli open, invece, c'è la prova del Frauscher 858 Fantom, un motoscafo che riporta ai giorni nostri tutto il fascino del passato; è a pag. 86. Infine, in crociera ci si può andare anche con un gommone ed ecco il Capelli Tempest 44, che abbiamo provato sia con tre Yamaha da 300 cv che con due da 350 cv. Noi abbiamo preferito una versione e ve la diciamo a pag.94.

56 - DA LIVORNO A CAPO VERDE SU UN DELLAPASQUA DC9



76 - IL TEST DEL BAVARIA VIRTESS 420



86 - IL TEST DEL FRAUSCHER 858 FANTOM



94 - IL TEST DEL CAPELLI TEMPEST 44

ACCESSORIO DELLE MIE BRAME

Finalmente è arrivato l'inverno! Eresia? Effettivamente sì, ma a ben guardare questo è il periodo in cui c'è più tempo per prendersi cura della propria barca. Come? Migliorandola con gli accessori che vi mancano. È anche una soddisfazione personale, che appaga quella voglia di gadget che non ci abbandonerà nemmeno quando avremo cent'anni

di Claudio Russo



L'inverno è ormai qua davanti a noi, la barca, invece, è là, in porto o nel capannone di rimessaggio. Molti continueranno a navigare anche in questo periodo, altri avranno già salutato la propria barca, dandole appuntamento alla prossima primavera.

La pausa invernale, però, può avere i suoi aspetti positivi, perché è il periodo in cui ci si può prendere più cura della propria barca, ma anche perché i soldi che risparmiate in carburante non navigando, li potete impiegare per togliervi qualche sfizio e comprarvi

quegli accessori che per un motivo o per l'altro non siete riusciti ad avere. Che siano per abbellire la barca, per migliorare l'atmosfera a bordo o per godere dell'ultimo ritrovato dell'elettronica ultramoderna, gli accessori che acquistate adesso vi proietteranno alla prossima stagione nautica con un rinnovato entusiasmo. Volete mettere andare al timone e farvi indicare la rotta dal vostro nuovo chartplotter di ultima generazione? Oppure cucinare su un forno "al silicone"? Ecco un'anteprima sulle ultime novità dal mondo degli accessori.



ELETTRONICA

COMPLEMENTI DI BORDO

IMPIANTI TECNICI



MANUTENZIONE



SISTEMI DI MANOVRA

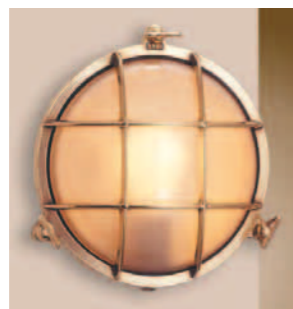
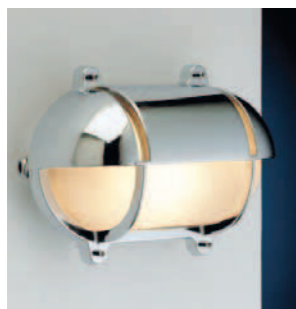


COMPLEMENTI DI BORDO

Anche i fornelli hanno la protesi in silicone

Silken 2 Cooktop è l'ultimo ritrovato dell'americana Kenyon. Si tratta di un piano cottura a induzione dotato di un pad in silicone che ha diverse funzioni. La più apprezzabile per chi va in barca è che fa da antiscivolo per le pentole; immaginate di essere in rada a cucinare e vi passa accanto una barca non proprio a passo d'uomo, ebbene l'oscillazione per la pentola rimane sopportabile fino a 35° di inclinazione. E se fuori-

esce il contenuto della pentola, il pad in silicone fa anche da protezione per il piano cottura e si pulisce in un attimo sotto il rubinetto. I due fuochi si gestiscono con comandi touch, che permettono di selezionare la potenza o la temperatura desiderata, ma anche il tempo con spegnimento automatico a fine cottura. www.cookwithkenyon.com



Metti la tartaruga a bordo. E il led ti illumina d'immenso

Un classico senza tempo. È la lampada con la gabbia di protezione che ricorda il guscio di una tartaruga (da qui il suo nome) che Foresti&Suardi ha comincia-

to a commercializzare fin dai suoi esordi. E quest'anno arriva l'evoluzione con luce a led con un modulo incorporato. Sono disponibili sia a luce calda sia a

luce fredda, che è bianca a 3200 °k e assicurano un'emissione e una diffusione molto più ampia della luce, ma con un minor consumo rispetto a quelle

tradizionali. Le lampade sono proposte con gabbia e corpo cromato oppure in ottone lucidato, mentre il diffusore è satinato. www.forestiesuardi.com

Gira che ti rigira...

La capacità dei progettisti nel ricavare spazio a bordo ha fatto sì che spesso ti trovi il vano wc separato anche su barche in cui non te lo aspetti. Certo, bello, ma non sempre del tutto pratico, del resto il compromesso è inevitabile. Ecco allora che in vostro soccorso arriva Dometic Marine, che vi propone MasterFlush 7100 Series, un wc che in quei momenti non vi costringerà a esercizi di contorsioni per "accomodarvi" in spazi angusti, perché è girevole a 360 gradi. Così, se fra wc e paratia ci sono solo pochi centi-

metri non sufficienti per le vostre gambe, potete girarvi dove c'è più spazio. www.marine.dometicgroup.com/it



E la maniglia me la scelgo fra mille



Si chiama Free Go ed è una maniglia universale ma con l'impugnatura personalizzabile nelle finiture e nei materiali. La scelta è vastissima e può assecondare anche gli estri più stravaganti, senza limiti di fantasia. Ma la valenza

di questa maniglia è anche pratica, perché può essere in materiale morbido antishock o trasparente con illuminazione interna per individuare l'accesso al buio. È prodotta da Razeto&Casareto. www.razetocasareto.com

IMPIANTI TECNICI

La stabilità non è solo questione di legge

CMC Marine propone una nuova pinna stabilizzatrice elettrica: è la SE Integrated System, che è un concentrato di tutte le performance raggiunte finora. In pratica è come acquistare in un pacchetto unico tutte le tecnologie innovative che di volta in volta sono state singolarmente presentate dagli altri prodotti. Così, questo nuovo siste-

ma nasce dall'integrazione con la serie SE STabilis Electra, la Gamma DE Dualis Electra e con Dialog, il nuovo sistema avanzato di controllo. Questo permette a CMC di offrire un prodotto modulabile e, dunque, personalizzabile in base alla misura della barca, al tipo di carena e alla potenza dei motori. La gestione elettronica, inoltre, permette il controllo

delle pinne e dei thruster attraverso un unico pannello touch screen e, in più, si possono sempre monitorare i parametri di funzionamento.

www.cmcmarine.com



Potente e leggero? Con Kohler si può

Saim Marine ha immesso sul mercato italiano i nuovi gruppi elettrogeni Kohler. Tanta potenza, meno rumorosità in dimensioni più compatte che fanno risparmiare peso, ma non lesinano sulle prestazioni. Così si presenta la gamma EOZD che offre modelli in un range da 33 a 150 kW (e presto arriverà anche il 200 kW) rispondenti alle norme Tier II e

Tier III. Fra le novità ci sono i motori John Deere, un nuovo alternatore più compatto e un nuovo controller digitale (il DEC3500) per monitorare le funzioni del gruppo, che è già predisposto per mettere in parallelo i gruppi. C'è poi una memoria più potente e un upgrade del software che facilita ancora di più l'utilizzo dell'interfaccia. www.saim-group.com

E guardo il mondo da un oblò

Da Nemo arriva la gamma Easy una serie di oblò apribili la cui caratteristica principale è quella di essere realizzati senza sporgenze, in questo modo possono rimanere a filo del supporto su cui sono montati. Che sia lo scafo o una superficie vetrata, i nuovi oblò Easy per-

mettono di mantenere una continuità costantemente uniforme della superficie, dando ai designer maggiori possibilità di espressione della propria creatività. Gli oblò della serie Easy sono di forme diverse, ma sono tutti realizzati con la cornice in acciaio inox e il battente in metacrilato oppure in cristallo dotato di una cerniera frizionata, per permettere di fermare il battente in qualsiasi posizione. Le manigliette, invece, sono in nylon caricato con fibra di vetro e sono regolabili. Tutti gli oblò, infine, si possono montare su diversi spessori di paratia, che può essere di vari materiali, e può essere inglobato anche in superfici di cristallo, come per esempio, oblò più grandi ma non apribili. www.nemoindustrie.com



La timoneria che si adatta a te

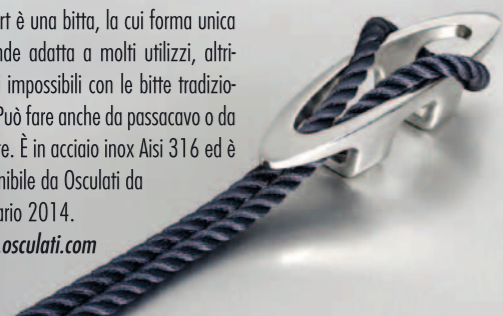
MasterDrive è una timoneria elettroidraulica di ultima generazione per motori fuoribordo ad alta potenza. È prodotta da Ultraflex e la sua particolarità è quella di cambiare reattività in funzione del tipo di guida preselezionato. Se si predilige una guida sportiva, il sistema rende la timoneria estremamente rapida

ai comandi, mentre ad andatura di crociera, il timone risulta più morbido. E ce n'è anche per chi pesca, perché è prevista una funzione per la traina che dà grande sensibilità al timone. Il sistema è progettato per ridurre il più possibile il consumo elettrico. www.ultraflex.it



La bitta diventa multifunzione

OOPArt è una bitta, la cui forma unica la rende adatta a molti utilizzi, altrimenti impossibili con le bitte tradizionali. Può fare anche da passacavo o da golfare. È in acciaio inox Aisi 316 ed è disponibile da Osculati da gennaio 2014. www.osculati.com



Se non hai il superyacht non salgo a bordo



È dedicato ai superyacht il nuovo verricello di Maxwell Marine; del resto basta vedere le proporzioni fra uomo e macchina nella foto accanto per rendersene conto. Fra l'altro è anche il verricello più grande costruito dalla casa neozelandese. È di freschissima progettazione e il primo esemplare è stato destinato a un 90 metri. Realizzato in acciaio inossidabile, questo verricello è alimentato da un motore di 22 kW e può essere equipaggiato con una catena del diametro massimo di 38 mm. www.saim-group.com



MANUTENZIONE

Il tuo motore è in buona salute? Scoprilo qua

Nasce Navigator TXM, un prodotto della Texa dedicato alla diagnostica dei motori entro e fuoribordo multimarca. Va bene anche per le moto d'acqua. In

sostanza è uno strumento di raccolta dati che poi possono essere scaricati su qualsiasi pc permettendo di leggere i parametri e le informazioni delle centraline incrociandoli con la banca dati del software che contiene i maggiori marchi e oltre 1000 modelli. Inoltre può verificare se vi sono errori e, nel caso, cancellarli e può pure azzerare le spie di servizio. Navigator TXM è impermeabile e può essere utilizzato anche in navigazione. www.texa.it



La carena sempre pulita

Keelcrab è un robot subacqueo per pulire la carena. Può essere pilotato dalla propria barca col telecomando o con lo smartphone o il tablet (Apple o Android). Un motore elettrico aziona il robot, la cui forza di aspirazione ha la duplice funzione di aderenza allo scafo e di rimozione della vegetazione attraverso le spazzole gommate attaccate ai cingoli, grazie ai quali si può muovere in tutte le direzioni. www.keelcrab.com



ELETTRONICA

Il tuo smartphone sempre asciutto

Di custodie impermeabili per telefoni e tablet ormai è pieno il mondo. Noi ve ne presentiamo una. Si chiama ArmorCase ed è una custodia impermeabile e antiurto, che assorbe efficacemente gli urti. Realizzato dalla torinese Armor-x, è adatto a tutti i tipi di smartphone e tablet ed è dotato di un supporto che gli permette di essere fissato accanto al timone qualora si usi il proprio device anche come navigatore. ArmorCase è inoltre disponibile in molti colori. www.armor-x.it



L'integrazione dei sistemi si compatta in uno strumento unico

Con il nuovo Simrad NSO evo2 si entra nel mondo della navigazione multifunzione. È infatti un sistema di integrazione fra chartplotter, sonar, radar e intratte-

nimento, tutti gestibili attraverso i due display widescreen collegati (per la prima volta al mondo in un sistema multifunzione) a un'uscita video con risoluzione

full HD. Grazie al suo processore ad alta potenza il flusso di dati è decisamente veloce. Inoltre è espandibile con notevoli opzioni di connettività. www.navico.com



Il monitoraggio via smartphone

CZone Wireless Interface di Mastervolt è un sistema di connessione senza fili che interfaccia il network CZone e MasterBus con il proprio iPhone e iPad per tenere sotto monitoraggio la barca. www.mastervolt.it



Come telefonare col VHF

Il nuovo HH475 di Cobra Marine è già apprezzabile come Vhf, grazie alle prestazioni radio di ottimo livello e alla tecnologia che racchiude, in più si può utilizzare anche come cellulare per le conversazioni private. Con la funzionalità MicroBlue Bluetooth, si può mettere il proprio telefono al sicuro e conversare in barca con il Vhf, senza paura di bagnarlo, rovinarlo o farlo cadere in mare, tanto più che è antiurto, completamente impermeabile, galleggiante e immergibile (IPx7). La potenza di trasmissione radio è fino a 6 Watt e ha la funzionalità Rewind Say Again, che registra gli ultimi 20 secondi dell'ultima conversazione. www.marinepanservice.com



► Garmin Un 2014 ricco di novità per le più svariate necessità

L'Ecoscandaglio col Gps

I due ecoscandagli EchoMap 50s e il 70s si differenziano l'uno dall'altro prevalentemente per la dimensione del display (5 pollici il primo, 7 il secondo), per il resto entrambi hanno la tecnologia HD-HD il ricevitore Gps con l'antenna a 10 MHz e la possibilità di registrare i dati e sincronizzarli alla posizione della barca.



L'autopilota dialoga con l'orologio

Si chiama GHC20 ed è compatibile con qualsiasi autopilota Garmin e interfacciabile con l'orologio Quatix, per governare la barca dal proprio polso. Si possono poi condividere tutti i dati di navigazione con la strumentazione di bordo collegata alla rete.



Il touchscreen multifunzione ora è più veloce del 40%

Il nuovo multifunzione GPSMAP8000 è più veloce del 40% rispetto alle precedenti versioni. Lo schermo può essere da 8, 12 o 15 pollici ed è multitouch con la funzione pinch-to-zoom. Basta sfiorare lo schermo e si può gestire simultaneamente i display e i vari dispositivi collegati in rete.



Vai, agisci e... riprendi!

Virb è la nuova action cam per riprendere le vostre prodezze sportive come fossero registrate dai vostri occhi. Si possono realizzare video HD (1080p) fino a tre ore con una sola ricarica. Ha un rivestimento robusto e resistente all'acqua (IPX-7) e un display a colori da 1,4 pollici. Fra le molte funzioni c'è lo stabilizzatore d'immagine digitale e il filtro di correzione della lente. La versione Elite ha in più il wi-fi e il Gps integrato.



Mica dei semplici chartplotter

I GpsMap 527 e 721 (foto) sono i nuovi chartplotter con Gps integrato ad alta sensibilità da 10Hz e connettività wireless e bluetooth. Le versioni xs hanno anche il modulo ecoscandaglio Chirp integrato da 600 W. I GpsMap 527 hanno il display VGA da 5 pollici, mentre i 721 sono WVGA da 7 pollici. con funzione pinch-to-zoom.



Il sistema multitasking per i Volvo

Nato dalla collaborazione fra Volvo Penta e Garmin, il Volvo Penta Glass Cockpit System è il primo e unico apparato multitasking, che in un solo sistema integra tutte le funzioni per le timonerie e i motori Volvo Penta.



Potente e molto user friendly

Black box GPSMAP 8500 è un sistema di comando potente dalle prestazioni uniche, a cui collegare i nuovi display multifunzione GMM di Garmin.



www.garmin.com/it

► Raymarine Multifunzione, ecoscandagli, autopilota. Di tutto di più

I multifunzione di serie "a"



Grandi prestazioni in strumenti di dimensioni compatte. Così si può riassumere la aSeries di cui fanno parte l'a65 e l'a67. Il primo rappresenta la scelta

ideale per il carteggio e il networking, il secondo aggiunge il modulo eco digitale ClearPulse per diventare un GPS/Fishfinder potente e espandibile.

CP100 - La nitidezza sotto la barca



Il modulo ecoscandaglio CP100 è dotato di tecnologia Chirp, che trasmette attraverso uno spettro più ampio di frequenze per impulso con il risultato di fornire immagini ad altissima risoluzione pari a una foto. I fondali e tutto ciò che sta sotto la vostra barca, compresi ovviamente i pesci, vengono visualizzati sul display multifunzione.

Multifunzionalità su uno o più display

I display multifunzione gS Series offrono un sistema di navigazione touchscreen completo e velocissimo, grazie al nuovo processore dual core più un altro processore grafico. Si può scegliere se creare il sistema in un solo display multifunzione o espanderlo in una multistazione con tastiera remota.



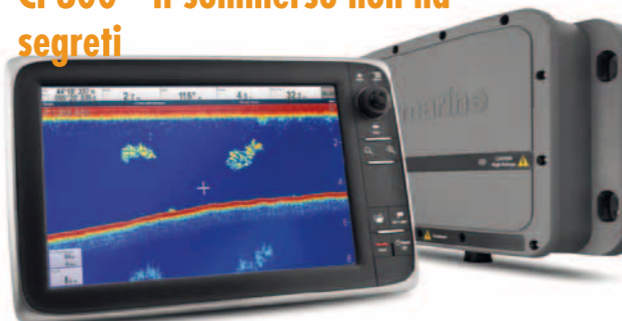
Con Evolution la rotta è sempre perfetta

Sviluppati con una tecnologia aerospaziale i nuovi autopilota Evolution adottano appositi algoritmi di controllo che li rendono estremamente precisi. Sulla base dell'ambiente in cui si trovano, sono in grado di calcolare i parametri giusti per mantenere le performance sempre

al top, ovvero una rotta sempre precisa e affidabile.



CP300 - Il sommerso non ha segreti



Il CP300 è un sonar digitale indicato in particolar modo per i pescatori d'altura, che quindi hanno bisogno di più potenza

e prestazioni. Lavora in doppia frequenza: a 200 kHz nei fondali bassi e 50 kHz per quelli profondi.

Tutti interfacciati

L'ECI-100 interfaccia i motori, la strumentazione e i sistemi a propulsione drive-by-wire con l'autopilota e i sistemi di navigazione sempre di Raymarine.



Il sistema fornisce un singolo punto di collegamento senza bisogno di gateway motore ed è anche facilissimo da installare.



Raccoglie e collega informazioni sui motori e riferisce i dati di prestazione, consumo carburante e allarmi tramite una serie di schermate personalizzabili



www.raymarine.it

SISTEMI DI MANOVRA

E il joystick va fuoribordo con i Verado

Per dotare i propri fuoribordo di gamma alta del joystick, in Mercury hanno impiegato le risorse all'interno del proprio gruppo, che poteva vantare ben due diverse soluzioni, le trasmissioni Zeus di Cummins e il sistema Axisius sviluppato per i piedi poppieri Mercuriser. Così, oltre alla comodità di manovra si può

accedere anche ad alcuni "servizi" aggiuntivi, come lo Skyhook, la tecnologia che con l'ausilio del satellite tiene ferma la barca in un punto come fosse ancorata. Il joystick gestisce fino a 4 motori e può essere abbinato ai Verado da 250 e 300 cv. Tutti i componenti sono progettati e fabbricati da Mercury.



Più joystick per tutti

Dopo aver inventato i radiocomandi (vedi in basso a sinistra), Yacht Controller semplifica ancora le manovre in porto, rendendo il joystick di manovra accessibile a tutte le barche in linea d'asse, purché abbiano le manette elettroniche. E tutto senza troppi costi e difficoltà di installazione. Il prodotto si chiama JCS Plus e permette i movimenti della barca in qualsiasi direzione azionando in modo simultaneo i motori e le eliche di prua o di poppa.



Yacht Controller e il primo manovra facile



La mission aziendale di Yacht Controller è di sviluppare prodotti innovativi ad alto contenuto tecnologico per rendere più sicura e piacevole la navigazione da diporto. Così è nato il famoso radiocomando per gestire le manovre in porto da qualsiasi punto della barca. Immaginate la comodità di ormeggiare dallo specchio di poppa o dal pulpito di prua semplicemente azionando delle levette con una mano. Oggi, il radiocomando si è evoluto al punto da diversificarsi in una serie di prodotti specifici, che possono anche essere integrati fra loro.



Più ampio il range di Yamaha per il joystick

Già nell'estetica il joystick di Yamaha fa intuire lo sviluppo con Volvo Penta, pioniere con il sistema Ips per motori entrobordo. Questo joystick, quindi, funziona in modo analogo sia come utilizzo sia nei meccanismi. Per il resto, la facilità, ma soprattutto la fedeltà nell'eseguire i comandi è assoluta e possiamo proprio affermare che anche sui fuoribordo l'era joystick è arrivata. La centralina ECU regola la potenza dei motori e l'angolazione di sterzo in modo indipendente su ogni motore per indirizzare la barca in qualsiasi direzione. Funziona con i nuovi V6 da 225 a 300 cv e con il V8 da 350 cv). Da notare poi che Yamaha ha implementato in combinazione anche un nuovo sistema di sterzo per rendere ancora più agevole la manovra.



Anno nuovo, barche nuove. E anche per questa nona edizione dell'European Powerboat of the Year, le migliori novità 2014 lanciate dai cantieri di tutto il mondo sono passate al vaglio della giuria del premio per la prima fase di assegnazione della Nomination alle barche designate per concorrere al titolo di migliore barca d'Europa. Le potete vedere in queste pagine. Sono cinque modelli per ognuna delle quattro categorie di lunghezza previste, ovvero: fino a 25 piedi, fino a 35 piedi, fino a 45 piedi, oltre 45 piedi. Di queste, solo una per ogni categoria riceverà il premio che sarà assegnato il 18 gennaio a Düsseldorf in occasione dell'apertura del Boot. E a decretare le vincitrici è la giuria composta dai direttori di sette riviste europee, una per ogni Paese (vedi box nella pagina accanto), di cui per l'Italia facciamo parte solo noi di BoatMag. La scelta si basa su diversi criteri di valutazione, fra cui buon rapporto qualità/prezzo, prestazioni e capacità di innovazione. Alla selezione partecipano anche barche prodotte fuori dall'Europa, purché siano commercializzate nel Vecchio Continente. Lo spirito di questa iniziativa è di premiare le barche capaci di trasmettere delle qualità, indipendentemente dall'importanza del cantiere o dalla vastità della loro diffusione nel territorio internazionale, non a caso sono state divise per categorie di lunghezza, proprio per evitare che i grandi motoryacht dal marchio blasonato metessero 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. Insomma, chi vincerà se lo sarà meritato e chi non vincerà avrà ugualmente il privilegio di essere stato selezionato fra tante barche per concorrere a un premio di caratura internazionale.

EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR

ECCO LE VENTI NOMINATION

Cinque barche in ognuna delle quattro categorie di lunghezza. Chi vincerà il titolo di migliore barca d'Europa? Lo saprete a gennaio, quanto la giuria composta da sette riviste europee le rivelerà alla serata di apertura della fiera di Düsseldorf. Intanto guardate quali sono le venti barche candidate

di Claudio Russo

Image NASA
Image © 2007 TerraMetrics
© 2007 Cnes/Spot Image

©2007 Google

Puntatore lat 49.944205° lon 9.960906° Streaming 100% Alt 3290:31 km



LA GIURIA

Sette riviste di altrettanti Paesi d'Europa compongono la giuria dell'European Powerboat of the Year. Eccole in ordine alfabetico.

Båtliv Norvegia

BOATMAG.it Italia

boote Germania

marina.ch Svizzera
Das nautische Magazin der Schweiz

MotorBoot Olanda

neptune Francia
YACHTING MOTORS

yacht revue Austria

**Boesch 625 Sunski**

Lft. 6,70 m; larg. 2,15 m; mot. 1x320 cv

**Boston Whaler Vantage 230**

Lft. 7,06 m; larg. 2,59 m; mot. 1x225 cv

**Chris Craft Capri 21**

Lft. 6,45 m; larg. 2,41 m; mot. 1x270 cv

**Karnik Storm 2255**

Lft. 6,48 m; larg. 2,45 m; mot. 1x225 cv

**NordKapp 605 Enduro**

Lft. 6,06 m; larg. 2,20 m; mot. 1x150 cv

È ideale per una scorrazzata o per lo sci nautico. Sarà perché è svizzero, ma le finiture e la cura dei particolari sono da manuale. A bordo c'è poca vetroresina a vista, tutto è coperto dal teak o dalle cuscinerie. www.boesch-boats.ch

Bowrider americano, si apprezza tanto per il wakeboard quanto per la pesca e, come tutte le barche del cantiere americano, è inaffondabile. La prua quadrata si fa apprezzare con mare mosso e offre un'ampia superficie per l'imbarco e lo sbarco. www.whaler.com

Barca a metà fra il vintage e il moderno. È l'ultima novità degli americani di Chris Craft e sicuramente fa colpo anche per la sua gran classe. È pure carrellabile. Fra le dotazioni compaiono anche efficaci sistemi antincendio. www.chriscraft.com

Non una semplice pilotina, ma una piccola barca da crociera. Intraprendere navigazioni lungo costa per più giorni è infatti possibile, grazie alla cuccetta doppia sottocoperta, al wc marino e alla dinette sul ponte principale. www.karnicboats.com

Barca norvegese potente e maneggevole ha una carena che sa trasmettere sicurezza. La stessa sicurezza si percepisce anche al posto di guida, dove il sedile del pilota e la plancia di comando sono progettati per la migliore ergonomia. www.nordkapp-boats.eu

35

**Delta 34**

Lft. 11,10 m; larg. 3,30 m; mot. 2x260 cv

**Elan Power 30**

Lft. 9,99 m; larg. 3,47 m; mot. 2x200 cv

**Flipper 880 ST**

Lft. 8,53m; larg. 3,15 m; mot. 2x150 cv

**Smartboat 30**

Lft. 8,99 m; larg. 2,99 m; mot. 1x220 cv

**Windy 29 Coho**

Lft. 8,85 m; larg. 2,70 m; mot. 1x220 cv

Arriva dalla Svezia e pur mostrando un look nordico, rivela dettagli apprezzabili come il tetto apribile in cristallo. Il pozzetto ha due sedute laterali e ampio spazio libero al centro, mentre all'interno ci sono quattro posti letto. www.deltapowerboats.se

È un cruiser sloveno sotto i 10 metri, apprezzabile in Italia dove non c'è obbligo d'immatricolazione. In pozzetto c'è una dinette e altre sedute, mentre sottocoperta ci sono due cabine, un bagno, più il quadrato con dinette e cucina. www.elan-motoryachts.com

Dalla Finlandia ecco un open che richiama tutta la progettualità mediterranea. Oltre alla vasta apertura del tettuccio, in pozzetto c'è un ampio divano trasformabile in prendisole. Per la notte si possono ospitare sei persone. www.flipperboats.fi

In un design molto particolare, questa barca francese propone un pozzetto ricco di spazi in cui accomodarsi e, pur essendo fortemente orientato alla vita open, sottocoperta dispone ugualmente di una cabina molto comoda. www.smartboat.fr

Motoscafo norvegese dalla linea molto aggressiva con un profilo che ricorda quello di uno squalo. All'interno, dunque, risulta un po' più spartano, ma in pozzetto è un regno di comodità e buon gusto, in pieno stile Windy. www.windy.no

25

fino a

fino a 45 piedi



Austin Parker 42 Sedan

Lft. 12,50 m; larg. 3,96 m; mot. 2x480 cv

È una nuova versione del primo modello con cui il cantiere italiano Austin Parker ritornò a suo tempo nel mercato. Allo spirito di lobster classica associa un look moderno che rivela anche un'indole grintosa. Ora aggiunge una cabina in più. www.austinparker.it



Jeanneau Velasco 43

Lft. 13,70 m; larg. 4,13 m; mot. 2x380 cv

È la risposta dei francesi di Jeanneau alla tendenza delle barche ispirate alle navette long-range, ma in dimensioni decisamente più abbordabili. All'interno offre un salone molto accogliente e una zona notte con due cabine e due bagni. www.jeanneau.fr



Northline 37 Pilotstyle

Lft. 12,00 m; larg. 3,85 m; mot. 2x330 cv

Fresca di varo in Olanda, segue lo stile classico, ma racchiude ciò che offre la modernità, come per esempio la produzione in infusione sottovuoto. In più sa trasmettere tutta la voglia di navigare attraverso i suoi ambienti e il suo comfort a bordo. www.north-line.nl



Prestige 450

Lft. 13,96 m; larg. 4,30 m; mot. 2x435 cv

Lo stile Prestige si riconosce subito, ma stavolta i francesi hanno dato un tocco di classe in più, attribuendo a questa barca la stessa impostazione di layout del 550, più lungo di due metri, con l'armatoriale a poppa con accesso esclusivo. www.prestige-yachts.it



Rhea Trawler 36

Lft. 11,30 m; larg. 4,10 m; mot. 2x260 cv

I trawler stanno godendo di grande popolarità e un cantiere come Rhea Marine non poteva farsi sfuggire l'occasione di lanciare un nuovo modello che offre tanta affidabilità, comfort e atmosfere classiche in una misura accessibile ai più. www.top-yachts.com



Astondoa 63 Top Deck

Lft. 19,12 m; larg. 5,09 m; mot. 2x630 cv

Con questa barca, gli spagnoli di Astondoa hanno infranto ogni loro corrente di design e hanno creato questa barca a metà fra l'open e il trawler moderno, guadagnando in incredibili volumetrie a bordo. Un risultato davvero apprezzabile. www.astondoa.es



Contest 52 MC

Lft. 14,60 m; larg. 4,60 m; mot. 2x305 cv

Nasce in un cantiere olandese che, a differenza della tradizione di quel Paese, ha creato una barca veloce e dallo stile aggressivo. Si può scegliere fra tre varianti di layout a bordo, a due o tre cabine e con la cucina sopra o sottocoperta. www.contestyachts.com



Cranchi Eco Trawler 53 LD

Lft. 17,00 m; larg. 4,95 m; mot. 2x435 cv

È un trawler tutto italiano, che combina lo spirito classico con un design più moderno. Sottocoperta offre due cabine più un ampio spazio in cui si può scegliere se inserire una terza cabina, doppia o singola, o una dinette o, ancora, un ufficio. www.cranchi.it



Monte Carlo MC5

Lft. 15,20 m; larg. 4,29 m; mot. 2x435 cv

Una barca innovativa ma classica. È la visione tutta particolare del gruppo Beneteau della barca fly. Il progetto è di un pool italo-francese, dove gli italiani Nuvolari&Lenard e Andreani Design hanno creato rispettivamente gli esterni e gli interni. montecarlo.montecarloyachts.com



Princess V48 Open

Lft. 15,80 m; larg. 4,11 m; mot. 2x435 cv

Il piglio sportivo degli inglesi di Princess si evidenzia ancora in questo V48 Open. Alle linee esterne slanciate corrispondono ampi spazi a bordo con due grandi cabine matrimoniali sottocoperta, dove c'è anche la dinette e la cucina. www.princessyachts.com

oltre 45 piedi

TANTO VA DELLAPASQUA ALL'ATLANTICO, CHE...

Giugno, siamo a Livorno Cala Medicali, tre persone salgono su un Dellapasqua DC9, mollano gli ormeggi e partono. Un giretto in barca come tanti, vien da dire. Invece no, perché a ben guardare in pozzetto hanno varie taniche di carburante e a bordo si stanno accertando con particolare dovizia che tutto sia ben a posto, mentre il momento della partenza ha un quel non so che di solennità. No, qui è evidente che stiamo assistendo all'inizio di un'impresa. Ora, cosa spinge tre impavidi a partire da Livorno con una barca di 11 metri per una crociera di, udite udite, 2586 miglia, attraversando il Mediterraneo, per poi passare attraverso lo stretto di Gibilterra e affacciarsi sull'oceano Atlantico fino a raggiungere Capo Verde? Semplice, andare a pescare! Certo, non una semplice battuta di pesca per diletto, ma un trasferimento per l'attività professionale dei nostri "capitani coraggiosi", Giorgio Assolari, Luca Da Pozzo e Dino Lendano, che questa barca l'hanno bisogno come mezzo di lavoro. L'imbarcazione è un Dellapasqua DC9 nella versione Fisherman, un modello storico del cantiere ravennate, basti pensare che il primo esemplare risale al 1971 ed era in legno, come tutti quelli costruiti nei cinque anni successivi prima di passare alla vetroresina. Un classico, che più classico non si può e che dimostra che quando una carena è progettata bene, non sempre serve la tecnologia più all'avanguardia per rendere affidabile una barca. Non sarà un caso, infatti, che i tre protagonisti di questa avventura hanno portato al di là delle coste africane un esemplare di 8 anni facendolo navigare per 220 ore in 31 giorni sia nelle acque mediterranee sia in quelle più difficili dell'Atlantico, rimettendo per certi versi anche in discussione la specificità delle carene per l'uno o per l'altro mare.

... non bastava l'avventura del DC10 nel 2011, quest'anno ha ripetuto con un DC9, che è partito da Livorno e dopo 31 giorni, 2586 miglia e 6500 litri di carburante utilizzati è arrivato a Capo Verde, in pieno oceano Atlantico. E tutto per andare a pescare!

di Claudio Russo



Un po' a velocità di crociera di 20 nodi, un po' in dislocazione a 7-8 nodi, mettendoci in mezzo anche qualche stop forzato, l'equipaggio del DC9, da Livorno è arrivato all'isola di Sal, facendo tappa in Corsica, Isole Baleari, Spagna, Marocco e Isole Canarie da dove ha puntato dritto per Capo Verde.



Ecco il Dellapasqua DC9 Fisherman che ora è all'isola di Sal in forza al Cabo Verde Fishing Center, con cui il titolare Giorgio Assolari porta i turisti a pescare.



A destra, l'equipaggio del DC9 Fisherman formato da Giorgio Assolari, Dino Lendano e Luca Da Pozzo, brinda all'arrivo alle Canarie. Dopo la traversata del Mediterraneo ora intraprendono una navigazione ben più impegnativa in oceano Atlantico per arrivare a Capo Verde. Sotto, da sinistra, Giorgio Assolari, proprietario del DC9 che ha affrontato questa avventura, e Luca Da Pozzo, skipper professionista, che un'esperienza simile l'ha già vissuta nel 2011, quando portò il suo DC10 dalle Canarie a Boa Vista.



Accanto, il Dellapasqua DC9 Fisherman a Capo Verde in partenza per una battuta di pesca, che, come si vede sotto, ha dato i suoi frutti. Sotto, a sinistra, Dino Lendano e Giorgio Assolari in pausa caffè durante una tappa della traversata che ha portato il DC9 da Livorno a Sal.



UN MESE DI NAVIGAZIONE

Trentuno giorni. Tanto è durata l'avventura del DC9 da Livorno a Capoverde. Ci sono voluti 14 giorni per attraversare il Mediterraneo e altri 17 per solcare le acque atlantiche. Il tutto in 14 tappe, ovviamente, non senza problemi. Un primo guasto a una pompa, infatti, si è verificato al quinto giorno fuori dal porto de La Rapita (Isola di Maiorca) facendo rotta per Ibiza. Dopo uno stop, in cui hanno approfittato anche per sostituire i filtri meccanici con pompe elettriche, la barca ha puntato direttamente ad Alicante senza sosta. Tutto bene fino al ventesimo giorno: ormai la barca è in Atlantico e ha percorso un bel tratto lungo la costa marocchina, ma questa volta è il vento troppo forte a fermare l'equipaggio al porto di Agadir per tre giorni. La rotta poi è ripresa alla volta delle Canarie ed è andata spedita fino al ventottesimo giorno, quando dopo due giorni e due notti di navigazione in dislocamento verso Sal si è rotto il motore di dritta, ma a questo punto la meta è vicina e la navigazione è proseguita con un motore solo per altri tre giorni, finché la barca non è approdata al porto di Palmera nell'isola di Sal.



Brindisi d'arrivo a Capo Verde. Dopo un mese si può dormire sulla terraferma.



LA FLOTTA AUMENTA

Un gruppo di amici, la stessa passione per la pesca e un'attività professionale da portare avanti. Ecco gli ingredienti che hanno dato luogo a questa avventura, che però non è la prima affrontata su un Dellapasqua, così come nemmeno i protagonisti sono nuovi a questa esperienza. Nel 2011, infatti, proprio Luca Da Pozzo, sempre accompagnato da Dino Lendano, portò il suo DC10 dalle Canarie a Capoverde per trasferire la barca per l'attività del Biggame Boavista, di cui è uno dei titolari. E proprio Da Pozzo, sempre accompagnato da Dino Lendano, ha fatto parte dell'equipaggio di questa spedizione.



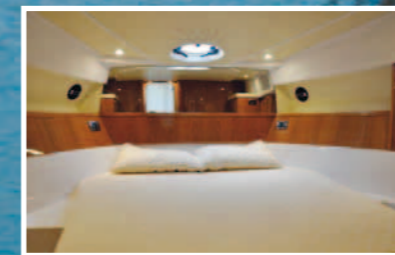
IL BRINDISI ALL'ARRIVO A CAPOVERDE

Grande affidabilità e allestimento tecnico per i Dellapasqua che sono stati scelti da diverse imprese di pesca a Capo Verde. Ecco una piccola flotta: da sinistra, il DC9 Fisherman appena arrivato a Boa Vista, un altro DC9 arrivato via nave nel 2008 e il DC10 portato alle Canarie via nave e giunto a Capo Verde via mare nel 2011.



IL DC9 NEL CATALOGO DELLAPASQUA

È uno dei grandi classici del cantiere Dellapasqua e l'anno scorso è stato rinnovato in alcuni dettagli estetici. La versione da diporto del DC9 ha due cabine e un bagno sottocoperta, mentre sul main deck offre un'ampia dinette lineare, fronteggiata da un bel mobile cucina.



LE MISURE

Lunghezza ft	11.02 m
Larghezza	3,08 m
Dislocamento	9,97 t
Carburante	600 l
Acqua	250 l
Cabine	2
Motori max	2x400 cv
Categoria CE	B

7 numeri dell'impresa del DC9

Quattordici tappe con diversi livelli di difficoltà dettati non solo dalle condizioni meteo e dai due differenti "tipi" di mare (il Mediterraneo e l'Atlantico), ma anche dalle diverse distanze da coprire per ogni tappa. Ce ne sono state alcune di 40 o 60 miglia, ma altre da 170 e 235 fino alla più lunga di 780 miglia, che è stata l'ultima da Puerto Rico a Sal.



GIORNI IMPIEGATI:

31, di cui 14 impiegati per attraversare il Mediterraneo da Livorno a Gibilterra e 17 per navigare in oceano Atlantico fino all'isola di Sal.



2

ORE DI NAVIGAZIONE:

220. Sono le ore di effettiva percorrenza in mare, al netto di tutte le soste. Di queste 220 ore, molte sono trascorse navigando di **3** notte a lento moto.



4

VELOCITÀ: 20 nodi a regime di crociera per 70 ore e **7-8 nodi** in dislocamento per 150 ore.



CONSUMO: 6500 litri

di gasolio sono stati consumati dai due FPT da 280 cv per gran parte imbarcati nelle taniche a Livorno e poi riempite ancora a Puerto Rico (Canarie).



5

L'ALTRA AVVENTURA

Prima della traversata del DC9, Luca Da Pozzo e Dino Lendano fecero un'altra esperienza atlantica su un DC10. Ecco il racconto

Più breve, ma non per questo meno avventuroso è stato il trasferimento del DC10 Fisherman a Boa Vista, che fu fatto nell'ottobre 2011. Barca diversa, ma stessi protagonisti, ovvero Luca Da Pozzo, quarantenne skipper professionista che nell'isola dell'arcipelago di Capo Verde ci vive da 13 anni, e il sessantenne Dino Lendano, che vive in Italia. Il DC10 era nuovo di zecca e fu spedito via nave da Ravenna a Las Palmas, nelle isole Canarie, per essere poi preso in consegna dai due uo-

mini e portato via mare a Boa Vista. Ma anche in questo caso, l'impresa non è nata da uno spirito puramente avventuriero, che comunque non è mancato a Lendano e Da Pozzo, ma prevalentemente per un'esigenza burocratica: "Entrando a Capo Verde via mare - spiega Da Pozzo - abbiamo evitato diversi mesi di sosta in zona franca, in attesa delle risoluzioni d'ufficio". Così, il 21 ottobre il DC10 è arrivato a Las Palmas e, dopo due giorni di preparazione è salpato con 2630 litri di gasolio a bordo (sia

nel serbaotio che nelle taniche) alla volta di Boa Vista, dove è arrivato il 27 ottobre. Ottocento miglia percorse a una velocità di 17-18 nodi di giorno e a 6,5 nodi di notte, con un inizio un po' faticoso per il troppo peso del carburante imbarcato, che è stato compensato svuotando il serbaotio dell'acqua (fortunatamente c'era il dissalatore). E meno male che il marlin che avevano preso all'amo aveva spezzato la lenza, altrimenti avrebbero anche avuto il problema di dove stivare questi 200 chili.



Il DC10 Fisherman durante il rifornimento effettuato a Puerto Rico, a poche miglia da Las Palmas, da dove iniziò l'avventura. Furono imbarcati 2630 litri di carburante, ma se ne consumarono "solo" 2050. A ottobre 2011, il gasolio costava 0,9 euro al litro, ma il "mega-pieno" non fu per fare incetta di carburante economico, bensì perché in Atlantico conviene sempre avere una riserva maggiore per gli imprevisti, spesso in agguato.



Il DC10 Fisherman in pieno Atlantico. È fine ottobre 2011 e sta raggiungendo Boa Vista, dove viene utilizzato come barca da pesca professionale. I divergenti ai lati della barca, una volta aperti, allargano il campo di pesca a 12 metri.





E IL MARLIN, DOVE LO METTO?

Quella che sembra una sfortuna, a volte può rivelarsi il contrario. Se già alle prime miglia, Elias II (questo il nome del DC10) ha dovuto scaricare l'acqua per alleggerirsi, figuriamoci che problema si sarebbe creato a bordo se il marlin di 200 kg preso all'amo il secondo giorno di navigazione non avesse spezzato la lenza. Certo, sarebbe stato un prezioso passeggero da imbarcare, ma guardate nella foto accanto quanto è ingombrante il suo collega pesce spada, e pensare di cucinarlo in navigazione non è scontato, perché il moto ondoso dell'oceano rende faticosissima la vita ai fornelli.

9 numeri dell'impresa del DC10

Quattro giorni di navigazione possono sembrare pochi per definirne una vera avventura, ma la navigazione d'altura, più o meno lunga che sia, richiede un'adeguata preparazione tecnica, ma anche fisica, perché avere un cedimento significa diventare un peso, tanto più se si è superato il "punto di non ritorno", ovvero quel punto in cui, una volta arrivati, non conviene più tornare indietro, ma solo proseguire.



GIORNI IMPIEGATI:

4 a partire dal 23 ottobre 2011, quando alle ore 14 sono stati mollati gli ormeggi da Las Palmas, fino al 27 ottobre alle 13,30, ora in cui è avvenuto l'attracco a Boa Vista.

ORE DI NAVIGAZIONE:

95 Navigando in dislocamento si può sfruttare sia il giorno che la notte per procedere verso la propria meta.

3



4

VELOCITÀ: 17-18 nodi tenuti durante la navigazione diurna e in dislocamento a **6,5 nodi** per quella notturna.



CONSUMI: 2050 litri.

Secondo i calcoli, a 1000 giri i due motori FPT da 280 cv avrebbero dovuto consumare 2200 litri ora. Invece, dei 2360 litri imbarcati ne sono avanzati 580.

5



IL DC10 NEL CATALOGO DELLAPASQUA

Questo 12 metri offre un layout a due o tre cabine, in cui cambia la dinette sul ponte principale, che da L nella versione a due cabine, diventa a C in quella a tre.



LE MISURE

Lunghezza ft	11,90 m	Acqua	300 l
Larghezza	3,50 m	Cabine	2 o 3
Peso	7,5 t	Motori max	2x400 cv
Carburante	750 l	Categoria CE	B

Nordica prosperosa

Tanta versatilità, spazio e aperture verso l'esterno per la NC 14, la nuova ammiraglia dell'omonima gamma di Jeanneau

di Alberto Mondinelli

Quando era stata presentata, con la capostipite NC9, la nuova serie di Jeanneau si caratterizzava per l'originale e innovativo sfruttamento degli spazi. La sfida, quando lo scafo raggiunge i 14 metri di lunghezza, è stata mantenere la stessa freschezza e originalità dei modelli minori su una misura decisamente importante. Sfida che lo studio Garroni ha vinto senza rinunciare ad alcuni

tratti salienti della gamma, ma introducendo importanti elementi di novità che da un lato la valorizzano e ne fanno un oggetto unico in questa fascia di misure, ma dall'altro la fanno rientrare un po' di più nella norma, anche se la prua possente e l'hartop squadrato sottolineano che si tratta di un NC. Così pure il concetto di "terrazza sul mare" è stato difeso strenuamente dai progettisti, il tutto impreziosito dalle trasmissioni Ips che migliorano l'abitabilità sottocoperta, ma soprattutto centrano l'obiettivo di avere praticamente tutto su un unico livello, dal pozzetto alle cabine.



**COPERTA**

Il divanetto a poppa scorre per dare più spazio al pozzetto, andando a occupare parte della plancetta, oppure restringere la dinette per lasciare tutto l'aggio alla spiaggetta (come optional offerta con comando idraulico per l'immersione). Era uno dei plus degli altri NC ed è stato mantenuto anche sul NC14 però qui, date le dimensioni, vengono a cadere parte delle pre-

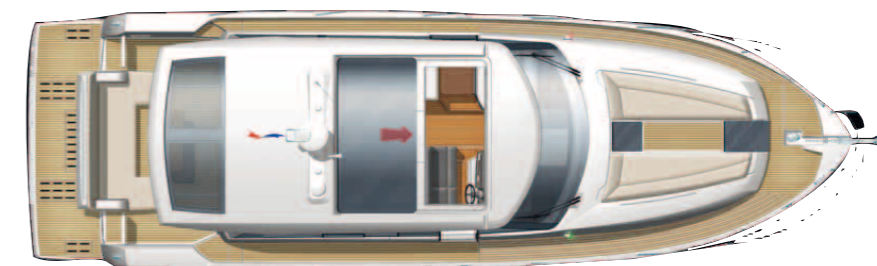
rogative che lo rendevano molto utile sulle misure minori. In compenso la dinette è molto capiente come pure il solarium che si può allestire dalla sua trasformazione. Grande anche quello di prua, soprattutto se i due cuscini vengono uniti dall'elemento centrale che però va a coprire i plexiglass molto utili per dare luminosità

alla cabina sottostante. Da notare che i due passavanti hanno dimensioni differenti, 32 cm quello di dritta e 20 quello di sinistra, così da privilegiare il primo dove si apre la porta laterale di fianco alla plancia. A bordo il dissassamento non si percepisce se non con il centimetro alla mano, invece la soluzione è decisamente apprezzabile. Molto protettiva la battagliola che corre lungo il perimetro, così come curata è la dotazione di tientibene sia sui lati della tuga, sia ai fianchi del solarium prodiero. Sempre in tema di sicurezza il verricello dell'ancora sotto il piano di calpestio è un'eccellente soluzione per non mettere a repentaglio i piedi dei più distratti.

**COME UN OPEN**

Hardtop che si apre generosamente, accesso poppiero che crea un tutt'uno fra pozzetto e quadrato, porta laterale che collega la plancia al passavanti, l'NC14 è

riuscito a far cadere ogni separazione tra plancetta bagno, pozzetto e quadrato e la sensazione è spesso di essere a bordo di un open, anche grazie ai generosi spazi che la coperta offre a poppa come a prua.





QUADRATO

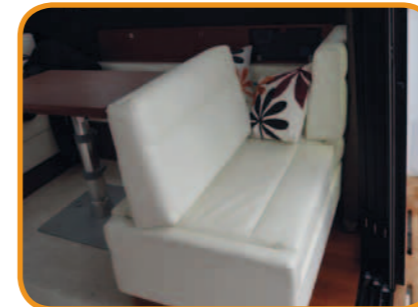
La continuità tra gli ambienti è il punto di forza di questa barca a cominciare dal collegamento tra pozzetto e quadrato che, grazie a tre elementi scorrevoli quasi a scomparsa, li unisce completamente, tanto che il divanetto ha la spalliera reversibile verso l'esterno. La posizione centrale della cucina porterà a privilegiare la dinette che è allestita a sinistra, a poppavia della bella plancia che, impreziosita dalla porta laterale, sembra un posto di comando di barche ben più grandi. L'apertura dell'hardtop dona un'ulteriore possibilità di rapporto con l'esterno e la sensazione di navigare su un open è reale.



TUTTO SI FONDE IN ARMONIA

La dinette più ampia è a poppa di fronte alla cucina (foto in basso), mentre a prua c'è un altro angolo che consente di rilassarsi o di fare un pranzo a due.

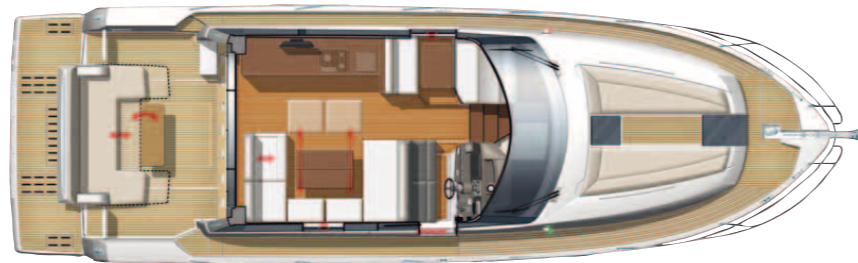
A sinistra, ribaltando lo schienale poppiero della dinette si orienta la seduta verso poppa, così da sfruttarla per il relax vista mare. Grande la luminosità in generale, a compensare essenze un po' troppo scure.



Virtual tour del quadrato

VERSATILE E VIVIBILE

Il quadrato vive sulle due dinette che consentono di sviluppare a bordo diverse soluzioni abitative. Il segreto della gamma NC14 è anche nella sua grande versatilità che permette di gestire diverse situazioni nel massimo relax e con un'eccellente privacy.

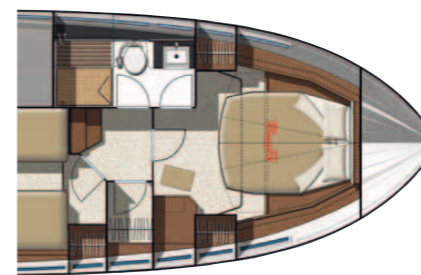


La piccola dinette di sinistra è ideale anche per la lettura.



La stessa dinette di prua può diventare il terzo letto di bordo.



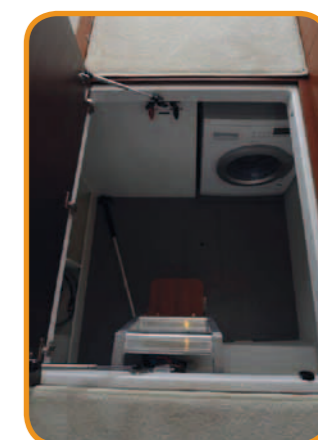


Virtual tour sottocoperta

VIVA LA PRIVACY

Due cabina accoglienti dotate entrambe di bagno ma, volendo, si può anche preferire la soluzione con una sola toilette e un maggiore spazio per gli armadi. Molta attenzione anche alla privacy dei singoli con la cabina di prua che può trasformarsi rapidamente da

matrimoniale a doppia, una possibilità sempre utile. Qui sotto, l'ampio gavone con lavatrice e cantinetta che ha preso il posto di un'eventuale terza cabina, una soluzione che sottolinea la volontà di privilegiare il comfort di bordo, anche se l'accesso dal quadrato non è propriamente agevole.



LUCE OVUNQUE

Esternamente sono un piacevole motivo grafico che alleggerisce l'opera morta, ma sottocoperta diventano delle generose sorgenti di luce anche nelle giornate più grigie (come quella in cui si è svolta la prova). Così le vetrate laterali permettono di avere delle cabine luminose che di giorno non chiedono di

ricorrere all'illuminazione artificiale a tutto vantaggio delle batterie di bordo. Sotto, la cabina degli ospiti con i due letti dimensionati con grande agio, come del resto tutta la cabina che presenta un'altezza all'ingresso di ben due metri, maggiore anche di quella della cabina armatoriale; in compenso il bagno dell'armatore è leggermente più grande.

ZONA NOTTE

Dal quadrato, due soli gradini e si è nella zona notte: la cabina armatoriale è a prua, con il letto matrimoniale, eventualmente divisibile grazie allo scorrimento dei due letti. Quella ospiti è invece a centro barca, addossata a dritta, e dispone di due cuccette singole. Ogni cabi-

na è dotata di bagno con box doccia separato. Condivisibile la scelta di evitare una terza cabina, inevitabilmente angusta, per dare invece spazio a un grande gavone centrale, con accesso dal quadrato, dove trovano posto la lavatrice e la cambusa con freezer e cantinetta per i vini.





LA PROVA

Il mare di Cannes è di quelli che sconsiglierebbero a chiunque di uscire dal porto: dopo aver verificato che l'hardtop sia ben chiuso, lo affronto comunque, tergicristallo in funzione e cerco sottocosta un tratto un po' meno agitato. La sensazione è di non riuscire a ripetere i dati che i tecnici del cantiere avevano rilevato i giorni precedenti con mare calmo, invece ecco la sorpresa: l'NC 14 riesce ugualmente a sfiorare i 30 nodi nonostante le pessime condizioni. Qualche colpo di troppo consiglia di arretrare le manette, ma la dimostrazione di essere all'occorrenza anche una carena pronta ad affrontare tutti i mari c'è stata. Il consumo di poco inferiore ai 160 l/h alla velocità massima è discreto, più interessante però quello alla velocità di crociera attorno ai 2800 giri a 22 nodi che scende a 85 l/h. Si può fare anche di meglio navigando al limite della planata a 2200 giri e 12,5 nodi consumando 54 l/h. Ovviamente tutti dati nelle condizioni di mosso che sono suscettibili di miglioramento con mare più calmo. Quando provo ad affrontare il tratto più agitato ho la conferma che con queste condizioni è meglio essere più prudente: nonostante il buon comportamento generale è inevitabile che qualche passaggio sia un po' brusco. In compenso apprezzo la bella visibilità e la grande protezione di cui godo.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 13,73
Lunghezza scafo	m 11,96
Larghezza	m 4,10
Pescaggio	m 1,07
Dislocamento a secco	kg 10500
Motorizzazione	cv 2x370
Serbatoi carburante	l 900
Serbatoi acqua	l 412
Cabine	2
Posti letto	6
Portata persone	12
Categoria di omologazione	B

Cantiere: Jeanneau (F)
Importatore: Jeanneau Italia
via Giacomo Trevis 88, 00147 Roma (RM),
tel. 06 83087711, www.jeanneau.it

PREZZI E MOTORI

2x300 cv Volvo Penta IPS 400	euro 324.460
2x370 cv Volvo Penta IPS 500	euro 339.900

Iva esclusa, dotazioni standard, franco cantiere

La barca in prova montava la motorizzazione più potente che è consigliata se la crociera veloce è considerata una priorità, in caso contrario anche i più tranquilli IPS 400 vanno bene.

DOTAZIONI STANDARD

Quadro elettrico - Comandi elettrici motore - Timoneria idraulica - Verricello elettrico - Bussola - Pompe sentina elettriche e manuali - Volvo trip computer - Pulpiti e musone di prua inox - Divano scorrevole pozzetto - Pozzetto e piattaforma poppa in teak - Doccetta pozzetto calda/fredda - Scaldabagno - Cucina 2 fuochi - Piastra cottura vetroceramica - Forno - Serbatoio acque nere 80l - N. 4 batterie - Caricabatterie 25 A.

OPTIONAL

Comandi motore in pozzetto - Elica di prua - Verricello ancora poppa - Kit ormeggio e ancoraggio - Flap elettrici - Wifi modulo - Pilota automatico - Radar - Vhf - Telecamera poppa - Passavanti in teak - Grill e icemaker pozzetto - Tavolo pozzetto - Proiettore sottomarino - Tendalino pozzetto - Scaletta prua - Piattaforma poppa idraulica - Passerella idraulica - Compressore tender - Cuscini prendisole - Hifi Bose - Tv led 22" - Aria condizionata 44000 BTU - Quadrato trasformabile in doppia cuccetta - Piastra vetroceramica - Freezer - Lavatrice.

PRESTAZIONI

1000 giri	5,8 nodi	7 l/h	59 db
1500 giri	8,3 nodi	18 l/h	62 db
2000 giri ...	10,1 nodi	44 l/h	68 db
2500 giri ...	15,8 nodi	69 l/h	75 db
3000 giri	24,2 nodi	110 l/h	78 db
3500 giri	29,7 nodi	157 l/h	81 db
Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)			
2500 giri	11 ore 35'		
3000 giri	7 ore 20'		
3500 giri	5 ore 00'		

MI PIACE

La continuità tra pozzetto, quadrato e cabine senza troppi dislivelli; apprezzo anche il disassamento della tuga per avere un passavanti più largo a dritta dove c'è la porta laterale. Eccellente anche l'abbondante luminosità e l'ottima aerazione in tutti gli ambienti.

MI LASCIA PERPLESSO

Su una misura più grande la gamma NC ha perso un po' di personalità così, per esempio, la traslazione della dinette in pozzetto diventa abbastanza superflua; dubbi anche sulla scelta delle essenze di tonalità un po' troppo scura.

CONDIZIONI DEL TEST

Vento	12 nodi
Mare	mosso
Temperatura aria	10°
Carburante nel serbatoio	l 200
Acqua nel serbatoio	vuoto
Equipaggio imbarcato	5 persone
Pulizia carena	buona



UNA TEDESCCA COL CUORE ITALIANO

I tedeschi la sanno lunga in fatto di solidità e qualità, mancava il tocco di stile di un italiano per creare una barca appetibile per tutti i mercati. Ed ecco il primo fly di Bavaria disegnato da Marco Casali di Too Design

di Alberto Mondinelli

E ntrare nel mondo dei fly dalla porta principale ma senza strafare. Questo è quello che si devono essere imposti i progettisti del Virteess 420 quando si sono trovati di fronte il classico foglio bianco e hanno dovuto definire le linee progettuali del primo fly del cantiere tedesco. Così la collaborazione tra Bavaria e lo studio di progettazione italiano Too Design di Marco Casali ha prodotto una barca non certo rivoluziona-

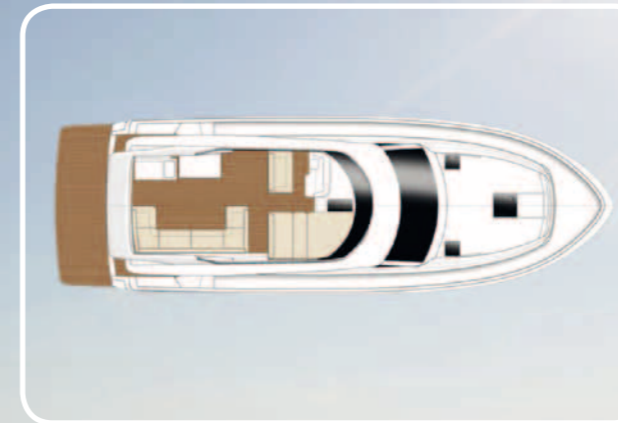
ria ma ben bilanciata nei volumi e in grado di incontrare l'apprezzamento di un vasto pubblico. Il tutto nella tradizione della nuova generazione Bavaria, con un'opera morta dallo slancio di prua contenuto e alleggerita sui fianchi dalle finestrature delle cabine. Ben riuscito anche l'inserimento del fly, armonico rispetto al resto della tuga. Quanto alla carena, è la diretta evoluzione di quelle dei modelli Sport che hanno sempre dato prova di ottime doti marine.





COPERTA - FLYING BRIDGE

Sul fly si apre un mondo e l'idea di passarci l'intera giornata senza mai scendere sottocoperta è allettante, magari con la protezione del tendalino, ma soprattutto grazie alla completa dotazione. La plancia propriamente detta ripropone tutti gli strumenti per la gestione dei motori e della navigazione; sulla dritta, a prua troviamo un cuscino e un divanetto che, grazie alla spalliera abbattibile si può trasformare in un piccolo solarium, mentre a poppavia si apre un'accogliente dinette, che di fronte vede il mobile cucina a scomparsa, a sua volta dotato di frigo, grill e lavello. La salita prevede una scala con i gradini sfalsati per ovviare all'inclinazione, ma ci vuole ugualmente un po' di attenzione, soprattutto in discesa.





COPERTA - POZZETTO

Dell'originalità del pozzetto, già le immagini parlano da sole. È certamente uno degli elementi caratterizzanti del VirteSS 420 che ha il pregio di ampliare notevolmente le soluzioni abitative in questa zona solitamente piuttosto trascurata, soprattutto sulle barche con il fly. Invece qui la variabilità delle soluzioni d'arredo la mettono al centro della vita di bordo con due annotazioni: se si opta per la rotaia (in alternativa si può scegliere un pozzetto tradizionale con il divanetto a U a poppa e tavolo) si deve usare per la pavimentazione il DuraDeck (il teak sintetico) o lasciare la vetroresina perché il teak naturale potrebbe rovinarsi per i continui spostamenti. Restando in pozzetto, si apprezzano i due winch elettrici per le cime di ormeggio con tanto di pozzetto per riporle. Passo quindi a prua notando che la propaggine del fly interferisce un po' con l'accesso sui passavanti, anche se non sono particolarmente alto. Protettiva e robusta è la battagliola. Il verricello e l'ancora sono quasi completamente sotto il piano di calpestio, mentre il prendisole è ben dimensionato.



SONO COME TU MI VUOI

Una semplice rotaia e divanetti e tavolini scorrono e si dispongono come meglio si crede. È il momento del tuffo in mare? Eccoli schierati ai lati per dare spazio alla spiaggetta poppiera!

C'è da allestire la dinette? Eccoli pronti nella posizione classica per accogliere gli ospiti nel migliore dei modi, ma con poche mosse sono anche pronti a diventare un perfetto angolo di lettura.

Un unico dubbio, ma con sale e sabbia la movimentazione sarà sempre così semplice come sulla barca nuova oppure ci sarà il rischio che, soprattutto se si spostano raramente, tutto si blocchi?





LE MISURE IN COPERTA Da poppa (misure in cm):
Plancetta di poppa 410x140 cm - Dinette pozzetto
180x140 - Passavanti 33 - Divano quadrato (lung.)
160 - Cucina 190x110 - Dinette quadrato 200x160 -
Plancia (larg.) 110 - Prendisole prua 220x290.

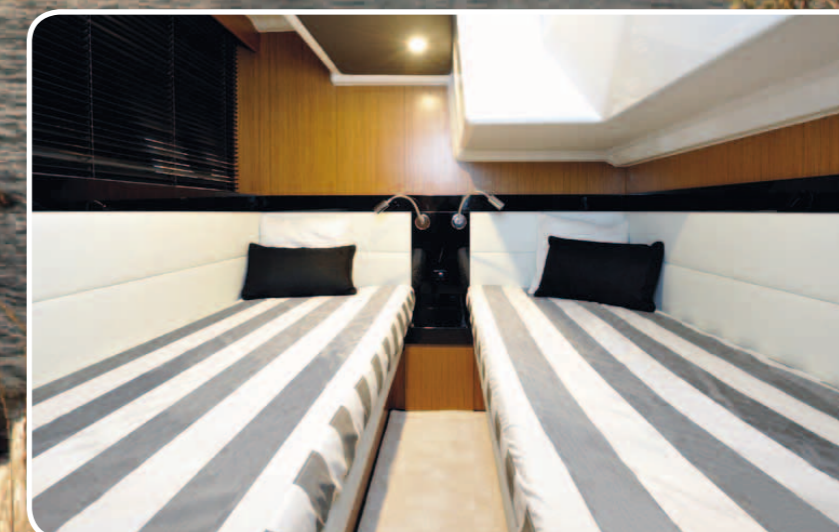


LE MISURE SOTTOCOPERTA Da prua (misure in cm):
Letto armatore 210x160 - H cabina armatore 200 -
Larg. beauty 90 - Bagno armatore 150x170 - Cabina
ospiti destra 200x170 - H cabina destra 197/145 -
Cabina sinistra 200x112 - Bagno ospiti 85x190.

INTERNI

Il quadrato presenta un layout semplice e razionale. A sinistra, l'armadio offre la possibilità del televisore a scomparsa, a pruvavia il mobile cucina ben accessorio. A dritta, la generosa dinette con divano a L e la plancia in posizione molto elevata tanto che la salita richiede un doppio gradino non proprio pratico; in compenso la strumentazione è disposta in maniera molto razionale,

con un buon connubio tra strumenti digitali e tradizionali. Scendo pochi gradini ed ecco la zona notte. La cabina armatoriale è a prua con il classico letto centrale, una buona dotazione di armadi e il bagno ben dimensionato con il box doccia separato. La sorpresa arriva però dalle due cabine degli ospiti con letti singoli appaiati. Oltretutto quella di dritta dispone anche di un'eccellente altezza (grazie alla plancia elevata descritta prima). Per entrambe un unico bagno, comunque generoso nelle dimensioni e pure con doccia separata. Un'ultima annotazione: la scala di discesa si ribalta per fare posto a un gavone dove si può sistemare una lavatrice.





MI PIACE

Sono tanti i punti a favore di questa barca, a cominciare dal rapporto qualità/prezzo che Bavaria ha abituato a tenere in grande considerazione, ma qui è rafforzato da un livello delle finiture migliorato rispetto allo standard del cantiere tedesco. Meritano una menzione anche le tre cabine decisamente comode e vivibili e il pozzetto modificabile secondo le proprie esigenze.

MI LASCIA PERPLESSO

La scaletta del fly è un po' ripida soprattutto in discesa, la plancia coperta è piuttosto alta rispetto al piano del quadrato e poi la struttura del fly ostacola leggermente il passaggio a prua.

LA PROVA - NAVIGA BENE E A REGIME DI CROCIERA NON CONSUMA TANTO

La prima sensazione è che la barca, benché dotata di una motorizzazione tranquilla, navighi molto bene. Il mare di Andora, sede della M3 Servizi Nautici che ha messo a disposizione il Virteess in prova, è calmo e a bordo siamo solo in tre, ma la planata è veloce e la progressione buona, fino a raggiungere i 3000 giri e oltre 26 nodi con un consumo di poco superiore a 100 l/h. Per proseguire la salita devo ricorrere ai trim e raggiunge

così i 3400 giri superando i 32 nodi con i consumi che lievitano a 156 l/h. Meglio attestarsi su una velocità di crociera tra i 2500 e i 3000 giri, con un ampio range di scelta variabile dai 18 ai 26 nodi e consumi che si collocano tra gli 85 e i 100 l/h, ma si può anche navigare al limite della planata a circa 10 nodi, 1800 giri e un consumo di 38 l/h, davvero poco. La maneggevolezza data dai piedi poppieri (che su un fly immagino faranno storcere il naso a qualche purista) è notevole e alla sicurezza ci pensa la carena

che risponde docilmente anche alle manovre più decise. Provo ad attraversare la nostra scia per ritrovare quel passaggio sull'onda morbido e deciso che ricordavo da altri test Bavaria. Rientro in porto con due certezze: il Virteess 420 è un'ottima barca, sicura in navigazione e molto abitabile, i Volvo Penta D6 con piede poppiere sanno unire buone prestazioni a un prezzo molto interessante e a costi di gestione assolutamente abbordabili. Di questi tempi cosa chiedere di più?

SCHEDE TECNICHE

Lunghezza fuori tutto	m 13,606
Lunghezza scafo	m 11,95
Larghezza	m 4,21
Pescaggio	m 0,77
Dislocamento a secco	kg 11400
Motorizzazione	cv 2x370
Serbatoio carburante	l 1200
Serbatoi acqua	l 410
Posti letto	6
Portata persone	12
Categoria di omologazione	B
Costruita da	Bavaria Yachtbau (D)
Importata da	M3 Servizi Nautici, 17051 Andora (SV), tel. 0182 80180, www.M3nautica.it ; Motomar International, 37019 Peschiera del Garda (VR), tel. 045 6400888, www.motomar.it ; Med One, 00187 Roma, tel. 06 486400, www.medone.it .

PREZZI E MOTORI

2x370 cv Volvo Penta D6-370 euro	319.000
2x400 cv Volvo Penta D6-400 euro	341.300
2x370 cv Volvo Penta IPS 500 euro	352.300
2x435 cv Volvo Penta IPS 600 euro	369.300

Dotazioni standard, Franco cantiere, Iva esclusa.

Il modello in prova montava la motorizzazione di "accesso": una coppia di Volvo Penta D6 da 370 cv con piedi poppiere, in alternativa sono offerti i medesimi motori nella taratura di 400 cv oppure, con un significativo incremento dei costi, una coppia di IPS 500 o IPS 600 con joystick.

DOTAZIONI STANDARD

Verricello elettrico - Tromba - Luci ponte e pozzetto - Flap - Dotazione completa fly con plancia, solarium, tavolo, lavello, grill e frigorifero - Dinette pozzetto - Plancetta poppa con scaletta bagno - Arredo completo quadrato e cabine - Cucina completa.

OPTIONAL

Antivegetativa scafo e piedi - VHF - Plotter GPS - Antenna e TV - Impianto lavavetri - Prendisole anteriore - Materassi - Protezione antigalvanica - Climatizzatore caldo/freddo 32.000 BTU - Pompa sentina automatica - Radiocomando verricello - Contacatena - Porta parabordi - Tendalino chiusura posteriore - Doccetta prendisole prua - Protezione inox di prua - Frigorifero fly - Verricello elettrico, ancora e catena - Generatore 8,0 kW - Grill elettrico o gas fly - N. 8 parabordi + copriparabordi - N. 2 winch di tonnellaggio.

CONDIZIONI DEL TEST

Vento	5 nodi
Mare	calmo
Temperatura aria	18°
Carburante nel serbatoio	300 l
Acqua nel serbatoio	100 l
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	pulita

PRESTAZIONI

1000 giri	6,5 nodi	7,6 l/h	64 db
1500 giri	8,9 nodi	21 l/h	68 db
2000 giri	11,3 nodi	49 l/h	72 db
2500 giri	17,5 nodi	85 l/h	75 db
3000 giri	26,3 nodi	111 l/h	77 db
3400 giri	32,4 nodi	156 l/h	78 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
2000 giri	22 ore 30'
2500 giri	12 ore 50'
3400 giri	7 ore 10'

IL NUOVO FA GIÀ STORIA

Ci sono barche che più passano gli anni e più diventano belle e desiderate, ma il Frauscher Fantom 858 ha le potenzialità per diventare già da ora un'icona

di Alberto Mondinelli

Una parte importante della storia delle barche a motore è nata e si è sviluppata sui laghi. Basti citare il Riva Aquarama per capire quanto i laghi abbiano contribuito con i loro cantieri a creare dei miti immortali. L'austriaca Frauscher è entrata a pieno diritto nel novero di quei rari costruttori che, non solo hanno sviluppato una linea progettuale

personale e affascinante, ma si possono collocare senza tema di smentita nel ristretto gruppo dei cantieri che stanno dettando nuovi parametri stilistici nella nautica da diporto a motore. Se qualcuno avesse ancora dei dubbi su questa affermazione basta osservare anche in maniera distratta il nuovo Fantom 858 per capire che siamo di fronte a una nuova frontiera

del design, pronta a definire le linee guida di una tendenza che non sarà una moda sfuggibile ma piuttosto un punto di arrivo. Una curiosità, perché Fantom scritto con la F? Il riferimento al "fantasma" è voluto, ma si è scelto di fare anche un omaggio alle iniziali del cantiere quindi il ph è stato sostituito dalla F. Non vogliamo concederglielo?



PLANCIA E CABINA

TECK E STILE - 1. Nessuno osi coprire con cuscini una coperta così elegante. 2. La plancia è un bell'esempio di design, stile e praticità. 3. La cabina è più spaziosa di quanto ci si potrebbe

aspettare, originale l'accesso, ben visibile nella foto di apertura, con il pagliolo apribile. 4. Comodo il gavone sulla paratia e bello anche il design dei tubi del supporto del tendalino.



La bella spianata di teck della prua non lascia neppure immaginare la possibilità di un cuscino prendisole: è questo il suo fascino e così deve restare. Accedervi è abbastanza facile perché i due passavanti sono meno sacrificati di quello che sarebbe logico aspettarsi e a prua estrema si apre il gavone dell'ancora che offre ospitalità anche all'eventuale verricello che qui non è montato. La plancia è un bell'esempio di semplicità e design, con gli strumenti analogici in bella mostra,

chiari nelle informazioni a cui viene a supporto anche lo strumento digitale Volvo per completare il quadro tecnico in navigazione; manca uno spazio specifico per il monitor del gps, il montaggio non è impossibile, ma la pulizia dell'assieme ne verrebbe un po' rovinata. Dal centro, il profilo della plancia sale per dare spazio all'accesso alla cabina e a un tientibene per il codriver. In effetti accedere alla cabina non è propriamente agevole e la soluzione di "aprire" una parte del

pozzetto, certamente aiuta ma non risolve completamente il problema. In compenso una volta sottocoperta lo spazio è generoso: la dimensione complessiva è di 250 cm di lunghezza per 150 di larghezza. Ci si muove con sufficiente agio, anche se una versione Lido (cioè con la prua aperta) forse sarebbe più sfruttabile, comunque le due cuccette sono sufficienti per una notte a bordo o, meglio, per una penichella pomeridiana.

TUTTO QUELLO CHE SERVE - 1. Il pozzetto diventa un'accogliente dinette. **2.** Sotto il divanetto c'è posto per un cassetto frigo. **3.** Il solarium di poppa è comodo e protettivo. **4.** Sotto il prendisole, un grande gavone per tavolino, tendalino e tanto altro e poi spazio al vano motore.



POZZETTO



Un Frauscher si riconosce a un miglio di distanza e questo 858 non fa certo eccezione. Ma va dato atto al Fantom, e quindi al suo progettista, di aver saputo riunire in questa barca un po' tutte le caratteristiche salienti dei suoi modelli sviluppati su una linea ulteriormente arricchita da interessanti soluzioni tecnologiche, ma soprattutto di design. La prua dritta è una caratteristica irrinunciabile dei Frauscher, quasi un marchio di fabbrica a cui

adesso si aggiunge il disegno dell'opera morta, massiccio nella zona poppiera e svasato in quella poppiera con le due aree ben sottolineate anche dal profilo di acciaio che corre lungo tutta la fiancata. L'andamento è digradante verso poppa per chiudersi all'altezza della plancetta che è completamente incorporata tanto da non risultare visibile nel profilo laterale. In pozzetto c'è da sottolineare la comodità delle due sedute e del divanetto a tutta lar-

ghezza; anche qui il centimetro ci dà un'idea degli spazi: 200 cm per 180 di larghezza consentono di allestire anche una pratica dinette. Sulle fiancate due ampi gavoni si offrono per riporre gli oggetti di maggiore uso e i tubi del tendalino sembrano quasi una decorazione tanto sono armoniosi. Sotto il prendisole (misure 130 x 190 cm) si nasconde il resto del tendalino e si apre un ampio gavone a pruvia del vano motore.

SCHEDE TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 8,67
Larghezza.....	m 2,51
Pescaggio	m 0,85
Dislocamento a secco	kg 2500
Motorizzazione max	cv 430
Serbatoi carburante.....	l 370
Serbatoi acqua	l 32
Portata persone	7
CANTIERE: Frauscher (A)	
IMPORTATORE: Cantiere Nautico Feltrinelli	
Via della Libertà 59, 25084 Gargnano sul	
Garda (BS), tel. 0365 71240,	
www.nauticafeltrinelli.it	

PREZZI E MOTORI

380 cv Volvo Penta benz	euro 169.931
300 cv Volvo Penta D4	euro 181.941
430 cv Mercruiser 8.2	euro 171.551

dotazioni standard, franco cantiere, Iva esclusa

DOTAZIONI STANDARD

Scafo e coperta bianchi - ancora - asta bandiera inox - parabrezza fumé - pavimentazione pozzetto e portaoggetti laterali in teak - cuscineria bianca - sedili pilota e copilota con seduta ribaltabile - estintore - mezzomarinai - n. 4 parabordi - rivestimento pareti e illuminazione indiretta in cabina - cantinetta refrigerata - impianto elettrico con 2 batterie - presa a 12V - luci di via - illuminazione pozzetto - pompa di sentina.

OPTIONAL

Colore a scelta (da catalogo) per scafo e coperta - antivegetativa - ponte rivestito in teak - verricello elettrico con ancora inox - elica di prua - colore cuscineria a scelta - tavolino pozzetto in teak - hi-fi Clarion - GPS cartografico Raymarine - cassetto frigo - wc marino elettrico - tendalino parasole - serbatoio acqua e doccia a poppa.

PRESTAZIONI

1000 giri	5,1 nodi	5,2 l/h	65 db
1500 giri	7,5 nodi	9,0 l/h	68 db
2000 giri	9,5 nodi	14,3 l/h	71 db
2500 giri	14,5 nodi	21,0 l/h	73 db
3000 giri	20,0 nodi	25,2 l/h	76 db
3500 giri	24,5 nodi	34,5 l/h	79 db
4000 giri	29,5 nodi	45,2 l/h	81 db
4500 giri	34,0 nodi	60,0 l/h	84 db
5000 giri	38,2 nodi	83,0 l/h	85 db
5500 giri	37,0 nodi	103 l/h	87 db
5980 giri	38,0 nodi	111,0 l/h	89 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

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

CONDIZIONI DEL TEST

Vento.....	5 nodi
Mare.....	leggermente mosso
Temperatura aria.....	15°
Carburante nel serbatoio	80 l
Acqua nel serbatoio	vuoto
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	pulita

LA PROVA
ESUBERANTE ELEGANZA

Il Lago di Garda non è propriamente tranquillo e quindi il Fantom avrà il suo bel da fare per farmi navigare veloce e sicuro come mi aspetto da una barca che porta questo glorioso marchio. Non ci metto molto a essere accontentato, basta affondare le manette e in meno di quattro secondi sono già in planata, un dato che lascia il tempo che trova, ma è significativo delle potenzialità velocistiche di que-

sta barca che altrimenti potrebbe essere classificata solo come bella. La progressione sale fino a poco oltre i 5 mila giri (e 38 nodi) con il trim abbassato, poi è il caso di lavorare sull'assetto per migliorare ulteriormente e arrivare a sfiorare i 6 mila giri e intravedere i 48 nodi di velocità, considerando che il lago non è propriamente calmo, un dato di tutto rilievo. Anche se l'aspetto più interessante è semmai la grande sicurezza che la conduzione della barca trasmette al suo driver, le vi-

rate affrontate a 5 mila giri confermano questa sensazione e anche la maneggevolezza è notevole. La barca non monta il software dei consumi e devo fare riferimento ai dati di precedenti test effettuati con questo Volvo V8 da 380 cv, quindi la planata minima tenuta a 2300 giri e circa 12 nodi di velocità lascia presagire anche un impiego economico della barca che comunque può essere usata pure a regimi superiori restando nell'ambito di costi di gestione assolutamente abbordabili.

MI PIACE

La linea del nuovo Fantom promette di diventare un must per la gamma Frauscher dei prossimi anni, insieme alla qualità e cura delle lavorazioni e dei materiali utilizzati dal cantiere austriaco che sono di livello assoluto. Ogni particolare è progettato e realizzato con estrema precisione. Nulla è lasciato al caso nemmeno nelle finiture. Ottimo l'abbinamento con il V8 a benzina Volvo Penta.

MI LASCIA PERPLESSO

Verrebbe da dire il prezzo, che è piuttosto impegnativo per una barca di poco più di otto metri, ma dire che li vale tutti non è esagerato. L'accesso della cabina è un po' complesso, tanto che su questa misura mi piacerebbe vedere la versione Lido con il pozzetto prodiero aperto, Frauscher ci ha abituato a magistrali interpretazioni di questa formula e un Fantom Lido ne sarebbe l'ennesima dimostrazione.



Tre contro due

Un test che mette a confronto 900 cavalli con tre fuoribordo e 700 cavalli con due. Ecco come è andata di Alberto Mondinelli

Per il test ho a disposizione due modelli assolutamente identici del Capelli Tempest 44, ma con differente motorizzazione: bi-motore e trimotore con fuoribordo Yamaha da 350 cv. Dal canto suo il mare di Cannes sembra intenzionato a rendere la vita difficile all'ammiraglia del cantiere Capelli, indipendentemente dalle versioni, con un'onda pronunciata e anche

abbastanza irregolare. La carena è la diretta evoluzione degli altri modelli del cantiere con un deadrise di 20° e linee che tendono a esaltare le prestazioni velocistiche. Nell'allestimento della coperta si è scelto un layout classico che ha saputo però dare spazio a un ponte sottocoperta molto vivibile e ben articolato nei volumi, anche se sono gli spazi aperti a farla da padrone.



IL TRAMONTO INGANNA

L'immagine qui di fianco al tramonto fa sognare, ma non è stata scattata durante la prova che ha in realtà riservato mare mosso ed è stata un valido banco di prova per il Tempest 44 in versione bi e trimotore, sempre Yamaha.



COPERTA

I due tavolini ai lati serviti dal divanetto a tutta larghezza e dalle due sedute, che nascondono ampi gavoni, sono molto comodi ma si sente la mancanza di una spalliera. A bordo comunque c'è tutto quello che serve per una piacevole crociera. Il grande prendisole di prua è comodo, ma il secondo scafo senza cuscini lascia a vista una pontatura di teak altrettanto affascinante. La plancia di comando ha un design pulito e moderno, ben assecondato dagli strumenti digitali Yamaha che garantiscono un'informazione completa. Il parabrezza è protetto da un tientibene, così come

apprezzabile è la bassa ma efficiente battagliola che protegge tutta la prua. Comoda la seduta di driver e codriver. I già citati tavolini si aprono a raddoppiare la superficie, mentre il prendisole poppiere nasconde un grande gavone che potrebbe far pensare a un'evoluzione entrofuoribordo. Un bel passavanti di teak, arricchito da luci a led a scomparsa per la notte, porta alle due plancette poppiere, un po' sacrificate ai lati dei fuoribordo, ma sufficienti per garantire l'accesso e la risalita dal mare. Infine, tendalino a scomparsa che va a proteggere buona parte del pozzetto.



CURA DEL DETTAGLIO

Il portaoggetti che si apre tra la seduta del driver e del codriver è solo un esempio di come sul Tempest 44 ogni particolare sia stato ben curato. La plancia offre ampio spazio per la strumentazione, anche se il parabrezza poteva essere più protettivo. Generoso l'angolo cottura all'aperto che promette di essere molto usato, mentre la pontatura di teak fa venire voglia di rinunciare ai cuscini, più comodi ma anche meno affascinanti.





INTERNI

Si potrà eccepire sulla colorazione un po' scura delle essenze, ma come si scende in cabina la prima sensazione è di grande abitabilità e ci si muove subito a proprio agio. A sinistra un mobile con piano di acciaio inox si propone come cucina coperta, mentre di fronte si apre il bagno con tanto di doccia in box separato e un'eccellente volumetria. La dinette di prua si trasforma rapidamente in una cuccetta

doppia, mentre a poppa un altro letto doppio sempre pronto si allunga sotto la pontatura del pozzetto, facile da raggiungere e con una buona altezza da seduti. Una descrizione breve per un interno che invece amplia notevolmente le possibilità d'uso di questo Tempest, pensare con questi volumi coperti a una crociera anche di più giorni non è un'utopia, ma un progetto assolutamente percorribile.



DUE LETTI VERI

Non si può certo parlare di soluzione di fortuna. Il Tempest 44 offre due letti comodi e accoglienti, con quello di prua pronto a trasformarsi in una dinette altrettanto accogliente se il meteo non è amico. C'è lo spazio per una seconda cucina e il locale toilette ha pure la doccia separata, cosa chiedere di più?



SCHEDA TECNICA

Lunghezza ft.....m 13,10
 Larghezza.....m 3,96
 Pescaggiom 0,75
 Dislocamento a vuotokg 10670
 Motorizzazionecv 350x2/3
 Serbatoio carburante.....l 1000
 Serbatoio acqual 230
 Portata persone.....18
 Categoria di progettazione B
 Costruita da Capelli Ribs
 Via delle Industrie 19, 26020 Spinadesco (CR),
 tel. 0372 491399, www.cantiericapelli.it,
 info@cantiericapelli.it

PREZZI E MOTORI

2x350 cv Yamaha euro 312.800
 3x300 cv Yamaha euro 327.800
 Barca con dotazioni standard, franco cantiere, Iva inclusa

I fuoribordo per un gommone così sono il giusto completamento. Semmai il dubbio sorge se scegliere la versione bimotores o trimotore e proponiamo per la prima soluzione più sobria. Di sicuro i potenti Yamaha a poppa non sono solo belli a vedersi ma sono anche molto efficienti.

DOTAZIONI STANDARD

Bracket con scaletta - Cuscineria esterna e interno cabina completa - Dinette con divano convertibile in due posti letto - Doccia esterna - Frigorifero a cassetto panca guida (50 l) - Frigorifero cabina (50 l) - Impianto 220 V con due batterie, carica batterie e inverter - Luci di cortesia a led in pozzetto - Luci led a scomparsa sui trincerini - Pulpito inox di prua - Radio Fusion con lettore iPod, sei casse e amplificatore - Rivestimento teak pozzetto - Seconda cabina con due posti letto - Serbatoio acque nere con waste (60 l) - N. 2 tavoli esterni in teak - Timoneria idraulica con Power Assist - Toilette separata con WC, box doccia e lavandino - Verricello elettrico 800 W.

OPTIONAL

Boiler 25 l - Elica di prua - GPS Garmin
 Touchscreen 5012 12" + Echo - Microonde 220 V - Rivestimento teak ponte prua - Tendalino a scomparsa - VHF Garmin 300i - Comfort Pack (Aria condizionata e Generatore) - Luxury Pack (cuscineria cabina in pelle, set 16 cuscini, coprietto seconda cabina, telo copriconsolle e panca guida, telo cofano e panca poppa).

PRESTAZIONI

giri/min	nodi	l/h	db
1000	4,4 (5,5)	12 (13,5)	66
1500	6,6 (7,9)	151 l/h	68
2000	8,5 (9,8)	34 (40)	70
2500	10,3 (13,0)	420 l/h	73
3000	13,8 (17,3)	66 (72)	75
3500	17,0 (24,3)	81 (100)	76
4000	22,0 (29,8)	101 (137)	78
4500	26,0 (34,2)	125 (163)	79
5000	29,1 (37,4)	150 (206)	80
5500	36,0 (42,7)	204 (287)	81
6000	40,0 (45,5)	248 (292)	83

I DATI FRA PARENTESI SI RIFERISCONO ALLA VERSIONE A TRE MOTORI

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)
3000 giri 13 ore 40' (12 ore 30')
4000 giri 8 ore 50' (6 ore 30')
5000 giri 6 ore 00' (4 ore 20')

CONDIZIONI DEL TEST

Vento..... 20 nodi
 Mare..... mosso
 Temperatura aria..... 25°
 Carburante nel serbatoio 700 (500) l
 Acqua nel serbatoio vuoto (150) l
 Equipaggio imbarcato 6 persone
 Pulizia carena pulita

LA PROVA VINCE LA COPPIA

Esco dal porto con la versione bimotores che impressiona subito per la maneggevolezza e la rapidità a raggiungere la planata, ma soprattutto per l'agilità con cui affronta le onde, infatti il mare di Cannes non è dei più mansueti. Più si sale con i nodi, più si resta sorpresi dalla morbidezza del passaggio sull'onda; un dato tecnico: i motori hanno un rapporto al piede di 1,73 e delle eliche da 15" di acciaio. Fino a 5500 giri arrivo con i trim azzerati, poi salgo a 6000 con un 1/4 di trim per superare di misura i 40 nodi con un consumo di 248 litri/ora. Rallento per verificare la planata minima che mantengo agevolmente a 3100 giri e 15 nodi consumando "solo" una settantina di litri all'ora.

Con la versione a tre motori, la progressione è più bruciante, ma se non avessi appena provato il bimotores penso che sarebbe difficile coglierne la differenza e quindi mi affido ai dati (nella tabella quelli dei tre motori sono tra parentesi) che parlano di circa cinque nodi di differenza a tutti i regimi, confermati anche alla massima velocità che, sempre con l'aiuto dei trim, è di 45,5 nodi a 6000 giri e con un consumo di quasi 300 (292 per la precisione) litri/ora. La planata minima è invece tenuta a 2700 giri, 15,5 nodi e si consuma un po' meno: 55 litri/ora.



MI PIACE

Eccellente la carena che si dimostra performante anche con mare mosso, apprezzabile anche l'abitabilità sottocoperta considerando che si tratta di uno scafo prevalentemente open e, infine, una giusta nota di merito se la guadagnano anche i fuoribordo Yamaha, completamente ideale del Tempest 44.

MI LASCIA PERPLESSO

Gli ampi spazi aperti potrebbero essere organizzati un po' meglio soprattutto nella distribuzione del living a centro barca che forse meriterebbe anche un parabrezza più protettivo. Un piccolo appunto anche alla versione a tre motori che non riesce a "fare la differenza" rispetto al più sobrio bimotores.

WWW.BOOTMAG.it

CI VEDIAMO A DICEMBRE

**CON TANTI ALTRI SERVIZI
E TEST DI IMBARCAZIONI, GOMMONI E MOTORI**

INTANTO

SEGUITECI QUOTIDIANAMENTE

SU

WWW.BOOTMAG.IT

E SU

FACEBOOK, TWITTER E YOUTUBE

