

# BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 1 SETTEMBRE 2013

## ZOOM

### OPEN MADE IN USA

Bowrider, fisherman, day cruiser, una panoramica sui diversi tipi di open d'estrazione americana, molto popolari anche da noi



## NOSTALGIA DELL'ESTATE?

### LE METE DEL WEEKEND

Quattro arcipelaghi intorno allo Stivale da raggiungere facilmente per prolungare l'atmosfera delle vacanze con crociere veloci



## TEST A CONFRONTO

### RIO ESPERA 34

Entrobordo vs fuoribordo  
E la barca cambia faccia



## E ANCORA:

### Il nostro test del joystick Yamaha

Ora anche i fuoribordo li manovri con un dito

### Barca no problem

I consigli dell'esperto per evitare imprevisti in crociera

### Le altre prove:

Suzuki SR 23 - Master 970 Alicudi - Selva D.600



## AGUZZA LA VISTA!

### TRE POZZETTI PER UN OPEN

Il test delle tre versioni dello Jeanneau Cap Camarat 6.5 che mette anche a confronto i tre layout più utilizzati sugli open mediterranei



NOVITÀ

**JCS** Joystick Control System



### JOYSTICK CONTROL SYSTEM

Il Joystick JCS affianca i famosi radiocomandi **DUAL BAND** e **SMART**, tanto da poter essere utilizzato da solo o in integrazione con essi. Ecco le principali caratteristiche:

- ▶ **FACILITÀ D'USO:** con il semplice movimento della vostra mano si azionano i motori, l'elica di prua o di poppa.
- ▶ **MODALITÀ AUTOMATICO:** motori ed eliche di manovra verranno utilizzati contemporaneamente per facilitare anche i meno esperti nelle manovre di ormeggio.
- ▶ **MODALITÀ MANUALE:** avrete la possibilità di gestire al meglio la manovra di ormeggio ed attivare i thrusters sia insieme ai motori che separatamente.
- ▶ **PANNELLO JCS:** dotato di schermo LCD visibile alla luce del sole, mostra le funzioni attivate durante la manovra. Comanda la salpata/calata dell'ancora. Visualizza la diagnostica ed altre informazioni.

Tutto questo è **YC JCS**, un altro valido indispensabile aiuto per la gestione della vostra barca, studiato per voi da Yacht Controller.



**DUAL BAND** **SMART**



# PARTNER PERFETTO



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio

### Comfort, Affidabilità, Precisione

Prova la comodità, la sicurezza e il vantaggio di avere l'originale Yacht Controller a bordo. Potrai controllare da qualsiasi punto dell'imbarcazione i due motori, eliche di prua e di poppa ed il verricello salpa ancora, per un ormeggio facile, comodo e sicuro. Resistente all'immersione e galleggiante, brevettato a livello mondiale è l'unico ed inimitabile Yacht Controller. Disponibile in versione **DUAL BAND** - doppia banda di trasmissione - e da oggi anche **SMART** - singola banda di trasmissione (disponibile per alcuni modelli di manette elettroniche).



## N. 1 SETTEMBRE 2013

RUBRICHE	SERVIZI	TEST IMBARCAZIONI
<b>LA FOTO DI COPERTINA</b> .....8	<b>CAP CAMARAT 6.5</b> Un open, tre pozzetti .....46	<b>AZIMUT 62 S</b> Sportiva con tanto glamour .....66
<b>EDITORIALE</b> .....10	<b>CROCIERE</b> Le crociere dei weekend come toccasana per la nostalgia della crociera estiva.....54	<b>RIO ESPERA 34 VS ESPERA TA</b> Le due facce della stessa barca 82
<b>OPEN TO FLY</b> .....14	<b>SERVICE</b> I "frequent problem" delle barche in crociera. I consigli dell'esperto per evitarli .....62	<b>SUZUKI SR 23</b> Liberi e veloci .....92
<b>OPEN TO FLY</b> Speciale anteprime 2013 .....18		<b>MASTER 970 ALCUDI</b> Voglia di esagerare .....100
<b>ZOOM</b> .....28		
<b>PRAM TO RIB</b> .....30		
<b>HORSE POWER</b> .....32		
<b>SHIP CHANDLER</b> .....36		
<b>CROCIERE+MARINA</b> .....38		
<b>LIFE STYLE</b> .....40		
<b>BEAUTY+WELLNESS</b> .....42		



# BOATMAG.it

Editore: The Editor  
[www.boatmag.it](http://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,

#### Web Master:

Iseo Srl - Web & Comunicazione  
[www.iseoweb.it](http://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)  
Tel. +39 035 961 868



Way of Life!



## FUORIBORDO SUZUKI. Eco-tecnologici.

LEAN BURN

Il nostro esclusivo sistema **Lean Burn\*** calcola il fabbisogno di carburante in base alle condizioni di guida, alimentando i cilindri con una miscela aria-carburante decisamente più magra rispetto ai fuoribordo tradizionali.

La differenza è sostanziale: massimizzazione dell'efficienza e delle prestazioni, **riduzione effettiva dei consumi e delle emissioni.**

Scegli Suzuki: **l'incontro assoluto tra tecnologia e rispetto per l'ambiente.**



[www.suzuki.it](http://www.suzuki.it)

Numero Verde  
**800-452625**



\* Il sistema LEAN BURN è presente sui seguenti modelli: DF300AP, DF250AP, DF140A, DF115A, DF100A, DF90A, DF80A, DF70A, DF40A, DF20A, DF15A e DF9.9B



WWW.BOATMAG.it

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

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

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

Le due facce della stessa barca

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

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

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

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

**PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT**

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

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

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

SEGUICI ANCHE SU: f t y

**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:**



YAMAHA sceglie lubrificanti YAMALUBE  
Santander CONSUMER BANK  
In partnership con System  
Garanzia



YAMAHA TI REGALA  
740 MIGLIA NAUTICHE\*  
DI DIVERTIMENTO IN PIÙ.

YAMAHA F40G  
YAMAHA F40D/H  
CON 1.000 EURO  
DI INCENTIVO



Per acquistare un F40, Yamaha Marine ti offre l'incentivo di 1000€ che ti permetterà di aggiungere alla tua estate tutto il divertimento che desideri. Scegli il modello che fa per te, tra F40G e F40 D/H, motori dalle prestazioni esaltanti. Approfitte subito, ti aspettiamo presso le concessionarie che aderiscono all'iniziativa.



www.yamaha-motor.it

SERVIZIO CLIENTI™  
848.580.569



# BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 1 SETTEMBRE 2013

## LA FOTO DI COPERTINA BENETEAU SWIFT TRAWLER 50

Per la copertina del primo numero di BoatMag.it abbiamo scelto il Beneteau Swift Trawler 50, che però non trovate all'interno del giornale, almeno di questo numero di settembre (la prova l'abbiamo già fatta ma ve la proporremo più avanti). Abbiamo piuttosto voluto aprire con un trawler a titolo simbolico, perché, oltre ai natanti, riteniamo che queste barche, insieme agli altri tipi di yacht dislocanti e semidislocanti, siano in questo momento una grande espressione della nautica moderna. Già, proprio le barche classiche. Perché? Perché

portano su misure più abbordabili tutta la comodità e la sicurezza delle grandi navette long-range e consumano pure meno, aprendo le porte della nautica anche a chi ha meno potere di spesa nella gestione della barca. Del resto non sarà un caso se quasi tutti i più grandi cantieri hanno creato delle linee di imbarcazioni di questo genere, così come non è un caso che una delle più grandi invenzioni degli ultimi tempi, i pod Ips, che proprio questo Swift Trawler monta per la prima volta, ora siano disponibili anche per le carene dislocanti.



Way of Life!

## IN ARRIVO FORTI EMOZIONI



### NUOVI DF175TG e DF150TG

Dall'unione di una tecnologia d'avanguardia e il rispetto per l'ambiente, prendono vita due fuoribordo ineguagliabili con un livello di prestazioni eccezionali. Scopriteli in anteprima al Salone Nautico di Genova.

- Lean Burn
- Sistema anticorrosione
- Precision Control
- SMIS (Digital instruments)
- Sistema di fasatura variabile delle valvole (DF175TG)



f SUZUKI ITALIA MARINE

www.suzuki.it

Numero Verde  
800-452625



## NON È LA DIVERSITÀ A FARE LA DIFFERENZA

In tutta la mia permanenza nel giornalismo ho visto nascere molte riviste, tutte puntualmente presentate dai rispettivi direttori come una rivista diversa dalle altre o come il giornale che mancava nel panorama editoriale, salvo poi vederle perfettamente omologate a tutte le altre. Del resto, nel caso della nautica, le presentazioni delle barche, i test, le inchieste, le news li fanno tutte le riviste, quindi cosa si può avere di diverso, a parte la qualità degli articoli?

Così, ho sempre pensato che se mai un giorno avessi fondato un nuovo giornale, mai più lo avrei presentato come "il giornale che mancava"... Orca vacca, alla fine un giornale l'ho fondato davvero (non da solo, ma con Alberto Mondinelli) e ora indovinate cosa sto per scrivere? Eh sì, BoatMag è proprio... "il giornale che mancava nella nautica a motore". Ma attenzione, non è diverso per il tipo di contenuti (buone riviste in edicola ce ne sono, e alcuni colleghi sono delle penne eccezionali), BoatMag, invece, è diverso per il modo di **diffusione dei contenuti**, perché non lo trovate in edicola e non lo dovete nemmeno comprare, ma lo potete sfogliare gratuitamente sul pc, sul tablet



e persino sullo smartphone, grazie alla sua grafica ottimizzata per agevolare la lettura su piccoli schermi.

Ogni mese vi **regaleremo** un giornale attraverso il sito [www.boatmag.it](http://www.boatmag.it) senza nemmeno dovervi registrare, a meno che non lo vogliate voi per ricevere l'alert mensile sull'uscita del nuovo numero. Proprio qui sta la grossa differenza: basta un clic del tutto anonimo e vi si apre un giornale di circa 100 pagine sfogliabile online, o scaricabile in pdf, che accentra su di sé la **multimedialità del web** con tutto il bello di una **rivista tradizionale di qualità**, fatta di inchieste, di servizi di approfondimento, di prove delle barche, dei motori, degli accessori e molto, molto altro che sui siti, dove vige l'estrema sintesi, non potete trovare. Non sto a elencarvele, è bello che le scopriate da voi continuando a seguirci, perché ciò che state vedendo ora nel sito e nel giornale è, **davvero**, solo l'inizio di un progetto estremamente più ampio e articolato, che non posso svelarvi ora nella sua globalità, ma che vedrete crescere gradualmente, perché a me e ad Alberto piace fare le cose nei tempi giusti, magari un po' più lenti, ma farle bene, o quantomeno, al massimo delle nostre capacità. *Claudio Russo*

## UN GIORNALE GRATUITO MA DI QUALITÀ

S spesso, quando viene offerto un omaggio, ci si chiede dove sta la fregatura. E questo è anche quello che abbiamo valutato con Claudio nel momento in cui abbiamo definito il progetto di BoatMag.it, il rischio è che la gratuità sviliscia il contenuto a prescindere dalla sua validità. Alla fine abbiamo però scelto ugualmente di battere questa strada, perché riteniamo che nella nautica a motore manchi

un prodotto di questo genere e ringraziamo coloro che hanno voluto sostenere, è proprio il caso di dire "a scatola chiusa", questa nuova iniziativa editoriale. Come ha spiegato Claudio, BoatMag.it è diverso perché pensato per la lettura su supporti elettronici ma non per gli argomenti trattati e gli approfondimenti sviluppati nelle sue (chiamiamole ancora così) pagine. Il fatto di essere gratuito è un plus in

più che lascia i lettori liberi di continuare ad acquistare i giornali cartacei che hanno sempre letto e avere in più un'altra voce di informazione, infatti non ci sentiamo in concorrenza con le altre testate, ma non per questo abbiamo "complessi di inferiorità". Siamo una voce di informazione in più e sarebbe un peccato per chi è appassionato di nautica perdersi tale opportunità. *Alberto Mondinelli*

## L'affidabilità' per un lungo viaggio... assicuratala alle spalle.

Il sovralimentato **Mercury® Verado®** ti porta ovunque tu voglia andare e può far diventare il viaggio la parte migliore dell'esperienza. Un lungo tratto di navigazione? nessun problema, Verado è in grado di ottenere più miglia da ogni litro di carburante garantendoti affidabilità, un "must" quando le persone a bordo dipendono da te.

Verado, l'esperienza di guida che proprio ti aspetti dal sistema di propulsione più avanzato al mondo.

**Mercury behind you the world before you.**

Contatta il tuo dealer Mercury o visita il nostro sito

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







1961 - 2013

La nostra storia, la vostra storia.

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

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

*Ry*  
RIO YACHTS

[www.rioyachts.com](http://www.rioyachts.com)



# MCY 86, MOLTO PIACERE!

**NASCE LA NUOVA REGINA AL TOP DELLA GAMMA MONTE CARLO YACHTS, CHE REGALA CHARME E PIACERE**





## L'MCY 86 IN CIFRE

Lunghezza f.t. ....	26,30 m
Larghezza .....	6,46 m
Immersione massima .....	1,90 m
Dislocamento .....	72 t
Serbatoio carburante .....	7100 l
Serbatoio acqua .....	1500 l
Motori.....	2 Man x1800 cv



Alla media di un nuovo modello all'anno la gamma MCY di Monte Carlo Yachts cresce con una nuova barca di 26 metri, che, con il suo debutto a Cannes, vola al top dell'offerta del cantiere. Tutto il fascino del Made in Italy si fonde con la tecnologia e la qualità costruttiva del Gruppo Beneteau, il primo al mondo. Made in Italy e made in France si uniscono non solo per il design, che è sempre di Nuvolari&Lenard, ma anche per un ricercato mix di grandi griffe della moda internazionale che arredano gli ambienti: Armani, Frau, Hermès e Pierre Frey. Il risultato è un'imbarcazione dal design esteso senza tempo, che non cede al gusto rétro, ma non si fa nemmeno trascinare dalle correnti trendy del momento, piuttosto prende un po' dell'uno e un po' dell'altro e li combina in un mix unico votato alla raffinatezza.

La personalizzazione a bordo è prevista anche per i layout dei tre ponti, con configurazioni radicalmente differenti: si possono avere tre, quattro o cinque cabine sottocoperta e differenti disposizioni degli ambienti nel main deck e sul flybridge. All'esterno, invece, la coperta propone l'ormai consolidato ponte portoghese, con i passavanti che a prua convergono al centro, aprendo il passaggio a una favolosa lounge prodiera con due enormi divani/prendisole, tavolo e luci soffuse. Inedite, invece, sono le due sezioni di murata al centro dello scafo, che si abbattano andando a formare due piattaforme affacciate sul mare. [www.montecarloyachts.it](http://www.montecarloyachts.it)



Cabina armatoriale

L'MCY 86 è disponibile con tre, quattro o cinque cabine. In tutti i casi (a parte quella con 5 cabine probabilmente più orientata al charter), l'armatoriale è un'enorme suite a tutto baglio, con divano, poltrone, uno studio e una grande cabina armadio. L'atmosfera appare subito accogliente, grazie alla profusione di legno, a cui sono cromaticamente abbinati i tessuti. Le luci a diffusione indiretta completano la raffinatezza dell'ambiente



Bagno armatoriale

Il bagno armatoriale presenta un'architettura di rilievo. I due lavabi, che lasciano ulteriore spazio al centro del pianale in marmo sono un esempio che denota la ricerca del prestigio in tutti i dettagli, anche quelli non strettamente legati al design, che pure in questo ambiente è stato molto ben curato. La sala da bagno rivela la stessa cura, raffinatezza e dimensione in tutte le versioni di layout sottocoperta.



Salone sul ponte principale

In ogni ambiente si notano essenze e materiali pregiati, come l'alabastro bianco di Volterra, il marmo cedarstone, il moka cream limestone e mosaici veneziani in vetro di Murano realizzati a mano. Materiali preziosi che, a seconda dei vari ambienti, si combinano nelle cabine e nel salone, di cui si può notare la grande profondità nell'immagine qui sopra. A poppa si presenta la zona living, mentre a prua una vera e propria sala da pranzo.



Flying Bridge

Un altro enorme living, questa volta all'aperto, è il flybridge, dove il bar, la cucina e le numerose aree prendisole e relax possono essere riparate da un hardtop in carbonio, dotato di soft top che permette un'apertura decisamente ampia. Il prestigio del ponte superiore può essere poi completato da una vasca idromassaggio posizionata a poppa, dove si estende anche un'altra grande area completamente libera allestibile quindi con sdraio per godersi la vista del mare.



# LE BARCHE 2014

## LA PRIMA FIERA A TENERE A BATTESIMO LA NUOVA STAGIONE NAUTICA È QUELLA DI CANNES. ECCO LE NOVITÀ DA VEDERE

Lo sentiamo dire in ogni momento: la nautica è in crisi, una crisi senza precedenti. Certo, è vero, ma le colpe arrivano da fuori, proprio da chi di nautica non ci capisce niente. E così i cantieri devono faticare il doppio per continuare a vendere, quindi a produrre nuove barche. Però se c'è un risvolto positivo è che più gli "agenti esterni" cercano di schiacciare la nautica, più gli operatori del settore sono costretti a ingegnarsi per mantenere l'interesse dei diportisti sui propri prodotti. E lo fanno

attraverso tre concetti chiave: versatilità, economia d'esercizio e piena abitabilità a bordo anche sui piccoli open. Il risultato lo potete vedere da voi nelle pagine a seguire, dove vi presentiamo in anteprima le principali novità per la stagione 2014, che potrete visitare a partire dalla fiera di Cannes, quella che apre la kermesse dei saloni mondiali autunno/inverno. La nuova stagione nautica conferma dunque la rimonta della "nautica possibile", ovvero quella degli open, che sono piccoli fuori ma molto spa-

ziosi a bordo, quella dei natantoni, che sono delle vere barche da crociera, ma anche quella dei grandi cruiser ma con carena semiplanante e ispirate alle navette classiche long-range, riscoprendo così il bello dell'andare piano ma lontano e consumando poco. Anche questa è nautica possibile, e così ci si rende conto che barche di 13 o 15 metri non sono per forza da ricchi (o evasori), ma semplicemente da appassionati che se le possono permettere.

Claudio Russo

### AUSTIN PARKER AP 42 Sedan

### UN GRANDE CLASSICO DIVENTA SEDAN E GUADAGNA LA SECONDA CABINA

Il profilo esterno dell'AP 42 Sedan rimane immutato rispetto alle altre versioni e combina bene lo spirito classico delle lobster con le forme sinuose delle barche moderne.



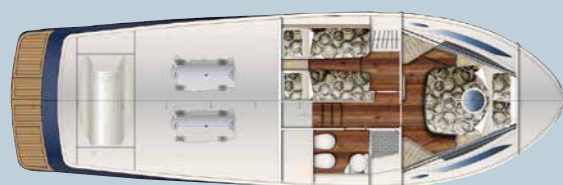
L'AP 42 è stata la prima barca proposta da Austin Parker e si è rivelata tanto azzeccata nel progetto, al punto che nel tempo è stata proposta in diverse versioni,

l'ultima delle quali è questa Sedan, novità 2014 presentata a Cannes. La definizione Sedan richiama, tanto nel mondo delle auto quanto in quello delle barche, uno status votato

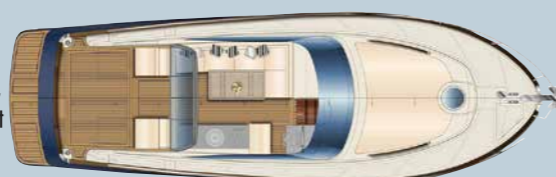
alla comodità. Le novità su questa barca, infatti, non sono tanto nell'estetica, quanto nella definizione dei layout sottocoperta, dove è prevista una seconda cabina con due letti separati. Tutta la zona living è spostata in coperta, dove sotto la protezione dell'hardtop, si sviluppa una grande dinette a L a sinistra e la cucina su lato opposto. [www.austinparker.com](http://www.austinparker.com)

#### L'AP 42 SEDAN IN CIFRE

L.f.t. .... 12,50 m	carb..... 1500 l
Larg ..... 3,96 m	acqua ..... 400 l
disl. .... 15 t	mot. .. 2x350 cv



A sinistra si nota la novità della cabina di poppa, a destra, il layout di coperta.



## Azimut Yachts Tre nuovi modelli per lunghe crociere



### AZIMUT 80

È la più grande fra le novità 2014 di Azimut ed è un 24 m con 4 cabine, tutte con bagno, e un fly di ben 42 mq. Ma lo spazio non è solo ampio è anche personalizzabile in base a quattro proposte improntate a stili differenti, di cui due più classici (Dolcevita e Firenze) e due contemporanei (Portofino e Riviera), che si differenziano per soluzioni cromatiche e d'arredo. Lung. f.t. 25,20 m, lung. scafo 23,71 m; larg. 5,96 m; imm. max 1,67 m; disl. a pieno 61 t; carb. 6000 l; acqua 1100 l; mot. 2x1550 cv. [www.azimutyachts.net](http://www.azimutyachts.net)



### AZIMUT MAGELLANO 53



Cambio della guardia nella linea Magellano, dove il 50 lascia il posto al Magellano 53. Le maggiori dimensioni sono sfruttate per estendere il pozzetto a 13 mq e offrire una cabina equipaggio più ampia. In belle atmosfere avvolte dai toni caldi del cuoio e del noce

canaletto, sottocoperta si trovano tre cabine e un grande vano, utile per lo stivaggio, ma anche per un eventuale ospite in più. Lo spirito long-range è sempre alla base di questa navetta con carena semidislocante Dual Mode. Lung. f.t. 16,74 m; larg. 4,60 m; mot. 2x600 cv. [www.azimutyachts.net](http://www.azimutyachts.net)

### AZIMUT ATLANTIS 50 COUPÉ

Il marchio Atlantis convoglia sotto il brand di Azimut, diventando a tutti gli effetti una linea di barche del cantiere piemontese. Sotto questa nuova sfera nasce l'Azimut Atlantis 50 che sostituisce il 48 ed è sia Coupé (con la porta a poppa del salone)

che Open con la superficie del pozzetto senza soluzione di continuità da prua a poppa. Sottocoperta ci sono due cabine, ma si può avere la terza in opzione. Lung. f.t. 16,30 m; larg. 4,30 m; imm. max 1,27 m; carb. 1700 l; acqua 420 l; mot. 2x600 cv. [www.azimutyachts.net](http://www.azimutyachts.net)





## Cranchi Quattro new entry con una grande novità: arriva il Trawler

### CRANCHI ENDURANCE 27

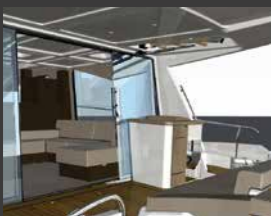


Gli Endurance di Cranchi diventano sempre più piccoli, ma solo nelle dimensioni esterne, perché in fatto di abitabilità e comfort la qualità della vita a bordo è certamente di buon livello. E lo si nota os-

servando per esempio il pozzetto, dove un bel prendisole poppiero si estende su un'ampia superficie, mentre quello prodiero offre un'imbottitura come schienale o poggiatesta. C'è poi la dinette a C estesa su tutto il baglio

e servita da un wetbar nascosto sotto il sedile del pilota. Sottocoperta ci sono quattro posti letto fissi e un bagno. Lung. f.t. 8,5 m; lung. scafo 7,29 m; larg. 2,50 m; displ. 2,4 t; carb. 325 l; acqua 70 l; [www.cranchi.it](http://www.cranchi.it)

### CRANCHI 54 HT



Nella gamma dei grandi cruiser, Cranchi propone il 54 HT, un 17 metri hardtop che riprende i plus progettuali del 54 Fly e, a ben guardare, per certi versi anche la stessa filosofia. Anche il nuovo 54 HT, infatti, propone una zona sopra il top utilizzabile non proprio come un fly, ma sicuramente come una bella superficie prendisole, che si aggiunge a

quella poppiera e a quella sul ponte di prua, a sua volta dotata di una capottina a scomparsa. Sottocoperta sono previste tre cabine e due bagni. L'armatore alloggia a poppa in una suite con letto trasversale, un salottino privato e un'ampia cabina armadio. Lung. f.t. 17,20 m; lung. scafo 15,30 m; larg. 4,80 m; displ. 21,8 t; carb. 2540 l; acqua 520 l; mot. 2x600 o 700 cv Ips.



### CRANCHI ECO TRAWLER 53



I pannelli solari a prua della sovrastruttura alimentano alcune utenze elettriche di bordo



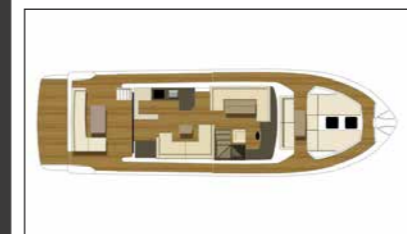
Le vetrate a sviluppo verticale della tuga ampliano la sensazione di spazio nel salone



Il pozzetto è un ampio living riparato dal fly e per il relax sull'acqua c'è la grande spiaggia



Sul fly c'è posto anche per il tender



Il salone offre due ampie aree living e pranzo



Tre cabine sottocoperta di notevoli dimensioni

Che i trawler e, più in generale, le barche "long distance" ispirate alle navette classiche, stiano tornando di grande attualità è riscontrato già da un paio d'anni. L'ampliamento dell'offerta di questo tipo di barche, insieme al loro minor impatto ambientale e anche a un certo risparmio di carburante, ha creato il fenomeno dello "slow yachting" che non poteva sfuggire a Cranchi. Così, il 2014 diventa per il cantiere l'anno dell'ap-

prodo in questa sfera di mercato. Ed ecco il nuovo Eco Trawler 53 Long Distance, una barca che non mette addosso la fretta di arrivare, ma anzi, invoglia a prolungare la navigazione. Del resto una barca di 17 metri che sfrutta molto anche la verticalità dei volumi interni, può regalare ambienti talmente piacevoli che si può non sentire la necessità di sbarcare subito. In ogni caso, la carena semiplanante, a cui sono abbinati i pod Volvo Ips progettati apposta per que-

sto tipo di carena, all'occorrenza può sempre offrire velocità più sostenute rispetto ai classici trawler dislocanti. In più, i Volvo Ips, con la loro posizione arretrata fino allo specchio di poppa, liberano ampio spazio da sfruttare per l'area abitabile sottocoperta, che qui si articola in tre cabine, di cui le due matrimoniali appaiono di dimensioni decisamente ampie. Lung. f.t. 17 m; lung. scafo 15 m; larg. 4,95 m; displ. 18,2 t; carb. 2700 l; acqua 810 l; mot. 2x435 cv. [www.cranchi.it](http://www.cranchi.it)

### CRANCHI PANAMA 29



È passato solo un anno dal rientro in casa Cranchi delle barche fuoribordo e già la linea Panama si espande con il terzo modello, il Panama 29, che colma il vuoto che c'era fra il 24 e il 32. Lo sfruttamento degli

spazi su questo 9 metri fuoritutto è apprezzabile tanto all'esterno quanto sottocoperta. Per la notte, infatti, sono previsti quattro posti letto ripartiti nel classico layout con la dinette prodiera trasformabile, più un'altra nel vano

poppiero. Al centro, il bagno e il blocco cucina. Per quanto riguarda i motori è previsto una grande personalizzazione nelle scelte. Lung. f.t. 9,30 m; lung. scafo 7,51 m; larg. 3,24; displ. 3,3 t; carb. 340 l; acqua 100 l. [www.cranchi.it](http://www.cranchi.it)



## FERRETTI 960



Vaio importante per Ferretti Yachts, che ha messo in acqua il Ferretti 960, lo yacht più grande che il cantiere abbia mai costruito. Fra le varie particolarità è da notare la cabina armatoriale posizionata a prua del ponte principale e circoscritta da paratie multi-

strato che la rendono praticamente "immune" dai rumori esterni. Gli ospiti, invece, dispongono di quattro cabine sottocoperta, tutte con bagno privato. Lung. f.t. 29,20; larg. 6,72 m; disl. 87 t; carb. 9000 l; acqua 1320 l; mot. 2x2218 o 2638 cv MTU. [www.ferretti-yachts.com](http://www.ferretti-yachts.com)

## GALEON 445 HTS

Un nuovo open hardtop è in arrivo dai polacchi di Galeon. È il 445 HTS, un 13 metri e mezzo, che dispone di due cabine con letto matrimoniale. Quella di prua è la Vip per gli ospiti, mentre a centro barca si estende l'armatoriale con letto, divano,

due ampi armadi e il bagno. Al centro del layout si trova una dinette a C e la cucina. Un'altra dinette è nel pozzetto centrale, sotto l'hardtop, mentre a poppa c'è un grande prendisole. Lung. f.t. 13,72 m; lung. scafo 13,42 m; larg. 4,13 m. [www.galeon.pl](http://www.galeon.pl)



## FRAUSCHER 858 FANTOM

Fascino, performance e un design senza tempo, sospeso fra passato e futuro

Si potrebbero dare mille definizioni a un Frauscher: è vintage o, al contrario, è moderno; è fascinoso, è performante o, più semplicemente, è proprio una bella barca. Su questo mix di caratteristiche nasce il nuovissimo 858 Frauscher, un motoscafo che accentra il fascino senza tempo dei gentlemen racer anni Trenta e tutta la capacità di sfruttamento degli spazi dettato dalla progettazione moderna. Non è un caso, infatti, che questo quasi 9 metri, riesca a offrire una cabina con dinette a V trasformabile in una cuc-



chetta doppia, senza compromettere la linea fluida, snella e dinamica del profilo esterno. A bordo l'858 Fantom può ospitare fino a 7 persone, quindi può dare il meglio di sé a un gruppo di amici per trascorrere una giornata in mare, ma anche a una coppia che la sera arriva in abito elegante in qualche ristorante raggiungibile via mare. In

tutto questo ce n'è anche per chi ama la velocità. Se pensate che il muro dei 50 nodi sia così lontano, qui c'è da ricredersi, perché con il motore da 430 cv, si arriva quasi a sfiorarli, mentre con il più tranquillo 300 cv si arriva ai non meno importanti 40 nodi. Lung. f.t. 8,68 m; larg. 2,51 m; imm. 0,85 m; disl. 2,5 t; mot. 1x300 o 430 cv. [www.nauticafeltrinelli.it](http://www.nauticafeltrinelli.it)

## OXYGEN AIR 77

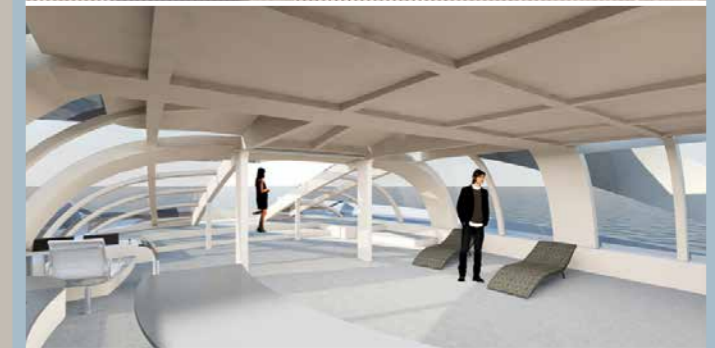
Fra le tante novità, la fiera di Cannes tiene a battesimo anche l'Air 77, del cantiere Oxygen, un catamarano semiplanante che a bordo dispone di una superficie utilizzabile di ben 280 mq. Ma la libertà di movimento è determinata anche dalla possibilità di transitare da poppa a prua anche attraverso l'enorme salone (ben 65 mq), che nel parabrezza di prua ha una sezione apribile di 10 mq. In uno stile molto minimal, a bordo sono disponibili quattro cabine. Lung. f.t. 23,5 m; larg. 10,4 m; imm. 0,80 m; disl. 35 t; carb. 4000 l; acqua 2x100 l; mot. 2x260 cv.

## IL CATAMARANO MINIMAL CHIC CON TANTO SPAZIO DA VENDERE



## PERSHING 62

Da Pershing arriva un nuovo 62 piedi, che si propone come uno yacht di lusso, ma anche come barca ad alte prestazioni. La velocità di crociera, infatti, è calcolata in 42 nodi, mentre la massima è di 46,5 nodi con due MTU da 1524 cv, che sono in opzione rispetto ai motori di serie da 1381 cv. Possibilità di scelta anche fra i layout sottocoperta: tre cabine quello standard, due cabine e un enorme living quello in alternativa. Lung. f.t. 18,94 m; larg. 4,80 m; imm. max 1,43 m; disl. 39 t. [www.pershing-yacht.com](http://www.pershing-yacht.com)





## Jeanneau Un mare di novità per tutte le esigenze

### LEADER 38

Bella impennata per la linea Leader di Jeanneau. Arriva infatti il Leader 38, lungo 12,33 m (1,5 metri in più rispetto al Leader 10). E altrettanto bella l'idea di proporlo nelle versioni hardtop e open, una sfera, quest'ultima, che sta rimanendo piuttosto sguarnita a causa della preponderanza degli hardtop. E le possibilità di scelta si estendono anche all'ampia rosa dei motori, che possono essere due diesel da 300 o 370 cv, oppure due a benzina da 380 cv. Lung. f.t. 12,33 m; lung. scafo 10,98 m; larg. 3,80 m; displ. 10,93 t. [www.jeanneau.it](http://www.jeanneau.it)



Cabina armatoriale a prua

Quadrato con dinette e cucina

Pozzetto con dinette e divano prodiero

### CAP CAMARAT 5.5 CC e WA Serie 2



Cap Camarat 5.5 CC Serie 2



Cap Camarat 5.5 CC con dinette a prua



Cap Camarat 5.5 CC con prendisole



Cap Camarat 5.5 WA con cabina e 2 letti

Center Console e Walkaround sono le due versioni 2014 del nuovo Cap Camarat 5.5. Serie 2. A più di trent'anni dal suo esordio, il Cap Camarat non invecchia per niente, anzi, continua a sorprendere per la velocità di adatta-

mento ai tempi del momento, che i suoi progettisti riescono ad attribuirgli di volta in volta. Ecco quindi che questo open di 5 metri e mezzo non solo si propone in versioni diverse, ma riesce anche a offrire una buona versatilità a bordo. Per esempio,

la zona di prua del CC, che è il modello più votato alle uscite giornaliere, offre un bel living, che si può convertire in dinette e poi in prendisole. Lung. f.t. 5,48 m; larg. 2,38 m; imm. 0,45 m; displ. 780 kg (CC) - 800 kg (WA); carb. 100 l; mot. max 120 cv.



## JEANNEAU VELASCO 43

Lo stile delle navette long-range viene proposto in formato compatto

In realtà la novità di questa barca risiede più nel cambio del nome, che da Voyage (creato per la stagione 2013) ora diventa Velasco, ma questa strategia del cantiere Jeanneau dimostra quanto il segmento delle barche in stile "long-range" sia di as-

soluto rilievo nel mercato nautico, al punto che anche un semplice nome acquisisce la sua importanza. Così il Voyage 42 diventa Velasco 43 proponendosi sempre come una barca per vivere il mare in tutta la sua essenza, godendosi la navigazione a velocità

relativamente basse. A bordo sono previste due cabine, a cui si aggiungono altri due posti letto ricavabili nella dinette. Lung. f.t. 13,73 m; lung. scafo 11,98 m; larg. 4,13 m; imm. max. 1,10 m; displ. 10,1 t.; carb. 1200 l; acqua 400 l; mot. 2x380 cv. [www.jeanneau.it](http://www.jeanneau.it)



## Prestige Il prestigio si vede non solo dalla nuova ammiraglia

### PRESTIGE 450 E 450 S

La fascia da 40 a 45 piedi è sempre quella più animata da cantieri e armatori, quindi le nuove barche di Prestige in questo segmento di mercato, dalla loro uscita dal cantiere non potevano attendere la fiera di Cannes per il debutto, così il Prestige 450 (quello col fly) e il 450 S (l'hardtop), hanno già fatto la loro comparsa l'inverno scorso a Düsseldorf e Parigi. Tuttavia si possono considerare novità 2014 a tutti gli effetti, tanto più che l'innovazione non manca, basti pensare al fatto che in nemmeno 13 m si ha praticamente lo stesso prestigio del layout del modello di 15 m (il Prestige 500), con l'armatoriale a centro barca dotato di un accesso privato tramite una scala poppiera. Un'altra scala è a prua e conduce alla cabina Vip, che ha il classico letto centrale, ma che può essere diviso in due letti singoli. Lung. f.t. 13,96 m; lung. scafo 12,56 m; larg. 4,30 m; imm. 1,05 m; dils. max 16 t; carb. 2x600 l; acqua 520 l; mot. 2x370 o 435 cv Ips. [www.prestige-yachts.it](http://www.prestige-yachts.it)



Il Prestige 450 S è il modello con l'hardtop apribile

Il salone ha la porta di chiusura a poppa



La cabina armatoriale è a centro barca e ha un accesso esclusivo da poppa



Il flybridge sul Prestige 450 non appesantisce la linea dell'imbarcazione



Dinette e prendisole sul fly sono ampi

### PRESTIGE 720



Il 2014 è l'anno di una nuova importante ammiraglia per Prestige. Il nuovo modello di vertice, infatti, sposta il limite a 22 metri e mezzo, con un progetto da vero superyacht. Il fly è una vera piazza d'armi dedicata al relax, così come il salone sul main deck è in un ambiente raffinato, mentre l'armatore ha una suite dotata di ogni comfort. Agli ospiti sono deidcate tre cabine. Lung. f.t. 22,58 m; lung. scafo 20,74 m; larg. 5,46 m; imm. 1,55 m; disl. max 48 t.; carb. 8400 l; acqua 840 l; mot. 2x1000 o 1200 cv.

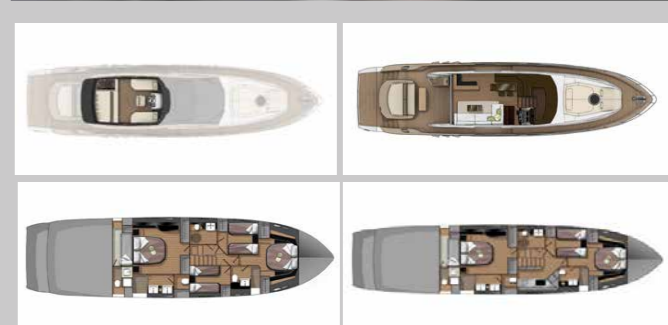
## Sessa Marine Nell'anno del restyling nasce il primo sportfly



### SESSA C68 SPORTFLY

Già il nome Sportfly fa intuire la vera natura di questa barca che, non a caso, deriva dal modello con hardtop, già ai vertici della gamma Sessa. Nonostante la presenza di un vasto flying bridge, il progettista Christian Grande è riuscito ugualmente a mantenere il profilo sportivo della barca, senza nemmeno compromettere l'abitabilità interna, dove l'armatore potrà scegliere tra la versione a 3 ca-

bine, con cucina sul ponte inferiore, e quella a 4 cabine con la cucina sul ponte principale. Naturalmente, la personalizzazione si sposta anche sulle scelte fra pelli ed essenze varie. Particolare è anche il layout del fly che vede due superfici prendisole ai lati della stazione di comando e un divanone con seduta extralarge. Lung. f.t. 21,04 m; larg. 5,07 m; disl. 30 t; carb. 3200 l; acqua 1000 l; mot. 2x850 o 1360 cv. [www.sessamarine.com](http://www.sessamarine.com)



### SESSA C 42



Era il 2003 quando Sessa Marine entrò nel segmento dei cruiser di 13 metri con l'Oyster 42. Fu un successore. A distanza di 10 anni, di evoluzione in evoluzione, il 42 piedi di Sessa Marine è giunto ai giorni nostri in una nuova generazione. Il C42 versione 2014, infatti, ha caratteristiche da cruiser importante, con la possibilità di personalizzare gli ambienti, ma soprattutto ha una vivibilità e una grande capacità di tra-

sformazione e personalizzazione degli spazi esterni. Il pozzetto può essere un'area a cielo aperto con un prendisole su cui sdraiarsi oppure in un attimo dal prendisole si può ricavare una dinette e trasformare lo stesso pozzetto in una zona pranzo riparata da un tendalino a scomparsa. Inoltre il cantiere dà la possibilità di installare un barbecue con griglia, tagliere e lavello, rivolto verso l'enorme plancetta bagno, il tutto nascosto sot-

to un divano sospeso sulla parte esterna dello specchio di poppa, così da non ingombrare in pozzetto e non invaderlo dai fumi della grigliata. L'ospitalità per la notte è invece prevista per quattro persone in due ampie cabine con bagno, di cui l'armatoriale è a prua e ha un'altezza di oltre 2 metri. Lung. f.t. 13,10 m; larg. 3,90 m; disl. 10,3 t; carb. 900 l; acqua 350 l; mot. 2x360 cv Ips. [www.sessamarine.com](http://www.sessamarine.com)





Prezzo 24.933 euro, Iva esclusa

### BAYLINER 642

Day cruiser compatto e molto eclettico

Bayliner propone un nuovo versatile daycruiser particolarmente pensato per il mercato europeo. Lo schienale ribaltabile trasforma la seduta laterale in una comoda chaise longue, l'ampia plancetta di poppa è ideale per il bagno, il tavolo di teak ripiegabile permette un comodo accesso. Il tambuccio scorrevole della cabina integra la scala di accesso al ponte di prua su cui ci sono due lucernari per illuminare la cabina che offre una dinette trasformabile in una cuccetta doppia. **I numeri:** lunghezza m 6,53, larghezza m 2,43, dislocamento kg 1321, carburante l 79, portata persone 7, potenza cv 135. [www.lepantoyachting.it](http://www.lepantoyachting.it)

Prezzo 87.500 \$, Iva esclusa



### COBALT 243

Un open chic con rifiniture al top

Una barca molto curata in ogni dettaglio. I sedili di pilota e copilota possono ruotare a poppa verso un divano a L così da formare, insieme a quello di dritta, una dinette che, all'occorrenza, può diventare un'estensione del prendisole poppiero traslando lo schienale. La plancia è molto ben rifinita e alla sua sinistra si aprono due tambucci: quello più esterno è del vano wc, mentre quello accanto introduce alla cabina che ha un open space dove la dinette si trasforma in cuccetta doppia. **I numeri:** lunghezza m 7,90, larghezza m 2,59, dislocamento kg 2100, carburante l 189, portata persone 10, potenza cv 300. [www.lepanto.it](http://www.lepanto.it)

### BOSTON WHALER 230 VANTAGE

Bowrider ideale per gli sportivi. Ed è inaffondabile

Tutta la tradizione e di un marchio storico unito a un nuovo look. La barca dispone di una spaziosa area di prua, ampliata dalla classica forma squadrata che caratterizza quasi tutta la produzione di open del cantiere americano. Questa zona è un comodo living con cuscini, schienali e porta bicchieri, il tutto fruibile anche come prendisole. Il pozzetto è pensato per vivere a bordo comodamente con diverse sedute che, grazie alla possibilità di traslare lo schienale, possono comporre una dinette, servita da un mobile cucina. **I numeri:** lunghezza m 7,06, larghezza m 2,59, dislocamento kg 1769, carburante l 420, portata persone 10, potenza cv 300. [www.whaler.com](http://www.whaler.com)



### CROWNLINE 264 CR

Sottocoperta c'è posto per quattro. La crociera è servita

Un esempio di come un cantiere americano abbia interpretato al meglio le caratteristiche del tipico open mediterraneo con un ampio prendisole in pozzetto e tanta versatilità a bordo. Un comodo divano corre lungo lo specchio di poppa, dietro si sviluppa un prendisole già sufficiente per sdraiarsi, ma basta abbattere lo schienale del divano stesso per estenderlo ulteriormente. I due sedili di driver e codriver sono poi girevoli a formare una pratica dinette. Sottocoperta, la cabina è ben rifinita e offre quattro posti letto più bagno e cottura. **I numeri:** lunghezza m 8,02, larghezza m 2,59, dislocamento kg 3084, carburante l 284, potenza cv 430. [www.nauticapennati.it](http://www.nauticapennati.it), [www.verbella.it](http://www.verbella.it)



### EDGEWATER 268 CC

La barca da pesca come la intendono gli americani

Tipico fisher americano con il pozzetto libero, ma non per questo "vuoto". Ciò che serve ai pescatori è infatti sotto al pagliolo, come le vasche per il pesce, o in posti dove non disturbano il movimento. A prua si può ricavare un prendisole.

**I numeri**  
Lunghezza m 8,20,  
larghezza m 2,90,  
dislocamento kg 2260,  
carburante l 760,  
portata persone 12,  
potenza cv 500.  
[www.imdboats.com](http://www.imdboats.com)

Prezzo 140.000 \$, Iva esclusa

### PURSUIT C310 CC

Fisherman robusto e potente che non teme niente

Un'altra barca da pesca di razza che fa della capacità di affrontare qualsiasi tipo di mare e della robustezza strutturale i suoi punti di forza a cui si aggiungono allestimenti particolarmente curati e completi. A prua il divano perimetrale è servito da un tavolo, mentre il pozzetto è libero per dare spazio alle attrezzature per la pesca. Classico per un fisher made in Usa è la prua svasata, disegnata per deflettere l'acqua e appoggiarsi sulle onde anziché impattare. **I numeri:** lunghezza m 9,50, larghezza m 2,90, dislocamento kg 3900, carburante l 984, potenza cv 600. [www.pagliarini.it](http://www.pagliarini.it)



Prezzo 253.000 \$, Iva esclusa

### REGULATOR 34 SS

L'open che predilige la pesca d'altura

Un fisher sfruttabile anche "sottocoperta". Sotto la plancia, infatti, si trova più del solito vano di stivaggio, ma c'è una cabina con cuccetta matrimoniale, wc e angolo cottura. La coperta è può accogliere gli ospiti a prua su un divano perimetrale, mentre ai pescatori è destinata la poppa, con un pozzetto sgombro che prevede due gavoni a pagliolo e un divano a scomparsa sullo specchio poppiero. **I numeri:** lunghezza m 11,90, larghezza m 3,28, dislocamento kg 7390, carburante l 1150, potenza cv 700. [www.imdboats.com](http://www.imdboats.com)



Prezzo 140.000 \$, Iva esclusa

### SEA RAY 21 JET

E vai con il turbo e la spinta del "jet"

Nato dalla collaborazione con la tedesca Weber Motor, che produce il propulsore a quattro tempi turbocompresso da 120 cv e il relativo idrogetto, è un bowrider capace di regalare emozioni simili a quelle delle moto d'acqua per reattività e velocità, ma con un buon comfort grazie al divano e alla plancetta bagno. **I numeri:** lunghezza m 6,55, larghezza m 2,59, dislocamento kg 1308, carburante l 170, potenza cv 120. [www.motomar.it](http://www.motomar.it)







## LA PARTNERSHIP DEI "DUE TEMPI"

Motonautica Vesuviana e BRP Italia in un package che unisce la bella carena dell'MV700 GT con la spinta energetica dell'Evinrude a due tempi da 200 cv

Dalla partnership tra Motonautica Vesuviana e BRP Italia è nato il package MV700 GT/Evinrude 200 HO. La zona prodiera del gommone è occupata come si conviene da un bel prendisole di 140 x 170 cm, che nasconde un gavone ancora più generoso. La consolle centrale lascia ai lati due comodi passavanti da 30 cm, mentre la doppia posizione della spalliera consente di trasformare la zona poppiera in una dinette. Il divanetto di poppa è a tutta larghezza e la 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 lunghe plancette che aggirano il tubolare per dare spazio alla risalita dal bagno. Il motore da 200 cv in versione HO, acronimo di High Output, è un V6 di 3,3 litri che condivide il monoblocco dei modelli top da 250 e 300 cv; ha la tecnologia E-Tec che ha saputo far vivere ai due tempi una nuova primavera grazie alle soluzioni all'avanguardia, attente all'ambiente e ai consumi. Lunghezza ft 7,05 m, larghezza 2,67 m, lunghezza interna 5,65 m, larghezza interna 1,50 m, diametro tubolari 0,42-0,56 m, potenza max 200 cv, prezzo euro 47.790 (con Evinrude 200 DHX HO, Iva inclusa), a partire da euro 41.990 (con Evinrude 130 DPX, Iva inclusa). [www.brp.com/it](http://www.brp.com/it)

## IL TEST DEL SELVA D.600 COL MARLIN 115 XSR. MINIMALISTI PER FINTA

A guardarlo distrattamente potrebbe sembrare un gommone come tanti, invece questo sei metri di Selva, complice anche il potente 100XSR, sa stupire

È sufficiente salire a bordo e subito il D.600 sembra animarsi. Se poi si dà fondo alle manette e si mettono alla frusta i 100 cv del Marlin 100XSR, sempre rigorosamente Selva naturalmente, il giudizio diventa subito molto positivo, ammesso che si abbia ancora voglia di dare voti e non si preferisca divertirsi. Perché questo binomio a poco più di 23 mila euro, Iva compresa, di divertimento ne promette parecchio, ma anche tanto comfort alle signore che sapranno apprezzare i due accoglienti solarium. Mentre raggiungiamo veloce-

mente la planata, il 100 XSR ci permette di raggiungere i 30 nodi in meno di 13 secondi, rilevando anche la conferma di come un battello pneumatico assorba meglio di uno scafo rigido le poche onde che mi trovo ad affrontare sul lago Maggiore, meglio per chi si trova sdraiato sui due prendisole. Se ci fosse da scegliere, consiglio quello prodiero, più protetto, in navigazione mentre quello poppiero è più sfruttabile in rada, senza essere disturbati da coloro che risaliranno dal bagno sfruttando le due spiaggette ai lati del fuoribordo. La plancia è

essenziale, protettiva il giusto, con buono spazio per gli strumenti di bordo (quelli del motore ne occupano pochissimo e sono ricchi di informazioni), mentre per riporre dotazioni, eventuali attrezzature e la cambusa, i due grandi gavoni che si aprono sotto i solarium sono più che sufficienti. Due parole anche sul Marlin 100XSR, un quattro cilindri in linea di derivazione Yamaha, 16 valvole, 1596 cc di cilindrata, iniezione elettronica EFI e quella "R" a sottolineare la particolare "mappatura" per garantire uno spunto ancora più brillante del modello XS, il

giusto completamente del D.600 DS: con lui si raggiungono i 36,3 nodi senza ausilio dei trim a 6 mila giri, ma anche con la correzione di assetto non si migliora molto; la planata minima è invece a 3200 giri e 13 nodi; peccato che il software dei consumi non sia installato e quindi manca un dato importante. I Selva sono però eccellenti anche sotto questo profilo e poi nell'ambito dell'offerta dei "pack" del D.600 DS le alternative non mancano di certo. [www.selvamarine.com](http://www.selvamarine.com)



Il Selva Marlin 115 XSR è il più performante dei motori offerti in abbinamento nel package con il gommone Selva D.600

### SELVA D.600 DS

Lunghezza ft	.....m	5,99
Larghezza	.....m	2,63
Lunghezza interna	.....m	5,50
Larghezza interna	.....m	1,43
Diametro tubolari	.....m	0,50-0,60
Compartimenti	.....	5
Peso a secco	.....kg	500
Portata persone	.....	10
Categoria progettazione	.....	C

### MOTORI E PREZZI (Iva inclusa)

40 cv Murena	.....euro	19.486
80 cv Tiger Shark	.....euro	17.844
100 cv Marlin	.....euro	21.370
100 cv Marlin XSR	.....euro	21.691
115 cv Tarpon	.....euro	22.802
115 cv TarponXSR	.....euro	23.215

### PRESTAZIONI

con il SELVA MARLIN 100 XSR

giri	.....nodi	.....dba	Minimo di planata:
700	.....2,3	.....56	3200 giri/min.....13,1 nodi .....81 dba
1000	.....3,4	.....65	Velocità massima con trim:
1500	.....4,7	.....70	6000 giri/min .....36,3 nodi .....92 dba
2000	.....6,0	.....72	Tempo di planata..... 3,5 secondi
2500	.....7,3	.....78	Da 0 a 20 nodi.....8,9 secondi
3000	.....12,1	.....80	Da 0 a 30 nodi.....12,9 secondi
3500	.....17,2	.....86	Condizioni della prova:
4000	.....22,3	.....86	Mare calmo, carena pulita,
4500	.....26,1	.....87	70 litri di carburante,
5000	.....28,5	.....90	2 persone a bordo
5500	.....32,6	.....91	
6100	.....36,9	.....93	



## BWA SPORT 26 GT SPORTIVO E COMODO

Una carena con deadrise di 21°, per affrontare tutti i mari, e 34 nodi di crociera con un motore da 250 cv

Il BWA Sport 26 GT è l'ultima novità della serie sportiva e ha ampi spazi che consentono di allestire due aree living complete di tavoli, una a poppa e l'altra a prua, entrambe convertibili in prendisole. Una versatilità che permette a ognuno di trovare un proprio spazio comodo. In navigazione, il divano di poppa, il posto di comando e la poltrona davanti alla consolle garantiscono comfort e sicurezza attraverso imbottiture e tintibene studiati con attenzione. Con 250 cv lo Sport 26 GT, che ha una carena a V profonda con deadrise di 21°, naviga a una velocità di crociera di 34 nodi e a una massima di 43 nodi. In alternativa può montare motori da 175 a 300 cv. Lunghezza ft 7,75 m, larghezza 3,10 m, diametro tubolari 0,65 m, compartimenti 6, portata persone 18, potenza max 300 cv; euro 28.980 (solo gommone, Iva escl.). [www.bwa.it](http://www.bwa.it)



Qui sopra, la prua del Bwa 26 GT in configurazione prendisole. Nella foto in alto è in versione dinette.





Il joystick funziona con due e tre motori

I motori sterzano in modo indipendente

## MANOVRA FACILE ANCHE COL FUORIBORDO

Il joystick di manovra approda nell'unica sfera in cui mancava, quella dei fuoribordo. Abbiamo provato quello di Yamaha, uno fra i primi usciti. E ci ha convinto: i due potenti F300 si manovrano con un dito

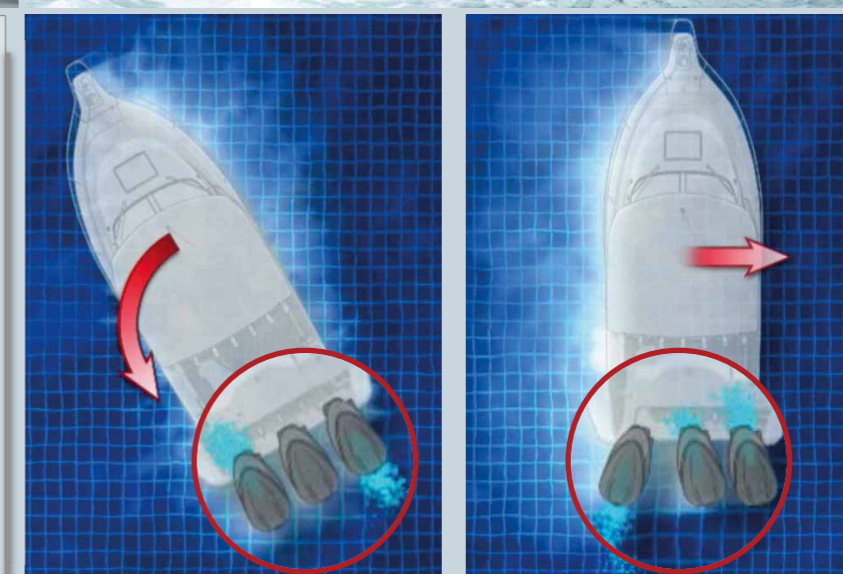
**M**entre esco dal porto di Varazze al timone dell'Osia 315 di Capelli penso che anche una categoria di abili navigatori come gli appassionati di pesca d'altura apprezzeranno questa novità. Anzi, già che ci sono improvviso una serie di accostamenti e di spostamenti millimetrici per verificare come il matrimonio tra i due potenti Yamaha F300 e il joystick sia ben riuscito: l'Osia 315 si muove docile sotto il mio comando proprio come farebbe un entrobordo qualsiasi al cospetto di quello che è ormai diventato un accessorio indispensabile. Non c'è che dire, la facilità, ma soprattutto la fedel-

tà nell'eseguire i comandi è assoluta: possiamo proprio affermare che anche sui fuoribordo (purché siano plurimotorizzati) l'era joystick è arrivata. Da notare che Yamaha Motor ha implementato in combinazione anche un nuovo sistema di sterzo per rendere ancora più agevole la manovra. Il resto della prova in mare conferma le belle sensazioni che l'Osia ci aveva regalato qualche mese prima, se c'era qualche dubbio che il nuovo arrivato potesse compromettere le performance è subito fugato: si naviga tra i 30 e i 40 nodi e anche le manovre più estreme sono affrontate con grande sicurezza: il raggio di virata è strettissimo

e con la barca coricata su un fianco si possono affrontare le onde create dalla nostra scia in totale sicurezza. Detto della navigazione ci concentriamo sulla descrizione del meccanismo del joystick che già nell'estetica lascia intuire lo sviluppo in collaborazione con Volvo Penta, pioniere in quest'ambito con il sistema Ips per motori entrobordo. Quello di Yamaha funziona in modo analogo sia come metodologia di utilizzo (quella che più interessa al diportista che così ha la certezza di non trovare differenze con i joystick degli entrobordo) sia nei meccanismi, come descritto nella colonna a destra. [www.yamaha-motor.it](http://www.yamaha-motor.it)

### COS'È COSA

- ✓ Il **trim assist** regola automaticamente l'angolo del trim dei motori in funzione del regime di giri, senza comunque escludere la possibilità di regolarli manualmente.
- ✓ L'**antifurto** e l'**interruttore d'avviamento** sono integrati in un pannello che consente di spegnere il motore e inserire l'immobilizer tramite una chiave a radiofrequenza
- ✓ L'opzione "**utilizzo leva singola**" permette di sincronizzare il regime di giri tra i due o i tre motori consentendo quindi all'utente di utilizzare un'unica leva.
- ✓ La **frizione** allo sterzo si regola in base alla velocità della barca e consente un controllo più preciso dello sterzo.



### COME FUNZIONA

Attivando la funzione, i giri del motore si adeguano al livello prestabilito, mentre dei sensori di movimento rilevano gli spostamenti del joystick e la centralina ECU regola la potenza dei motori e l'angolazione di sterzo in modo indipendente su ogni motore per spostare la barca in qualsiasi direzione. Oltre al joystick, la nuova scatola telecomando e il pannello di avviamento integrano il dispositivo di "trim assist" automatico, il sistema antifurto, la possibilità di controllare motori e trim agendo su un'unica leva e una frizione allo sterzo che si regola in base alla velocità di utilizzo. Resta da ricordare che il nuovo joystick funziona con due o tre motori di ultima generazione Yamaha (i V6 da 4.2 litri da 225 a 300 cv e il V8 da 350 cv) e sarà disponibile già da quest'anno, riservato però a un gruppo selezionato di cantieri nautici europei che provvederanno all'installazione già nella fase costruttiva della barca.





## UN "HONDA" FA IMPENNARE TOHATSU NELLE GRANDI POTENZE A 4 TEMPI

Trenta cavalli era il 4 tempi più potente di Tohatsu, ma da gennaio l'offerta si amplierà fino a 250 cv con motori forniti da Honda

Grazie a un accordo con Honda Marine, Tohatsu amplierà la propria gamma di motori fuoribordo a quattro tempi, nello specifico per la gamma alta da 60 ai 250 cv, grazie a un'importante partnership firmata con la casa giapponese. Il secondo produttore mondiale di motori fuoribordo sceglie quindi uno dei principali player del settore per estendere la

propria offerta: Honda non ha bisogno di presentazioni, è infatti un player mondiale nella produzione di automobili, moto e prodotti power-equipment, fuoribordo inclusi. La scelta di firmare la partnership con Honda è stata presa considerando sia la qualità dei motori fuoribordo, in linea con gli standard Tohatsu, sia per la storica collaborazione tra le

due case giapponesi, già molto stretta sul mercato statunitense. I motori verranno forniti da Honda e commercializzati sotto il marchio Tohatsu e saranno disponibili sul mercato mondiale da gennaio 2014. Nel frattempo cresce l'attesa per il nuovo "senza patente" Tohatsu da 40 cv a 4 tempi che debutterà al Salone Nautico di Genova. [www.tohatsu-italia.it](http://www.tohatsu-italia.it)

## E L'IPS ARRIVA ANCHE SUI CAT

È il Sunreef 60 il primo catamarano con i pod di Volvo



Il sistema Volvo Penta Ips 800 inaugura una nuova era nel settore dei catamarani e in particolare nella gamma di Sunreef Yachts, che produce solo multiscafi. Il 60 piedi è il primo a montare le Ips, ma il cantiere polacco punta a installarle su tutta la gamma, che va da 60 a 100 piedi. Il vantaggio in questo caso non sta solo

nella facilità di manovra, ma anche nel risparmio di carburante, perché se un multiscafo, già per sua natura consuma meno, il sistema di Volvo riduce ulteriormente i consumi, in quanto l'Ips già da sé promette un risparmio del 30% di gasolio e un 20% in più di velocità rispetto ai sistemi tradizionali. [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

## ARRIVA IL "TRADUTTORE" DI DATI

Con Gateway i motori si uniformano al protocollo Mercury

Montare un motore Mercury, sia entrobordo che fuoribordo, senza cambiare gli strumenti di plancia ora è possibile. Il Mercury Gateway NMEA 2000, infatti, è un'interfaccia che converte i dati di strumentazione SmartCraft a NMEA

2000 per l'uso di indicatori e display che non lavorano con il protocollo Mercury. È disponibile in due versioni: Single Engine Gateway per motori singoli e Multi Engine Gateway fino a quattro motori. [www.mercury-marine.eu](http://www.mercury-marine.eu)



# 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](http://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](http://www.facebook.com/MercuryMarineItalia)



## LA POTENZA È NULLA SENZA IL CONTROLLO

Uflex presenta una timoneria elettroidraulica che si adatta ai diversi stili di navigazione

Il fuoribordo di elevata potenza e l'installazione di due o più unità, richiedono l'impiego di sistemi di guida evoluti, sicuri ed efficaci. L'incremento delle velocità, inoltre, deve essere gestito con impianti pronti e precisi. Per queste ragioni, Ultraflex ha realizzato MasterDrive, una timoneria elettroidraulica di ultima generazione con tre diverse modalità di funzionamento e bassi consumi elettrici. I tre livelli di servo-assistenza sono studiati per le diverse situazioni che possono verificarsi al comando di una barca. Per esempio, quando si compiono manovre in porto o si predilige una guida sportiva, è necessario ruotare il timone rapidamente senza alcuna fatica e selezionando sul pannello di controllo la modalità MasterDrive si ottiene il più elevato grado di asserimento. La posizione Cruising, invece, si apprezza nelle andature di crociera, quando si desidera la morbidezza di guida con ridotti assorbimenti di corrente. La terza opzione di funzionamento, la modalità Fishing, è stata studiata per la pesca alla traina con assorbimenti elettrici minimali e grande sensibilità al timone. Il sistema è stato progettato per ridurre quanto più possibile il consumo elettrico. ed è sempre attivo e pronto ad agire in ogni istante, senza ritardo. [www.ultraflexgroup.com](http://www.ultraflexgroup.com)



Qui accanto il pannello di controllo della timoneria elettroidraulica (a sinistra l'impianto).

## LA COMODA GESTIONE DI TIMONERIA E MOTORI

Volvo Penta e Garmin presentano un nuovo sistema multifunzione

Dalla collaborazione fra Volvo Penta e Garmin nasce il Volvo Penta Glass Cockpit System, il primo e unico apparato multitasking, che in un solo sistema integra tutte le funzioni per le timonerie e i motori Volvo Penta. È disponibile in display multifunzione da 8", 12" e 15" oppure con black-box e monitor da 15", 17" e 19" con controllo remoto e lettore di carte separati. Il sistema è venduto solo dai rivenditori Volvo Penta autorizzati, [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com).

## TE LO DO IO IL JOYSTICK! E NON IMPORTA CHE BARCA HAI

Con il nuovissimo JCS Plus di Yacht Controller non c'è più limite all'ormeggio facile e chiunque può installarsi il suo bel joystick

In principio furono i rivoluzionari radiocomandi di Yacht Controller a semplificare le manovre in porto (vedi box accanto), poi arrivarono le case motoristiche a creare i joystick, strumenti ancora più user friendly, però applicabili solo ai propri propulsori o trasmissioni. Ma oggi, come allora, Yacht Controller apre nuovi confini e rende il joystick di manovra universale per tutte le barche e, udite udite, senza troppi costi e difficoltà di installazione. È questa la seconda rivoluzione che l'azienda milanese ha messo in atto con il nuovissimo JCS Plus, che sarà presentato al prossimo Salone di Genova. Con il solo movimento della mano, JCS Plus aziona in modo simultaneo i

motori e le eliche di prua o di poppa, consentendo di manovrare l'imbarcazione in qualsiasi direzione, con precisione e senza rischi. Chi non poteva avere il joystick, perché magari ha una barca datata, con il JCS Plus ora non ha più problemi, perché installarlo è facilissimo e non servono interventi invasivi e costosi da fare in sala macchine; non bisogna nemmeno cablare la barca, ma solo effettuare un riconoscimento della manetta elettronica a bordo, dopodiché si procede a una rapida installazione nella stazione di comando prescelta, sul fly e/o nel sa-

lone. È inoltre possibile manovrare in modalità automatica e manuale. In quella automatica i motori e le eliche di manovra si azionano contemporaneamente, per facilitare anche ai meno esperti la manovra di ormeggio. Se invece siete più abili, per affinare la manovra potete usare la modalità manuale, che vi dà la possibilità di attivare le eliche di manovra e i motori a vostro piacimento, insieme o separatamente. Due tasti sul joystick permettono poi di dosare elica di prua e di poppa, mentre un pannello, tramite un'apposita iconografia di barca, eliche e motori indica quali funzioni sono attivate in quel momento. Infine c'è l'optional del sistema SSS (Secure Sail System), ideato e sviluppato da MZ Electronic, per un controllo automatico della salpata dell'ancora evitando strappi e danneggiamenti.



## YACHT CONTROLLER, I PIONIERI DELLA MANOVRA

Quando ancora non si parlava di joystick, Yacht Controller si inventò il radiocomando che, agendo sulle eliche, permette di manovrare da qualsiasi punto della barca

Yacht Controller è una dinamica azienda con sede a Cusano Milanino, nell'hinterland milanese, nata per sviluppare prodotti innovativi ad alto contenuto tecnologico che rendano più sicura e piacevole la navigazione da diporto. In quest'ottica 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. Dal suo debutto a oggi, il radiocomando è stato sviluppato al punto che Yacht Controller lo ha diversificato in una serie di prodotti specifici, che possono anche essere integrati fra loro. Il successo di questa invenzione ha fatto il giro del mondo (sul sito



dell'azienda si contano 33 dealer stranieri, al di là e al di qua dell'Oceano).

Tutta la gamma di prodotti è brevettata e certificata a norma Ce e Fcc dai più qualificati enti internazionali di certificazione e comprende radiocomandi wireless, sistemi di supervisione, schermi Lcd (anche con pc integrato), pc nautici e da oggi, appunto, anche i joystick di manovra.

I prodotti di Yacht Controller nascono non solo dalla passione per la nautica di chi ci lavora, ma anche grazie all'esperienza nel settore dell'elettronica delle sue consociate Axiomtek Italia e Micro Device (che sono i più importanti player mondiali nel settore dei computer industriali e automazione) con le quali forma il gruppo Microfin. [www.yachtcontroller.it](http://www.yachtcontroller.it)

## PER UNA BARCA GRANDE CI VUOLE UN GRANDE VERRICELLO

Maxwell realizza il suo verricello più grande e ad attenderlo c'è uno yacht di 90 m

Maxwell Marine amplia la gamma di verricelli per superyacht, con il nuovo modello SY 38, il più grande realizzato dalla casa neozelandese. Disponibile in versione idraulica o elettrica a corrente alternata trifase, è alimentato da un motore di 22 kW ed è in acciaio inossidabile ed equipaggiato con catena dal diametro massimo di 38 mm.

E i primi due esemplari sono già assegnati a un superyacht di 90 metri, a cui Maxwell fornirà anche un sistema completo di ancoraggio ausiliario di due verricelli da tonnellaggio di poppa di 320 mm di diametro del tamburo di avvolgimento, più due sistemi di arresto e tensione catena e molti altri impianti vari.

I sistemi di ancoraggio dell'azienda neozelandese sono importati da Saim Marine e il suo esponente Marco Donà, a proposito del nuovo SY38, dichiara: "Il nuovo modello sottolinea la capacità di Maxwell di offrire soluzioni di elevato standard qualitativo, per soddisfare ogni tipo di richiesta di cantieri e designer di superyacht". [www.saim-group.com](http://www.saim-group.com)



Queste due foto danno proprio l'idea della imponenza del nuovo verricello SY 38 di Maxwell Marine.



## AVVOLTI DALLA MUSICA

Nuovi altoparlanti in arrivo da Clarion

È arrivato un nuovo sistema audio di Clarion realizzato apposta per la nautica. È composto da subwoofer e altoparlanti a due vie con una potenza massima di 120W. I tweeter separati da 3.5 cm, assicurano la precisione del suono negli acuti e garantiscono un suono Dolby Surround a bordo. Il subwoofer di 25cm, invece, offre una potenza massima di 350W. Perfettamente impermeabili, tutti questi prodotti sono resistenti ai raggi UV, agli schizzi di acqua di mare e alla salsedine. L'insieme dei prodotti si controlla a distanza col telecomando MF1 impermeabile, senza fili e galleggiante. [www.clarion.com](http://www.clarion.com)



## PORTO MONTENEGRO ESPANDE PER IL 2014

Entro l'estate nuovi ormeggi per barche di oltre 100 metri

Porto Montenegro ha avviato un importante piano di espansione per raddoppiare i posti barca del Marina da 245 a 490. Il completamento dei lavori è previsto per la primavera-estate 2014. Nel corso dei prossimi due anni, inoltre, Porto Montenegro completerà la "Fase II" del suo sviluppo. La metà di questo progetto è dedicata alla realizzazione di posti per imbarcazioni fino a 20 metri, mentre saranno destinati 145

posti a yacht da 25 metri fino a oltre 100. Al termine di questo progetto, Porto Montenegro diventerà uno dei più grandi porti del Mediterraneo, con una capacità d'accoglienza per superyacht fra i più grandi al mondo, a cui si aggiunge il già funzionante villaggio, con hotel a 5 stelle, costruito sul lungomare nel cuore di una delle regioni nautiche più pittoresche del Mediterraneo. [www.portomontenegro.com](http://www.portomontenegro.com)



## APRE IL MARINA DEL GARGANO

Settecento nuovi posti barca nella perla della Puglia

Situato nel Golfo di Manfredonia, Marina del Gargano è il nuovo porto turistico in grado di ospitare, sia in transito che in maniera stanziale, imbarcazioni e superyacht fino a 60 metri. La disponibilità è di 700 posti barca per 270.000 mq di superficie totale. Decisamente interessante la posizione che apre a belle navigazioni non solo lungo il promontorio e le coste del Gargano, ma anche verso le vicine località internazionali come Croazia e Grecia. Il progetto ha badato anche all'integrazione con



l'ambiente, con la creazione nell'area portuale di un polmone verde di più di un ettaro di estensione, accessibile a tutti. La realizzazione del porto è ad opera di Gespo, società costituita nel 1990 da importanti imprenditori locali che, attraverso capitali propri ed europei, hanno dato vita a questo progetto. Il servizio agli armatori e ai loro ospiti prevede un elenco "infinito" di possibilità, dal noleggio auto fino all'elisupeficie, dai ristoranti, bar e Yacht Club all'area giochi bambini e molto, molto altro. Per il service delle barche c'è un travel lift da 130 tonnellate, mentre i fondali vanno da 2,50 a 6,50 metri. [www.marinadelgargano.it](http://www.marinadelgargano.it)



## NUOVE RESIDENZE A MARINA DI SCARLINO

Suite speciali e molti servizi per vivere la maremma tra mare e terra

Nel cuore della Maremma toscana si va ben oltre il piacere dell'andar per mare. Con il nuovo progetto del Marina di Scarlino, anche a terra la vita si fa altrettanto interessante e divertente. Anzitutto sono raddoppiate le residenze in affitto e in vendita, in più si aggiunge una galleria commerciale di 3000 mq e nuovo beach club

con piscina, il Purobeach Toscana. Le residenze sono 32 splendide suite, tutte dotate di ampie terrazze botaniche con vista mare, e vanno da 48 a 123 metri quadri circa. Marina di Scarlino mette a disposizione dei propri ospiti anche "The Lifestyle Company", un punto di accoglienza preferenziale dove è possibile pre-

notare, a tariffe vantaggiose, servizi di vario genere offerti nel territorio toscano, grazie alle partnership siglate con oltre 50 aziende locali: spa&wellness, golf, tennis e ancora diving, noleggio imbarcazioni, equitazione e guide, biglietti per musei e parchi naturali, e molto altro ancora. In tutto ciò non va dimenticato che il Marina offre 950 posti barca, da 6 a 36 metri, con profondità dai 2 ai 4 metri, più i servizi di manutenzione. [www.marinadiscarlino.com](http://www.marinadiscarlino.com)



## NOTIZIARIO DEI PORTI

Brevi news e curiosità in pillole

### AL PORTO DI CAVALLO C'È L'OTTIMO VINO TOSCANO

Al porto di Cavallo è nato un "Wine shop" con una selezione dei migliori vini al mondo, quelli di Toscana: Chianti, Brunello di Montalcino, Morellino di Scansano e Vermentino della Maremma. Il porto è a sud della Corsica, a Bonifacio, ma non preoccupatevi per la distanza, perché l'enoteca è anche online.

Su [www.shop.portodicavallo.fr](http://www.shop.portodicavallo.fr), ci sono 32 etichette di vini di alta gamma, reperibili solo presso le più note enoteche e nei ristoranti pluristellati. L'artefice è Marco Bacci, amante del mare e produttore appassionato nelle sue tenute toscane: Castello di Bossi, Tenuta di Renieri e Terre di Talamo, sono luoghi simbolo di uno svi-

luppo vinicolo in un contesto ambientale straordinario.

### MARINA DI PORTOROSA MUOVE A CANNES, MA PER LA FIERA

Dal cuore della Sicilia, il Marina di Portorosa si trasferisce virtualmente a Cannes per il Festival de la Plaisance, in quanto azienda selezionata nel progetto europeo Regione Siciliana, Assessorato Attività Produttive. Allo stand QML-054 si può conoscere la realtà di questo porto, che non solo è a un tuffo dalle splendide Eolie, ma offre molti servizi completi, compreso il noleggio e l'usato, con la Portorosa Charter & Broker. Tutto è gestito da Marco Foti, un giovane pieno di iniziative mirate a promuovere una qualità dei servizi sempre migliore.



## LA UIM PER L'AMBIENTE

Un premio per chi ha a cuore l'ecologia

L'Unione Internazionale Motonautica (UIM) è l'organo di governo mondiale della motonautica, riconosciuto dal Comitato Olimpico Internazionale. Consapevole di quanto le competizioni sull'acqua, siano esse piccole o grandi, possano fare la differenza nella lotta contro il cambiamento climatico e contribuire a risolvere le sfide ambientali di oggi, anche quest'anno ha promosso l'iniziativa UIM Environmental Award. Il premio mira a promuovere la cooperazione tra Motonautica - competitiva e ricreativa - l'industria marina e i centri di ricerca in tutti i settori ambientali per condividere le conoscenze.

Possono partecipare squadre da corsa, costruttori di barche, produttori di motori, università, centri di ricerca, scienziati, organizzazioni non governative, aziende e tutti gli individui che possono in qualche modo sentirsi coinvolti. I candidati devono essere in grado di dimostrare risultati significativi che si sono verificati prima del termine ultimo di presentazione alla segreteria della Uim, che è il 15 dicembre. Il premio può essere vinto con azioni concrete e comprovate a favore della tutela e salvaguardia di acqua e ambiente in tutti i tipi di attività di navigazione a motore e il vincitore acquisirà il diritto di associare il logo Uim al proprio progetto. Tutte le info su [www.uimpowerboating.com](http://www.uimpowerboating.com)

## PROIETTATI NEGLI ABISSI

A Genova una mostra interattiva, fino al 3 novembre

**A** I WOW! Genova Science Center, la casa della scienza al Porto Antico di Genova, si entra in un'avventura nelle profondità degli oceani, per scoprirne i misteri, relitti e creature straordinarie, toccando con mano le più moderne tecnologie per l'esplorazione subacquea. C'è infatti un'area interattiva dove poter provare molte esperienze: si può simulare il protocollo di lancio del sommergibile Alvin, manovrare un braccio robotico, entrare nel sottomarino a 5 km di profondità, guidare un veicolo robotizzato per esplorare il modello del relitto del Titanic e conoscere oltre 500 nuove forme di vita recentemente scoperte. Biglietto 7 euro, sono previste riduzioni. [www.wowscienza.it](http://www.wowscienza.it)



## LA VERSILIA COMPIE 500 ANNI

Tante le iniziative per celebrare questo evento ed è l'occasione per viverla fuori stagione e conoscere il suo lato storico e culturale

**C**inquecento anni fa la Versilia legò il suo destino a Firenze. Fu Papa Leone X, al secolo Giovanni de' Medici, figlio di Lorenzo il Magnifico, a fare di questa terra un possedimento fiorentino e a gettare il seme di uno sviluppo che, muovendo da Michelangelo Buonarroti e dai magnifici marmi versiliesi, approda alle eccellenze turistiche e culturali dei giorni nostri. Così la Versilia riscopre e celebra la sua storia, con una serie di iniziative di interesse storico e culturale, in programma sul territorio fino a metà dicembre. Insomma, quest'area della Toscana, molto amata dai naviganti, ma anche dai giovani e dai vip, per le possibilità di divertimento che offre, quest'anno vuole mostrare tutto il suo lato culturale. Vale la pena, dunque, consultare il calendario degli eventi su [www.versiliamedicea.com](http://www.versiliamedicea.com); è anche un'occasione per apprezzare la ricchezza della Versilia anche fuori stagione.

## OCCHIALI HI-TECH CON GUSTO CHIC

Silmo è la nuova linea ad alta tecnologia di Zero RH+

I materiali hi-tech sono ben "truccati" da colori e design di moda.



**C**'è tutta la tecnologia più evoluta nella nuova collezione di occhiali Silmo di Zero RH+. Grilamid, Hilex (un materiale di derivazione aerospaziale), lenti See Varia in NXT, che garantiscono l'effetto fotocromatico anche dietro la visiera del casco, lenti Polar HD sono solo alcuni dei nomi "strani" che nascono dalla continua ricerca di soluzioni e materiali high-tech.

La scelta dei colori e lo stile raffinato del design completano il profilo di questa linea di occhiali che si compone di 11 modelli, dedicati a chi ama lo stile sportivo ma sempre con un bel piglio fashion.

## JEANRICHARD TERRASCOPE

L'orologio per gli sportivi di classe



Un'estetica sportiva, ma sempre con toni eleganti, e un'originalissima cassa in acciaio con quadrante nero e cinturino in caucciù. È il Terrascope, un orologio nato per seguire il suo proprietario anche in capo al mondo, tanto in un'avventura al limite dell'estremo quanto in un'elegantissima cena di gala.

L'ingegnoso contrasto fra la finitura verticale satinata (sulle zone piatte della parte centrale della cassa e sulle barre laterali) e la finitura lucida (sulla lunetta) gioca con la luce e sottolinea l'elegante look audace di questo segnatempo svizzero. Terrascope è impermeabile fino a 100 metri e ha la ricarica automatica. [www.jeanrichard.com](http://www.jeanrichard.com)



Rubrica di **Veronica Eredi**.  
In collaborazione con:  
[www.thebeautypost.it](http://www.thebeautypost.it)

**the  
beautypost**

Il mondo della bellezza e del benessere non avrà più segreti per chi si connette su [www.thebeautypost.it](http://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.

## LE RUGHE LE TOGLI CON GUSTO

Col formaggio francese si rimane sempre giovani



Quale sarà l'ingrediente principe delle creme anti-età del futuro? Secondo i ricercatori della Lycotec Ltd, azienda inglese specializzata nella messa a punto di ingredienti per l'industria cosmetica e alimentare, potrebbe essere una nuova generazione di molecole estratte niente meno che... dal formaggio! Non un formaggio qualsiasi, ma uno tipico francese, il Roquefort, nelle cui vene blu i ricercatori, con la collaborazione dell'Università di Cambridge, hanno scoperto insospettabili proprietà anti-infiammatorie (ricerca pubblicata a dicembre 2012 sul giornale Medical Hypotheses). In particolare gli studiosi sono riusciti a sintetizzare dei metaboliti che hanno la capacità di inibire la sintesi del colesterolo e ridurre la carica batterica. La scoperta sembra spiegare anche la ragione del famoso paradosso francese, termine creato dallo scienziato dell'Università di Bordeaux Serge Renaud nel 1993, per spiegare la bassa incidenza di malattie cardiovascolari in Francia nonostante l'alto consumo di vino rosso e grassi saturi. Forse proprio il consumo abituale di formaggio Roquefort, ma anche di Camembert, con le loro qualità anti-infiammatorie, potrebbero contribuire a rendere la Francia uno dei Paesi con il tasso più basso di mortalità per malattie cardiovascolari nel mondo, quasi al pari di Giappone e Corea (fonte: Organizzazione Mondiale della Sanità). Usati nei cosmetici, i metaboliti estratti da questi formaggi, potrebbero aiutare a ringiovanire e lenire la pelle (con effetto anti-età) e migliorare la cellulite.

## UNA MAISON SOLO PER LA COLONIA

È la prima al mondo ed è griffata Atelier Cologne con due boutique, una a Parigi e l'altra a New York

Sylvie Ganter e Christophe Cervasel, i fondatori di Atelier Cologne, hanno molte cose in comune. Oltre alla discendenza italiana, hanno vissuto gran parte della loro vita nel sud della Francia (la terra dei profumi). Lei a Marsiglia (ora però vive a New York) e lui a Tolosa (ora abita a Parigi). La loro passione per l'eau de cologne li ha spinti a fondare una Maison (Atelier Cologne) dedicata interamente alla colonia. La prima nel mondo. Le ultime loro creazioni sono le Cologne Absolue. Una famiglia di cinque fragranze: Orange Sanguine (100 ml, 80 euro), Grand Néroli (100 ml, 85 euro), Bois Blonds (100 ml, 100 euro), Trèfle Pur (100 ml, 90 euro) e Oolang Infini (100 ml, 85 euro). Due le boutique monomarca aperte nelle due città di residenza della coppia (Sylvie Ganter e Christophe Cervasel hanno un legame non solo professionale) una a New York al 247 di Elizabeth Street e una a Parigi all'8 di rue Saint-Florentin (nella foto).



Sopra, uno dei tanti profumi di Atelier Cologne. A destra, la boutique parigina della maison francese.



## INVINCIBILE INVICTUS

Il nuovo profumo di Paco Rabanne lancia il concorso per votare il tuo atleta preferito

Invictus non è solo la nuova fragranza maschile firmata Paco Rabanne, in uscita a settembre, e creata dalla profumeria Véronique Nyberg. È un sito internet ([www.pacorabanne.com/invictus](http://www.pacorabanne.com/invictus)) anzi una piattaforma digitale dove, fino al 18 ottobre, ha luogo una competizione on-line: Invictus Award. Per partecipare occorre andare sul sito o sulla pagina Facebook dedicata ([www.facebook.com/InvictusPacoRabanne](http://www.facebook.com/InvictusPacoRabanne)) e votare, tra i sette atleti scelti da una giuria internazionale, il preferito. Il vincitore riceverà oltre alla somma di 50mila euro, per realizzare un progetto sportivo, la possibilità di essere il protagonista del calendario Invictus 2015. Del calendario Invictus 2014 sarà invece protagonista il rugbista australiano Nick Youngquest. Volto della nuova fragranza di Paco Rabanne, impersona nel video realizzato dal regista francese di lungometraggi Alexandre Courtès, l'eroe invincibile.



**L'AUTUNNO MEDITERRANEO NEL TRUCCO DI DOLCE & GABBANA**  
Il fascino di Scarlett Johansson per esaltare i colori tenui del maquillage di mezza stagione

Il trucco dell'autunno/inverno 2013 ha i colori tenui degli affreschi italiani per gli stilisti Dolce & Gabbana, che ritraggono sullo sfondo di Taormina un'altrettanto splendida Scarlett Johansson. IL fotografo Tom Munro coglie la sensualità dello sguardo dell'attrice americana, seduta su una tavola imbandita, in una terrazza assolata che domina il Mediterraneo e la città antica, con piatti e vasi di frutta (i simboli della sicilianità - cari agli stilisti - ci sono tutti). La bellezza di Scarlett

Johansson è esaltata dal Mascara Passioneyes Duo Curve e Volume, il protagonista della collezione sviluppata con Pat McGrath, consulente creativo del brand. Tre i colori: Nero (come la cenere del vulcano), Terra e Blu Indaco (come l'acqua del Mediterraneo). Compongono la collezione blush rosa per le guance, ombretti marroni e matite bordeaux, rossetti e matite per le labbra sui toni del rosa e quattro nuovi smalti per le unghie in grigio, marrone, taupe e tonalità nude.

## MAGNETITE ANTIETÀ PER LA PELLE

Un potente siero in grado di ringiovanire fino a 4 anni



Racchiuso in un elegante flacone di cristallo, Natura Bissé presenta un nuovo potente siero auto-rigenerante per la notte: Diamond Life Infusion. Risultato di un'approfondita indagine scientifica, in colla-

borazione con l'Università di Monaco, è stato creato per le pelli a partire dai 30 anni. Regolarizzando gli Skin Age Biomarkers (indicatori cellulari che rivelano l'età biologica della pelle), può ringiovanire la pelle di 3,9 anni in una settimana. Merito dell'alta concentrazione di 16 ingredienti ringiovanenti, tra cui l'esclusivo attivo magnetico Bio-Magnet Nanosomes. L'uso in campo medico della magnetite sintetica, come veicolo dei farmaci nel corpo, ha ispirato i ricercatori dei laboratori Natura Bissé a usare la magnetite naturale in cosmetica nei trattamenti anti-età. Il suo effetto Retinoide stimola il rinnovamento cellulare, migliorando il tono e la struttura della pelle. Usarlo ogni sera su viso, collo e décolleté. Formato 25ml, costo 470 euro.









# OPEN CHE VAI, POZZETTO CHE TROVI

CAP  
CAMARAT  
6.5 DC

CAP  
CAMARAT  
6.5 WA

CAP  
CAMARAT  
6.5 CC

**La prova dei tre Cap Camarat 6.5 è l'occasione perfetta non solo per commentare le prestazioni, ma anche per mettere a confronto tre configurazioni di pozzetto fra quelle più utilizzate sugli open mediterranei** di Alberto Mondinelli

Sarà il particolare momento economico, sarà la voglia di godersi il mare (o il lago) senza troppi stress, fatto sta che i piccoli open sembrano essere gli unici a non conoscere crisi, ma anzi riescono ad avvicinare nuovi diportisti e a recuperare tanti appassionati che stavano abbandonando il piacere di andare in barca. E non è neppure vero che su pochi metri di barca le scelte siano obbligate... l'ho verificato di persona a Cannes a una sessione di prove, in cui Jeanneau ha allineato le tre versioni del suo nuovo Cap Camarat 6.5, dove la sigla individua anche la lunghezza: 6,5 metri. Immagino già che chi non è interessato a questa misura passi subito oltre, ma il mio consiglio è di soffermarsi ugualmente tra queste pagine, perché i Cap Camarat sono delle barche divertenti versatili e pronte a una gamma di utilizzi che seguono la scia di modelli ben più dimensionati. Questo test, inoltre, offre anche una ghiotta opportunità per mettere a confronto tre soluzioni di pozzetto, che poi sono quelle che vanno per la maggiore sugli open mediterranei, siano essi francesi, italiani o di qualsiasi altra nazionalità. Conoscete le differenze fra Center Consolle, Dual Consolle e Walkaround? Non del tutto? Allora, leggete qui e lo capirete o, quantomeno, vi farete una vostra opinione un po' più documentata.



capire il Center Console

6.5 CC



6.5 DC



6.5 WA



**PIACERÀ ANCHE AI PESCATORI**  
Tanto spazio e tante possibilità di personalizzazione, ma anche la rinuncia alla cabina che può costituire un comodo riparo in caso di mutamenti meteo improvvisi, così come della dinette che non è prevista. Bello e razionale il disegno della plancia, con spazio anche per il gps, mentre tra gli optional si notano numerosi accessori per personalizzare il Center Console per la pratica della pesca, dalla vasca del vivo al gavone per le canne e ai relativi portacanne, certamente un utilizzo che trova in questo modello la soluzione ideale, e le signore possono stare a prua ad abbronzarsi.



## CAP CAMARAT 6.5 CC

# PIÙ OPEN PIÙ ECONOMICO

*CC sta per Center Console, un open tutto aperto con la consolle di comando al centro del pozzetto*

Tutto libero e poi ci penso io! Questo il concetto base del 6.5 Center Console e dei suoi diretti concorrenti. Il layout prevede le panchette tipo bowrider a prua che si trasformano in un prendisole eventualmente allungabile fino alla consolle (dipende dalle soluzioni offerte dai vari cantieri). Alcuni propongono un prendisole anche a poppa, ma non il Cap Camarat che anzi deve confrontarsi con le due sedute centrali avvolgenti, comode ma un po' ingombranti. La struttura della plancia offre al suo interno un piccolo vano dove può trovare posto il wc chimico e garantire un po' di privacy per il cambio dei vestiti. La prova in mare non riserva sorprese, con un mare leggermente mosso la carena del Cap Camarat si mostra subito a proprio agio e il fuoribordo Yamaha con elica M17 Standard si conferma l'accoppiamento ottimale anche come potenza, senza far sentire la necessità di salire fino ai 200 cv indicati come potenza massima.



### CAP CAMARAT 6,5 CC

SCHEDA TECNICA	PRESTAZIONI
Lunghezza ft ..... m 6,34	1000 giri ..... 3,4 nodi .....3 litri/h .....53 db
Lunghezza scafo ... m 6,06	2000 giri ..... 6,3 nodi .....7 litri/h .....66 db
Larghezza: ..... m 2,48	3000 giri: ..... 10,2 nodi .....17 litri/h .....72 db
Dislocamento ..... kg 1000	3500 giri ..... 17,5 nodi .....20 litri/h .....73 db
Serbatoio carburante 1170	4000 giri ..... 22,7 nodi .....25 litri/h .....76 db
Serbatoio acqua: ..... 150	4500 giri ..... 26,2 nodi .....31 litri/h .....77 db
Motore Yamaha F150 AETL	5000 giri ..... 30,4 nodi .....38 litri/h .....79 db
Prezzo ..... euro 15.850*	5800 giri ..... 37,8 nodi .....53 litri/h .....88 db

\*Solo scafo, Iva esclusa      Consumi forniti dallo strumento di bordo

## Gli altri Center Console

È il regno dei package, cioè delle offerte barca+motore. Quindi il prezzo di alcuni modelli che proponiamo è da considerarsi comprensivo di motore e Iva. Per un confronto con il Cap Camarat c'è da considerare che il costo del motore Yamaha F150 EATL del test è di 14.400 euro Iva inclusa.



**BENETEAU FLYER 650 OPEN**  
Lung. ft m 6,15, largh. m 2,44, peso kg 1230, mot max 200 cv. **Prezzo euro 14.940** solo scafo, Iva esclusa.



**SUZUKI SR 21**  
Lung. ft m 6,20, largh. m 2,40, peso kg 1100, mot max 200 cv. **Prezzo euro 36.690** in package con Suzuki DF150, Iva inclusa



**QUICKSILVER ACTIV 675 OPEN**  
Lungh. ft m 6,74, largh. m 2,55, peso kg 1205, mot max 200 cv. **Prezzo euro 30.380** in package con Mercury 150 cv, Iva inclusa.



**SELVA 6.7 ELEGANCE**  
Lungh. ft m 6,65, largh. m 2,50, peso kg 950, mot max 150 cv. **Prezzo euro 33.285** con Selva 150 XSR, Iva inclusa



**6.5 CC**

**6.5 DC**

**6.5 WA**

**CAP CAMARAT 6.5 DC**  
**DAYCRUISER SÌ**  
**MA COMPATTO**

La cabina è vivibile, l'accesso al solarium comodo e a poppa c'è pure la dinette, ma il prezzo sale

**LA POLTRONA DEL COPILOTA SI APPREZZA ANCHE PER IL RELAX**  
Lo schienale del copilota trasla verso prua in modo da unire la seduta al divano retrostante. A poppa c'è da sbizzarrirsi con le soluzioni: divano a T o a U lungo la murata, oppure grande solarium grazie all'elemento centrale che li unisce, senza dimenticare la possibilità di allestire la dinette che è sempre apprezzata. L'accesso al mare è garantito dalle due comode plancette laterali.

**CAP CAMARAT 6,5 DC**

SCHEDE TECNICHE		PRESTAZIONI	
Lunghezza ft .....	m 6,40	1000 giri .....	3,3 nodi
Lunghezza scafo ...	m 6,06	2000 giri .....	6,3 nodi
Larghezza: .....	m 2,48	3000 giri: .....	10,0 nodi
Dislocamento .....	kg 1036	3500 giri .....	17,5 nodi
Serbatoio carburante	1170	4000 giri .....	22,5 nodi
Serbatoio acqua: .....	150	4500 giri .....	26,1 nodi
Motore Yamaha F150 AETL		5000 giri .....	30,0 nodi
Prezzo .....	euro 19.900*	5800 giri .....	37,7 nodi
		3 l/h*	53 db
		7 l/h*	66 db
		18 l/h*	72 db
		21 l/h*	73 db
		27 l/h*	75 db
		31 l/h*	77 db
		39 l/h*	80 db
		54 l/h*	88 db

\*Solo scafo, Iva esclusa      \*Consumi forniti dallo strumento di bordo

## Gli altri Dual Console

Tuga piatta oppure leggermente pronunciata per dare più altezza sottocoperta, i Dual Console, o Cabin che dir si voglia, sono i modelli più vicini alla tradizione e sono adatti anche per crociere di qualche giorno potendo ospitare due persone in cabina per la notte.



**BENETEAU FLYER 650 CABRIO**  
Lungh. ft m 6,15, largh. m 2,44, peso kg 1510, mot max 200 cv.  
**Prezzo euro 17.400**  
solo scafo, Iva esclusa



**RANIERI SL 24**  
Lungh. ft m 7,15, largh. m 2,55, peso kg 1400, mot max 300 cv.  
**Prezzo euro 31.800**  
solo scafo, Iva esclusa



**QUICKSILVER ACTIV 645 CABIN**  
Lungh. ft m 6,33, largh. m 2,39, peso kg 1060, mot max 200 cv.  
**Prezzo euro 36.980** in package con Mercury 150 cv, Iva inclusa



**SELVA C.6.5 CABIN**  
Lungh. ft m 6,40, largh. m 2,38, peso kg 900, mot max 152 cv.  
**Prezzo euro 31.756**  
con Selva 150, Iva inclusa





6.5 DC



6.5 WA



Del piano di coperta si può apprezzare il solarium prodiero più grande dei tre modelli e lo spazio a poppa che può essere allestito anche come dinette.



A un prendisole di grandi dimensioni (vedi dettaglio accanto nella foto ripresa dall'alto), corrisponde una cabina sottostante di altrettanta spaziosità e agibilità.

## CAP CAMARAT 6,5 WA

## SCHEDE TECNICHE

Lunghezza ft ..... m 6,40  
Lunghezza scafo ... m 6,06  
Larghezza: ..... m 2,48  
Dislocamento ..... kg 1036  
Serbatoio carburante 1170  
Serbatoio acqua: ..... l 150  
Motore Yamaha F150 AETL  
Prezzo ..... euro 19.900\*

## PRESTAZIONI

1000 giri .....	3,4 nodi	3 l/h*	53 db
2000 giri .....	6,6 nodi	7 l/h*	66 db
3000 giri: .....	10,3 nodi	17 l/h*	72 db
3500 giri .....	18,0 nodi	20 l/h*	73 db
4000 giri .....	23,4 nodi	25 l/h*	76 db
4500 giri .....	26,9 nodi	31 l/h*	77 db
5000 giri .....	31,4 nodi	388 l/h*	79 db
6000 giri .....	38,9 nodi	53 l/h*	88 db

\*Solo scafo, Iva esclusa

\*Consumi forniti dallo strumento di bordo

## CAP CAMARAT 6.5 WA

## LA "VIA DI MEZZO" PIACE

WA, walk around, ovvero, camminare intorno al pozzetto

Solitamente sui walk around è previsto un camminamento lungo tutto il perimetro della barca in modo da poter (come dice il nome) "camminare intorno" alla coperta. Su questo Cap Camarat il camminamento è però interrotto da una cuscineria fissa, ma devo dire che questa soluzione è quella che mi piace di più e si colloca "in mezzo" anche come prezzo. L'idea è semplice, rinunciare a un po' di volumetria interna della cabina per creare a prua un grande prendisole a cui si accede da due comodi passavanti ai lati di una bella plancia. Sottocoperta la vivibilità non è compro-

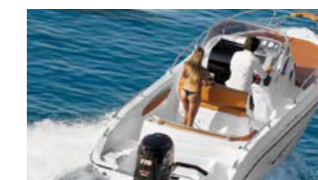
messa rispetto al DC anzi. La cabina, infatti, offre una dinette trasformabile in letto matrimoniale e c'è lo spazio anche per un wc. In pozzetto è previsto un secondo tavolo con un divano a L e le due immancabili poltroncine. Il design della plancia è decisamente riuscito, semmai è il parabrezza a essere un po' meno protettivo degli altri modelli. La prova gode di un mare un po' più calmo e quindi, nonostante motore, elica e dislocamento siano sempre gli stessi, le prestazioni sono un po' migliori, così da avere un riscontro anche con un meteo più mite.

## Gli altri Walkaround

Si può progettare qualche giorno di crociera dormendo a bordo senza rinunciare a spazi aperti generosi. chiamiamoli Walk Around o Sundeck ma il concetto di barca non cambia e vanta una lunga serie di proposte sviluppate da cantieri di grande tradizione.



**BENETEAU FLYER 650 SUN DECK**  
Lungh. ft m 6,15, largh. m 2,44,  
peso kg 1350, mot max 200 cv.  
Prezzo euro 17.460  
solo scafo, Iva esclusa



**RANIERI SHADOW 22**  
Lungh. ft m 6,50, largh. m 2,42,  
peso kg 1200, mot max 230 cv.  
Prezzo euro 23.200  
solo scafo, Iva esclusa



**QUICKSILVER ACTIV 605 OPEN**  
Lungh. ft m 6,12, largh. m 2,40,  
peso kg 950, mot max 150 cv.  
Prezzo euro 25.600 in package  
con Mercury 150 cv, Iva inclusa



**SELVA SD.6.2 CABIN**  
Lungh. ft m 6,15, largh. m 2,48,  
peso kg 900, mot max 152 cv.  
Prezzo euro 30.718  
con Selva 150 XSR, Iva inclusa



# NOSTALGIA DELLE VACANZE? PROSEGUI CON I WEEKEND

Finite le vacanze si può ancora rivivere il bello delle crociere al caldo. In qualsiasi tratto di costa italiana vi troviate, sicuramente ci sono isole vicine, che potete raggiungere per una crociera di un paio di giorni. Spesso i luoghi belli li abbiamo sotto casa, ma li dimentichiamo

di Luca Iannone

Settembre, è ancora tempo di spiagge, baie, profumi, sole, tepore e luoghi incantevoli. Manca solo una cosa: la folla. Eh sì, perché le crociere settembrine regalano le stesse emozioni di quelle di piena estate, ma al netto dei tanti "colleghi" diportisti che per forza di cose sono costretti a concentrare le proprie vacanze in agosto. Certo, di questi tempi, a parte i fortunati che non hanno impegni di lavoro, ci si può permettere giusto dei weekend, magari attaccando il venerdì e il lunedì di ferie per allungare a quattro giorni l'uscita in mare. Ovvio, non si può andare troppo lontano, ma noi, a differenza dei velisti, coi nostri motori possiamo arrivare molto più in fretta nelle mete che possono ancora regalarci gli ultimi scorci di vacanza estiva. Anzi, può essere l'occasione per riscoprire i luoghi vicini, visto che molto spesso si tende a cercare mete lontane, trascurando quelle sotto casa proprio perché, essendo sempre a portata di mano, si continua a rimandare la crociera in quella direzione. Ebbene, il momento giusto è proprio questo, il periodo di fine estate/inizio autunno. In questo servizio non vi diamo una guida turistica, ma vogliamo solo suggerire degli spunti su alcuni dei luoghi più belli dove dirigersi per un weekend; la facilità di informazione offerta da internet e dai portolani fa il resto.



## LUOGHI DOVE TORNARE SPESSO

L'arcipelago toscano è in posizione ottimale per essere raggiunto facilmente anche dalla costa ligure, almeno per le isole più settentrionali come Elba e Capraia, e, per quanto riguarda quelle più a sud come Giglio e Giannutri, pure da Civitavecchia. Una volta raggiunta una delle isole, poi si possono fare delle escursioni veloci in quelle circostanti. Ecco alcune distanze: da Capraia all'Elba 18 miglia, dall'Elba a Pianosa 7 miglia, dall'Elba a Montecristo 21 miglia.

L'Elba è l'isola maggiore dell'Arcipelago ed è anche la terza isola più grande d'Italia. Naturalmente non basta un weekend per visitarla tutta, ma vista la breve distanza che la separa dalla costa continentale può essere la meta ideale per tante crociere ogni volta diverse. Intanto vi segnaliamo uno dei luoghi più incantevoli, cioè la **spiaggia della Fetovaia**, situata a sudovest dell'isola. La sua tranquillità e il mare incredibilmente azzurro non possono non attirarvi per una giornata di relax. **Portoferraio**, a nord dell'isola, è invece l'approdo principale ricavato in un'ansa naturale. Ormeggiare qui significa ricaricare il passaggio degli antichi Etruschi e dai Romani che qui venivano per il traffico del ferro. A terra, quindi, si può respirare l'atmosfera di un antico borgo ricco di storia con fortezze e torri del 15° secolo. Non mancano comunque belle spiagge con mare limpido. E per la sera fatevi consigliare dai "local" un buon ristorante nel centro storico e andateci lungo la bella passeggiata che dal porto conduce all'interno delle mura.

Chi arriva dalla Liguria passa prima per **Capraia** e qui un passaggio "obbligato" è a **Cala Rossa**, una splendida insenatura a sud dell'isola; stupendo il contrasto creato dal rosso delle rocce e lo smeraldo del mare. E se da Capraia volete andare a **Capo Corso**, sono solo 16 miglia.



CAPRAIA  
Cala Rossa, splendida insenatura a sud dell'isola



ISOLA D'ELBA  
Spiaggia della Fetovaia



ELBA  
l'approdo di Portoferraio

## ISOLE DISEGNATE DAL VENTO

Probabilmente i più fortunati in questo quadrante d'Italia sono i partenopei, che sono a un passo dalle blasonatissime isole di Capri e Ischia, ma con una breve sgasata possono arrivare tranquillamente anche alle Pontine, che fra l'altro si trovano di fronte a un'altra perla d'Italia: il Parco Nazionale del Circeo.

Le Pontine sono sei e si dividono in due gruppi. La distanza dall'isola più a nord a quella più a sud, quindi da Palmarola a Santo Stefano, è di circa 20 miglia di navigazione.

Mare blu e terre vulcaniche caratterizzano **Ventotene**, le cui antiche rovine resistono ancora al tempo e, fra queste, si evidenzia l'antico porto Romano, completamente intagliato nel tufo e ancora oggi funzionante.

**Ponza** è l'isola più grande e, secondo un recentissimo sondaggio effettuato da Legambiente via internet, ha anche la spiaggia più bella del Lazio. È **Chiaia di Luna**, situata a sudovest. Comunque basta una foto per rimanere colpiti da questa spiaggia dominata da un'immensa parete forgiata dal vento e dal mare ma che, proprio per la sua natura secolare, è a rischio crollo. La spiaggia, infatti, è interdetta ai bagnanti, ma il Comune di Ponza sta accelerando i lavori per la riapertura, quindi è bene approfittare subito per andare a godersi questa magnifica opera d'arte naturale nella sua essenza più pura, senza la folla schiamazzante.

**Capri** non ha bisogno di presentazioni, famosissimi i faraglioni e piazza Umberto I, conosciuta nel mondo esclusivamente come "**la piazzetta**". Una crociera verso **Ischia** merita una puntatina al famoso **castello Aragonese**, arroccato su un isolotto di roccia trachitica (di natura vulcanica) collegata a Ischia da un ponte in muratura di 220 metri.



ISCHIA  
Castello Aragonese



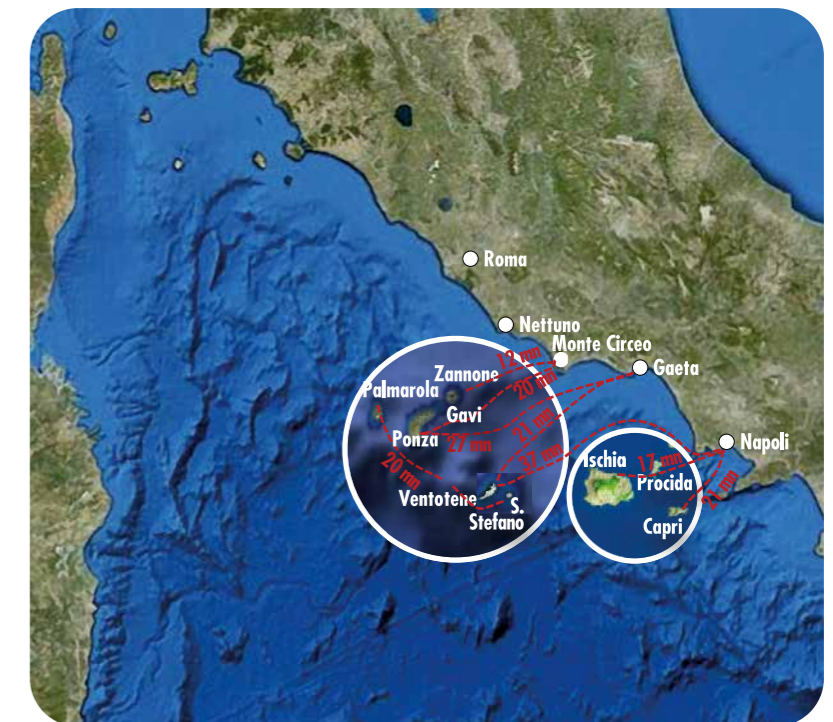
VENTOTENE  
Il Porto Antico



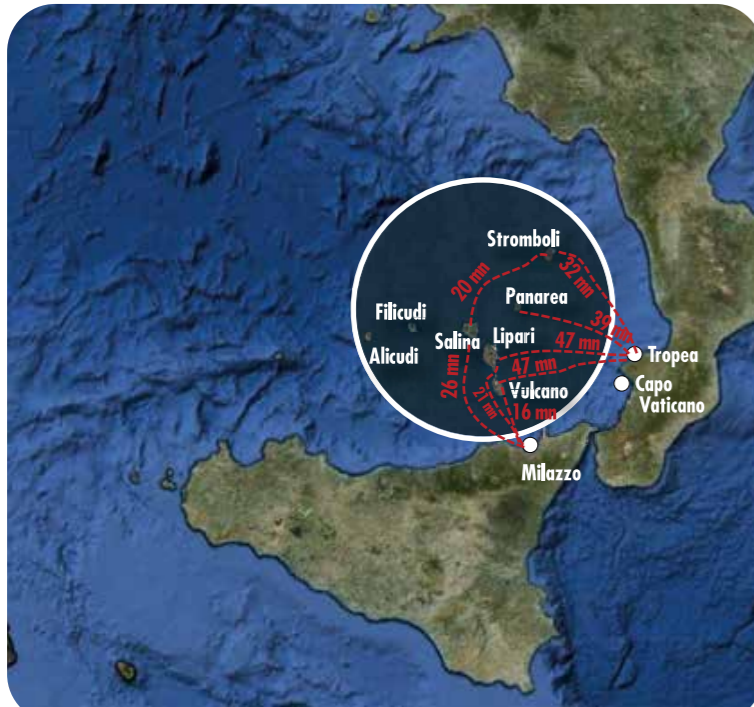
PONZA  
Chiaia di Luna



CAPRI  
La piazzetta







## LE SETTE SORELLE

Sono sette le isole che costituiscono l'arcipelago delle Eolie. Sono di origine vulcanica, di cui due sono ancora attivi, quelli di Stromboli e Vulcano. **Lipari** è l'isola più grande e fra le spiagge da ammirare dal largo o da raggiungere col tender, c'è **Porticello**, poco più a nord del paese di Lipari. È caratterizzata dalla presenza di pomice bianca, tanto sulla spiaggia e sui pendii circostanti quando sul fondale che dona all'acqua toni cristallini. A far da contrasto ci sono pareti neri delle colate di ossidiana. A **Vulcano**, invece, è lo zolfo ad attirare i visitatori nelle sue varie pozze di fango in cui immergersi per godere dei suoi benefici effetti terapeutici. Chi cerca tranquillità deve andare a **Salina**, la più verde delle isole, ma anche quella con tanti angoli nascosti dove evitare la folla. Approfittate anche per assaggiare la nota Malvasia delle Lipari, che è prodotta con le uve passite locali, e i capperi, che sono esportati in tutto il mondo. Al contrario, **Panarea** è invece per i modaioli e chi cerca divertimento, ma non manca di offrire luoghi selvaggi dove ancorare.



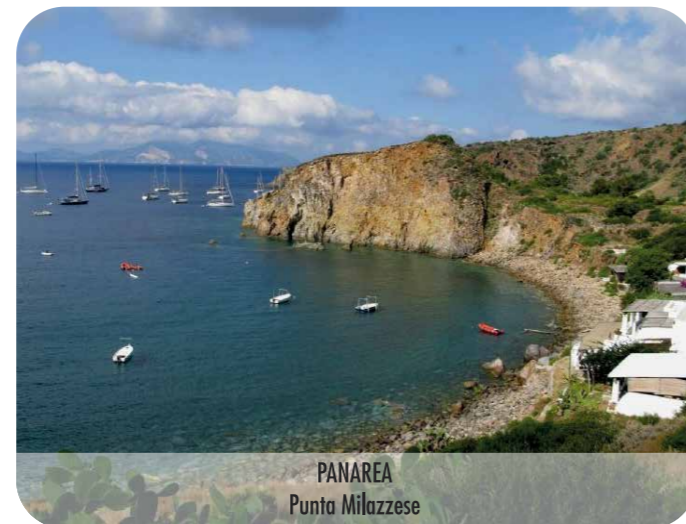
VULCANO  
Una delle tante zone dei fanghi sulfurei



LIPARI  
Spiaggia Porticello



SALINA  
Punta Perciano



PANAREA  
Punta Milazzese

## DAL MONTE ALLE ISOLE

Chi sta in Adriatico deve spingersi un po' più lontano per trovare coste rocciose o le isole, che in questo caso sono le Tremiti. Dalla Romagna può scegliere se puntare sulla costa dall'altro lato dell'orizzonte, quella croata, oppure mettere la prua verso sud e dirigersi al monte **Conero**, che è situato al centro della costa marchigina nell'unico tratto roccioso dell'Adriatico che divide in due i litorali sabbiosi delle vicine Emilia Romagna e Puglia. Navigando lungo costa si scopre che sono numerose le baie e le spiagge nascoste, caratterizzate da rocce a strapiombo e mare turchese. Dal Conero per arrivare alle **Tremiti**, non è proprio una passeggiata, ma si può fare.

Le cinque isole dell'arcipelago pugliese sono piccole e poco abitate, l'ideale per chi cerca il relax, soprattutto dalla fine di agosto in poi, quando la folla dei diportisti si riduce notevolmente. Dappertutto sono disseminate numerosissime spiagge e baie, soprattutto a **San Domino**, la più grande delle isole. Quindi, per fare dei gran bagni in piena solitudine questa è l'isola che fa per voi. A pochi metri da San Domino c'è **San Nicola**, che si caratterizza per la chiesa di Santa Maria, un monastero fortificato ed eretto in cima all'isola dai Benedettini nel 1045. d.C.

Omonima all'isola dell'arcipelago toscano è **Capraia**, la seconda isola più grande delle Tremiti, che regala una delle più belle opere naturali del luogo, **l'Architello**, un arco roccioso di sei metri per cinque, che si trova in prossimità del faro e che fa da "portone" a un laghetto dalle acque cristalline. Ci sono infine le meno invitanti **Pianosa** e **Cretaccio**. La prima dista 12 miglia dalle altre, la seconda è un cumulo di creta praticamente inospitale per essere abitata.



CONERO  
Sono molte le baie lungo il tratto roccioso del Conero



TREMITI  
San Domino



TREMITI  
San Nicola

A sinistra, sullo sfondo l'isola di San Domino, fotografata dalla costa di San Nicola che dista pochi metri e che si vede nella foto a sinistra in cui si staglia la chiesa di Santa Maria



CONERO  
Una spiaggia a Numana a sud del Conero. Le coste rocciose offrono numerosi siti simili a questo





# NON È SEMPRE QUESTIONE DI SFORTUNA

*In crociera l'imprevisto può sempre accadere, ma spesso succede di trovarsi di fronte a problemi che possono pregiudicare il resto della vacanza solo perché si è fatto un uso non corretto degli impianti prima, ma anche durante, la crociera. Finita l'estate, il nostro esperto Lino Di Biase ci ha elencato i cinque problemi più frequenti che hanno lamentato i clienti del Service in cui lavora e noi ve li proponiamo per prenderne buona nota e fare della loro esperienza la vostra salvezza*

**È** un attimo, una distrazione, magari da parte di qualche ospite meno avvezzo alle abitudini marine e la crociera potrebbe subire un brusco stop, o quantomeno un contrattempo che ne pregiudica gli ultimi giorni. Evitare di trovarsi in situazioni spiacevoli è spesso molto più facile di quanto si pensi e la "sfiga" proprio non c'entra nulla, nella maggioranza delle piccole avarie di bordo è spesso la disattenzione la causa principale. La premessa è d'obbligo: diamo per scontato che la preparazione della barca > sia stata fatta a "regola d'arte", però l'imprevisto è sempre in agguato e allora ecco la ricerca affannosa di un'officina o le telefonate angosciate a chi aveva curato la revisione prepartenza per cercare di porre rimedio all'inconveniente. Il rischio è di far passare il resto dei giorni in porto o, peggio ancora, a sbarcare e trovare posto in hotel in attesa che il guasto sia riparato. Eppure sarebbe bastata un po' più di attenzione e tutto si poteva evitare. Per individuare cinque semplici suggerimenti che possano salvare da tanti problemi abbiamo interpellato Lino di Biase, ancora uno dei piloti offshore più veloci e apprezzati (anche se ha appeso il casco al chiodo da qualche anno) ma anche responsabile di un importante service nautico. Forse dopo aver letto l'articolo vi sembreranno delle ovvietà, ma attenzione: delle oltre cento barche che Lino di Biase ha fatto navigare quest'estate le uniche avarie riscontrate, fortunatamente pochissime, sono state tutte riconducibili a questi problemi. E allora, come si suol dire: prevenire è meglio che curare, soprattutto se permette di godersi una crociera senza stress.

## CHI È LINO DI BIASE

Di titoli ne ha vinti meno di quanti ne meritasse e di quanti la grande stima e considerazione che gode nel "circus" dell'offshore gli riconosca. È stato campione della classe P1, i monocarena derivati di serie, vicecampione del mondo con il catamarano di Classe 1 Qatar, ma soprattutto vanta trent'anni passati tra eliche, motori e barche a cercare di andare sempre più veloce. Oggi è il responsabile dello Yacht Service Rapallo del Gruppo Sarnico, dove la sua esperienza è al servizio dello sviluppo e assistenza delle barche da crociera.



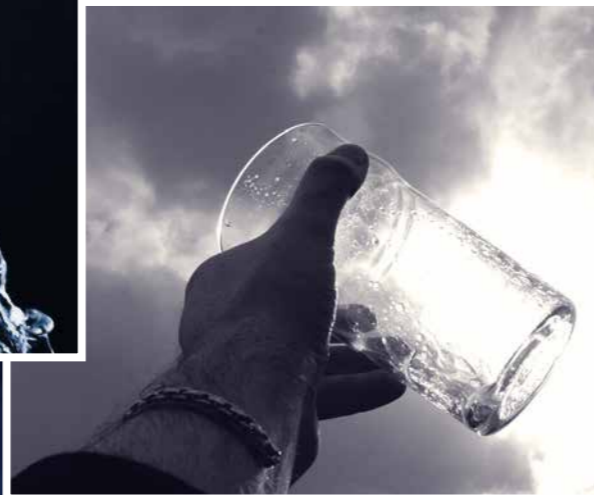
## IL MOTORE NON VA



**N**on necessariamente deve essere un problema grave, semplicemente un pieno di gasolio sporco o con infiltrazioni di acqua non è una possibilità così remota, soprattutto in estate quando alcuni serbatoi dei porti vengono "prosciugati" andando a pescare le morchie che stazionano sul fondo. Quindi il motore funziona ma non prende giri e le prestazioni sono ridotte. Sulle barche più recenti esistono degli efficientissimi rilevatori di acqua nel gasolio che lanciano subito l'allarme, mentre in quelle più datate si deve ricorrere all'ispezione del filtro che evidenzia subito l'eventuale intasamento o presenza di acqua. In ogni caso il rimedio è il medesimo: cambiare il filtro. L'esperienza insegna che con gasolio sporco una decina di ore di normale navigazione sono garantite prima che l'intasamento comprometta il flusso di carburante, mentre l'efficienza del filtro garantisce sull'incolumità di iniettori e altri componenti del motore. Quindi disporre di una buona scorta di filtri è la soluzione più semplice che garantisce di continuare la navigazione intervenendo a intervalli regolari per la sostituzione. Poi, alla prima occasione, un pieno di gasolio pulito aiuterà certamente ad allungare gli intervalli degli interventi, mentre al rimessaggio invernale verrà riservata la pulizia accurata del serbatoio.



## L'AUTOCLAVE FA LE BIZZE



L'acqua è un bene prezioso, ma lo è ancora di più in barca. Usare i servizi come se si fosse a casa non è una prassi corretta, c'è lì il mare che meriterebbe di essere valorizzato ancora di più e l'acqua salata non ha mai ucciso nessuno, quindi troppe docce al giorno sono un'abitudine che potrebbe anche essere per un po' ridimensionata. Il rischio che si corre è piuttosto grave: svuotare i serbatoi dell'acqua vuol dire far girare a vuoto l'autoclave che dopo un po' dice "basta" e vi molla, a quel punto non solo senz'acqua ma anche, una volta riempiti i serbatoi, senza la possibilità di usu-

fruire. La regola principe è quindi quella di contenere il consumo di acqua, o quantomeno di controllare di non svuotare completamente i serbatoi e, nel caso, staccare l'autoclave per evitare che si surriscaldi e bruci la girante. Se invece il guaio è già stato fatto, non resta che ricorrere a un elettricista sperando di cascare su uno capace e onesto,



magari osservandolo al lavoro si può già capire quanto lo sia, per esempio se stacca i due tubi e ne controlla il funzionamento è un procedimento corretto che sottolinea la sua competenza e l'attenzione a verificare l'efficienza dell'autoclave stessa prima di procedere alla sostituzione. Può anche succedere che il bloccaggio sia causato da un banale fusibile bruciato, un controllo prima di rivolgersi a un tecnico esterno è sempre il caso di farlo, senza dimenticare però che un fusibile bruciato è un campanello d'allarme, ma magari si è trattato solo di un sovraccarico sul circuito elettrico.

## GLI SCARICHI NON SCARICANO

Sempre in tema di acqua e del vivere in barca, l'altro guasto frequente e spesso imbarazzante è l'intasamento degli scarichi, siano questi del wc o delle docce. Del resto sono proprio questi gli intoppi più frequenti, ma anche quelli più facilmente evitabili. Gli scarichi di una barca, per quanto efficienti, non possono avere le dimensioni e la portata di quelli di casa, è quindi il caso di contingentare l'utilizzo di carta o quantomeno di mischiarla con una buona dose di acqua in modo che si maceri rapidamente e non vada a costituire un corpo solido che sembra fatto



apposta per bloccare il primo gomito della tubazione. Sarebbe addirittura buona norma destinarla in un sacchetto apposito, almeno per gli assorbenti femminili, ma ci rendiamo conto che si tratta di un "rifiuto" non particolarmente piacevole da gestire a bordo. Quindi meglio abbondare con l'acqua (stando

bene attenti al suo livello nei serbatoi) che maceri per bene la carta e la renda più fluida per arrivare senza problemi al serbatoio delle acque nere. Seppur meno grave, anche l'intasamento della doccia, soprattutto quando è un tutt'uno con il bagno, è però un contrattempo fastidioso. Qui il principale colpevole sono sempre i capelli che bloccano lo scarico, avere l'accortezza a intervalli periodici e anche abbastanza frequenti di sollevare il paglietto e toglierli dovrebbe risolvere tutti i problemi, prima che si spostino in posizioni più difficili da raggiungere.





## OCCHIO ALLE BATTERIE



L'energia elettrica è l'altra fonte di problemi sempre per il medesimo motivo, non siamo a casa e la sua disponibilità non è illimitata. Quando funzionano contemporaneamente aria condizionata, frigoriferi vari, piastre di cottura, autoclavi, luci e magari qualche altro elettrodomestico, il gruppo elettrogeno è sottoposto a un lavoro enorme. Questo lo porta a sollecitare in particolare il caricabatterie che come conseguenza può dare degli sbalzi di tensione eccessivi alle batterie stesse rischiando di metterle fuori servizio, o se preferite come si dice in gergo "cuocerle". È un'eventualità più frequente di quanto non si creda e la conseguenza è di trovarsi quando servono con le batterie assolutamente inutilizzabili. Un

rischio grave che si può evitare avendo l'accortezza di staccare il caricabatterie quando ci rendiamo conto che i servizi di bordo stanno sottoponendo il gruppo elettrogeno a un lavoro eccessivo, questo soprattutto se si è consci che il dimensionamento del gruppo è piuttosto al limite rispetto alle utenze di bordo. Per capirlo è sufficiente una semplice somma matematica degli assorbimenti di bordo confrontati con la capacità del gruppo elettrogeno, a rischio sono soprattutto quelle barche dove noti divoratori di energia elettrica come aria condizionata e icemaker sono stati installati in tempi successivi.

## SCOGLI E TRONCHI SEMPRE IN AGGUATO



In questo caso la "sfiga" gioca già un ruolo un po' più significativo, però quando succede le conseguenze possono essere gravi e quindi c'è poco da fare, oppure un po' meno letali e quindi c'è modo di salvare la vacanza. Dopo aver sentito il colpo, è buona norma verificare subito lo stato dello scafo e delle trasmissioni, se a bordo c'è un esperto sub il problema non si pone, ma anche con maschera e boccaglio e un minimo di acquaticità si può procedere alla verifica dell'opera morta. Una volta verificato che non si siano aperte

vie d'acqua, nel caso di una botta allo scafo c'è da verificare che ci sia un principio di delaminazione che una navigazione a velocità sostenuta potrebbe aumentare a dismisura con un danno ancora più grave, quindi raggiungere il porto più vicino in dislocamento è l'unica soluzione. Più articolata invece la situazione per quello che riguarda le trasmissioni, siano queste a linea d'asse, pod o piede poppiero: verificato che il danno non sia visivamente tale da comprometterne il funzionamento e che le eliche sia integre, si può ri-

salire a bordo e riprendere la navigazione a velocità moderata, verificando l'efficienza della timoneria in virata e la presenza di eventuali vibrazioni che evidenzerebbero il disallineamento degli assi o dei piedi, comunque una situazione che richiede una verifica più approfondita in porto. Se invece non si riscontrano vibrazioni particolari e la maneggevolezza della barca è buona, si può proseguire la navigazione avendo però l'accortezza alla prima sosta in porto di verificare in maniera più chiara l'eventuale danno.



# Azimut 62 S Italia

*Grande sportiva  
con tanto glamour*

di Alberto Mondinelli

Questa barca è una di quelle che ti convincono di quanto sulla strada dell'innovazione e del design le possibilità di miglioramento siano infinite. Se infatti il 62S, ai tempi del suo debutto nel 2007, era stato indicato come una delle migliori barche nella categoria, nel 2012, a più di cinque anni di distanza, è stato capace di segnare un ulteriore salto qualitativo con un intelligente e curato restyling, che ha dato forma al 62S Italia. Il suo nome è un tributo al 150° dell'Unità, ma sottintende anche l'orgoglio di un prodotto che porta

fiero il marchio "made in Italy". La firma Azimut la si percepisce subito,

non solo per i sei oblò quadrati che caratterizzano l'opera

morta, ma anche per il profilo della tuga con le due finestrate che si intersecano a dare slancio

alla propaggine poppiera dell'hardtop, sormontata da un profilato rollbar, ideale per installare le antenne e altre dotazioni.

La carena presenta un deadrise di 19,2 gradi a poppa e 23,8 a centro barca ed è

dotata di pattini di sostentamento longitudinali con tre "spray rails" su due terzi della lunghezza dello scafo lungo le linee d'acqua. La struttura è in fibra di vetro con impiego di tessuti multiassiali a legante in polvere. Il procedimento di stratificazione è a infusione con gelcoat a spruzzo di tipo neopentilico-isoftalico e utilizzo di pvc espanso per le strutture a sandwich sulle murate, fondo e sovrastrutture. Le paratie della sala macchine anticollisione di prua sono realizzate con sandwich strutturale di legno e materiale espanso con impiego di resina ortoftalica per gli strati interni dello scafo e le sovrastrutture. Resine vinilestere per gli strati esterni dello scafo scelte per la loro resistenza all'osmosi e infatti la barca ha una garanzia di cinque anni contro questo rischio.

La carena presenta un deadrise di 19,2 gradi a poppa e 23,8 a centro barca ed è

dotata di pattini di sostentamento longitudinali con tre "spray rails" su due terzi della lunghezza dello scafo lungo le linee d'acqua. La struttura è in fibra di vetro con impiego di tessuti multiassiali a legante in polvere. Il procedimento di stratificazione è a infusione con gelcoat a spruzzo di tipo neopentilico-isoftalico e utilizzo di pvc espanso per le strutture a sandwich sulle murate, fondo e sovrastrutture. Le paratie della sala macchine anticollisione di prua sono realizzate con sandwich strutturale di legno e materiale espanso con impiego di resina ortoftalica per gli strati interni dello scafo e le sovrastrutture. Resine vinilestere per gli strati esterni dello scafo scelte per la loro resistenza all'osmosi e infatti la barca ha una garanzia di cinque anni contro questo rischio.

La carena presenta un deadrise di 19,2 gradi a poppa e 23,8 a centro barca ed è

dotata di pattini di sostentamento longitudinali con tre "spray rails" su due terzi della lunghezza dello scafo lungo le linee d'acqua. La struttura è in fibra di vetro con impiego di tessuti multiassiali a legante in polvere. Il procedimento di stratificazione è a infusione con gelcoat a spruzzo di tipo neopentilico-isoftalico e utilizzo di pvc espanso per le strutture a sandwich sulle murate, fondo e sovrastrutture. Le paratie della sala macchine anticollisione di prua sono realizzate con sandwich strutturale di legno e materiale espanso con impiego di resina ortoftalica per gli strati interni dello scafo e le sovrastrutture. Resine vinilestere per gli strati esterni dello scafo scelte per la loro resistenza all'osmosi e infatti la barca ha una garanzia di cinque anni contro questo rischio.

La carena presenta un deadrise di 19,2 gradi a poppa e 23,8 a centro barca ed è

dotata di pattini di sostentamento longitudinali con tre "spray rails" su due terzi della lunghezza dello scafo lungo le linee d'acqua. La struttura è in fibra di vetro con impiego di tessuti multiassiali a legante in polvere. Il procedimento di stratificazione è a infusione con gelcoat a spruzzo di tipo neopentilico-isoftalico e utilizzo di pvc espanso per le strutture a sandwich sulle murate, fondo e sovrastrutture. Le paratie della sala macchine anticollisione di prua sono realizzate con sandwich strutturale di legno e materiale espanso con impiego di resina ortoftalica per gli strati interni dello scafo e le sovrastrutture. Resine vinilestere per gli strati esterni dello scafo scelte per la loro resistenza all'osmosi e infatti la barca ha una garanzia di cinque anni contro questo rischio.

La carena presenta un deadrise di 19,2 gradi a poppa e 23,8 a centro barca ed è

dotata di pattini di sostentamento longitudinali con tre "spray rails" su due terzi della lunghezza dello scafo lungo le linee d'acqua. La struttura è in fibra di vetro con impiego di tessuti multiassiali a legante in polvere. Il procedimento di stratificazione è a infusione con gelcoat a spruzzo di tipo neopentilico-isoftalico e utilizzo di pvc espanso per le strutture a sandwich sulle murate, fondo e sovrastrutture. Le paratie della sala macchine anticollisione di prua sono realizzate con sandwich strutturale di legno e materiale espanso con impiego di resina ortoftalica per gli strati interni dello scafo e le sovrastrutture. Resine vinilestere per gli strati esterni dello scafo scelte per la loro resistenza all'osmosi e infatti la barca ha una garanzia di cinque anni contro questo rischio.

La carena presenta un deadrise di 19,2 gradi a poppa e 23,8 a centro barca ed è







### IN OGNI SPAZIO UNA ZONA RELAX

*Il grande divano poppiero può essere allestito a dinette oppure a solarium con il semplice saliscendi automatico del piano del tavolo. Con un'opportunità del genere il prendisole prodiero potrebbe anche essere trascurato ma, non solo per i più tradizionalisti, qui è proposto in una versione davvero accogliente, con gli schienali reclinabili e due comodi passavanti ben protetti dalla robusta e ben dimensionata battagliola, quindi una sosta a prua pensiamo sarà sempre gradita. Ovviamente la plancetta poppiera si immerge, ma è una precisazione quasi inutile: su una barca di questa classe non potrebbe essere altrimenti; nell'immagine si nota anche la sagoma della porta di accesso alla cabina dell'equipaggio.*



### COPERTA - FOSSE SOLO LO SPAZIO A SORPRENDERE

Il 62S al primo impatto sembra molto semplice, tutto pare sviluppato su un layout di base già visto. Ma basta solo approfondire un attimo l'indagine per scoprire che in Azimut hanno fatto un gran lavoro: saper riunire tutta la serie di soluzioni che questo open presenta merita sicuramente un plauso. Tutto è pensato per rendere il più confortevole possibile la vita in mezzo al mare e per rendere semplici e immediate anche quelle operazioni che creano qualche problema. A cominciare dalla cabina doppia per i marinai che ha l'ingresso dalla plancia poppiera e presenta la toilette separata e due cuccette a ragionevole distanza, anche se con il joystick il 62S si conduce tranquillamente senza l'ausilio del marinaio anche nelle manovre più complesse, ma la cabina dell'equipaggio gli apre le porte del mercato del charter e nei paesi emergenti l'equipaggio pare sia irrinunciabile. Ai lati, doppio e comodo accesso al ponte principale, dove i possibili layout creano qualche imbarazzo nella scelta perché tutti hanno la loro validità, dalla dinette al solarium. Trascuriamo la prua che analizziamo nell'approfondimento a lato per restare in pozzetto e osservare come il piccolo divano di sinistra sia più che altro utile per nascondere un ampio gavone, mentre di fronte c'è il mobile bar, ben accessorato, che consente di dimenticarsi dell'esistenza della cucina coperta e trascorrere l'intera giornata nella zona open della barca. Anche se la porta di accesso agli interni, in quattro elementi che si sormontano quindi quasi interamente a scomparsa, permette di creare un unico ambiente con il quadrato.







### IL RELAX SULLA PLANCETTA HA IL SUO BEL PERCHÉ

La sigla su una sezione trasparente della tuga è un must Azimut. La plancetta che sale e scende sotto il livello del mare è un plus praticamente irrinunciabile su una barca di questa categoria e giustamente il cantiere l'ha prevista di serie con una capacità di sollevamento di 450 kg.



## VIRTUAL TOUR DELLA COPERTA

### E LA DINETTE DIVENTA UN IMMENSO PRENDISOLE

Non ci sarebbe neppure bisogno della esemplificativa foto all'estrema destra per capire come la dinette in pozzetto sia straordinariamente comoda anche quando è convertita in solarium







### SOBRIA ELEGANZA E COMPLETEZZA D'ARREDO

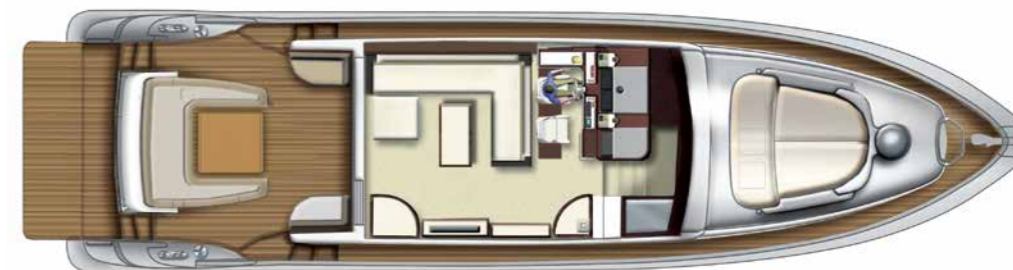
Per la verità la cucina si trova sul ponte inferiore, ma il suo utilizzo è direttamente collegato alla dinette in quadrato. Eccellente la soluzione di prevederla in un locale separato con pratico oblò di aerazione sull'esterno che garantisce un'efficace aerazione senza "contaminare" le cabine. Alla luminosità dell'ambiente provvede anche il cielino par-

zialmente in plexiglass fumé, che filtra la luce dal ponte superiore. All'interno di questa cucina c'è posto per tutte le dotazioni, tranne per il grande frigorifero che è subito all'esterno, così da essere fruibile anche da chi deve solo prendere un drink. Non manca nemmeno un'ampia disponibilità di spazi per la cambusa.

### QUADRATO - ATMOSFERA CHIC E UNA POSTAZIONE DI COMANDO DA GRAN TURISMO

Eccoci all'interno e proseguiamo la descrizione del living nella zona chiusa del ponte di coperta, anche se l'hardtop offre una grande apertura che trasforma questo ambiente in un "quasi open". Il tettuccio rigido è caratterizzato da vetri atermici che garantiscono una buona protezione dai raggi del sole, ma non sono oscurabili. Il quadrato si presenta con una grande area soggiorno a sinistra, diversamente conformabile grazie al tavolino che si alza e abbassa e un grande pouf che si può disporre come meglio si crede. Tanta dovizia di spazio è scontata sul lato opposto, a dritta, dove c'è spazio solo per un mobile che corre lungo tutta

la fiancata e che offre, oltre alla sede per la tv a scomparsa, anche i vani per riporre tutte le stoviglie in grande ordine e ben protetti in caso di navigazioni "agitate". La plancia è dotata di due sedute degne di un granturismo di classe, avvolgenti e regolabili in tutte le posizioni, come pure il timone che consente al driver di conformare il proprio posto di guida al meglio. Usare dei termini automobilistici è d'obbligo perché questa è la filosofia dell'allestimento, che è completato da una bella e scenografica plancia che allinea in bell'ordine tutte le strumentazioni dei motori e di ausilio alla navigazione.





# VIRTUAL TOUR DEL QUADRATO



## EFFETTO OPEN

La vista da centro barca, evidenzia la continuità tra quadrato e pozzetto grazie alla chiusura che si apre quasi completamente, come del resto anche l'hardtop.

## BELLA PURE DI SERA

La foto diurna esalta la luminosità dell'ambiente mentre, sotto, quella notturna sottolinea la versatilità e l'accoglienza anche della dinette coperta.

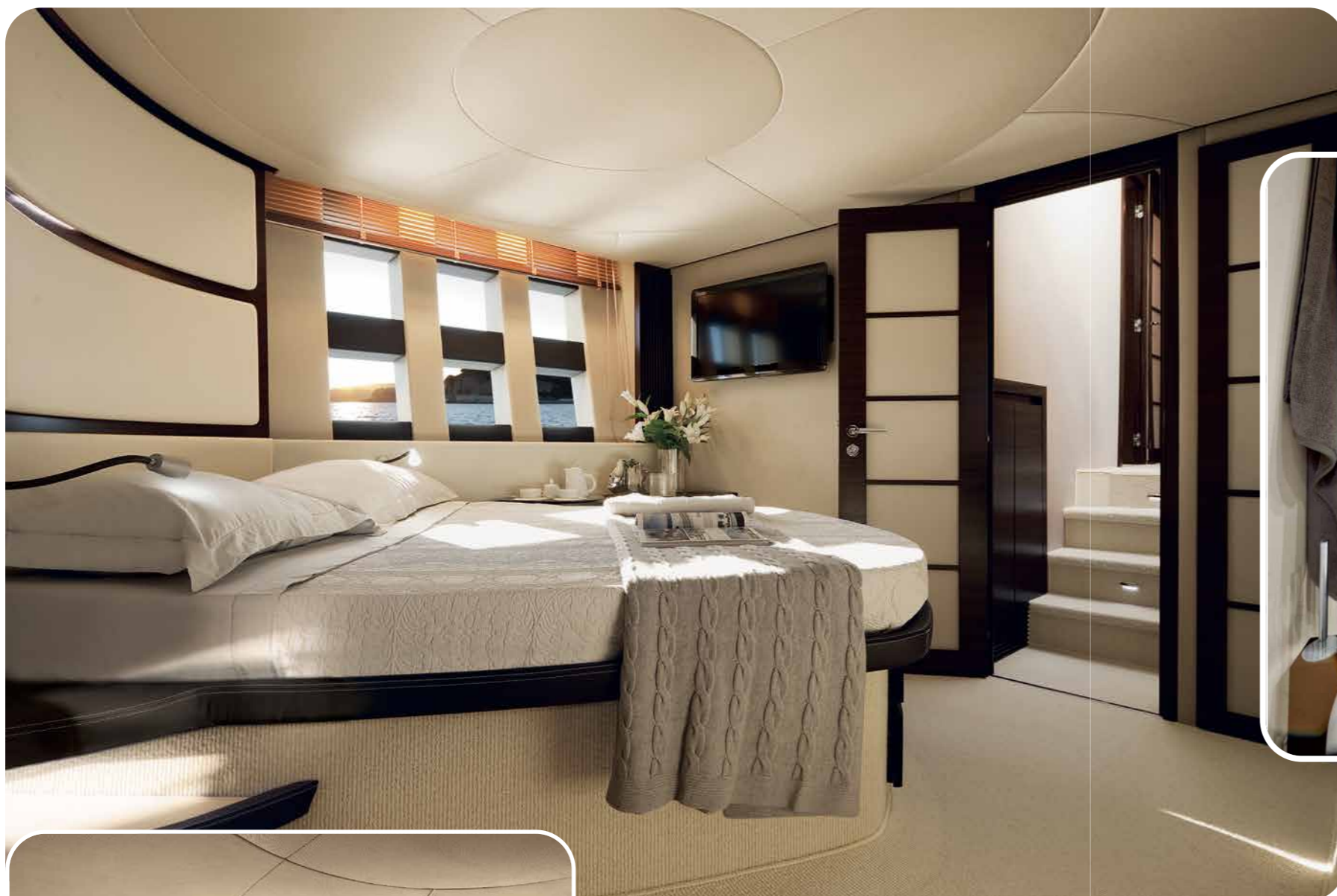






### ARMATORIALE DI LIVELLO SUPERIORE

Le sei grandi finestre quadrate sulle fiancate, segno inconfondibile di ogni modello Azimut, donano una grande luminosità a tutta la cabina armatoriale che, come vedremo durante il test, è ben insonorizzata rispetto alla confinante sala macchine a poppavia. Una precisazione importante perché l'agio dei volumi e l'accoglienza del layout la rendono estremamente vivibile anche in navigazione con un punto di vista tutto particolare sul mare e sulla scia della barca: guardare il mare scorrere al proprio fianco è una sensazione unica! Non meno piacevole è però osservarlo da dritta stando comodamente seduti sulla dinette, magari sbrigando qualche corrispondenza o giocando con l'iPad. Il bagno non è da meno con bidet e wc, soluzione non comune su queste dimensioni e sempre più apprezzata anche all'estero; la doccia in box separato non è neppure da citare.



### PONTE INFERIORE

La cabina armatoriale è a centro barca a tutto baglio e trae particolare giovamento della luce delle finestre sull'opera morta; il letto è accostato di traverso alla murata di sinistra, mentre a dritta si apre un grande studio dotato di vanity. Completano il tutto il grande bagno con box doccia separato e generosamente dimensionato. Agli ospiti vip è destinata la cabina di prua con il lettone centrale e una volumetria che garantisce di non farli sentire sminuiti rispetto all'armatore. Il bagno è riservato, identico a quello della terza cabina che si trova a sinistra ed è dotata di due cuccette singole appaiate. Da notare come in tutti gli interni la dotazione di tintibene sia a dir poco generosa: la sicurezza come al solito in Azimut è tenuta in grande considerazione.

### SPAZIO ALLA VIP

La cabina Vip è al vertice di prua nella posizione che su molti modelli è occupata da quella dell'armatore. Spazio quindi al grande letto matrimoniale centrale e a una cura del particolare che traspare da ogni soluzione adottata per l'arredo. Eccellente anche la luce grazie ai generosi oblò e all'osteriggio superiore.





**CABINA OSPITI**

Due cuccette e un bagno dedicato identico a quello della cabina Vip.

**ZONA EQUIPAGGIO**

Alla cabina si accede dalla plancetta poppiera e ha un'eccellente privacy. Sopra, la razionale sala macchine.



## VIRTUAL TOUR SOTTOCOPERTA

**CABINA VIP**

La cabina vip si trova a prua e offre la possibilità di dividere il letto centrale da matrimoniale in doppio consentendo così di essere più versatili nell'ospitalità a bordo.





**SCHEDA TECNICA**

Lunghezza fuori tutto.....	m 19,26
Lunghezza scafo .....	m 18,41
Larghezza .....	m 4,98
Pescaggio .....	m 1,53
Dislocamento a secco .....	kg 25000
Dislocamento a pieno .....	kg 30700
Motorizzazione.....	cv 2x1150
Serbatoi carburante .....	l 2700
Serbatoi acqua .....	l 900
Posti letto .....	6+2
Portata persone .....	12
Categoria di omologazione.....	B

CANTIERE COSTRUTTORE: Azimut Yachts (I) - Via Martin Luther King, 9 - 10051 Avigliana (TO) - Tel. 011 93161, [www.azimutyachts.com](http://www.azimutyachts.com)

**PREZZI E MOTORI**

2x1150 Cat C18 .....euro **1.650.000**

La coppia di Cat 18 da 1150 cv è la sola soluzione proposta e abbinata a una trasmissione a linea d'asse con V-drive. Sul modello in prova c'era l'elica elica di manovra a prua e poppa, il tutto gestito dall'Easy-Docking con il joystick.

**DOTAZIONI STANDARD**

Verricello 1700 W - Ancora 40 kg con 75 m di catena e lavacatena - Cuscini prendisole di prua con poggiatesta e portabicchieri - Tientibene di acciaio - Tavolo pozzetto regolabile manualmente - Mobile vtr in pozzetto con lavabo - Passerella elettroidraulica - Piattaforma bagno mobile con capacità di sollevamento di 450 kg - Scaletta bagno a scomparsa - Antivegetativa - Pozzetto in teak - Hardtop con meccanismo idraulico a doppio pistone azionato da centralina elettroidraulica dedicata - Idroguida - Bussola - Autopilota - Tridata Display - Monitor lcd 7" touchscreen per diagnostica allarmi - Indicatori livelli - Contagiri/contatore motori - Radio cd con 2 coppie di altoparlanti - Piano cottura vetroceramica 4 fuochi - Microonde + grill - Frigo da 230 l 24V - Generatore 6,5 kW - N. 11 batterie per servizi, avviamento motori e generatore + n. 2 caricabatteria - N. 3 elettropompe + n. 2 pompe manuali - Boiler 80 l - Impianto acque grigie con serbatoio da 170 l - Impianto acque nere con serbatoio da 380 l - Flap elettroidraulici.

**LA PROVA - RISPOSTA IMMEDIATA AL TIMONE NONOSTANTE LA MOLE DELLA BARCA E 37 NODI DI MASSIMA**

Il mare è leggermente mosso, fuori dal porto di Savona la planata è raggiunta in pochi secondi con una cabrata minima che non toglie mai visibilità al driver anche senza l'ausilio dei flap; assetto neutro che manteniamo per tutta la progressione che si arresta a 2350 giri/min e 36,6 nodi, molto vicini ai 37 dichiarati dal cantiere. Proviamo a lavorare con i flap e il guadagno in termini velocistici in queste condizioni di mare è trascurabile. Gli strumenti dei consumi non funzionano e i dati che pubblichiamo sono quelli registrati nei test di delibera dei motori, discreti se scen-

diamo a 2000 giri e 32 nodi indicati come velocità di crociera; la planata minima è a 1100 giri e 11,8 nodi senza flap, mentre con il loro ausilio si riesce a scendere fino a 1000 giri e 10,7 nodi. La risposta ai cambi di direzione, anche repentini, è sempre pronta anche senza gli ausili elettronici citati in precedenza, così come il passaggio sull'onda è morbido. Ultima verifica in manovra, dove il joystick è fin troppo sensibile anche agli scostamenti minimi, definirlo un difetto è eccessivo, ma magari un po' più di lasco tra le varie posizioni ne faciliterebbe ulteriormente l'impiego.

**PRESTAZIONI**

600 giri .....	7,2 nodi .....	- l/h .....	59 db
1000 giri .....	11,4 nodi .....	- l/h .....	66 db
1500 giri .....	21,0 nodi.....	151 l/h .....	71 db
2000 giri .....	31,4 nodi.....	310 l/h .....	76 db
2350 giri .....	36,6 nodi.....	420 l/h .....	78 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

1500 giri .....	27 ore 00'
2000 giri .....	10 ore 10'
2350 giri .....	7 ore 20'

**CONDIZIONI DEL TEST**

Vento .....	20 nodi
Mare.....	leggermente mosso
Temperatura aria .....	14°
Carburante nel serbatoio.....	1700 l
Acqua nel serbatoio .....	100 l
Equipaggio imbarcato .....	6 persone
Pulizia carena .....	discreta

**MI PIACE**

Tralasciando le doti marine che non si discutono, voglio privilegiare la vita di bordo individuando i plus del 62S nella continuità tra pozzetto e quadrato valorizzata dall'ampia apertura dell'hardtop: Per la privacy apprezzabile la cabina dei marinai indipendente e, considerando che è sul ponte inferiore a diretto contatto con le cabine, la cucina in locale separato.

**MI LASCIA PERPLESSO**

Mi devo concentrare sui piccoli particolari ma, anche se non succederà spesso, la discesa nella sala macchine non è certo favorita dalla scaletta che è poco agevole. Un appunto anche all'hardtop che non è oscurabile, mentre il divanetto a sinistra in pozzetto non riesco a individuarne la necessità se non per nascondere un, peraltro pratico, gavone.



**RIO ESPERA 34 - CHIC CHE NON IMPEGNA**

Quando si visita per la prima volta un nuovo Rio, succede spesso di chiedersi: "ma perché non ci aveva pensato nessuno?". La capacità di Piergiorgio Scarani di introdurre su ogni modello elementi di novità, non solo belli ma anche razionali, è davvero sorprendente. E lo è ancora di più se questo esercizio di stile è sviluppato su una misura, i 10 metri, dove si poteva pensare di aver già visto "di tutto e di più" sotto l'aspetto del design. In effetti tutto quello che ci si può aspettare da un dieci metri open qui c'è e contemporaneamente è sovvertito. Il

tutto in funzione di un nuovo modo di vivere (meglio) gli spazi, avere ambienti interni più luminosi e quelli aperti vivibili, come non sempre questo termine (spesso abusato) individua. Non si fa neppure a tempo a pensare che forse manca un po' di protezione dal sole ed ecco che è già pronta la versione con t-top, che qui vediamo allestita con la versione TA che si propone con i fuoribordo per soddisfare anche i più sportivi. Allora non ci siamo persi l'occasione di fare la prova di entrambe e metterle a confronto.

# Le due facce della stessa barca

*Più chic l'entrobordo, look più sportivo per il fuoribordo. Ma occhio anche alle prestazioni*

**RIO ESPERA TA - VIVACE CON STILE INFORMALE**

Espera, per la cronaca, riprende il nome della prima barca costruita dai cantieri, allora a Sarnico sul lago d'Iseo, ben 50 anni fa. Un nome che ha portato certamente fortuna e, viste le premesse, si propone di farlo ancora. Il TA si caratterizza per l'hard top e i fuoribordo, due opzioni che possono anche essere scelte separatamente, nel senso che il T-Top (una struttura di acciaio e carbonio con tela centrale, protettiva con il sole e bella a vedersi) può essere allestito anche sulla versione entrobordo. Ecco perché preferisco soffermarmi sulla motoriz-

zazione, notando anche come, fedeli allo spirito sportivo del TA, questo Espera ha bandito tutte le superfici di teak che arricchivano (peraltro come optional) il pozzetto e i passavanti prodieri dell'altra versione. Anche in questo caso però nulla vieta di chiederli come optional, la disponibilità del cantiere è sempre quella di assecondare i desideri dei propri clienti. Da notare la misura per entrambe di 10 metri, che garantisce l'omologazione a natante e quindi nessun obbligo di immatricolazione, un altro vantaggio molto apprezzato di questi tempi.







### RIO ESPERA 34 - IL POZZETTO LIVING SEMPRE PRONTO E TRASFORMABILE

Linee squadrate, scafo e coperta "metallizzati", si apprezza subito il piacevole equilibrio delle linee, la razionalità dei volumi e la praticità delle soluzioni. La plancetta è certamente il plus di questa versione, ovviamente disponibile anche "a immersione". Il piano del pozzetto è sdoppiato, una parte consente di accedere alla sala macchine che è dotata di una coppia di Mercury Diesel TDI da 265 cv l'uno, motori compatti ma non abbastanza per dare l'idea che

nel vano macchine ci si possa muovere agevolmente. Di fianco invece sale un piano a due altezze, la prima per trasformare i tre divani in un unico prendisole, la seconda per far diventare il tutto un'ampia dinette. Il divano di poppa scorre longitudinalmente per ottimizzare il layout del pozzetto. Ampie le zone di perspex fumè, belle esteticamente quando si è all'esterno, ma straordinarie per la luminosità che donano agli interni.



### RIO ESPERA TA - IL POZZETTO TANTO SPAZIO LIBERO QUANDO SERVE

Senza teak l'ampio pozzetto bianco sembra un po' vuoto, colpa anche della cuscineria della medesima tinta che non "stacca". Infatti a prua, dove il perspex fumè crea una rottura, il bilanciamento è maggiore. Giusto che anche il top sia realizzato con un'essenziale struttura di tubi quadri inox, perimetro di carbonio con faretti incorporati e parte centrale in tessuto: un'assieme bello a vedersi e che non appesantisce minimamente la linea della barca. Il montaggio dei fuoribordo impone di

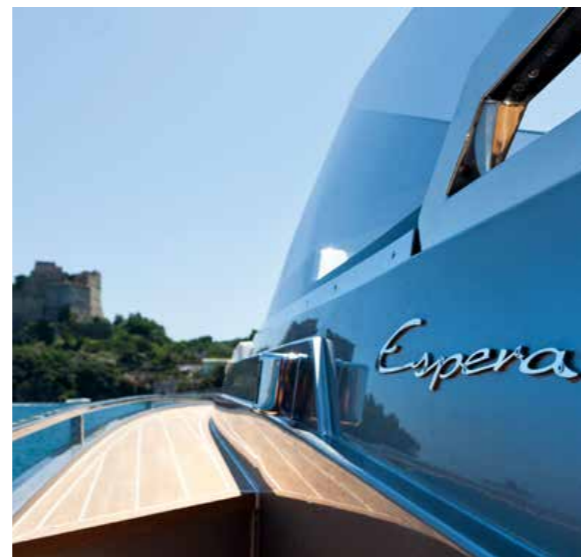
rinunciare a buona parte della plancetta poppiera, ma i due elementi ai lati garantiscono ugualmente un'agevole salita dal bagno. In compenso si è liberato sotto il piano del pozzetto un grande gavone dove prima si trovava la sala macchine. Qui resto un po' deluso: in Rio mi hanno abituato a trovare soluzioni geniali per sfruttare tutti gli spazi disponibili e invece questa opportunità è lasciata solo per il rimessaggio delle dotazioni e di eventuali accessori, si poteva fare di più.





### ESPERA 34, - LA DINETTE ESTERNA IL TAVOLO SALE DAL PAGLIOLO

Sono sempre un po' prevenuto riguardo ai tanti automatismi che le barche moderne offrono in tutte le versioni. Qui il comando di salita del tavolo a due posizioni (intermedia per il solarium e alta per la dinette) mostra di funzionare adeguatamente, ma soprattutto con una movimentazione sufficientemente veloce. E se la capacità di costruzione del cantiere e la sua affidabilità tengono fede alla fama, si può stare tranquilli sulla sua efficienza anche negli anni. Di sicuro questa soluzione, peraltro piuttosto originale, amplia le possibilità di utilizzo della barca e soprattutto di vivibilità del pozzetto che è il vero cuore dell'Espera 34. Al resto pensa il teak a creare un'atmosfera ancora più raffinata e "calda".



### ESPERA TA - LA DINETTE ESTERNA SPAZIOSA CON TAVOLO A SCOMPARSA

Sostanzialmente non ci sono differenze tra le due versioni in questa zona. Identica la soluzione del pozzetto confortevole in base alle esigenze dettate dai vari momenti della giornata; nella foto sopra lo vediamo nell'allestimento a dinette, certamente la più gettonata, considerando che di solarium ce n'è pure uno ben dimensionato a prua. Si può notare come con la finitura in vetroresina la sede del piano, che salendo va a costituire il tavolo, sia meno evidente che non nella versione rivestita di teak. Poi valgono le considerazioni delle pagine precedenti sull'eccessiva presenza di bianco, ma dare un po' più colore all'ambiente è un gioco da ragazzi e si può dare libero sfogo alla propria fantasia. Nella foto accanto, invece, si nota meglio la ridotta estensione in altezza della battagliola, una soluzione che appaga l'occhio, ma meno la praticità.



### COSA HANNO IN COMUNE

A centro barca si erge una struttura che incorpora la seduta della plancia, ma soprattutto l'unico mobile cucina di bordo, davvero grande e completo di piano cottura, lavello e frigorifero, oltre a due ampi armadi per riporre vivande e stoviglie. Molto bella la plancia che si fa apprezzare per la sua razionalità oltre che per l'ottima visibilità grazie alla posizione sopraelevata che, ovviamente, serve anche per garantire più volumetria al

sottocoperto. La tuga molto raccolta al centro lascia ampio spazio ai due passavanti, talmente larghi da dare sicurezza, anche se la battagliola, ma sarebbe più giusto dire il tientibene, non è particolarmente protettiva. In compenso a prua il prendisole è molto accogliente, diviso in due elementi per lasciare spazio al centro a una sezione di perspex che si prolunga fino a prua estrema, a coprire anche il verricello dell'ancora. Con o senza teak la sostanza non cambia.







### RIO ESPERA 34 - LA CABINA IL LAYOUT NON CAMBIA, MA LO STILE SÌ

Su una barca open spesso gli interni passano in secondo piano, invece l'Espera sorprende per la grande luminosità e per gli ampi spazi volutamente lasciati aperti per esaltare la vivibilità diurna della barca. Comoda anche la seconda cuccetta doppia, che è ri-

cavata a centro barca sotto il volume della plancia, così i posti letto complessivi diventano quattro ben serviti dal pratico e ampio bagno dove non dovrebbe essere troppo difficile riuscire a separare il box doccia. Comoda e corta la scala di discesa

di soli tre gradini dall'apprezzabile design; a sinistra un mobile che potrebbe essere allestito come cucina coperta, anche se nelle intenzioni del progettista (e giustamente ritengo) l'unico angolo cottura dovrebbe essere quello esterno.



### RIO ESPERA TA - LA CABINA PIÙ MINIMALISTA E UN PO' ASETTICA, MA UNA "BOTTA" DI COLORE?

Soprattutto nella vista verso prua la predominanza di bianco, sebbene sia spezzata dal teak del pagliolo, appare eccessiva, ma sarà sufficiente scegliere una tonalità differente dei cuscini per rimediare in un attimo.

L'allestimento con il letto doppio evidenzia in compenso la grande versatilità della dinette che così trasformata risulta persino più attraente della doppia cuccetta situata dietro la scala di discesa (foto sott-

to), che ha però il pregio di poter essere lasciata sempre allestita. Ancora in evidenza il mobile a L a sinistra, che potrebbe ospitare un'eventuale cucina coperta, e la buona dotazione di armadi.





## Rio Espera 34

## SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto .....	m 9,99	Portata persone .....	12
Larghezza .....	m 3,36	Categoria di omologazione .....	B
Immersione .....	m 0,55	CANTIERE COSTRUTTORE: Rio Yachts, via Passerera 6, 24060 Chiuduno (Bg), tel. 035 927301, fax 035 926605, www.rioyachts.com, info@rioitalia.it	
Dislocamento a secco .....	kg 5.000		
Dislocamento a pieno carico .....	kg 5.500		
Motorizzazione max .....	cv 2x300		
Serbatoi carburante .....	l 700		
Serbatoi acqua .....	l 220		
Posti letto .....	4		

## PREZZI E MOTORI

2x300 cv Volvo Penta 5.7 benz	.....euro 185.000
2x220 cv Volvo Penta D3 diesel	.....euro 220.000
La barca in prova montava i Mercury Diesel TDI da 2x265 cv. A listino il cantiere offre queste due alternative forse con pochi hp per il diesel.	

## PROVA IN MARE

I due turbodiesel Mercury Diesel TDI si confermano eccellenti: la velocità di crociera indicata dal cantiere a 28 nodi si raggiunge a 3200 giri con un consumo di poco superiore ai 60 l/h, che scendono però a 46 se si tiene la planata minima a 2600 giri e 14 nodi. I flap sul modello in prova sono di dimensioni un po' piccole, quindi il loro impiego è abbastanza ininfluente. Proviamo a virare e controvirare e sempre la risposta del Rio è eccellente, anche quando cerchiamo raggi sempre più stretti e mai si ha la sensazione di esagerare, l'Espera 34 risponde sempre prontamente ai comandi. Semmai le manette, molto belle come design, meriterebbero una più attenta valutazione, perché passare inavvertitamente dalla marcia avanti alla retromarcia è molto facile e l'invertitore non apprezza; così pure il diametro dell'originale volante è forse un po' eccessivo.



## ESPERA 34 ED ESPERA 34 TA

## MI PIACE

Se devo esprimere un preferenza direi che le mie simpatie sono per la versione fuoribordo che esalta l'originalità e la sportività del progetto. Giudizio positivo che accomuna entrambe è quello relativo all'originalità e razionalità del progetto con ampi spazi aperti e interni modulabili in base alle singole esigenze. Le prestazioni in mare si equivalgono e lo "spartiacque" della scelta penso dovrebbe riguardare di più la motorizzazione diesel o benzina piuttosto che tra entrofuoribordo o fuoribordo.

## MI LASCIA PERPLESSO

Certo la scelta dei fuoribordo impone la rinuncia a una buona parte della plancetta poppiera e i consumi più impegnativi, due aspetti da mettere in conto soprattutto in funzione dell'utilizzo della barca, i motori a benzina ne definiscono un utilizzo più limitato, ma scegliere i più costosi turbodiesel ipotizzando grandi navigazioni che poi resteranno sulla carta è un altro errore da non fare. Infine, non mi piace il volante di diametro troppo grande e dal disegno discutibile.

## PRESTAZIONI

GIRI/MIN	VELOCITÀ	CONSUMI	RUMORE
1000 giri .....	5,2 nodi	4 l/h	60 db*
1500 giri .....	7,0 nodi	12 l/h	63 db*
2000 giri .....	9,1 nodi	43 l/h	68 db*
2500 giri .....	13,7 nodi	53 l/h	72 db*
3000 giri .....	27,0 nodi	60 l/h	77 db*
3500 giri .....	31,2 nodi	85 l/h	78 db*
4000 giri .....	35,0 nodi	98 l/h	81 db*
4200 giri .....	37,4 nodi	103 l/h	84 db*

Consumi relativi ai due motori forniti dallo strumento di bordo. \* In pozzetto

## CONDIZIONI DEL TEST

Vento .....	5 nodi
Mare .....	calmo
Temperatura aria .....	30° C
Carburante nel serbatoio .....	260 l
Acqua nel serbatoio .....	100 l
Equipaggio imbarcato .....	5 persone
Stato carena .....	pulita

## Rio Espera TA

## SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto .....	m 9,99	Portata persone .....	10
Larghezza .....	m 3,40	Categoria di omologazione .....	B
Immersione .....	m 0,55	CANTIERE COSTRUTTORE: Rio Yachts, via Passerera 6, 24060 Chiuduno (Bg), tel. 035 927301, fax 035 926605, www.rioyachts.com, info@rioitalia.it	
Dislocamento a secco .....	kg 5.000		
Dislocamento a pieno carico .....	kg 5.500		
Motorizzazione max .....	cv 2x300		
Serbatoi carburante .....	l 530		
Serbatoi acqua .....	l 220		
Posti letto .....	4		

## PREZZI E MOTORI

2x300 cv Mercury Verado	.....euro 190.000
La coppia die due Mercury si posiziona sul massimo della potenza applicabile all'Espera in linea con i Volvo a Benzina entrobordo Difficile immaginare accoppiamento più indicato anche se le alternative non mancano.	



## PROVA IN MARE

Il mare non è di quelli che permettono prestazioni velocistiche estreme, ma va bene per verificare le doti nautiche della carena che, nonostante un deadrise abbastanza contenuto (13°) è sufficientemente morbida nel superamento dell'onda. I fuoribordo si confermano penalizzanti sotto l'aspetto dei consumi: a 28 nodi, che si raggiungono a 4500 giri a più di 100 l/h, mentre in planata minima a 14 nodi, si consumano 64 litri. Ma sul più sportivo dei

Rio non si può pensare solo ai consumi: la progressione è ottima e quella che il cantiere indica come velocità di crociera, 35 nodi, è raggiunta a 5000 giri senza ricorrere ai trim, che poi però diventano indispensabili per dare un buon assetto e affrontare le onde. Nonostante la correzione non c'è però verso di superare i 6000 giri e i 40 nodi, con mare calmo invece si erano raggiunti i 6200 giri e i 45 nodi.

## PRESTAZIONI

GIRI/MIN	VELOCITÀ	CONSUMI	RUMORE
1500 giri .....	6,1 nodi	16 l/h	61 db*
2500 giri .....	8,9 nodi	45 l/h	66 db*
3500 giri .....	14,4 nodi	67 l/h	74 db*
4000 giri .....	23,4 nodi	82 l/h	77 db*
4500 giri .....	28,4 nodi	103 l/h	79 db*
5000 giri .....	33,7 nodi	124 l/h	81 db*
5500 giri .....	36,8 nodi	164 l/h	84 db*
6000 giri .....	40,3 nodi	226 l/h	87 db*

Consumi relativi ai due motori forniti dallo strumento di bordo. \* In pozzetto

## CONDIZIONI DEL TEST

Vento .....	15 nodi
Mare .....	leggermente mosso
Temperatura aria .....	8° C
Carburante nel serbatoio .....	400 l
Acqua nel serbatoio .....	100 l
Equipaggio imbarcato .....	4 persone
Stato carena .....	pulita

## ESPERA 34 ED ESPERA 34 TA

## DOTAZIONI STANDARD

Batterie e caricabatteria con presa banchina - Pompe di sentina elettrica e manuale - Prendisole prua - Radio cd con 4 altoparlanti - Verricello elettrico con ancora e catena - Strumentazione di bordo completa: allarmi motore, bussola di navigazione, chart plotter Garmin GPS da 7" touchscreen con ecoscandaglio con modulo Eco da 1 kW, comandi motore, comando alzapiede, contaore, contagiri con smart craft, livello acqua e carburante, pressione olio, radiotelefono Garmin, spia acqua nei filtri gasolio, temperatura acqua motore, voltmetro - Telo copricruscotto - Doccia esterna - Mobile cucina con lavello, piastra e frigorifero - Tavolo con movimentazione elettrica.

## OPTIONAL

Ancora Bruce inox 15 kg - Antivegetativa - Champagneria - Dotazioni 12 miglia - Elica di Prua - Faro Orientabile - Impianto acqua calda - Luci subacquee poppa - Passerella a scomparsa - Tendalino parasole (estensione a poppa) - Tv con dvd e inverter - Upgrade multifunzione Garmin touchscreen 12".



# SUZUKI SR23 Liberi e veloci

*250 cv non sono pochi su un sette metri, ma con la tecnologia del Suzuki DF250AP possono essere anche risparmiati*

*di Alberto Mondinelli*





**S**i fa presto a dire crociera diurna. In realtà dietro a questo termine si nascondono una vasta gamma di impieghi ed esigenze che giustificano scelte d'acquisto spesso in contrapposizione fra loro. Ci sono però barche che hanno la capacità di mettere d'accordo un po' tutti, dall'appassionato di pesca che deve fare i conti con la moglie che ama invece l'abbronzatura, alla possibilità di dedicarsi anche ad altri sport, come per esempio lo sci nautico, senza dimenticare tutti i problemi legati alla gestione della barca che magari la carrellabilità può risolvere con l'opportunità di tenerla nel box o nel giardino di casa invece che in costosi ormeggi. Tutto questo articolato ventaglio di mission può trovare una perfetta risposta nell'SR23 che Ranieri International produce in esclusiva per Suzuki, che a sua volta lo commercializza in package con l'esuberante fuoribordo DF250AP, il massimo della potenza applicabile (con l'opzione dei due motori). Un binomio che vuole privilegiare l'uso sportivo, non solo nella potenza, che è più del doppio della minima richiesta (fissata a 115 cv), ma anche nell'allestimento della coperta dove gli spazi aperti hanno nettamente il sopravvento sulla piccola cabinetta ricavata nella tuga, comunque comoda per ospitare il wc e garantire un minimo di privacy. Niente di meglio di una bella giornata di sole sul lago Maggiore per verificare se l'accoppiata è quella giusta.

panoramica a prua e a poppa



#### TUTTI COMODI E SENZA TANTE DISCUSSIONI

C'è da scommettere che la soluzione del prendisole a "tutta prua", anche se limita un po' i movimenti a bordo, sarà la più gettonata e non solo dagli amanti dell'abbronzatura. Stare sdraiati al sole è anche un'ottima soluzione per evitare di prendere troppa aria durante la navigazione e il robusto tientibene offre un solido appiglio se il driver esagera troppo con la manetta, del resto i cavalli non mancano... Comoda sotto questo aspetto e anche l'imbottitura che corre lungo tutto il perimetro della zona prodiera e che va a costituire la spalliera nel caso si opti per salvaguardare la possibilità di muoversi con più agio e si privilegi la soluzione con il divanetto che corre lungo la murata. Da notare che il tientibene si interrompe a prua per lasciare spazio a un predellino di teak ideale per plastici tuffi. A poppa della plancia invece l'accogliente divano potrà ospitare chi vuole restare più protetto in navigazione o preferisce conversare con il driver, in diretto contatto anche con il mobile bar e relativo frigo. Quasi inutile ricordare che sotto il divanetto si apre un ampio gavone ideale per le dotazioni, i parabordi e molto altro ancora.



#### IL SUZUKI DF250AP E IL SUO PIEDE "ALTERNATIVO" AI RAGGI X

Affianca il DF300AP riproponendo lo stesso monoblocco e il piede "Selective Rotation System" che li rende i primi motori al mondo in grado di funzionare, alternativamente, sia come rotanti sia come controrotanti. La modalità controrotante è facilmente attivabile attraverso un ponticello elettrico da interporre all'interno della centralina elettronica ECM (Engine Control Module). Il nuovo DF250AP monta un rapporto di coppia al piede di 2,08:1 che consente di installare eliche con un diametro fino a 16" rendendolo performante su qualsiasi tipologia di barca. Le due nuove prese d'acqua nella zona più bassa del piede potenziano il sistema di raffreddamento, soprattutto alle alte velocità e in qualsiasi condizione di assetto. Il monoblocco è un V6 da 55° di 4000 cc e quattro valvole per cilindro dotato del "Lean Burn Control", un autentico marchio di fabbrica Suzuki che consente al motore di operare utilizzando una miscela aria/carburante più magra ed efficiente, garantendo un'ottimizzazione dei consumi. Completano la dotazione l'iniezione elettronica EFI e il "Precision Control", cioè la gestione elettronica del cambio, e valvola a farfalla elettronica che garantisce operazioni fluide e risposte sempre pronte.



### PRIVACY E RELAX GARANTITI CON SPAZIO ALLE DOTAZIONI

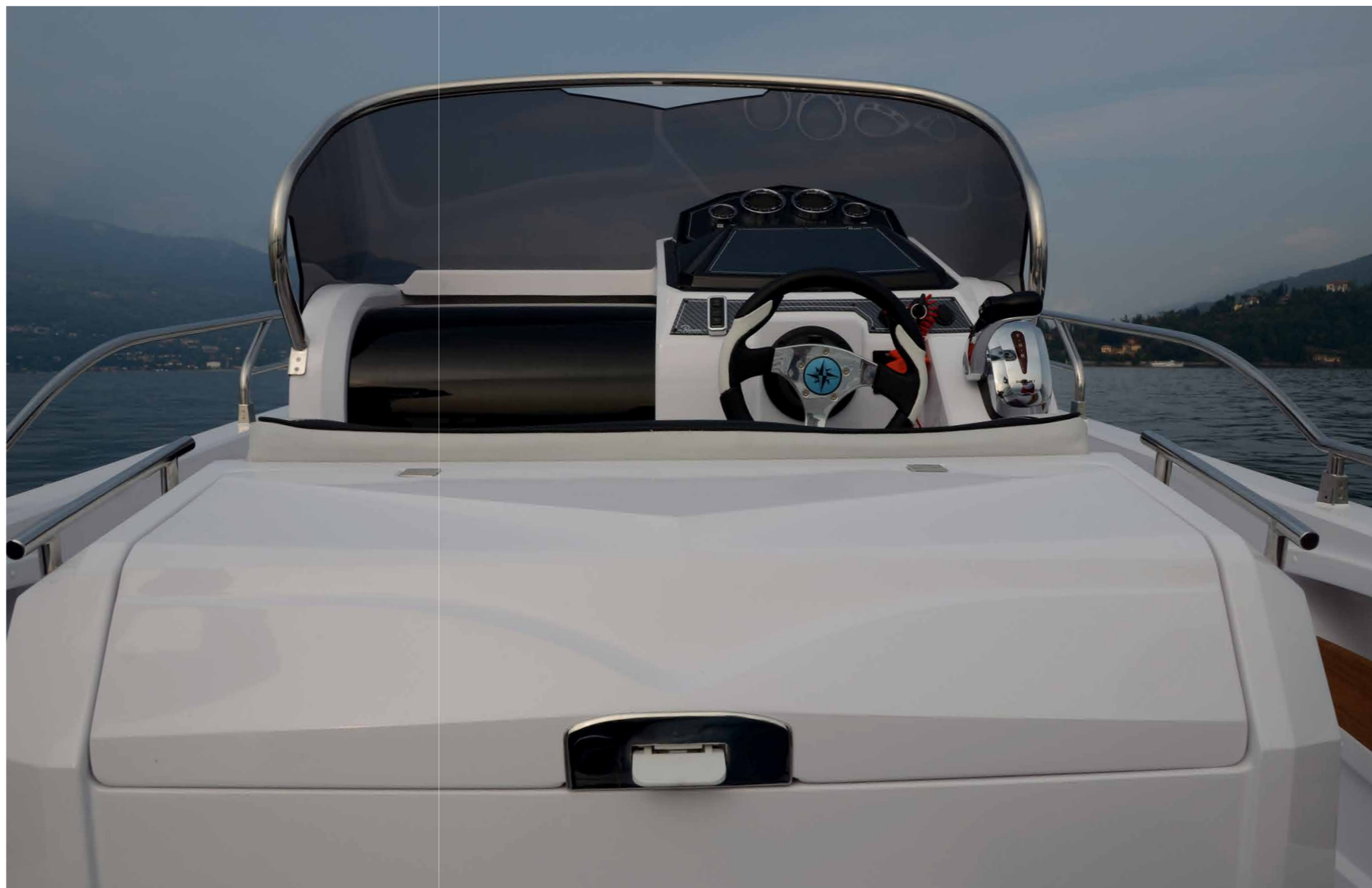
La piccola cabina ricavata nel volume della plancia forse delude un po' considerando la dimensione del tambuccio di accesso, ma in realtà si conferma utile non solo per ospitare il wc chimico, completamente scomparsa sotto la panchetta, ma anche per garantire un po' di privacy, per esempio per il cambio del costume, senza dimenticare la

possibilità di poter stivare borse e oggetti di valore in un posto asciutto e sicuro. C'è che invece offre ampie opportunità di allestimento è il blocco bar ricavato a poppavia della seduta del driver: il lavello c'è già, sotto può trovare posto il frigo e un grill come naturale completamento dello spazio a fianco; il tutto poi sparisce sotto la pratica ribaltina.

### IL DRIVER È COMODO E HA TUTTO SOTTO CONTROLLO

Lo spirito sportivo dell'SR23 è sottolineato anche dalla seduta del driver che privilegia la conduzione della barca in posizione eretta, comunque la più pratica, anche se qualcuno potrà obiettare. Bella la plancia: gli strumenti dei motori digitali con look analogico sono chiari e completi nelle informa-

zioni, mentre un secondo pannello rifinito "carbon look" è pronto ad accogliere tutte le strumentazioni accessorie, ma anche vuoto non da quel senso di "dimenticato" come spesso capita di trovare. L'avvolgente parabrezza è ben protetto dal robusto tientibene che così assolve a una duplice funzione.



panoramica a centro barca

panoramica a centro barca



**SCHEDA TECNICA**

Lunghezza fuori tutto.....	m 6,70
Larghezza .....	m 2,40
Dislocamento a secco .....	kg 1300
Motorizzazione max .....	cv 250
Gambo .....	1(XL)-2(L)
Serbatoi carburante .....	l 240
Serbatoi acqua .....	l 80
Portata persone .....	9
Categoria di omologazione.....	C

PACKAGE: Suzuki Italia, Corso Fratelli Kennedy 12, 10070 Robassomero (To), tel. 011 9213711, www.suzuki.it

**PREZZI E MOTORI**

115 cv Suzuki DF115A.....	euro 36.490
140 cv Suzuki DF140A.....	euro 37.990
150 cv Suzuki DF150.....	euro 38.990
175 cv Suzuki DF175.....	euro 40.990
200 cv Suzuki DF200.....	euro 42.490
225 cv Suzuki DF225.....	euro 43.490
250 cv Suzuki DF250.....	euro 43.990
250 cv Suzuki DF250AP.....	euro 46.490

La barca in prova montava il massimo dell'offerta, cioè il motore da 250 cv nell'allestimento AP. La gamma dei fuoribordo Suzuki disponibili per l'SR23 è comunque molto ampia e fin dal "piccolo" DF115, passando per le potenze intermedie, la possibilità sono numerose e con un range di prezzi altrettanto differenziato.

**DOTAZIONI STANDARD**

Cuscini prendisole di prua - Serbatoio carburante 240 l - Colore fiancata nero Lux - Livello carburante - Tasche laterali di vetroresina - Parabrezza avvolgente strutturato in acciaio - Living posteriore con predisposizione lavello - Timoneria meccanica - Finiture cabina consolle in rovere chiaro - Luci di navigazione - Tromba elettrica - N.2 oblò consolle - Pompa sentina automatica - Gradino prua di teak - Cruscotto consolle in nero Lux - Scaletta di risalita telescopica - Serie completa tienitibene inox - Porta cabina consolle scorrevole - Tappezzeria Luxury grigio/nero.

**OPTIONAL**

Batterie Ancora e catena - Tavolo poppa - Batteria aggiuntiva - Supporto motore - Bussola - Supporto tavolo prendisole - Cuscino e pagliolo poppa - Telo copriconsolle - Fornello gas - Telo coprisciafo - Frigorifero - Tendalino parasole - Impianto stereo - Poltrone S-Line - Musone - Impianto doccia.

**LA PROVA: LA BARCA NAVIGA BENE E PUÒ REGALARE PUNTE DA OLTRE 40 NODI**

La barca naviga bene: il moto ondoso del lago, corto e secco, non la mette in difficoltà e anche la maneggevolezza è ottima, certo è un po' ruvida nei passaggi sulle onde più formate, ma non è necessario andare sempre al massimo come si fa in prova. Massimo che si raggiunge a 5800 giri con il trim al 76% e la ragguardevole velocità di 41 nodi, con il regolatore d'assetto azzerato invece non si va oltre i 5300 giri sfiorando i 36 nodi. I consumi di-

ventano ancora più abbordabili appena ci si mette alla velocità di crociera e migliorano ulteriormente se si resta al limite della planata che, con un 20% di trim, si mantiene a 2400 giri a 9 nodi e 15 litri/ora. Giusto il tempo di notare che gli amanti del bagno potranno contare su un facile accesso alle plancette poppiere a fianco del pozzetto del motore, che sono sufficientemente ampie e quella di dritta è dotata di scala per la risalita.

**PRESTAZIONI**

1000 giri .....	3,9 nodi .....	4 l/h* .....	67 db
1500 giri .....	5,9 nodi .....	8 l/h* .....	71 db
2000 giri .....	7,2 nodi .....	10 l/h* .....	78 db
2500 giri.....	10,5 nodi .....	18 l/h* .....	81 db
3000 giri ....	16,2 nodi .....	22 l/h* .....	82 db
3500 giri ....	22,7 nodi .....	30 l/h* .....	84 db
4000 giri ....	26,8 nodi .....	36 l/h* .....	87 db
4500 giri ....	30,7 nodi .....	51 l/h* .....	87 db
5000 giri ....	34,3 nodi .....	66 l/h* .....	88 db
5500 giri ....	39,0 nodi .....	82 l/h* .....	89 db
5800 giri ....	41,1 nodi .....	84 l/h* .....	89 db

\*consumi forniti dallo strumento di bordo  
Elica tre pale 18,5"

**CONDIZIONI DEL TEST**

Vento .....	8 nodi
Mare .....	leggermente mosso
Temperatura aria .....	20° C
Carburante nel serbatoio .....	240 l
Acqua nel serbatoio .....	100 l
Equipaggio imbarcato .....	4 persone
Stato carena .....	pulita

**MI PIACE**

La libertà di soluzioni che l'SR23 offre unita alla tecnologia raffinata del suo Suzuki DF250AP sono i due pregi maggiori. A questo si deve unire una costruzione di qualità e la cura nelle finiture.

**MI LASCIA PERPLESSO**

Forse il comfort del driver meriterebbe una seduta degna di questo nome con un elemento ribaltabile che consenta di scegliere come condurre la barca; poi la cabinetta poteva essere dimensionata anche per accogliere una cuccetta, ma forse è pretendere troppo!





# MASTER 970 Alicudi

## voglia di esagerare

*Un gommone open  
esorbitante in tutto,  
dagli spazi aperti  
alle prestazioni,  
grazie ai due potenti  
Mercury Verado 250*

*di Alberto Mondinelli*



Questione di scelte. Se si preferiscono gli spazi aperti allora il Master 970 Alicudi è il gommone che fa per voi, se invece si pretende, su quasi 10 metri di barca, di avere anche un po' di abitabilità, il cantiere siciliano ha subito pronta l'alternativa, si chiama 970 Emotion e dispone di una cabina comoda che però lo appesantisce un po' nella linea. L'appuntamento è nel porticciolo di Castellamare del Golfo, a pochi chilometri

da Palermo: dove mi aspetta il nuovo Master 970 Alicudi. La carena è la medesima, il dislocamento molto simile e quindi la prova in mare dell'Alicudi darà i medesimi responsi anche per l'Emotion, lasciando quindi a motivazioni esclusivamente personali la scelta tra i due modelli.

Mi concentro sull'Alicudi che, appena salgo a bordo, si fa subito apprezzare per la grande vastità degli spazi aperti: a prua è un vero trion-

fo di superfici a disposizione per il relax e l'abbronzatura, mentre a poppa la dinette è veloce da allestire anche se, considerando le dimensioni, forse la si poteva pretendere un po' più accogliente. Dal posto di guida, complice anche la mia altezza, noto che tra musone di prua voluminoso e plancia particolarmente protettiva, la visibilità lascia un po' a desiderare, ma aspetto la prova in mare per emettere il verdetto definitivo.

#### LA CABINA C'È MA NON SI VEDE

Si ribalta la struttura prodiera della plancia e si può accedere a una cabina, che sorprende per la sua volumetria. Qui c'è una cuccetta doppia, che non gode certo di un'altezza eccessiva, ma per stare sdraiati è perfettamente agibile, e si prolunga in misura sufficiente per

ospitare due persone. Ovviamente c'è anche il wc a completare la dotazione. Quanto alla plancia, non si può non apprezzare il design che consente di allineare in bell'ordine, e soprattutto in maniera razionale, tutti gli strumenti necessari per la navigazione.





**MERCURY F250 VERADO**

Unica gamma di fuoribordo a quattro tempi sovralimentata, i Verado puntano alle performance pur confermandosi eccellenti anche per il diporto.

Il Verado F250 si basa sul monoblocco a sei cilindri in linea di 2598 cc, che l'adozione della sovralimentazione ha permesso di contenere nella cilindrata, e ottimizzare l'alimentazione con buone ricadute sui consumi, con un peso finale di soli 288 chili. I motori in prova montavano eliche Mirage a tre pale da 23" che si sono forse mostrate un po' troppo lunghe.

I numeri: kW 186; Regime rotazione giri/min 6400; cilindrata 2598; cilindri 6; peso 288 kg.



panoramica a prua e a poppa

**A POPPA SI POTEVA AVERE QUALCOSA IN PIÙ**

La seduta del driver permette di condurre il gommone in piedi o seduti e, ribaltandola, si apre una ghiacciaia. A poppa troviamo il piccolo tavolino a scomparsa della dinette, che sfrutta un di-

vano su tutto il baglio del pozzetto. Due pratici tientibene proteggono ai lati il prendisole poppiero, che è anche sormontato da due montanti ideali per il sostegno di antenne e luci. Si nota la mancanza di uno spazio per allestire un angolo grill, che su una

barca di queste dimensioni sarebbe apprezzabile. Una citazione anche per le due belle planchette bagno che si allungano ai lati dei motori, e che sono dotate di scaletta a scomparsa. Da notare inoltre che il teak su tutto il calpestio è di serie.

**SOLARIUM SU PIÙ LIVELLI**

La coperta è organizzata su due spazi solarium. A prua il salpa ancora è supportato da una discutibile struttura in vetroresina che pregiudica un po' la visibilità in navigazione. Un appunto anche al prendisole prodiero che, diviso in due elementi, presenta un gradino a metà che riduce lo spessore del materassino prodiero; però si possono coprire con cuscini anche i due passavanti, larghi ben mezzo metro l'uno. A prua un gavone che definire ampio è ancora ridotto.

panoramica a prua e a poppa



**SCHEDA TECNICA**

Lunghezza fuori tutto.....m	9,98
Lunghezza scafo .....	m 9,00
Larghezza .....	m 3,40
Larghezza interna .....	m 2,20
Dislocamento a secco.....kg	2.400
Motorizzazione max .....	cv 420
Serbatoi carburante .....	l 700
Serbatoi acqua .....	l 110
Portata persone .....	20
Categoria di omologazione.....	B

CANTIERE COSTRUTTORE: Master, 90044 Carini (PA), telefono 091 8691592, [www.mastergommoni.it](http://www.mastergommoni.it)

MOTORE MERCURY: Brunswick Marine Italia, Via Lugria 20, 20068 Peschiera Bottomeo (MI), telefono 800 013695, [www.brunswickmarineitalia.it](http://www.brunswickmarineitalia.it)

**PREZZI E MOTORI**

Solo scafo .....euro 69.900\*  
\*modello base, franco cantiere, Iva esclusa

250 cv Mercury F250 Verado ..euro 20.160\*\*  
\*\*Iva inclusa

Difficile immaginare un connubio più riuscito, ma per arrivare alla potenza massima installabile indicata in 690 cv c'è la possibilità di salire di altri 100 cv per motore, ma se ne sente il bisogno?

**DOTAZIONI STANDARD**

Musone Golfari di alloggio - Serbatoio carburante - Cucineria completa - Timoneria idraulica - Impianto doccia - Roll-bar in vtr - Serbatoi acqua - N. 2 pompe di sentina - Bussola - Luci di cortesia - Luci di navigazione - Scaletta bagno - Telo copri cruscotto - Impianto elettrico - Piano di calpestio in teak - Rivestimento in teak plancetta poppiera.

**OPTIONAL**

Verricello elettrico, ancora inox e catena - T-top in vetroresina - Tenda notte - Frigo 42 l - Lavello - WC marino - Telo notte - Gonfiatore elettrico.

**LA PROVA: MOLTO DISINVOLTO NELLA GESTIONE AL TIMONE, MA ANCHE IN QUELLA ECONOMICA**

C'è un forte vento che ha fatto montare un po' di mare, le condizioni migliori per verificare la bontà della carena. Lo faccio subito con un'accelerazione davvero entusiasmante e poi una salita veloce verso la velocità di punta che tocco a 6000 giri, con l'aiuto dei trim, facendo fermare il gps a 49,7 nodi e un consumo totale di 200 l/h. Verifico le prestazioni a un regime di crociera veloce attorno ai 25 nodi e 3500 giri: bastano una sessantina di litri/ora, meglio ancora al limite della planata, circa

2800 giri poco sopra i 15 nodi, dove si consumano 42 l/h. Tutti dati che confermano come la gestione del Master 970 non sia così impegnativa come le dimensioni e le potenze in gioco farebbero pensare. Guidarlo è emozionante per l'eccellente carena e l'ottima tenuta di mare anche se, probabilmente per la mancanza di acqua nei serbatoi, si mostra un po' leggero a prua. Anche nei repentini cambi di direzione le reazioni sono sempre sincere e la sensazione di avere tutto sotto con-

**CONDIZIONI DEL TEST**

1000 giri .....	5,2 nodi .....	9 l/h*	68 db
1500 giri .....	7,0 nodi .....	15 l/h*	72 db
2000 giri .....	9,1 nodi .....	28 l/h*	78 db
2500 giri.....	12,9 nodi .....	44 l/h*	81 db
3000 giri ....	19,5 nodi .....	55 l/h*	83 db
3500 giri ....	24,8 nodi .....	65 l/h*	84 db
4000 giri ....	32,7 nodi .....	104 l/h*	86 db
4500 giri ....	38,7 nodi .....	126 l/h*	87 db
5000 giri ....	44,7 nodi .....	164 l/h*	89 db
4000 giri ....	49,7 nodi .....	200 l/h*	90 db

\*consumi relativi ai due motori forniti dallo strumento di bordo

**CONDIZIONI DEL TEST**

Vento.....	15 nodi
Mare .....	leggermente mosso
Temperatura aria .....	25° C
Carburante nel serbatoio .....	200 l
Acqua nel serbatoio .....	vuoto
Equipaggio imbarcato .....	3 persone
Stato carena .....	pulita

**MI PIACE**

Certamente l'ampia disponibilità di spazi aperti è il pregio maggiore di questo gommone che vanta anche un prezzo abbastanza competitivo a fronte di una costruzione molto curata e di un'ottima carena. Il Mercury Verado non lo scopriamo certo in questa prova, che è comunque l'ennesima conferma delle sue eccellenti doti di potenza con consumi ragionevoli.

**MI LASCIA PERPLESSO**

Il musone del supporto dell'ancora a prua non solo è brutto ma riduce notevolmente la visibilità in navigazione che, per quelli più bassi di statura, è resa problematica anche da una plancia, certamente protettiva, ma anche alta e massiccia. Eliche un po' lunghe e prua "leggera" anche per il serbatoio dell'acqua vuoto sono due piccole pecche, a cui però si può rimediare facilmente.





**WWW.BOATMAG.it**

**CI VEDIAMO A OTTOBRE**

**CON TANTI ALTRI SERVIZI  
E CON LE NOVITÀ CHE SARANNO  
PRESENTATE AL  
SALONE DI GENOVA DAL 2 AL 6 OTTOBRE**

**INTANTO  
SEGUITECI QUOTIDIANAMENTE**

**SU  
WWW.BOATMAG.IT**

**E SU  
FACEBOOK, TWITTER E YOUTUBE**

