

BOATMAG.it



LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE SFOGLIABILE ONLINE SU PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 14 / 2015



FRAUSCHER 1017 LIDO e 1017 GT a

CONFRONTO

FRA OPEN E CABINATO, DUE FACCE DELLA STESSA BARCA



I NOSTRI TEST PRESTIGE 420 - SELVA D600 BLACK EDITION - CAPELLI TEMPEST 570



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

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

Ry
RIO YACHTS



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

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

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



ESSENTIAL KIT PER L'ORMEGGIO



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



N. 7.104.212 B2



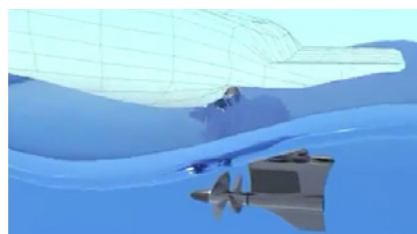
FC CE



LE RUBRICHE



EDITORIALE
Salone di Genova: una piazza commerciale per espositori e acquirenti o solo una festa popolare? 12



HORSEPOWER
Ancora una rivoluzione da Volvo Penta, arrivano i piedi Forward Drive. Da scoprire a pagina..... 22



OPEN TO FLY/1
Il nuovo Salpa 38x è un natante di 12 metri con le caratteristiche di un grande cruiser da crociera ... 16



SHIPCHANDLER
Una carrellata di nuovi prodotti da Raymarine e Simrad, più altre novità da altre aziende..... 26



OPEN TO FLY/2
Un bell'open di quasi 7 metri. È il nuovo Saver 22 Open, tutto da scoprire a pagina..... 18



CROCIERE + MARINA
Come si fa a capire se un marina è caro oppure no? Ci aiutano i dirigenti di Marina di Varazze 36



PRAM TO RIB
Focus sul Capelli 570 motorizzato con uno Yamaha da 100 cavalli..... 20



SERVICE
Un viaggio fra alcune piccole e grandi realtà aziendali e artigianali dislocate sui laghi del nord Italia..... 38

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

La giuria che assegna il premio di migliore barca d'Europa è composta dai direttori di ottantatré Paesi, che sono: Italia (BoatMag), Germania (Boote), Francia (Neptune), Norvegia (Bativ), Austria (Yacht Revue), Olanda (Motorboot), Spagna (Nautica & Yates), Svizzera (Marina.ch). Lo spirito dell'European Powerboat of the Year è di premiare le barche capaci di trasmettere delle qualità, indipendentemente dall'importanza del cantiere o dalla vastità della loro diffusione nel territorio internazionale. Sono divise per categorie di lunghezza, proprio per evitare che i grandi mo-



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

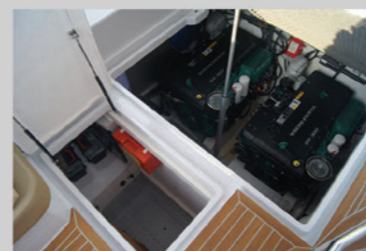


NATANTE



Due Cabine

Due Bagni



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



N. 14
2015

I SERVIZI

**FRAUSCHER 1017 GT vs 1017 LIDO**

Fare la stessa barca in versione open e cabinata sta diventando tendenza. Ecco un bell'esempio 46

**IL SARTO DELL'ALLUMINIO**

Pensavate che l'alluminio fosse utile per costruire solo superyacht? Leggete e vi ricrederete 54

**40 NOVITÀ 2016**

Barche e gommoni di ogni misura e tipologia lanciate a Cannes e raccolte in questo servizio 60

I NOSTRI TEST

**MERCURY VERADO 300 vs 350 CV**

Come cambiano le performance se oltre alla potenza cambiano anche le eliche? Ecco il nostro supertest . 90

**PRESTIGE 420**

Un 12 metri fly ben fatto e ben rifinito. Lo abbiamo portato a oltre 30 nodi. Tutto nel nostro test . 102

**SELVA D600 BLACK EDITION**

Sei metri con spazi ben armonizzati nel pozzetto. L'abbiamo provato con 100 cv potenziati 112

BOATMAG.it

Editore: The editor
www.boatmag.it

Direttore Editoriale

Claudio Russo
russo@boatmag.it

Direttore Responsabile

Alberto Mondinelli
info@theditor.it

Hanno collaborato

Veronica Eredi, Luca Iannone,
Ted Morbido

Grafica

Amelia Verga

Marketing e Pubblicità

Roberto Tummolo
tummolo@boatmag.it

Web Master

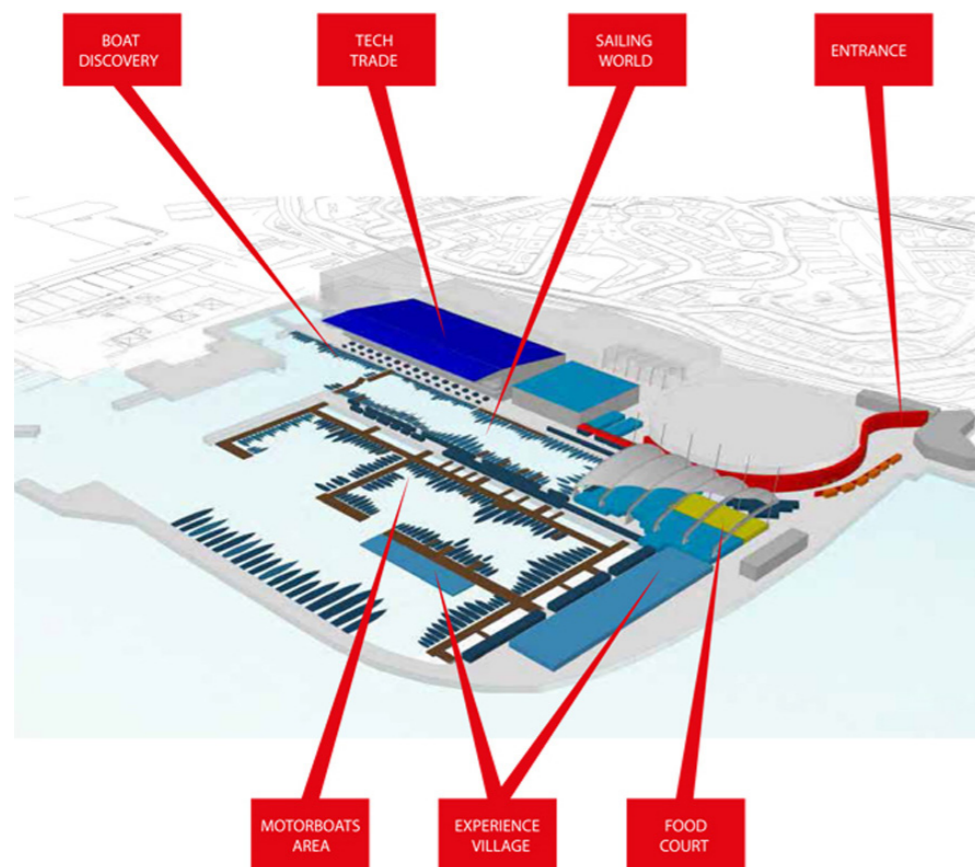
Bmfactory Cologno Monzese (MI)
www.bmfactory.com

BoatMag.it - Mensile di nautica a motore - Registrato al Tribunale di Bergamo n.14 del 18 giugno 2013
The Editor - Sede: via San Maurizio, 48 - 24065 Lovere (BG) - e-mail: info@theditor.it

ENGINEERS
OF EMOTIONS**FRAUSCHER ITALIA**

Cantiere Nautico Feltrinelli
info.nautica@nauticafeltrinelli.it
www.nauticafeltrinelli.it

Frauscher
engineers of emotions



SALONE DI GENOVA. TANTE INIZIATIVE TESE AD ATTIRARE LA MASSA, POCHE QUELLE TESE A INCENTIVARE L'ACQUISTO DELLE BARCHE.

Lucina e I Saloni Nautici lo presentano sempre come una celebrazione del mare. Insomma, una mega festa nazionale-popolare con una grande esibizione di ogni sorta di prodotto legato al mare, che con tutta probabilità attireranno anche quest'anno, come l'anno scorso, oltre 100.000 visitatori, se non di più. C'è da chiedersi però quanti di questi sono poi realmente interessati ad acquistare barche e servizi, visto che le iniziative sono tese ad attirare più la grande massa dei curiosi piuttosto che potenziali armatori invogliati a coronare i propri acquisti a Genova anziché a Cannes, dove con buona probabilità sono già stati solo due settimane prima. Quest'anno c'è la monumentale presenza

delle barche e degli equipaggi che hanno partecipato alla Volvo Ocean Race, la grande regata intorno al mondo. E questa è forse la più grande iniziativa ideata dagli organizzatori per attirare le attenzioni sul Salone. Ma i potenziali clienti, interessati all'acquisto anche di barche importanti, che sicuramente non mancheranno nel parterre della kermesse genovese, hanno davvero bisogno di questa attrazione? Per carità, fascino assoluto e tanto di cappello per l'iniziativa e per tutte quelle messe in atto per attirare l'opinione pubblica sul bello dell'andar per mare e creare così nuovi appassionati di nautica, ma è davvero questo l'elemento su cui puntare in una manifestazione che dovrebbe essere una piazza commerciale o,

se vogliamo, una fiera su cui l'associazione che rappresenta la nautica in Italia ha sempre speso enormi energie, nonché riposto gran parte delle speranze, per riprendere a vendere? O magari è forse meglio individuare strategie tali per cui gli armatori siano più incentivati a venire ad acquistare la barca a Genova, perché hanno elementi di convenienza in più rispetto ad altre fiere? La 55° edizione del Salone di Genova, quest'anno mette in mostra oltre 1000 barche sia a terra che nelle darsene. Quante di queste siano novità assolute non ancora viste a Cannes, nel comunicato non è scritto. Sono invece **760 gli espositori e 140 gli operatori esteri** provenienti da **36 Paesi**. Al di là dei numeri, il Salone di Genova ha

SAREMO A GENOVA
DAL 30 SETTEMBRE
AL 5 OTTOBRE 2015
Sin'55
salonenautico

300 deluxe

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

Novità 2016

22 Open

560 WA

Manta 21 fisher

630 Cabin

Open

W.A.

Fisher

Cabin

www.lm-duerpl.com

tutte le prerogative per offrire un'atmosfera frizzante, visto che nel settore sta aumentando un certo ottimismo, confortato anche dai numeri che stanno dando segnali positivi in Europa e, dunque, anche in Italia. E in questo contesto, risulta ben più apprezzabile la possibilità di provare molte delle imbarcazioni esposte in darsena.

UN SALONE COMUNQUE IN CRESCITA

La disposizione delle oltre 1000 imbarcazioni è su una superficie complessiva di 200.000 mq ed è stato registrato un +20% rispetto allo scorso anno delle barche esposte in acqua. Più in generale, la kermesse genovese segna un aumento del 16%, nel settore complessivo delle imbarcazioni e in quello degli accessori, ma la crescita dell'edizione 2015 in termini di dimensioni esposte riguarda trasversalmente tutti e quattro i comparti tradizionali.

GOURMET IN FIERA E I SUOI SPONSOR

Per il secondo anno si rinnova la partnership con **Eataly**, che curerà l'intera rete di ristorazione all'interno del Salone. Anche questa volta, la collaborazione ha il suo cuore nel **Food Court** e non mancheranno poi svariati street food corner localizzati



negli snodi strategici di tutta l'area espositiva, per offrire ai visitatori il meglio del cibo made in Italy da strada.

Oltre a Eataly, l'edizione 2015 del Salone ha al suo fianco sponsor e collaborazioni come: Alta Langa DOCG, Banca Carige, Dodo, Ethimo, Grom, Petit Bateau, Technogym, Sinergie, Synergie, Vision Ottica e Yamaha.

UN NUOVO LOOK

"Quest'anno il progetto della scenografia del Salone si è sviluppato sensibilmente, proponendo un'intensificazione della nuova immagine coordinata nell'area dell'ingresso-fiera con alcune nuove installazioni", af-

ferma l'architetto Pier Federco Calari, artefice del look del Salone, che prosegue: "La prima riguarda proprio il rapporto con la città e consiste nel camouflage del padiglione delle biglietterie, con l'obiettivo di personalizzarlo nel quadro della percezione identitaria del Salone. La seconda riguarda la realizzazione di una quinta che agisce come contrappunto al Red Wall, disegnando una strada d'ingresso al cuore del Salone e conferendo unità d'immagine. La quinta termina verso l'ingresso con un elemento a torre su cui è montato un megaschermo informativo e pubblicitario visibile non appena il visitatore oltrepassa le biglietterie."

Claudio Russo

LA SCHEDA DEL SALONE

Quando

Da mercoledì 30 settembre a lunedì 5 ottobre dalle ore 10:00 alle ore 18:30

Dove

Fiera di Genova - Piazzale Kennedy, 1

Biglietti

Biglietti acquistabili online sul circuito Vivaticket e TicketOne o direttamente presso la biglietteria il giorno stesso della visita. Costi biglietti: INTERO: euro 15,00 - RIDOTTO: euro 13,00 Il biglietto è in omaggio per tutti i ragazzi nati dopo l'1.01.2003 solo se accompagnati da un adulto. Ingresso gratuito anche per gli accompagnatori di persone disabili se impossibilitate a entrare autonomamente.

Promozioni e convenzioni

Tutti gli associati alle Federazioni del mare che presenteranno in cassa la tessera di appartenenza, avranno diritto a due ingressi interi pagandone solo uno.

Espositori

760

Imbarcazioni

Oltre 1.000 (+20% in acqua rispetto al 2014)

Superficie dello spazio espositivo

200.000 mq (100.000 in darsena, 100.000 a terra)

Formazione & Meeting

80 convegni e workshop
1.000 press matching
500 incontri B2B e dealers meeting

Campagna digital

11 video pubblicati
4.300.000 utenti raggiunti
1.850.000 visualizzazioni
+71% (+ 17.613 fan) dal 22 giugno al 2 settembre
+20% visite al sito vs periodo corrispondente del 2014



WWW.BOATMAG.IT - WWW.BOATMAGINTERNATIONAL.COM

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

MERCURY MERCUISER 6.2L 350 CAVALLI

Presentazione ufficiale al pubblico italiano
al salone nautico di Genova
il 30 settembre 2015
Padiglione B terreno - Stand F8



Numero Verde
800-013695

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

Finanziamenti in collaborazione con **AGOS**
Per informazioni vai sul sito o chiedi alla tua concessionaria.

 **MERCURY**
MerCruiser

www.mercurymarine.com

Guardando il profilo esterno, si evidenziano le grandi vetrate laterali che, insieme al parabrezza, rendono di fatto la tuga totalmente trasparente, dando agli ospiti a bordo tutta la protezione dell'hardtop ma con un effetto open.

Per quanto riguarda la motorizzazione, il cantiere offre la possibilità di scelta fra una coppia di motori Volvo Penta D4 da 260 o da 300 cv, con una punta massima calcolata dal cantiere di 36 nodi e una velocità di crociera di 27,5 nodi.



SALPA 38X: DA UN NATANTE TUTTO IL COMFORT DI UN'IMBARCAZIONE CRUISER

Due cabine, due bagni, due cucine, due dinette più tutto il comfort di navigazione che gli anni di attività di Salpa hanno ormai portato ai migliori livelli



Quando si sente parlare di natante si pensa subito a una piccola barca per il porto giornaliero, ed effettivamente anche la normativa li inquadra in una fascia di lunghezza fino a 10 metri dopodiché vengono classificate come "imbarcazioni". Ma ormai definire "natanti" certe barche è solo una questione burocratica, perché a guardarle e, soprattutto a utilizzarle, sono dei veri e propri cruiser con una lunghezza scafo sotto i 10 metri, ma un'estensione fuoritutto anche di oltre 12 metri, dove lo sfruttamento delle volumetrie porta a ottenere layout spesso sorprendenti.

È il caso del nuovo Salpa 38x, un open hardtop che in uno scafo di 9,95 metri racchiude gran parte delle caratteristiche sia stilistiche sia abitative proprie di un open da crociera. Ciò che sorprende particolarmente, sono gli ambienti a bordo: cucina in pozzetto e cucina sottocoperta, due cabine con bagno privato bastano come anticipazione per rilevare che il Salpa 38x vale come comoda barca da crociera.



La compartimentazione sottocoperta prevede due cabine separate, due bagni più il quadrato a centro barca con dinette (foto sotto) e angolo cottura. In alto, due viste del bagno dell'armatore situato all'interno

della cabina prodiera che si vede nella foto sopra. Oltre ai cassettoni, sotto il letto si trova anche un grande gavone. Agli ospiti è dedicata la cabina poppiera che è dotata anche di grandi oblò a murata.



In alto a destra, il bagno al servizio della cabina di poppa ha il ciellino ad altezza uomo. In basso, l'angolo cucina interno appare essenziale, ma è ben fruibile, anche se sarà senz'altro la cucina in pozzetto a essere usata di più.

SALPA LAVER 38x

| | |
|---------------------------|----------------|
| Lunghezza ft..... | m 12,00 |
| Lunghezza scafo | 9,95 |
| Larghezza | m 3,85 |
| Dislocamento..... | kg 8000 |
| Serbatoio carburante..... | l 2x350 |
| Serbatoio acqua | l 250 |
| Motori | cv 2x260 o 300 |
| Categoria Ce | B |

Costruita da: Nautica Salpa s.r.l.
Cantieri ed Uffici: SP 333, Località
Bovenzi 7 - 81041 Vitulazio (Ce)
Tel. 0823 622207 - www.salpa.com

Ma vediamo più nel dettaglio i layout. Il pozzetto è dotato sul lato di dritta di un grande divano a C, allestibile anche come dinette, comodo per otto persone. Di fronte, su un mobile lineare, si sviluppa la cucina dotata di lavello, fornello elettrico e frigorifero. Sullo stesso lato della cucina, a prora, si estende una chaise longue utilizzabile anche come prendisole quando il tettuccio è aperto. Sempre dal pozzetto si accede al vano tecnico, che come su tutte le barche del cantiere Salpa, raccoglie gli impianti di bordo e lascia spazio anche a un grande gavone di stivaggio. Su richiesta, inoltre, si può installare la plancetta di poppa tender lift, ovvero a movimentazione idraulica per abbassarla sotto il livello dell'acqua.

Capelli Tempest 570 e Yamaha F100, per iniziare ma non solo

Il Package del Capelli Tempest 570 con lo Yamaha F100, commercializzato in Italia da Yamaha Marine, si dimostra un'ottima soluzione "d'ingresso", ma anche un modello "definitivo" per il piccolo cabotaggio

Succede spesso di sentirsi chiedere un consiglio per un acquisto di avvicinamento alla nautica. I paletti sono sempre gli stessi, un investimento contenuto, facilità di gestione e di manovra. Se la patente non è un problema (ma spesso lo è) allora ritengo che il binomio del Capelli Tempest 570 con lo Yamaha F100 sia un'eccellente soluzione. Poco più di 26 mila euro con un buon finanziamento non sono un investimento proibitivo e un'estate di divertimento è assicurata, tanto più che con il carrello un gommone così può trovare posto anche nel box o nel cortile di casa e per trainarlo basta un'utilitaria.

Capelli Tempest 570

Il layout è tradizionale e non potrebbe essere altrimenti su cinque metri di spazio utile. A prua, robusto musone di vetroresina per l'ancora e grande prendisole, con sotto il sempre comodo gavone, ideale per le dotazioni e le attrezzature sportive. Volendo il solarium può essere prolungato fino alla bella e pratica consolle, anche se così non si può più usare la seduta fronte marcia ricavata nella parte anteriore della plancia. Efficace l'ampio parabrezza di plexiglass (particolarmente apprezzato in considerazione delle condizioni del nostro test), ben protetto da un robusto tienti bene lungo tutto il suo profilo, utile anche per muoversi in sicurezza a bordo quando si naviga a velocità sostenuta. Seduta doppia per driver e codriver con schienale ribaltabile per creare una sorta di dinette poppiera, con il divanetto a tutta larghezza a poppavia del pozzetto del motore. A fianco del possente Yamaha F100 (è però disponibile un altro package con l'F115) la scala di risalita dal bagno.

Yamaha F100

Il motore in prova è lo Yamaha F100 DETL che ovviamente propone tutte le raffinatezze tecnologiche della casa dei tre diapason. Quattro cilin-

dri per 1.596 cc, 16 valvole con sistema DOHC (Double Overhead Camshaft) per una migliore accelerazione grazie a sistemi avanzati di immissione e scarico, nonché all'esclusiva iniezione elettronica multipoint Yamaha EFI (Electronic Fuel Injection). Una gamma di pratiche funzioni, quali PrimeStart, un alternatore a elevata potenza, strumentazioni digitali e il sistema Power Trim & Tilt ad ampia escursione, assicura il pieno controllo in tutte le circostanze. Abbastanza contenuto il peso: 170 kg.

Il test

Il Tempest 570 lo provo sulle acque del Po, di fronte ai pontili dell'Associazione Motonautica di Cremona. La giornata è pessima, ben differente dalla foto del servizio fatte in un'altra location e con un altro clima. Qui invece piove a dirotto e non si capisce se sia più tetro il colore dell'acqua del fiume o quello delle nuvole. Procedo alla doppia rilevazione della velocità in favore e contro corrente per scoprire che in termini velocistici cambia poco mentre per i consumi c'è un leggero miglioramento quando navighiamo risalendo la corrente. Questione di pochi decimali che danno comunque la conferma che il 100 cv Yamaha, dotato di un'elica di alluminio 13x19 a tre pale, è un'eccellente soluzione in tutte le situazioni, sia in termini velocistici (ma a bordo siamo solo in due con le dotazioni essenziali) sia di consumi. Con i trim azzerati arrivo fino a 5800 giri e 31 nodi, che con l'ausilio dei correttori di assetto (a metà scala) riusciamo a far salire a 6000/6100 giri e toccare i 36 nodi controcorrente (35 nodi e un centinaio di giri in meno seguendo il corso del fiume) con un consumo assolutamente accettabile inferiore ai 38 l/h.

La planata minima è tenuta a circa

2400 giri a una decina di nodi di velocità e circa 7 l/h di consumo, prestazioni che promettono una navigazione tranquilla ed economica, ma se i cavalli dello Yamaha F100 sono provocati non si nascondono: in meno di tre secondi è in planata e circa in nove secondi raggiunge i 30 nodi, cioè la velocità massima. La vicinanza degli argini e di alcune secche consiglia di non sbizzarrirsi troppo in manovre estreme, ma riesco comunque ad apprezzare la manovrabilità del Tempest 570 sullo stretto e anche la discreta morbidezza della sua carena nei passaggi sulla nostra scia. Poi l'aumento della pioggia mi convince a chiudere il test: che il binomio Capelli Tempest 570 - Yamaha F100 sia un'eccellente soluzione per avvicinarsi alla nautica l'ho verificato.

Alberto Mondinelli

CAPELLI TEMPEST 570

Lunghezza ft..... m 5,66
Lunghezza scafo m 5,57
Larghezza m 2,61
Peso a secco kg 550
Serbatoio carburante.....l 86
Serbatoio acqua (optional).....l 45
Portata persone 12
Cat. omologazione C

PACKAGE E PREZZI

Capelli Tempest 570 con:
Yamaha F100 DETL ...euro 26.290
Yamaha F115 BETL ...euro 27.790
Yamaha F40 HETLeuro 21.390
Yamaha F40 GETLeuro 22.990

Prezzi con dotazioni standard,
Iva compresa

PRESTAZIONI

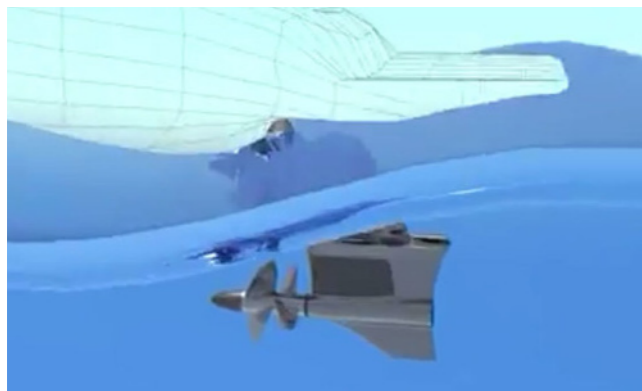
| | |
|--|--|
| 1000 giri 2 nodi..... 2,0 l/h 65 db | 4000 giri 21 nodi 14 l/h 79 db |
| 1500 giri 4 nodi..... 2,9 l/h 66 db | 4500 giri 24 nodi 18 l/h 79 db |
| 2000 giri 5 nodi..... 4,4 l/h 69 db | 5000 giri 27 nodi 23 l/h 80 db |
| 2500 giri 7 nodi 7,1 l/h 71 db | 5500 giri 29 nodi 29 l/h 80 db |
| 3000 giri 8,7 nodi..... 4,20 l/h 74 db | 5800 giri 31 nodi 36 l/h 81 db |
| 3500 giri 10 nodi 4,20 l/h 76 db | 6000 giri 36 nodi 38 l/h 82 db |

www.yamaha-motor.eu



Volvo Penta Forward Drive l'ennesima rivoluzione

Dopo le trasmissioni Sterndrive, Duoprop, IPS e il Joystick, un'altra grande innovazione da Volvo Penta: il Forward Drive



Dopo il grande successo riscosso lo scorso febbraio al Miami Boat Show, il nuovo gruppo poppiero Volvo Penta Forward Drive si caratterizza per riprendere la versatile versione del piede Duoprop ma con eliche fronte marcia, ideale quindi per la pratica degli sport acquatici, ma anche per una maggiore efficienza, con le eliche che "lavorano" al meglio, senza la turbolenza creata dal loro supporto.

Dieci anni fa, Volvo Penta rivoluzionò la navigazione da diporto con il suo sistema di propulsione Volvo Penta IPS con le eliche rivolte verso prua. Oggi, sul medesimo concetto è stato sviluppato il nuovo Volvo Penta Forward Drive. Un sistema brevettato con due eliche controrotanti che lavorano "in tiro" invece che in spinta e la regolazione dell'assetto del piede che fa sì che lo scafo sia tirato piuttosto che spinto nell'acqua. Il sistema Volvo Penta Forward Drive garantisce una migliore accelerazione, economia di



carburante, versatilità e si è rivelato ideale per la pratica del wakeboarding e del wakesurfing, specialità che stanno rapidamente acquisendo grande popolarità in Nord America, ma anche semplicemente essere più sicuro se si fa il bagno tuffandosi dalla poppa della barca.

La nuova propulsione Volvo Penta riduce rumore e vibrazioni ed elimina i fumi in coperta perché i gas di scarico vengono espulsi sotto lo scafo, quindi sott'acqua. L'inclinazione regolabile rende molto semplice correggere l'assetto della barca

per ottenere flessibilità d'impiego, efficienza energetica e comfort ottimali a velocità di crociera. All'ancora, con il piede completamente abbassato, le eliche fronte marcia si trovano al di sotto dello scafo, rendendo più agevole praticare pesca e nuoto a poppavia della barca. A questo si aggiungono i vantaggi del collaudato sistema Volvo Penta Duoprop, che migliora l'efficienza grazie alle due eliche che eliminano le spinte laterali, migliorando la maneggevolezza e riducendo la cavitazione.

Senza dimenticare uno dei

più apprezzati plus di Volvo Penta: la tranquillità che deriva da una soluzione completamente integrata "dal timone all'elica", progettata, costruita e assistita da un singolo costruttore. Inoltre, il nuovo Volvo Penta Forward Drive è garantito per cinque anni.

I nuovi modelli equipaggiati con il Volvo Penta Forward Drive sono attualmente disponibili solo dai costruttori statunitensi Four Winns e Regal e, data l'elevata richiesta sul mercato USA, la commercializzazione su quello europeo è ancora in fase di definizione.

Abbandona le soluzioni estreme,
in caso di furto ci pensa Suzuki.



MOTORE RUBATO, SUBITO SOSTITUITO.

Sulla vasta gamma dei fuoribordo Suzuki (dal compatto DF8 al potente DF300), in caso di furto durante il primo anno dall'immatricolazione del fuoribordo, il **programma Suzuki DOC** permette al cliente di riceverne uno nuovo in sostituzione in tempi brevissimi. La copertura assicurativa sarà valida solo in caso di installazione di almeno un dado antifurto fornito dai concessionari Suzuki per motori dal DF40A al DF300AP. Scopri i dettagli presso la rete Suzuki.



SAREMO A GENOVA

DAL 30 SETTEMBRE
AL 5 OTTOBRE 2015

Sⁱⁿ55
salonenautico

LEAN BURN

suzuki.it

Numero Verde
800-452625

E anche Suzuki si attiva con il joystick di manovra

Ecco il joystick Suzuki Marine. Si tratta dell'Optimus 360 prodotto dalla SeaStar Solutions, specializzata nella realizzazione di sistemi di governo per imbarcazioni, che sarà presto disponibile presso i rivenditori e i centri d'assistenza Suzuki Marine. I tecnici presenti nello stand saranno a disposizione per spiegare il suo funzionamento, ma è indubbio che vedere il sistema all'opera, presso la banchina riservata a Suzuki Marine, installato su Joker Boat Clubman 28 con due DF200AP a disposizione per una prova, sarà il modo più semplice e spettacolare per conoscere il congegno e il suo funzionamento. Un apparato in grado di rendere le manovre in porto

molto più semplici in termini di precisione, controllo delle evoluzioni e facilità d'uso. Accanto al Joker Boat Clubman 28 motorizzato con joystick, saranno in banchina, e quindi anch'essi disponibili per le prove in mare, alcuni natanti che fanno parte dei package proposti dal costruttore giapponese oltre che imbarcazioni prodotte da alcuni cantieri partner di Suzuki Marine. Eccoli: un gommone Makò 58 con un Suzuki DF40A, un Makò 68 con un Suzuki DF200AP, uno scafo di vetroresina Beneteau Antares 780 con un Suzuki DF150TG; un altro rib MV Marine 620 con un Suzuki DF90A e un fisherman AICustom 30 con una coppia di DF300AP.



Da 15 a 30 cv, ecco i nuovi piccoli di Tohatsu. E c'è anche la promozione

Il costruttore giapponese Tohatsu continua il trend di crescita sul mercato italiano con la presentazione al 55° Salone Nautico di Genova di novità e una interessante promozione.

Al Salone nautico di Genova vengono presentati i nuovi MFS15-20 e MFS25-30 che, così come il 40 cv Tohatsu, sono stati realizzati mettendo al primo posto l'esigenza di avere consumi contenuti senza penalizzare le prestazioni, il tutto per rispetto dell'ambiente e per un risparmio economico.

I nuovi modelli presentati a Genova e il 40 cv Tohatsu sono infatti i fuoribor-

do con i consumi più bassi nella loro categoria: questo almeno affermano i confronti analitici con i competitor che Tohatsu mette a disposizione del consumatore sul sito tohatsu-italia.it.

Ma se i consumi più bassi non bastassero, Tohatsu Italia offre la promozione "Più Potenza, Più Convenienza", regalando 30,00 euro di buoni benzina per ogni cavallo motore del fuoribordo acquistato. Un esempio? Comprando il Tohatsu MFS40 il cliente riceverà 1.200 euro di buoni benzina.

Tohatsu offre inoltre su tutta la gamma MFS finanziamenti a interessi zero per il

pagamento senza problemi del proprio motore fuoribordo.

Al fianco delle novità nell'ampia gamma con 90 modelli proposti a listino, Tohatsu presenterà al Salone Nautico la nuova strumentazione TOCS e una rete di Officine Autorizzate ancora più articolata e composta da oltre 170 realtà presenti in tutta Italia.



SMART BOAT? PIÙ CHE SMART, GENIALE!

AGGIUNGI ALLA TUA IMBARCAZIONE L'INTELLIGENZA DELLA NUOVISSIMA eS SERIES DOTATA DI LIGHTHOUSE II. ORA PIÙ SMART DI SEMPRE, CON VARI FORMATI CARTOGRAFICI TRA CUI SCEGLIERE E LA PIANIFICAZIONE AUTOMATICA DELLA ROTTA. IL VOLTO NUOVO DELLA NAVIGAZIONE AD ALTE PRESTAZIONI: eS SERIES CON TECNOLOGIA HYBRIDTOUCH TI ASSICURA IL PIENO CONTROLLO.

GUARDA LA NUOVISSIMA eS SERIES IN AZIONE SU WWW.RAYMARINE.IT

Nautica La Rosa dei Venti, un'equipe di professionisti

Mai nome forse fu più azzeccato per questa bella società sul Lago Maggiore: come la rosa dei venti raccoglie le correnti provenienti da tutte le direzioni, così Nautica La Rosa dei Venti raccoglie tutte le professionalità che servono per l'assistenza alle barche e non solo.



Un bagaglio d'esperienze che fa capo al fondatore di questa società che è Matteo Locati, un giovane intraprendente che, dopo aver accumulato per dieci anni un vasto bagaglio d'esperienze di lavoro in un grosso cantiere, nel 2003 ha deciso di riversare la sua professionalità in una struttura tutta sua, avvalendosi di vari collaboratori ognuno da destinare al settore per cui è specializzato: dalla falegnameria alla verniciatura, dalla tappezzeria all'officina meccanica fino al rimessaggio, movimentazione e vendita delle barche sia a vela che a motore, con una particolare

specializzazione per quelle d'epoca. Con questa abbondanza di competenze, va da sé che Nautica La Rosa dei Venti non è solo in grado di offrire i suoi servizi singolarmente, ma li può raccogliere anche in una delle attività più affascinanti della nautica: il restauro.

E a questo proposito c'è una bella storia che vale la pena raccontare: qualche tempo fa su un piazzale a Napoli fu ritrovato un vecchio Riva Ariston in legno in condizioni malconce. Una volta portato fra le mani di Matteo Locati, questo Ariston è stato totalmente rifatto e fra poco

potrà tornare a navigare nel suo splendore originale. Gli specialisti de La Rosa dei Venti sono infatti intervenuti in modo radicale, sostituendo il fondo, la coperta, lo specchio di poppa, rifacendo a nuovo le cromature, le tappezzerie, revisionando totalmente il motore e gli impianti e, infine, eseguendo la verniciatura totale rispettando il ciclo di 20 mani come era negli standard produttivi del cantiere all'epoca. Il risultato lo potete vedere nelle foto, che seppur non ancora completo è sufficientemente esplicativo.

Nautica La Rosa dei Venti opera in due strutture sul Lago Maggiore: una operativa a Brebbia (VA) in via Ca-

vour, e una espositiva sulla Strada Statale 109, a metà fra il raccordo autostradale Milano-Varese e Laveno Mombello. La sede operativa di Brebbia si articola su 5000 mq, di cui 600 al coperto, dove operano i quattro reparti di falegnameria, officina meccanica, verniciatura e tappezzeria. La sede espositiva, invece, si sviluppa su 2000 mq fronte strada, dove sotto diverse tensostrutture sono visibili varie barche nuove e usate, sia a vela sia a motore.

Nuova Activ 455 Open



ACTIV

L'avventura inizia da qui.

L'Activ 455 Open combina tutti gli ingredienti per navigare in tutta sicurezza in un pacchetto ultra-moderno, versatile ed ergonomico. L'Activ 455 Open è dotata di una carena di ultima generazione, un ampio pozzetto e un design che la rende inaffondabile, rendendo ogni crociera sotto costa sicura per adulti e bambini. Nonostante le dimensioni compatte, l'interno si apprezza per lo spazio a disposizione che agevola gli spostamenti a bordo anche in crociera. Salite a bordo con la famiglia e gli amici godendovi la guida estremamente fluida e rilassante.



Tanti servizi e barche in vendita da Nautica AZ sul Lago Maggiore



A Sesto Calende sul versante sud occidentale del Lago Maggiore, a breve distanza da Angera, c'è un centro nautico che offre una serie di servizi utili non solo a chi naviga in nelle acque lacustri, ma anche chi frequenta altre zone ed è interessato all'acquisto del nuovo o dell'usato o, più semplicemente, vuole essere assistito nel disbrigo delle pratiche burocratiche e delle certificazioni.

L'azienda si chiama Nautica AZ e non a caso la chiamiamo azienda, perché quest'ultima fa parte di un'impresa produttiva ben più grande, la AZ nata nel 1992, che opera in più settori dell'edilizia. Si capisce quindi quanta esperienza imprenditoriale ci sia dietro a Nautica AZ e al fondatore di tutto questo, che è Armando Zavischi.

Era il 2011 quando Zavischi raccolse la sfida di aprire un Centro Assistenza con vendita di imbarcazioni e gommoni nuovi e usati, avvalendosi di altri grandi esperti



del settore in grado di dare consulenze personalizzate a ogni cliente.

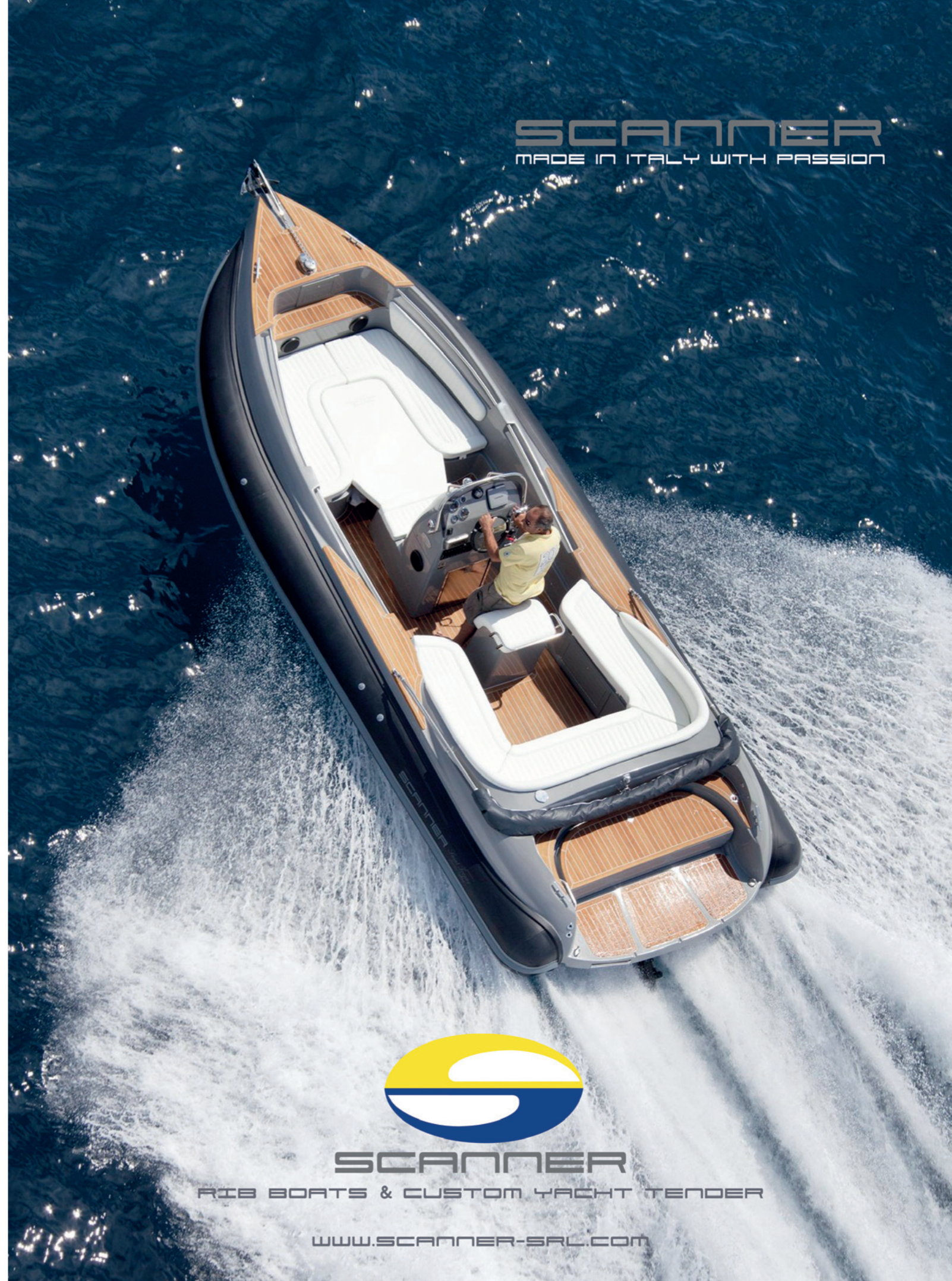
Oggi Nautica AZ è rivenditore autorizzato di cantieri come Rio Yachts e Italmar, ma è in grado di proporre anche una vasta selezione di modelli usati, visibili sul sito www.nauticaazeta.com, che spaziano dal piccolo open di 4 metri a grandi motoryacht di oltre 20 metri, passando per barche d'epoca, gommoni e moto d'acqua, per cui sono previsti anche servizi di assistenza, riparazione

e rimessaggio. Nei 3.800 mq di superficie utile, di cui 800 adibiti all'esposizione di barche accessori e carrelli per il traino, Nautica AZ svolge servizi di officina e, cosa molto interessante, anche l'allestimento e la manifattura di tappezzeria nautica con produzione di cuscineria idrorepellente, teli copriscafo, tendalini in acciaio e alluminio su misura.

Nautica AZ si occupa anche del trasferimento di barche via terra e via mare e inoltre è abilitata al rilascio di varie

certificazioni nautiche, come per esempio le annotazioni di sicurezza, l'idoneità al noleggio, emissioni acustiche e gas di scarico ecc.

Un giro sul sito www.nauticaazeta.com permette di farsi già una buona idea sulla realtà di Nautica AZ, ma il consiglio è di andare alla sede di Sesto Calende, in via Angera 8, dove Armando Zavischi può certamente guidarvi nelle scelte più adatte per poter navigare serenamente sul Lago Maggiore o dovunque voi vogliate. ▶



SCANNER
MADE IN ITALY WITH PASSION



SCANNER

RIB BOATS & CUSTOM YACHT TENDER

WWW.SCANNER-SRL.COM

Cantiere Nautico Canzani, quando la passione diventa arte

Le barche di legno sono state per anni le protagoniste della nautica, sia a vela sia a motore. I moderni materiali le hanno soppiantate ma certo non cancellate, anzi le hanno trasformate in esclusive e rare opere d'arte. Il Cantiere Nautico Canzani ha fatto di questa specializzazione la sua scelta di vita, che nasce prima dalla passione di Claudio e Alessandro Canzani, ma diventa anche un business e un riferimento per tanti appassionati di questi autentici gioielli. Una tradizione di passione. Da quasi 30 anni a Porlezza, in provincia di Como, opera il Cantiere Nautico Canzani: qui si lavora ancora come una volta, tutto a mano, morganano ed essenze pregiate sono curate con passione per creare, o riportare al loro splendore, dei veri e propri "pezzi unici". Sotto la guida di Claudio Canzani e del figlio Alessandro, il Cantiere Nautico Canzani non si occupa solo della costruzione di gozzi tradizionali, ma anche del restauro di motoscafi e barche d'epoca, quindi un refitting completo per riportare all'originale bellezza gioielli come, per esempio, un Riva Aquarama, ma anche singole riparazioni o riverniciature.

Si eseguono lavori di carpenteria, cromatura e verniciatura, riallestimento di impianti elettrici e idraulici, revisione motori, restauro

Claudio e Alessandro Canzani non solo proseguono una grande tradizione, ma con il Cantiere Nautico Canzani fanno rivivere barche storiche.



interni dai tessuti all'arredo, fino al rimessaggio invernale: un servizio completo in grado di soddisfare anche i clienti più esigenti.

Una gamma di gozzi esclusivi

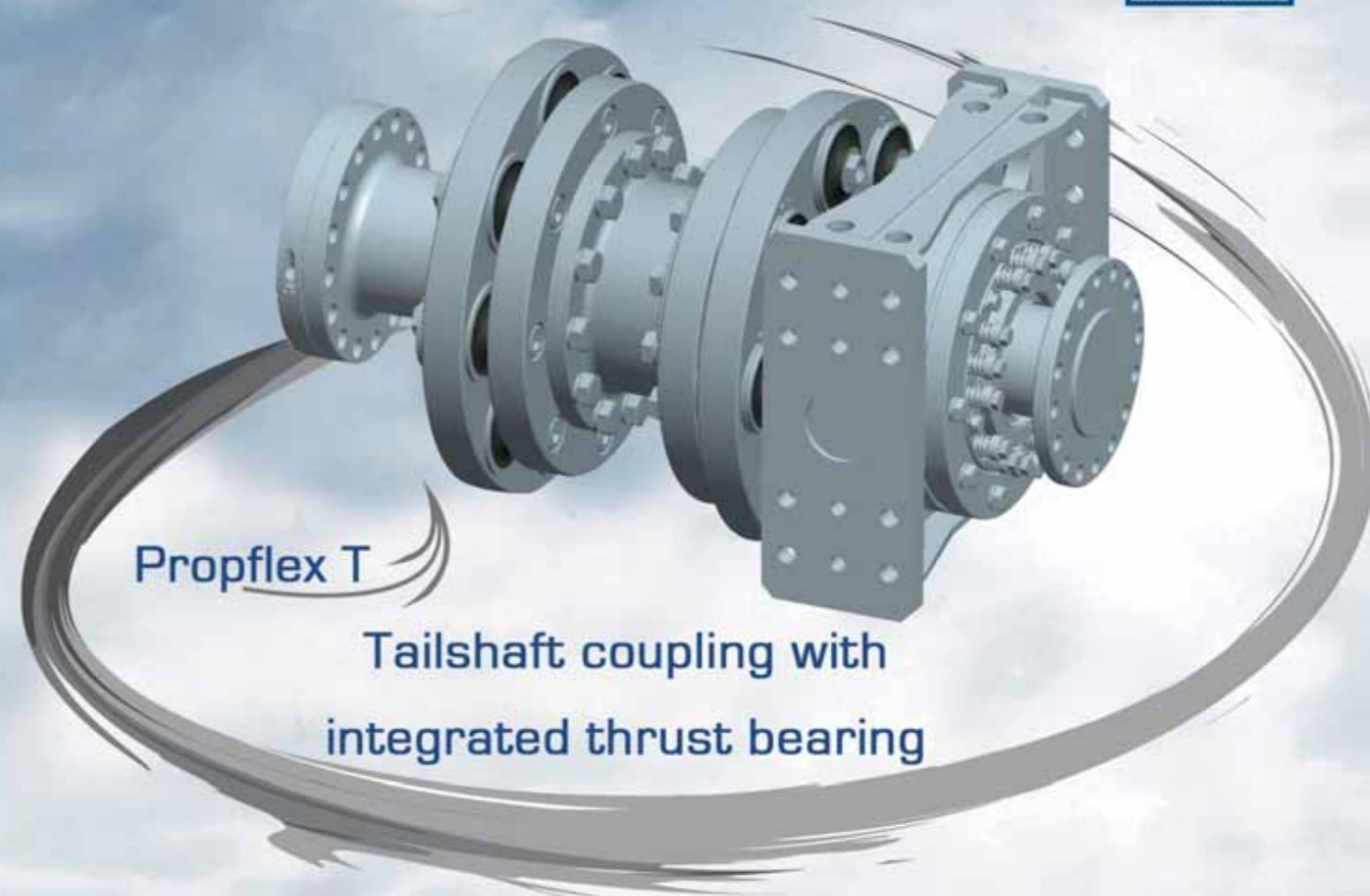
Restauro ma anche produzione, così il Cantiere Nautico

Canzani offre una gamma di tre gozzi declinata sulle lunghezze di 5,50 m, 6,30 m e 8,10 m, il versatile Gabbiano 27.

Proprio il gozzo Gabbiano 27 rappresenta la naturale evoluzione delle classiche imbarcazioni norvegesi "a doppia prua", abitualmente

impiegate come scafi per la pesca d'altomare e come scialuppe di salvataggio. Su queste basi di robustezza e sicurezza è stato sviluppato il progetto per ottenere uno scafo votato al diporto, con linee moderne, ottima abitabilità interna e finiture degne delle migliori tradizioni artigianali; il tutto senza tralasciare la possibilità di un utilizzo più professionale per la pesca o le attività subacquee, grazie agli spazi di copertura, all'area del pozzetto e ai gavoni per lo stivaggio di attrezzature e dotazioni di bordo.

La costruzione è realizzata con materiali di prima qualità: vetroresina per lo scafo, massello di teak per le finiture, alluminio anodizzato e acciaio inox per la ferramenta di bordo; un grande prendisole di prua e le dinette interna con quattro posti letto garantiscono la possibilità di un impiego anche per brevi crociere ma, a richiesta, è prevista anche una versione cabinata per chi desidera trascorrere a bordo periodi più lunghi.



Propflex T

Tailshaft coupling with
integrated thrust bearing

WE SUPPORT YOUR COMFORT

FROM 1987

VULKAN ITALIA

il tuo partner per





Dal 1964 il cantiere Piccaluga al servizio dei diportisti

Oltre 50 anni di attività (51 per l'esattezza) iniziata sul Lago Maggiore, da Carlo Piccaluga e portata avanti ancora oggi dai due figli in una struttura polivalente di 110.000 mq. In quel lontano periodo in cui l'operatività nei cantieri nautici era più che altro concentrata nel recupero e restauro di scafi in legno, al

cantiere Piccaluga si davano da fare invece per costruire nuove barche, sempre in legno, che il mercato cominciò ben presto ad apprezzare: del modello Dollis, per esempio, ne furono costruiti ben 60 esemplari. Ma la produzione non poteva essere l'unica attività in un luogo dove la nautica cominciava a vivere un grande

fermento, così Piccaluga si trasferì in riva al Lago Maggiore, a Lisanza di Sesto Calende, per offrire inizialmente servizi di rimessaggio e poi, via via col tempo, evolvere la propria attività in una serie di servizi sempre più completi per liberare gli appassionati di nautica da ogni pensiero sulla manutenzione della propria barca e che oggi sono concretizzati in una struttura di 110.000 mq con darsena e capannoni.

Qui il cantiere Piccaluga offre un servizio completo per l'uso e la manutenzione delle barche. Si va dagli alaggi e vari giornalieri al rimessaggio per barche fino a 15

metri. A disposizione c'è una gru fino a 25 tonnellate. Le maestranze specializzate, poi, possono eseguire tutti i lavori di riparazione, restauro, sabbatura e verniciatura, mentre negli uffici, i clienti possono anche fruire di consulenze di vario genere e della commercializzazione di barche nuove e usate.

Il cantiere Piccaluga è aperto tutto l'anno con orario estivo (dal 1° aprile al 30 settembre) dalle 8.00 alle 20.00, mentre in inverno l'apertura è dalle 8.30 alle 17.30, chiuso solo nel periodo natalizio dal 22 dicembre al 10 gennaio e nei lunedì del periodo invernale.



Ranieri
INTERNATIONAL

RIBS DIVISION



19Sport - 21Sport - 23Sport - ★23Sport Diving - 23Sport Touring - ★26Sport
★26Sport Diving - ★26Sport Touring - ★28Sport Touring - ★31Sport Touring

Motonautica F.lli Ranieri Srl

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

Italian Life Style



PADIGLIONE B
STAND B2-C3

SAREMO A GENOVA
DAL 30 SETTEMBRE
AL 5 OTTOBRE 2015

Sⁱⁿ55
salonenautico

Nautica Carlo il service che piace a chi naviga sul Lago di Garda

Quasi trent'anni di tradizione al servizio del diporto nautico. Così si potrebbe riassumere la storia e la missione di Nautica Carlo, fondata nel 1986 da Carlo Ghirardelli e ora guidata con altrettanta professionalità e passione dai figli Mirco e Maria Angela. La classica azienda a conduzione familiare che ha saputo negli anni crescere per garantire ai suoi clienti un'assistenza di primissimo livello.

DUE SEDI PER UN SERVIZIO "PREMIUM"

Il cantiere e gli uffici si trovano alle porte di Desenzano del Garda, per la precisione a San Martino della Battaglia, poco lontano dall'uscita dell'autostrada A4 Milano-Venezia; la base nautica è invece a Rivoltella di Desenzano con una moderna marina e tutti i servizi che un diportista può richiedere.

Nautica Carlo fornisce infatti un'assistenza completa: alloggi, rimessaggi, riparazioni, allestimenti, assistenza tecnica e meccanica, trasporto imbarcazioni, consulenza per l'acquisto di barche nuove e usate. In particolare per quelle nuove Nautica Carlo è dealer dei marchi Quicksilver, Mercury, Linetti, Blue Ice e Marinello, ma ricca è anche l'offerta di usati garantiti per i quali si può consul-

Tra Desenzano del Garda e Rivoltella di Desenzano operano le due strutture, cantiere e base nautica, che fanno di Nautica Carlo un luogo di interesse per chi naviga sul lago di Garda



tare l'aggiornatissimo sito. A garanzia dei servizi offerti Nautica Carlo si avvale di meccanici esterni e personale qualificato per poter soddisfare ogni esigenza. Infatti, il cantiere è in grado di eseguire ogni tipo di intervento: da una



semplice manutenzione a un refitting completo della barca, anche se si tratta di un prezioso scafo di legno. Inoltre, all'interno della base nautica di Rivoltella del Garda gli ospiti potranno trovare anche accoglienti monolocali per poter tra-

scorrere un periodo di relax direttamente sul lago senza doversi allontanare troppo dalla propria barca.

Completano l'offerta una serie di servizi accessori: parcheggio gratuito all'interno della base nautica, posti barca con acqua e corrente elettrica, bagni con docce, rimessaggio coperto per il periodo invernale presso il cantiere e rimessaggio sul piazzale della base nautica per quello estivo, entrambi con videosorveglianza, vigilanza notturna e impianto antincendio.

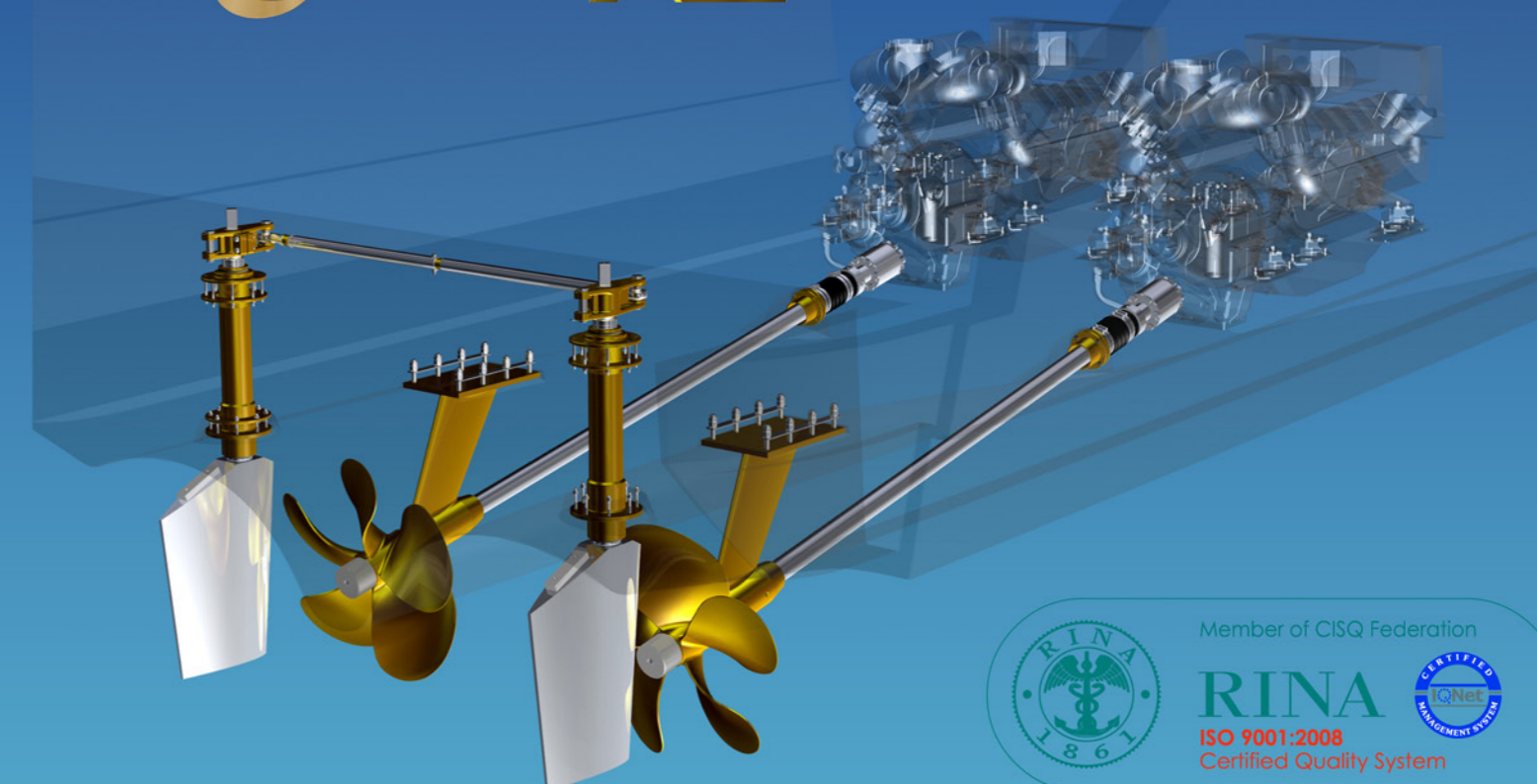
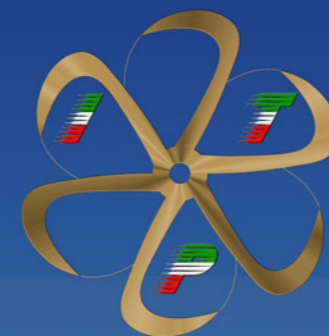


SUPER YACHTS DIVISION

Italian Propellers è una società che progetta e realizza eliche, timoni, assi elica, boccole e supporti con esperienza nel settore nautico da oltre 35 anni.

I prodotti, di alta qualità innovativa, sono progettati e realizzati in modo scrupoloso scegliendo materiali e tecnologie avanzate.

Grazie al supporto continuo di cooperazione e collaborazione con Armatori, Cantieri navali e Registri Navali e grazie anche ad una forte capacità produttiva la società ITALIAN PROPELLERS è riuscita ad ottimizzare la gamma esistente realizzando anche soluzioni innovative in grado di soddisfare ampiamente le continue esigenze di mercato.



Member of CISQ Federation
RINA
ISO 9001:2008
Certified Quality System



www.italianpropellers.it

Via Leonardo Da Vinci, 80/82 24064 Grumello del Monte (BG) Italy

Tel. +39 035 833733 +39 035 833734 - FAX +39 035 833735

info@italianpropellers.it

Il cantiere nautico Magnoler si espande con l'offerta dei prodotti

Il Cantiere Nautico Magnoler di Castelletto Ticino, sul Lago Maggiore, allarga la sua offerta con il ricco catalogo Selva Marine.

Tutti gli appassionati motonauti che gravitano sul Lago Maggiore lo conoscono: il Cantiere Nautico Magnoler è dal 1971 un importante riferimento per tutti coloro che amano navigare le acque dello splendido lago, ricco di mete turistiche e di angoli incantevoli. È infatti in quell'anno che Graziano Magnoler, per anni alle dipendenze come apprezzato tecnico in aziende di successo del settore nautico, diede vita a questo centro, proprio a Castelletto Ticino nell'attuale sede del cantiere. Negli anni Novanta

papà Graziano è stato affiancato dal figlio Paolo Magnoler, che ha garantito la continuità del cantiere diventando negli anni successivi il direttore titolare. È sotto la sua azione che nel 2001 è stato aperto uno showroom nel centro di Castelletto Ticino e tutta l'attività ha conosciuto nuovi impulsi, che neppure la recente crisi ha saputo rallentare.

NUOVA PARTNERSHIP CON SELVA MARINE

Negli anni il Cantiere Nautico Magnoler è diventato concessionario esclusivo di zona di un'importante serie di brand, tra i quali ricordiamo i motori fuoribordo Mercury e gli scafi Quicksilver e Saver, ai quali si è aggiunta recentemente la



rappresentanza di tutta la ricca offerta di Selva Marine a rendere il ventaglio di proposte del cantiere di Castelletto Ticino ancora più completo. A questo si deve aggiungere tutta una serie di servizi che per i diportisti sono altrettanto importanti.

- Rimessaggio con posti barca al coperto, aperto e in acqua.
- Assistenza specializzata e qualificata per la riparazione e messa a punto dei motori fuoribordo con magazzino ricambi per i modelli Mercury, Mariner e Selva.
- Vendita di imbarcazioni e motori fuoribordo nuovi e usa-

ti con il montaggio dei vari accessori per la realizzazione di allestimenti personalizzati, così da fornire un package barca-motore-accessori personalizzato per rispondere al meglio a tutte le esigenze del cliente, il tutto con tecnici preparati a fornire la migliore assistenza.

Per poter garantire questi servizi il Cantiere Nautico Magnoler dispone di:

- 80 posti barca a terra nel cantiere
- 20 posti barca in acqua assistenti al cantiere
- gru con una portata di 5 t
- parcheggio privato area pic-nic



NUOVE ANTIVEGETATIVE ENDURANCE... NO LIMITS!



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

Tre nuovi moduli ecoscandaglio di Raymarine: CP370, CP470 e CP570



Il grande produttore di strumenti elettronici marini ha presentato una lunga serie di nuovi prodotti. Fra questi ci sono i moduli ecoscandaglio Raymarine CP370, Raymarine CP470 e Raymarine CP570 da abbinare ai famosi display multifunzione

A vederli così, i nuovi moduli ecoscandaglio Raymarine CP370, Raymarine CP470 e Raymarine CP570 non sono certo spettacolari, ma spettacolari sono i risultati che riescono a garantire abbinati ai display multifunzione della stessa casa per i quali sono stati progettati e sviluppati. Tre modelli di crescenti prestazioni per avere ampie possibilità di scelta in base alle proprie esigenze.

Si inizia con il successore del CP300: il modulo Raymarine CP370 è stato riprogettato ex-novo per fornire immagini di straordinaria chiarezza, una più nitida visualizzazione dei target di pe-

sca in tutta la colonna d'acqua e funzionamento automatico, grazie all'innovativa tecnologia di elaborazione sonar digitale ClearPulse Raymarine. Raymarine CP370 vanta fino a 1.000 W di potenza, operando a 200 kHz per la pesca costiera e a 50 kHz per la pesca d'altura. La tecnologia di elaborazione del segnale ClearPulse gestisce in modo intelligente i parametri del modulo sonar Raymarine CP370 in ogni condizione, permettendo ai pescatori di dedicare più tempo alla pesca risparmiando sui tempi di regolazione. È compatibile con gli attuali display multifunzione dotati di interfaccia LightHouse II e con alcune serie di MFD precedenti (C Wide, E Wide, E Classic).

Il Raymarine CP370 è già disponibile al pubblico al prezzo di listino di euro 745, Iva esclusa.

Pensati per i pescatori con esigenze più professionali, i moduli Raymarine



CP470 e Raymarine CP570 sono caratterizzati da un'eccellente capacità di separazione dei target e risoluzione di immagine dei sonar Chirp.

Tarati per l'impiego in altura e in condizioni difficili, riescono a filtrare intelligentemente echi di disturbo indesiderati mentre individuano i target di pesca ad alta risoluzione e tracciano il fondo marino in modo affidabile. Entrambi i modelli offrono funzionalità



sonar a doppio canale Chirp. Utilizzando un ampio spettro di frequenze e una maggiore sensibilità, il modulo Raymarine CP470 e il suo trasmettitore avanzato Chirp riescono a vedere attraverso i densi banchi di pesci esca, a individuare termoclini e, contemporaneamente, a puntare gli esemplari desiderati con una potenza di uscita di 1 kW o 2 kW in base al trasduttore.

Per il pescatore professionista, la dotazione dei due canali sonar completamente indipendenti del modulo Raymarine CP570 garantisce la rapida individuazione del target di pesca e una potenza combinata di uscita fino a 4 kW.

Tre nuovi display multifunzione Raymarine eS Series

Raymarine eS Series con HybridTouc offre la facoltà di scegliere tra la semplicità d'interazione con touchscreen e il pieno controllo tramite tastierino e controller rotante multifunzione. Il tastierino offre maggiore sensibilità, mentre il controller multifunzione consente un controllo preciso di menu e cursore, specialmente durante la navigazione in condizioni avverse. Da qualsiasi posizione a bordo si ha accesso ai display Raymarine eS Series tramite il proprio smartphone o tablet grazie al wifi integrato e alle applicazioni

Raymarine per dispositivi mobili. La linea Raymarine eS Series prevede svariati modelli da 7", 9" e 12", ciascuno con un accattivante design in stile "glass bridge" che si integra perfettamente con le moderne postazioni di comando, consentendo il montaggio a scelta fra console a basso profilo e soluzione incassata a filo. I display Raymarine eS Series offrono in opzione la tecnologia Chirp DownVision e supportano le ultime cartografie vettoriali e raster offerte da Navionics e C-Map by Jeppesen e la libreria cartografica LightHouse Raymarine in continua espansione. La Raymarine eS Series dispone inoltre di un ricevitore integrato GPS/Glo-



nass a 10 Hz per veloci aggiornamenti della posizione e una rapidissima acquisizione dei satelliti. Si può inoltre personalizzare il proprio eS Series attraverso sensori di rete a elevate prestazioni, tra cui radar HD Color, ecoscandaglio Chirp professionale, video IP e visione termica notturna. La eS Series si può ulteriormente espandere con il supporto per display multipli, il controllo dell'autopilota Evolution e con opzioni di intrattenimento, gestione dati motore e sistemi digitali di monitoraggio integrato.

I prezzi partono da 1.145 euro Iva esclusa e i modelli da 9" e 12" vanno da 2.345 euro e 3.545 euro, sempre Iva esclusa.



Con le termocamere, buio e scarsa luminosità in navigazione non sono più un problema

Le nuove termocamere di Raymarine sono realizzate in due versioni: la M400 stabilizzata multisensore a montaggio fisso (foto a destra, sopra) e la portatile Ocean Scout (in basso).

Il suo sistema a rotazione/inclinazione rende la termocamera M400 stabilizzata multi sensore versatile e ad alte prestazioni. Con il sensore 640x480, questa nuova termocamera già di per se rilascia immagini molto nitide di ciò che ha ripreso nell'oscurità totale per poter identificare in modo estremamente chiaro un oggetto a breve e a lungo raggio, ma ci sono ulteriori margini di aumento delle performance con l'ausilio di una videocamera HD a colori e di un faro Led a fascio stretto. L'obiettivo con zoom ottico continuo (fino a 4x) consente di vedere ostacoli o altre imbarcazioni a grandi distanze e con

la tracciatura radar e la tracciatura video opzionale si può tenerle costantemente in vista per seguirne il movimento. Inoltre, la stabilizzazione giroscopica attiva annulla il problema delle immagini mosse.

La termocamera portatile Ocean Scout offre le stesse performance ed è dotata di un display Lcd ad alta risoluzione e della tecnologia a sensore termico Flir. Ne esistono due versioni con due risoluzioni video diverse: 240x180 e 336x256. La termocamera M400 stabilizzata multi sensore sarà disponibile a breve sul mercato italiano, mentre i due modelli della portatile Ocean Scout sono già in vendita: il modello 240 al prezzo di 1.995 euro + Iva, il modello 320 a 2.995 euro + Iva.



Arrivano in Italia i nuovissimi VHF Raymarine

Si tratta di dispositivi di grande affidabilità per la navigazione in sicurezza. Per esempio, il modello di punta, la radio VHF Ray70, integra persino un ricevitore AIS per la visualizzazione su display compatibili di informazioni relative al traffico navale. Più in generale, tutte le radio VHF Raymarine dispongono di altoparlanti di alta qualità e microfoni con cancellazione del rumore, funzionamento semplice con icone e menu intuitivi e display ad alto contrasto, compatibilità con NMEA2000 e SeaTalk per una facile interazione con i display MFD e chart plotter, ricetrasmittitori per uso commerciale con uscita stabile e potente, e ricevitore ad alta sensibilità.

I prezzi dei vari modelli vanno dai 250

euro per il VHF Ray50 ai 365 per il Ray60. La radio VHF Ray70 con ricevitore AIS e GPS costa invece 650 euro. Tutti i prezzi sono Iva esclusa e aggiornati alla stagione 2015.

La nuova linea di radio VHF Raymarine vede nel Ray70 il modello di punta con la tecnologia più evoluta che integra molteplici strumenti di comunicazione in un unico dispositivo. Il ricevitore integrale AIS di Ray70 semplifica l'installazione e fornisce informazioni importanti sul traffico navale ai display di navigazione compatibili. Combinando il Ray70 con un telecomando opzionale RayMic (che costa 180 euro + Iva), si potrà avere la flessibilità della doppia stazione di controllo e della funzione intercom. Il VHF Ray60 è invece una radio VHF ultracomatta, così come la Ray50. Entrambe dispongono di altoparlanti di alta qualità, tecnologia di cancellazione del rumore e un nuovo design in grado di abbinarsi perfettamente con i display multifunzione e Glass Bridge di Raymarine.



Convertitore dc-dc compatto e potente progettato per il mercato nautico, mobile e industriale

Mastervolt, produttore di dispositivi per la conversione dell'energia e di sistemi integrati per la gestione energetica, annuncia con orgoglio l'introduzione del più potente convertitore DC-DC appositamente pensato per i mercati nautico, mobile e industriale. Il nuovo DC Master 24/12-50 converte la 24 Volt in 12 Volt, allo scopo di alimentare dispositivi 12 Volt da impianti a 24 V. Con una potenza massima di 50 Ampere continuativa e una potenza di picco di 60 Ampere, questo convertitore fornisce più potenza di qualsiasi altro prodotto di questo tipo presente sul mercato. La cassa compatta e leggera, unitamente alla solidità e alla facilità di installazione che caratterizzano il prodotto, lo rendono una solu-

zione energetica ideale. Il DC Master 24/12-50 ottempera ai più stringenti standard industriali, come CE, ABYC e UL. Il prodotto è stato sviluppato per rispondere alle più svariate necessità energetiche, su imbarcazioni a vela e a motore da diporto, ma soprattutto per il mercato delle barche da pesca, assai florido in alcuni paesi, come ad esempio gli Stati Uniti. Questo tipo di imbarcazioni è dotato di impianti a 24 Volt, ma anche di molti utilizzatori a 12V che richiedono elevati amperaggi, facilmente gestiti dall'uscita 50 Amp del DC Master. Il prodotto è diventato inoltre parte integrante dei sistemi DC nel mercato dei lussuosi bus granturismo, motorhome, ecc.



Mastervolt Italia e Blue Sea Systems alleati in Italia

Mastervolt Italia ha siglato l'accordo con Blue Sea Systems, mettendo a disposizione la propria rete commerciale e la propria competenza e professionalità tecnica, indispensabili per la corretta scelta dei componenti da utilizzare per la realizzazione di un impianto elettrico sicuro e funzionale, unitamente alla efficiente assistenza pre e post vendita che è da sempre un tratto distintivo di Mastervolt Italia.

"Siamo lieti di collaborare con Blue Sea



Systems, che ci permette di offrire ai nostri clienti la qualità e l'affidabilità che caratterizzano i prodotti Blue Sea - dichiara Diego Volpi, General Manager di Mastervolt Italia -. Questa partnership è perfettamente in linea con le nostre linee strategiche di sviluppo". Blue Sea Systems, fondata nel 1992 da Scott Renne, con sede a Bellingham nello stato di Washington, produce e commercializza oltre 1000 prodotti elettrici che coprono tutte le esigenze per la realizzazione di un impianto elettrico sicuro, funzionale e resistente. In particolare, la gestione delle batterie con staccabatterie manuali e

con comando remoto, protezione dei circuiti elettrici con interruttori automatici e fusibili, razionalizzazione dei cablaggi con connettori di potenza, portafusibili e isolatori, monitoraggio con strumenti di misura analogici, digitali e, novità assoluta, Oled di ultima generazione. L'azienda americana neo-partner di Mastervolt Italia è da sempre specializzata nella produzione di quadri elettrici di distribuzione, dai classici modelli in alluminio ai nuovi quadri della serie Custom 360, completamente su misura, che possono essere realizzati, su specifica cliente, in soli sette giorni. Blue Sea dispone inoltre di un sito web completo ed esauriente dal quale si possono anche scaricare le nuove app per la progettazione dei quadri elettrici e per il dimensionamento dei cavi e delle protezioni elettriche. Tutti i prodotti Blue Sea Systems rispondono alle più stringenti normative internazionali - quali UL, CE, ABYC, RoHS e altre - sia per l'utilizzo marino sia per quello industriale. Progettati e costruiti per durare nel tempo, i prodotti Blue Sea Systems sono distribuiti in oltre 44 Paesi.



Mastervolt introduce due innovativi regolatori di carica solare off-grid, per applicazioni mobile, nautiche, offshore e infrastrutture. Il Solar ChargeMaster 25 MPPT è pensato per sistemi di piccole e medie dimensioni, mentre il Solar ChargeMaster 60 MPPT-MB è perfetto per impianti di medie o grandi dimensioni.

Efficiente, affidabile e sicuro

I nuovi regolatori di carica Solar ChargeMaster Mastervolt sono compatti, silenziosi, facili da utilizzare e caricano qualsiasi tipo di batteria, incluse le batterie Mastervolt agli ioni di litio. I profili di carica per tutti i tipi di batterie sono pre-settati e possono essere selezionati premendo un pulsante sul display integrato. La tensione della batteria viene rilevata automaticamente. Le protezioni incorporate per sovraccarico, alta/bassa tensione batteria, surriscaldamento, corto circuito e inversione di polarità, mettono la sicurezza al primo posto. Entrambi i modelli sono dotati di MPPT integrato (Maximum Power Point Tracker).

Tecnologia MPPT ad alta efficienza

Questi due modelli di regolatori di carica solare hanno un'efficienza del 90% e sono dotati di Maximum Power Point Tracker, che permette una

Maggiore efficienza dei pannelli solari e ricarica fino al 30% più veloce

ricarica fino al 30% più veloce, con lo stesso numero di pannelli solari. Oltre che per i convenzionali pannelli a 36 e 72 celle, l'SCM60 MPPT-MB è ideale anche per quelli a 60 celle.

Solar ChargeMaster 25 MPPT

L'SCM25 MPPT è perfetto per impianti piccoli e medi. Il regolatore di carica è dotato di uscita commutabile e cicalino. L'SCM25 MPPT è adatto, sia a batterie a 12 Volt, che a 24 Volt ed eroga una corrente di carica di 25 A. Carica qualsiasi tipo di batteria: oltre alle gel, AGM e piombo liquido, anche le batterie agli ioni di litio.

Solar ChargeMaster 60 MPPT-MB

Il modello più potente della gamma, l'SCM60-MB integra la tecnologia MasterBus ed eroga una corrente di carica di 60 A. Ideale per impianti di medie e grandi dimensioni, l'SCM60-MB può essere utilizzato per banchi batteria a 12, 24 o 48 Volt e con tutti i tipi di batterie sopramenzionati.

Facile da installare

I regolatori di carica solare Mastervolt MPPT supportano alte tensioni di ingresso, permettendo il collegamento in serie di svariati pannelli solari. Questo riduce in modo consistente le perdite nei cavi e i tempi di installazione. Entrambi i modelli sono dotati di display chiaro e intuitivo, cassa resistente e protezione contro umidità e polvere in conformità agli standard IP2312V.

SCM25 MPPT

Max potenza PV: 12 V: 350 Wp / 24 V: 700 Wp
Max tensione di ingresso PV: 75 V
Corrente di carica: 25 A
Tipi di batterie: 12/24 V piombo, AGM, gel, ioni di litio

SCM60 MPPT-MB

Max Potenza PV: 12 V: 900 Wp / 24 V: 1800 Wp / 48 V: 3600 Wp
Max tensione di ingresso PV: 145 V
Corrente di carica: 60 A
Tipi di batteria: 12/24/48 V piombo, AGM, gel, ioni di litio.



Conveniente il nuovo display multitouch standalone Simrad GO7

Simrad GO7 fornisce un rapido e semplice accesso alle informazioni essenziali di cui hanno bisogno i diportisti per massimizzare in modo sicuro il loro tempo in mare. Offrendo così ai diportisti un'opzione conveniente per la navigazione elettronica, complemento ideale per gommoni e piccole barche da crociera.

L'interfaccia utente ampiamente personalizzabile consente di navigare facilmente tra le schermate anche nelle peggiori condizioni atmosferiche. Con tap-to-select, multi-touch, cartografia pinch-to-zoom e regolazione del range sonar, Simrad GO7 è intuitivo anche per coloro che hanno poca o nessuna esperienza nell'uso dei chartplotter. Con la sua accurata antenna GPS interna da 10 Hz, GO7 garantisce un'affidabile consapevolezza in tutte le situazioni a qualsiasi velocità di navigazione. Grazie al suo networking NMEA2000, la compatibilità wifi e bluetooth, il dispositivo fornisce inoltre ai navigatori immediato accesso a una piena integrazione del motore, alle funzionalità di intrattenimento SonicHub e ad un completo controllo dell'autopilota.

Dotato di un ampio schermo da 7 pollici, luminoso e chiaramente leggibile



alla luce del sole, Simrad GO7 consente l'accesso split-screen a funzioni integrate quali le visualizzazioni di sonar tradizionale, Chirp e DownScan Imaging. Sonar Chirp garantisce eccellente sensibilità, miglior risoluzione del bersaglio e una riduzione del disturbo superiore, per immagini sempre più chiare; mentre DownScan Imaging offre visualizzazioni fotografiche e di facile comprensione di struttura e dettaglio del fondale. Oltre alla funzionalità sonar, vengono anche mostrate le informazioni di navigazione sulle più recenti mappe elettroniche di-

sponibili, scelte tra la più ampia varietà di produttori di cartografia.

Infine, Simrad GO7, il primo display standalone entry-level con connettività wireless e pieno accesso alla tecnologia cloud di GoFree, garantisce agli utenti la possibilità di acquistare, scaricare e utilizzare immediatamente le mappe Insight e la cartografia di altri partner GoFree, direttamente dalla home. Con GoFree è possibile ricevere notifiche automatiche degli aggiornamenti software e scaricare e installare direttamente questi update, con la garanzia di avere

così un sistema operativo sempre aggiornato e dotato di tutte le più recenti funzionalità. GoFree Shop consente inoltre agli utenti registrati su Insight Genesis di caricare e scaricare log sull'online service di Insight Genesis per migliorare la creazione di mappe personalizzate e per ottimizzare la condivisione dati sulla Social Map community. Simrad GO7 è disponibile presso i rivenditori autorizzati a partire da 899 euro, escluse mappe o trasduttori.

GoFree sui display multifunzione Simrad NSS Evo2 e NSO Evo2

La tecnologia GoFree cloud-enabled offre agli utenti la possibilità di ricevere gli aggiornamenti software che possono essere scaricati e installati in modalità wireless direttamente nei display Simrad.

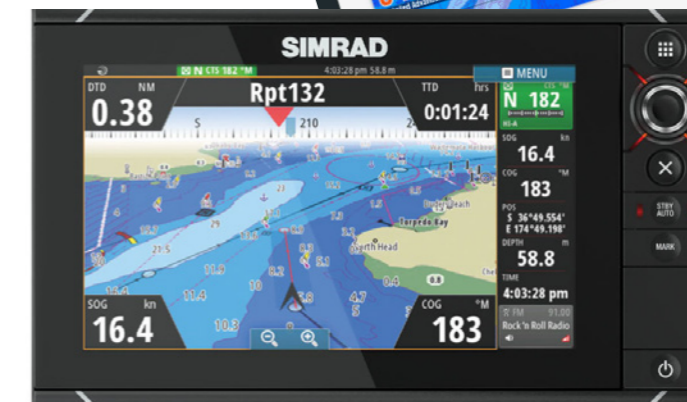
Una delle nuove funzionalità più interessanti è l'accesso all'offerta GoFree Shop direttamente dalla schermata principale dei Simrad NSS Evo2 e NSO Evo2. I clienti Simrad hanno così la possibilità di acquistare, scaricare e utilizzare subito mappe Insight e quelle di altri partner GoFree.

La tecnologia GoFree fornisce anche l'accesso agli Insight Genesis, un software gratuito che permette agli utenti di creare su misura le mappe della costa e del territorio dai registri sonar dei loro sonar e chart plotter Simrad. GoFree è anche un portale per la comunità Insight Genesis in cui i dati sono raccolti e condivisi con altri utenti per avere informazioni su acque interne e costiere di tutto il mondo.

“Con l'aggiunta della tecnologia GoFree cloud-enabled sui nostri Simrad NSS Evo2 e NSO Evo2, abbiamo rivoluzionato la navigazione elettronica – ha dichiarato Leif Ottosson, CEO Navico -. I nostri clienti saranno in grado di scaricare le mappe e gli aggiornamenti direttamen-

te sulle unità delle loro barche, con la certezza che le carte e i software che stanno utilizzando sono i più aggiornati e precisi”.

Per usufruire della tecnologia GoFree si deve installare l'ultimo aggiornamento del software. È necessario quindi un segnale 3G o 4G o un wifi per la connessione a internet e accedere al GoFree Shop; è inoltre necessario un modulo wireless Simrad WiFi-1.



Guarda ovunque con il nuovo radar Simrad Halo

Unendo i vantaggi di Broadband Radar (presentato nel 2009 da Simrad Yachting come BR24) e dei tradizionali sistemi radar a impulso, Simrad Halo garantisce visibilità in navigazione e piena consapevolezza anche a 6 m all'interno della zona cieca del radar a impulso a corto raggio, dove prima poteva operare soltanto il Broadband Radar; il tutto offrendo sempre eccezionali prestazioni a lungo raggio fino a 72 miglia nautiche a seconda del modello scelto.

Grazie al restringimento del fascio, per un controllo avanzato della separazione del bersaglio, Simrad Halo fornisce un livello senza precedenti di risoluzione dell'obiettivo. Utilizzando la sua modalità Dual Range, Simrad Halo funziona come

due radar in uno, senza perdita di segnale, monitorando contemporaneamente due raggi di distanza con controlli display indipendenti. Modalità personalizzate Porto, Offshore, Meteo e Rilevamento uccelli regolano l'elaborazione avanzata del segnale per garantire che i bersagli siano visualizzati in modo chiaro, anche nelle più difficili condizioni ambientali. Questa modalità Dual Range per Simrad Halo significa anche tracking dei bersagli Marpa con un sensore di rotta separato. Possono essere tracciati fino a 20 obiettivi, mostrando il punto più vicino di approccio a ciascun bersaglio e il tempo mancante a tale punto.

Diversamente dai radar a impulso tradizionali, Simrad Halo non si basa su un



potente magnetron e questo gli consente di generare un'immagine radar precisa ed estremamente chiara in modo istantaneo partendo dalla modalità standby e in 16-25 secondi dopo l'accensione. Si eliminano così i due-tre minuti standard di warm-up associati ai tradizionali radar a impulso. Un robusto ingranaggio elicoidale, combinato con il motore senza spazzole di Halo, garantisce un funzionamento silenzioso a ogni velocità. Il design di questo motore rende meno probabile l'usura o la necessità di assistenza, che possono essere invece richieste nei sistemi meccanici di radar a impulso tradizionali. Inol-

tre, la tecnologia allo stato solido implica conformità con i più recenti standard in materia di bassa pressione e radiazioni, rendendo sicuro l'utilizzo di Halo in fase di ancoraggio e nei marina. Infatti, Simrad Halo è sicuro in termini di radiazioni per coloro che si trovano nel raggio dei modelli array. In modalità standby, il consumo di energia è di soli 6,5 W, contro i 10 o 15 W dei radar a impulso tradizionali. Con il suo basso consumo di energia, il supporto per sistemi da 12 o 24-volt e la disponibilità di modelli open-array da 3, 4 e 6 ft, Simrad Halo è perfetto per barche a

motore di piccole e medie dimensioni e si collega con tutti i sistemi di display multifunzione NSS evo2 e NSO evo2 di Simrad via Ethernet. L'installazione dell'antenna è stata semplificata, utilizzando lo stesso cavo sottile e i connettori di piccolo diametro dei sistemi Radar Broadband 3G e 4G. La sottile antenna open-array di Simrad Halo è collocata sopra una base curva unica, differenzialmente dal design dei tradizionali radar. Diversamente dagli altri sistemi radar, la base dell'antenna di Simrad Halo è illuminata da una luce soffusa d'accento blu-led. Questa luce è integrata nella base e può essere personalizzata grazie a quattro livelli di luminosità, controllabili attraverso un display elegante.

Halo è disponibile presso i rivenditori autorizzati al prezzo, Iva esclusa, di 5.000 euro per l'Halo3, 5.500 euro per l'Halo4, 5500 e 6.000 euro per l'Halo6.

La serie Garmin GpsMap 7400 sale a 16 pollici

Tutti i modelli Garmin GpsMap offrono funzionalità di ultima generazione declinate in base a tutta una gamma di possibilità di utilizzo, dalla navigazione a motore a quella a vela fino all'uso per la pesca sportiva. E alle alte performance corrisponde una grande facilità d'utilizzo. I Garmin GpsMap 7400 hanno schermi widescreen multitouch con tecnologia pinch-to-zoom e ricevitore GPS/GLONASS a 10 Hz integrato. Si collegano al Garmin Marine Network tramite NMEA 2000 e offrono la praticità della connettività Wi-Fi per l'uso delle app Garmin Helm e BlueChart Mobile



2.0. Sono inoltre compatibili con la cartografia BlueChart g2 Vision, con funzionalità Auto Guidance 2.0, che permette di calcolare automaticamente il percorso più sicuro per raggiungere la destinazione desiderata. Si integrano anche con i piloti automatici Reactor, arricchendosi di nuove funzionalità come la possibilità di seguire e attivare una rotta e il pilota automatico virtuale.

E c'è anche la versione con l'ecoscandaglio

Le versioni xsv offrono avanzate funzionalità ecoscandaglio, grazie al modulo

CHIRP 1 kW doppio canale. Le funzioni DownVü e SideVü integrate permettono di visualizzare immagini estremamente nitide e dettagliate degli oggetti, delle strutture e dei pesci al di sotto e ai lati dell'imbarcazione. Sono compatibili con tutta la gamma di trasduttori tradizionali (50/200 kHz), i trasduttori CHIRP (28/210 kHz), i trasduttori all-in-one e i nuovi trasduttori Panoptix.

I trasduttori di ultima generazione Panoptix sono votati alla sicurezza della navigazione e sono un aiuto indispensabile a tutti i pescatori. Permettono, infatti, di scansionare e visualizzare in



tempo reale tutto ciò che è davanti o sotto all'imbarcazione, con una percezione esatta e realistica. Questi trasduttori sono disponibili in due versioni: Panoptix Down e Panoptix Forward. I prezzi di listino del nuovo GpsMap 7400 da 16 pollici partono da 5.699 euro (IVA inclusa).

Lowrance HDS Gen3 fra pesca e navigazione

Lowrance HDS Gen3 è disponibile nei modelli da 7, 9 e 12 pollici e unisce un processore più veloce con potenziate tecnologie fishfinder incorporate, oltre a un rinnovato sistema di menu ancora più facile da utilizzare. Infatti, grazie a una migliorata "user interface" dal funzionamento multitouch e con tastiera, la serie Lowrance HDS Gen3 offre un accesso più rapido a tutte le funzioni, che sono così sempre a portata di mano, oltre a un processore potenziato molto veloce e ancora più reattivo. I comandi a icone sono semplici da comprendere e memorizzare e comode funzioni quali i menu

a scorrimento, il cursore di supporto, gli indicatori delle impostazioni e i pannelli di preview con barre di scorrimento quick-touch garantiscono una percezione semplificata, come se si stesse usando uno smartphone o un tablet. Ogni modello Lowrance HDS Gen3 ha come dotazione standard le più avanzate tecnologie di fishfinding: da StructureScan HD e DownScan Imaging, che garantiscono immagini fotografiche della struttura dove si trovano i pesci, a sonar Chirp per una potenziata separazione del bersaglio e una riduzione del rumore ancora migliore, così da offrire

una visualizzazione chiara e immediata di esca e prede. Inoltre, Lowrance HDS Gen3 è dotato di connettività wireless incorporata per scaricare comodamente mappe e aggiornamenti direttamente sul fishfinder/chartplotter, oltre a connettività con dispositivi mobili grazie alla GoFree App di Lowrance. Tutti i modelli presentano compatibilità plug-and-play con opzioni che vanno a migliorarne la performance, quali SpotlightScan Sonar, Broadband Radar, SonicHub Marine Audio, Class B AIS e DSC VHF, oltre al recente SmartSteer control per motori da traina elettrici MotoGuide Xi5 e il Pilota

per Fuoribordo di Lowrance. Fornendo ai pescatori un'ampia scelta di opzioni di upgrade cartografico, Lowrance HDS Gen3 è compatibile con l'intera gamma di carte Navionics, oltre a C-MAP MAX-N+ e le carte di partner terzi, quali NV Digital Charts. Inoltre può avvalersi dello strumento di creazione mappe Insight Genesis, che permette agli utenti di creare e condividere mappe ad alta definizione partendo dalle proprie registrazioni sonar. Tutte le opzioni cartografiche possono essere utilizzate con il software di navigation-planning per PC Insight Planner.



Cerchi un tender di terra? Ecco un sorprendente monopattino elettrico

Egret One, un monopattino pieghevole elettrico costruito dall'azienda tedesca Egret, che lo rende disponibile in tre versioni, di cui quella al top (il modello S) può raggiungere la velocità massima di 35 km/h, con un'accelerazione rapida e senza sforzo erogata dal suo motore di 250 W. Ora, non so chi abbia voglia di lanciarsi a 35 km/h su un monopattino, ma di certo all'interno di un porto non è nemmeno necessario arrivare a tanto. Non a caso, gli altri due modelli, il V2 e il V3 si fermano a 20 km/h. Ma al di là della velocità di punta, i plus più interessanti sono l'au-

tonomia, i tempi di ricarica, le dimensioni, il peso e la portata. L'Egret One, infatti, ha un'autonomia fino a 25 chilometri con una ricarica completa che può essere effettuata in sole 6 ore. Pesa appena 15 chili, perché è completamente costruito in una lega di alluminio, denominata ergal, che è ad altissima resistenza, cosa che gli permette una portata massima di ben 120 chili, supportata anche da pneumatici in solida gomma resistente alle forature. Attenzione, l'Egret One non può essere utilizzato su strade aperte al traffico, se non con un permesso speciale, ma non

è escluso che la cosa cambi presto, perché sono in corso azioni per introdurre una legislazione che ne approvi la libera circolazione stradale. L'Egret One si ripiega in tre semplici mosse e, dalle misure di 97x56x117 cm quando è pronto all'uso, si riduce a 94x18x33 cm per stivarlo a bordo senza alcun problema. Il modello base è l'Egret One V2 che costa 899 euro. La versione intermedia è invece la V3, proposta a 1.199 euro, mentre il modello di punta, l'Egret One S, costa 1.349 euro. Questi monopattini elettrici sono importati in Italia da Powerzon.



Come si stabilisce se un Marina è caro o no? Ecco alcune valutazioni essenziali che ci suggeriscono i dirigenti di marina di varazze

Da che cosa si capisce se un Marina è troppo costoso oppure no? C'è un criterio di valutazione univoco che permette di capire se una tariffa è "esagerata" oppure congrua con l'offerta della struttura? Evidentemente no, altrimenti non ci sarebbero malcontenti, malumori e soprattutto non ci sarebbero pareri discordanti fra chi si ritiene soddisfatto da una struttura e chi invece no. Possiamo però partire da un concetto di base molto semplice che, seppur in linea di massima, aiuta a valutare il costo di un porto: se la qualità dei servizi è di alto livello, una tariffa più alta rispetto a un altro porto può considerarsi congrua; viceversa se i servizi non rendono la cifra richiesta, allora il porto è da considerarsi caro.



Giorgio Casareto,
direttore di Marina di Varazze

Semplice, no? Partendo da questo presupposto, però, ci sono poi tutte le altre variabili che costituiscono la tariffa di un marina, come per esempio il posizionamento del posto barca nei punti più o meno prestigiosi del marina, la location del porto stesso, l'età della struttura ecc., ma al di là di questo, c'è una voce che da sola può stravolgere la tariffa di un ormeggio ed è quella delle imposte, prime fra tutte la Tari (o Tarsu) e l'Imu (o Ici), a cui oltretutto si aggiungono le addizionali comunali. E sono proprio queste ultime a costituire in misura maggiore le differenze tariffarie fra i vari porti turistici, perché variano a seconda del Comune in cui un marina risiede e di conseguenza portano a quei paradossali divari di prezzo fra due porti vicini, ma che sono ubicati in comuni diversi.

A questo ragionamento sono arrivati dopo una conversazione con Giorgio Casareto e Liliana Molin Pradel, rispettivamente direttore e responsabile Marketing & Sales di Marina di Varazze che, dati alla mano, mi hanno fatto rilevare come dal 2010 al 2015 l'aumento delle sole tasse sugli immobili e sui rifiuti abbiano di fatto "mangiato" la riduzione di circa il 30% delle tariffe d'ormeggio che dal

2008 mediamente tutti i porti hanno praticato a fronte della crisi. Secondo quanto dichiarato dai vertici di Marina di Varazze, la struttura nel 2010 ha pagato 170.000 euro di Ici/Imu e 40.000 euro di Tarsu/Tari. Aumentando di anno in anno, la tassazione nel 2015 è lievitata rispettivamente a 270.000 e 150.000 euro. C'è poi la concessione demaniale che ogni anno varia al rialzo o al ribasso in base agli adeguamenti Istat. Da che mondo è mondo, le imprese hanno sempre riversato i costi delle imposte sul prezzo finale dei prodotti, va da sé, quindi, che la voce tasse incide in modo preponderante sulla tariffa d'ormeggio.



Liliana Molin Pradel,
responsabile Marketing & Sales

SE L'IVA AL 10% FOSSE ESTESA ANCHE AGLI STANZIALI...

La riduzione dell'Iva al 10% sui posti barca avrebbe potuto controbilanciare l'aumento delle tasse e riportare a un certo ribasso le tariffe d'ormeggio, se non fosse però applicabile soltanto ai posti barca in transito escludendo di fatto quelli stanziali. Al contrario, invece, il riconoscimento dei Marina Resort se da un lato è assolutamente un grande vantaggio per i diportisti, dall'altro diventa un onere per i marina attrezzati, perché in questo caso sono equiparati a strutture ricettive all'aperto e, dunque, devono adeguarsi alle procedure burocratiche dei re-

sort alberghieri, con non pochi costi e anche problemi di interpretazione, perché devono dichiarare il numero di stanze, di coperti dei ristoranti, della tipologia di convenzioni con altre strutture ecc. In tutto questo, poi, accade che molti porti non hanno nemmeno un grande traffico di barche in transito, perché per il loro posizionamento geografico rappresentano più dei punti di partenza che di arrivo o di transito durante la crociera.

In sostanza, mi fa notare Giorgio Casareto, oggi la marginalità di un marina è bassa e se non è pensabile aumentare le tariffe, ancora meno ipotizzabile è ridurle.

Allora su quale campo si gioca la concorrenza? Ecco che si torna ai servizi, intesi non solo come offerta, ma anche come qualità dell'offerta. Secondo i manager di Marina di Varazze la strada da perseguire è quella del continuo miglioramento dei servizi, non solo di tutta la parte di assistenza nautica, ma anche nell'ambito delle strutture alberghiere o residenze abitative, la galleria commerciale per lo shopping e gli spazi per eventi di mostre e spettacolo per l'intrattenimento serale. Tutte cose che a Marina di Varazze non mancano, così se per caso questo porto dovesse risultarvi costoso, sapete qual è il motivo.



Moniga Porto per vivere il Lago di Garda

Moniga Porto è uno dei più moderni e attrezzati attracchi del Lago di Garda, con 280 posti barca e un'offerta di servizi per godersi al meglio l'esclusivo lago italiano.

Numeri di Moniga Porto si commentano da soli e testimoniano l'importanza della struttura. Costruito nel 2005, il porto vanta una moderna e funzionale struttura realizzata secondo i migliori canoni architettonici e nel rispetto dell'ambiente e del territorio circostante; 280 i posti barca fino a 18 metri di lunghezza (dei quali 24 destinati al transito), tutti dotati dei servizi di acqua, corrente elettrica, allaccio TV,

wifi, servizi igienici con docce riservate ai clienti in aree adiacenti alle banchine. Vicino al porto è pure disponibile uno spazio di 5 mila mq, dei quali 4.200 mq coperti, destinato ai servizi di rimessaggio per barche a vela e a motore. Persino superfluo sottolineare che tutto il personale vanta una provata professionalità e competenze specifiche in campo nautico, perfettamente assecondati dalle strutture dotate di tutte le risorse tecnologiche necessarie per garantire i più elevati standard ai servizi offerti.

Tra gli altri servizi offerti da Moniga Porto, da ricordare l'accoglienza 24 ore

su 24, parcheggio riservato all'aperto e fornitura di ghiaccio inclusi nella tariffa di ormeggio, parcheggio riservato al coperto con tessera di accesso, lavanderia con servizio di prelievo e consegna giornaliero o lavatrice a uso gratuito per i clienti, servizio taxi con trasferimenti per gli aeroporti di Bergamo, Milano e Verona, noleggio biciclette elettriche. Inoltre è operativo un distributore di carburante in loco ed è garantito il servizio di raccolta rifiuti speciali e rifiuti solidi urbani e quello di aspirazione liquami di bordo e acque nere.

All'efficienza della struttura si aggiunge il fascino la sua collocazione geografica: infatti Moniga, comune di origine medievale, vanta tra le sue bellezze una tra le più antiche chiese della Riviera, la Chiesa di San Martino, il Castello del X secolo e la sua possente cinta muraria rettangolare, a testimonianza dell'animo storico e tradizionale del paese. Strategica anche la sua collocazione grazie alla vicinanza (solo 9 km) all'autostrada A4 Milano-Venezia, all'elipporto di Montichiari e agli aeroporti di Bergamo (Orio al Serio), Verona (Valerio Catullo) Milano Linate e Malpensa, che rendono Moniga Porto comodamente raggiungibile in ogni periodo dell'anno.





IL FRAUSCHER 1017 GT

Due diverse filosofie progettuali sviluppate sulla medesima carena e prodotte con la tradizionale cura dal cantiere austriaco

di Alberto Mondinelli

Cabinato contro open. I due Frauscher rispondono al meglio a due domande differenti. Il 1017 GT è la barca sportiva per eccellenza, con ampio e accogliente pozzetto, slancio di prua praticamente inesistente e carena a V profonda con doppio redan pronta ad affrontare qualsiasi tipo di mare. Invece il 1017 Lido conquista subito per la grande disponibilità di spazi e la versatilità del suo allestimento.

che ne fa "la" barca diurna per eccellenza pur lasciando immutate le caratteristiche marine. Diametralmente opposte anche le condizioni del test: mare agitato per il 1017 GT e un solare ma ventoso lago di Garda per il Lido, a conferma che in tutte le condizioni il Frauscher resta un'eccellente barca che ha trovato nella coppia di Mercruiser a benzina da 300 cv il suo perfetto completamento.



VS LA SUA VERSIONE OPEN 1017 LIDO





COPERTA 1017 GT

COPERTA 1017 LIDO

1017 GT Il layout è quanto di più classico e semplice si possa immaginare: il prendisole poppiero è a tutta larghezza, ma riserva al centro il passavanti in teak e anche il divanetto a pruvia del solarium rispetta questo passaggio. Accattivante la plancia, ma definire passavanti i due listelli di teak che introducono alla spettacolare pontatura prodiera è più che essere generosi, del resto a prua non è previsto alcun prendisole e quindi l'accesso è limitato alle fasi di ormeggio.



1017 LIDO Tutta diversa la coperta con l'unica eccezione del prendisole poppiero. Qui la cabina lascia il posto a un pozzetto tutto aperto con dinette trasformabile a prua e un comodo bagno ricavato sotto la consolle centrale. Eccellente in particolare la fruibilità della dinette prodiera, anche questa protetta da un tendalino a scomparsa sempre dietro la spalliera del divano che corre lungo tutto il perimetro.





INTERNI 1017 GT



1017 GT Se all'esterno dominano le tinte scure qui è il trionfo del bianco e anche della razionalità. Giusta la scelta di dare spazio a un accogliente open space che sfrutta al meglio quanto disponibile e anche le nervature della pontatura diventano degli efficaci elementi di arredo. Un layout che fa della semplicità la sua forza.: cucina a dritta con, di fronte, il ben dimensionato locale toilette, quindi un doppio divanetto che precede la cuccetta prodiera a V, un po' stretta ma agibile per due persone. La qualità dei materiali e la cura nella loro lavorazione costituisce un ulteriore elemento distintivo di questa barca. Per essere il primo cimento di Frauscher su un interno un po' articolato si deve dare atto ai progettisti del cantiere di aver imparato presto e di aver subito centrato l'obiettivo.





SCHEMA TECNICA

| | |
|--------------------------------|------------|
| Lunghezza fuori tutto | m 10,17 |
| Larghezza..... | m 2,99 |
| Pescaggio | m 0,80 |
| Dislocamento a secco | kg 3300 |
| Motorizzazione max | cv 2 x 350 |
| Serbatoi carburante..... | l 400 |
| Serbatoi acqua | l 74 |
| Portata persone | 8 |
| Categoria di omologazione..... | C |

CANTIERE: Frauscher (A)

DISTRIBUTORE: C.N. Feltrinelli

Via Libertà 59, 25084 Gargano sul Garda (BS),
tel. 0365 71240

www.nauticafeltrinelli.it

PREZZI E MOTORI

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 2x300 cv Mercruiser 350 MAG . | 256.214 euro |
| 2x300 cv Volvo Penta D4 | 310.420 euro |

Barca con dotazioni standard, franco cantiere, Iva esclusa

DOTAZIONI STANDARD

Parabrezza fumé - Pavimentazione pozzetto in teak - Cuscineria bianca - Sedili anteriori regolabili - Timoneria idraulica - Prendisole - Plancetta di poppa integrata con rivestimento in teak - Scaletta bagno telescopica - Gancio sci nautico - Frigorifero - Lavello cucina - Bagno con lavello e doccia - Doccia a poppa - Gavone ancora con cima - Impianto elettrico completo - Luci di via - Pompe di sentina.

OPTIONAL

Colore a scelta cuscineria - Tavolo in teak - Sintolettore cd, interfaccia usb, 4 casse marine - Bimini top - Piano cottura vetroceramica - Colori a scelta per scafo e ponte - Antivegetativa - Ponte in teak - Elica di prua - Chartplotter Raymarine - Salpa ancora elettrico con ancora customizzata - Serbatoio acqua - Trasporto.

PRESTAZIONI

| | |
|-------------------------------|-------|
| 1000 giri 5,6nodi..... | 69 db |
| 1500 giri 8,0 nodi..... | 72 db |
| 2000 giri 12,4 nodi..... | 78 db |
| 2500 giri 16,6 nodi..... | 80 db |
| 3000 giri 16,2 nodi..... | 83 db |
| 3500 giri ... 25,9 nodi..... | 86 db |
| 4000 giri ... 37,7 nodi..... | 90 db |
| 4500 giri ... 42,4 nodi..... | 91 db |
| 4900 giri ... 46,2 nodi..... | 93 db |

CONDIZIONI DEL TEST

| | |
|----------------------------|-----------|
| Mare..... | mosso |
| Temperatura aria..... | 10°C |
| Carburante | 100 l |
| Acqua | 60 l |
| Equipaggio imbarcato | 4 persone |
| Pulizia carena | pulita |

LA PROVA DEL 1017 GT

Vento e onda arrivano dal largo e nella baia di Mandolieu si infilano incattiviti dalle risacche del golfo. Il risultato è un mare difficilmente interpretabile che promette di mettere a dura prova il nostro 1017 GT. La coppia di Mercruiser da 300 cv sembra nata per questa barca, ma purtroppo non c'è il software dei consumi. Come immaginavo il parabrezza è relativamente protettivo e la pontatura prodiera non prevede nessun'altro riparo, giusto tributo all'estetica, un po' meno alla praticità. Entusiasmante la progressione che ci porta poco oltre metà manetta ad avere già passato i 30 nodi. Il Frauscher risponde alle sollecitazioni del volante con notevole sensibilità e quando si supera l'onda per tuffarsi nell'incavo riesce a rendere l'impatto abbastanza morbido. 46,2 nodi fra i 4800 e 4900 giri/min raggiunti con tre tacche di trim sono la velocità massima. Evitiamo le virate strette, ma quando andiamo a virare con raggi piuttosto ampi (ovviamente dopo aver sensibilmente ridotto la velocità) la risposta è pronta; si potrebbe anche stringere di più, ma non ci sono le condizioni per verificarlo. Il dato sulla planata minima tra i 2150 e i 2400 giri, con una velocità da 12 a 15 nodi a seconda del moto ondoso, lascia un po' il tempo che trova.

LA PROVA DEL 1017 LIDO

Mi stacco dai pontili del Cantiere Feltrinelli pregustandomi un test di quelli probanti: il lago di Garda di prima mattina è agitato dal vento da Nord, condizioni ottimali per provare il 1017 Lido. Come do fondo alle manette la progressione è eccellente, anche a conferma che i 300 cv sono la potenza ideale, piano senza il minimo accenno di cabrata, la visibilità a prua resta quindi ottima e si può lasciare salire la velocità sfruttando anche un lago libero da altre barche. Proseguo per verificare la massima che è raggiunta a 4800 giri e 44,8 nodi, ma lavorando un po' con i trim si toccano i 5000 giri e si sfiorano i 48 nodi. Ce n'è abbastanza per divertirsi con qualche "sparata", anche se poi si opterà per una più consona velocità di crociera attorno ai 3000 giri e 27 nodi, per non ricorrere addirittura a una navigazione ai limiti della planata a 2380 giri e 19 nodi. In questo caso i consumi si fanno interessanti, con poco più di 40 litri/ora, mentre a quella di crociera si sale a una settantina. Provo a virare stringendo sempre di più il raggio e la risposta è sempre pronta, ma soprattutto trasmette un'elevata sensazione di sicurezza. Con il 1017 Lido c'è da divertirsi.

SCHEMA TECNICA

| | |
|--------------------------------|------------|
| Lunghezza fuori tutto | m 10,17 |
| Larghezza..... | m 2,99 |
| Pescaggio | m 0,80 |
| Dislocamento a secco | kg 3300 |
| Motorizzazione max | cv 2 x 350 |
| Serbatoi carburante..... | l 520 |
| Serbatoi acqua | l 74 |
| Portata persone | 12 |
| Categoria di omologazione..... | C |

CANTIERE: Frauscher (A)

DISTRIBUTORE: C.N. Feltrinelli

PREZZI E MOTORI

| | |
|--------------------------------|--------------|
| 2x300 cv Mercruiser 350 MAG . | 241.500 euro |
| 2x300 cv Volvo Penta D4 | 280.800 euro |
| 2x430 cv Mercruiser 8.2 MAG .. | 300.730 euro |

Barca con dotazioni standard, franco cantiere, Iva compresa

DOTAZIONI STANDARD

Impianto Parabrezza fumé - Cuscineria bianca - Sedili regolabili - Timoneria idraulica - Portaoggetti con presa 12 V - N. 3 estintori - Gancio d'accosto - N. 4 parabordi - N. 4 cime d'ormeggio - Frigorifero - Lavello cucina - Bagno con lavello e doccia - Prendisole - Plancetta di poppa integrata con rivestimento in teak - Scaletta bagno telescopica - Gancio sci nautico - Doccia a poppa - N. 2 tavoli in teak regolabili in altezza - Scafo e ponte bianchi - Ancora con cima - Asta bandiera - Impianto elettrico completo - Luci di via - Pompe di sentina.

OPTIONAL

Colore a scelta per la cuscineria - Cuscineria in tessuto Sunbrella - Sintolettore hifi e n. 4 casse marine - Bimini Top - Kit prendisole di prua - Telo copri prua - Colori a scelta per scafo e ponte - Antivegetativa - Ponte, passavanti, plancetta e pozzetto in teak - Elica di prua - Chartplotter Raymarine E95 - Cavo banchina con caricabatterie e presa 230 V - Salpa ancora elettrico con ancora customizzata - Telone invernale - Trasporto.

PRESTAZIONI

| | | |
|-------------------------------|---------------|-------|
| 1000 giri 5,4 nodi..... | 13 l/h | 69 db |
| 1500 giri 7,1 nodi..... | 21 l/h | 74 db |
| 2000 giri 11,5 nodi..... | 35 l/h | 78 db |
| 2500 giri 21,0 nodi..... | 50 l/h | 80 db |
| 3000 giri 27,0 nodi..... | 70 l/h | 83 db |
| 3500 giri ... 33,2 nodi..... | 91 l/h | 86 db |
| 4000 giri ... 38,8 nodi..... | 128 l/h | 90 db |
| 4500 giri ... 44,0 nodi..... | 182 l/h | 92 db |
| 5000 giri ... 47,8 nodi..... | 191 l/h | 93 db |

CONDIZIONI DEL TEST

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| Mare..... | leggermente mosso |
| Temperatura aria..... | 16°C |
| Carburante nel serbatoio | 340 l |
| Acqua nel serbatoio..... | 30 l |
| Equipaggio imbarcato | 2 persone |
| Pulizia carena | pulita |

Cesare Cancelli, il «sarto» dell'alluminio

Cesare Cancelli con l'alluminio fa quello che vuole, perché questo materiale, non solo è leggero e totalmente riciclabile, ma permette anche di realizzare barche su misura in ogni dettaglio

di Alberto Mondinelli

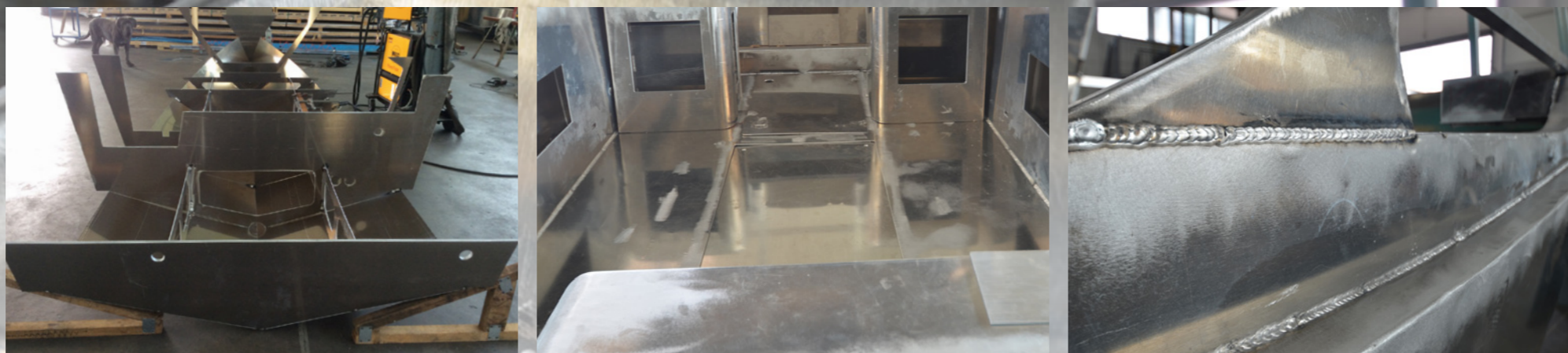


Potrà piacere o non piacere con quella grande tuga, ma intanto l'Akes 700 in allestimento per un cliente svizzero sta nascendo su ogni specifica richiesta del suo futuro proprietario, dalla larghezza (che le precise norme dei laghi svizzeri fissano in 2 metri con una tolleranza di pochi millimetri) alle soluzioni di coperta, originali ma dettate dalla precisa volontà dell'armatore che ha le idee molto chiare su come vorrà utilizzare la "sua" barca. "È proprio questo il grande vantaggio

dell'alluminio – spiega Cesare Cancelli –, da noi ogni barca non è mai uguale a quella precedente, i clienti hanno esigenze diverse e possono così costruirsi una barca su misura anche se è solo di sei metri. Anzi, a maggior ragione mi verrebbe da dire, quando lo spazio è poco, ottimizzarlo alle proprie esigenze diventa molto importante e l'alluminio permette di realizzare uno scafo indistruttibile, su misura e.. se costa un po' di più, lo si ammortizza montando motorizzazioni meno potenti e riducendo drasticamente i consumi di carburante".

Non sono affermazioni tutte da pro-

vare: l'armatore di un Akes 20 fisherman è pronto ad affermare che l'investimento fatto è stato interamente ammortizzato in due anni con i risparmi di carburante realizzati rispetto ai modelli di vetroresina che aveva in precedenza, a parità di motorizzazione (un fuoribordo da 100 cv). Certo ne fa un uso intensivo, quasi quotidiano, ma è pronto a garantire che non c'è mare che il suo Akes non sia in grado di affrontare anche a velocità sostenute ed è diventato l'invidia di tutti i suoi colleghi pescatori, magari dilettanti ma molto attivi.



Fra tradizione e innovazione

La storia della carpenteria Cancelli inizia nel 1995 sul lago d'Endine, a pochi chilometri dal lago d'Iseo, nella bergamasca Val Cavallina. Per ironia della sorte, fino a quando ha operato sul lago, l'azienda non ha avuto nulla a che fare con la nautica, ma si è specializzata e sviluppata come carpenteria industriale. Nel

2000 il trasferimento a Ghisalba, nella "bassa" bergamasca, nel moderno capannone di 1800 mq su un'area di 2500 mq, per avvicinarsi a Milano e al suo hinterland dove gravitavano la maggior parte delle commesse.

È qui che quasi per scommessa nel 2012 viene realizzato il primo Akes 19: il progetto è del designer sardo

Alessandro Chessa, a cui seguirà il fisherman di 7,50 m Akes 25. A entrambi questi modelli BoatMag ha dedicato due test, mentre l'Akes 20 è una variante del 19 con spessori maggiori in carena per poter affrontare ogni tipo di mare. È così che la Cesare Cancelli ha cambiato "pelle", facendo tesoro dell'esperienza maturata in

tanti anni al servizio di numerose realtà industriali, per gettarsi nella nuova avventura della Cesare Cancelli Costruzioni Nautiche.

"La dotazione tecnologica del cantiere è di prima qualità - spiega Cesare Cancelli -: taglio al plasma, saldatrici mig a doppio arco pulsato per scaldare meno e non deformare

le lastre di alluminio, cesoie, presse piegatrici, curvatubi e tutte le macchine utensili necessarie alle nostre lavorazioni. Così anche il personale è dotato di tutte le qualifiche e i patentini necessari per saldare e lavorare un materiale complesso come l'alluminio. Del resto questo è un ambito dove non ci si improvvisa,

o si hanno le competenze o è meglio lasciar perdere. Per esempio, il taglio al plasma con il laser a controllo numerico garantisce una precisione assoluta nella realizzazione dei singoli particolari, dalla fiancata ai portelli, ma il suo acquisto impone un ingente investimento come del resto le complesse saldatrici che utilizziamo".





Tutti i vantaggi dell'alluminio

Ricordiamo quelli che sono i principali vantaggi di una barca di lega leggera.

“La leggerezza offre la possibilità di montare motorizzazioni meno potenti - ricorda Cesare Cancelli -, oppure di avere barche più grandi pur montando fuoribordo “senza-patente” da 40 cv, senza per questo

rinunciare alle prestazioni e consumando comunque meno carburante. Ma la leggerezza non va a detrimento della robustezza, che è anzi superiore a un similare prodotto di vetroresina con la possibilità, nei casi di urti tali da ammaccare la carena (rari ma pur sempre possibili), di potervi porre rimedio riportan-

do la barca al suo stato originale con interventi semplici ma al contempo assolutamente garantiti.

Inoltre, adesso che lo smaltimento dei vecchi scafi di plastica sta diventando un problema, l'alluminio è invece riciclabile al 100%. Ma non ce ne sarebbe neppure bisogno perché una barca di questo

materiale dopo 10 o 20 anni è come nuova. Il rispetto dell'ambiente e gli aspetti legati all'ecologia sono da tenere sempre più presenti: per esempio, per la navigazione nelle acque interne protette, le nostre lance di alluminio con motore elettrico sono realmente a impatto zero”.



2016 **NOVITÀ**

Ecco quaranta nuove barche e gommoni pronti per il 2016, che si preannuncia con più fermento, se sarà vera la ripresa che sta aleggiando nell'aria in questo periodo d'inizio stagione. Le trovate nelle prossime 23 pagine e sono state quasi tutte presentate al Cannes Yachting Festival, ma anche il Salon Nautique de Paris a dicembre e il Boot di Düsseldorf a gennaio riserveranno delle sorprese, che potrete cominciare a scoprire qui e poi visitare a bordo direttamente in fiera.



Absolute Navetta 52

Arriva a rimpolpare la gamma di navette del cantiere Absolute creata l'anno scorso con la Navetta 58. Ecco quindi l'Absolute Navetta 52, dove il cantiere italiano riesce a riproporre buona parte delle caratteristiche dell'ammiraglia su una misura più compatta.

Era stata annunciata al Boot di Düsseldorf, lo scorso gennaio ed è stata lanciata ufficialmente a settembre a Cannes.

Ovviamente tutta l'esperienza acquisita con la creazione della Navetta 58 è stata riversata sulla nuova 52 che non è da considerare una barca "minore", perché l'abitabilità a bordo non è da meno del modello più grande. L'Absolute Navetta 52 offre sul ponte inferiore tre cabine, con quella dell'armatore a centro barca e tutto baglio e quella Vip a prua con il letto doppio addossato alla murata di sinistra; infine per la terza coppia è stata prevista una soluzione a due letti singoli posizionati in un ambiente sempre abbastanza ampio. Due

le toilette, entrambe con il box doccia separato, una in esclusiva per l'armatore e l'altra per le due cabine. A poppa è prevista anche la cabina del marinaio, forse inutile su un 50 piedi, ma immaginiamo pensata in funzione dei mercati emergenti, che spesso ricorrono all'equipaggio, e anche per il charter. Il ponte principale dell'Absolute Navetta 52 presenta un classico layout con plancia a dritta dotata di porta laterale, dinette a sinistra e cucina a poppavia di quest'ultima, quindi baricentrica con la seconda dinette che si può allestire in pozzetto, ben protetta dalla propaggine del fly. Abbastanza nei canoni della tradizione anche l'arredo della controplancia con un'ampia area poppiera per il pram o per l'allestimento di un altro solarium oltre a quello canonico a prua; la dinette e il mobile cucina ben dimensionati fanno immaginare eccellenti pranzetti al sole, magari protetti dall'hardtop rigido previsto come optional.



Lung. 16,00 m - largh. 4,65 m - mot. 2x435 cv Ips600



Arcadia Sherpa

Arcadia Yachts, l'innovativo cantiere italiano "eco-friendly", svela le prime informazioni sul nuovo Arcadia Sherpa, il cui progetto è stato presentato al Cannes Yachting Festival, mentre la barca vera e propria sarà lanciata il prossimo gennaio al Boot di Düsseldorf.

Arcadia Sherpa presenta un nuovo concetto di flying-bridge trasformabile in una piattaforma chiusa, completamente protetta dalle finestre laterali che possono essere sollevate elettricamente fino a in-

contrare l'hard-top. Esattamente come accade per le auto, l'upper deck diventa "convertibile". L'intera area ponte superiore, dotata di aria condizionata, risulta così molto più flessibile e utilizzabile con qualsiasi condizione atmosferica con climi molto caldi o in caso di maltempo, oppure lasciata aperta come per qualsiasi tradizionale flying-bridge.

Due diverse opzioni di sovrastrutture per il nuovo Arcadia Sherpa. Open deck e Salon deck, rispettivamente per la navigazione

diurna e per le lunghe percorrenze, oltre a molte opzioni di layout con versioni a una, due e tre cabine.

Oltre ai layout flessibili, il nuovo Arcadia si fa apprezzare per un grande spazio di stivaggio di 140 mq sotto il ponte principale. La soluzione "flush deck" permette di stivare tutto sotto e lasciare la superfi-

cie libera e facilmente equipaggiabile per i più diversi scopi.

Il nuovo Arcadia Sherpa ha una carena semiplanante, denominata NPL, che prende nome dal National Physical Laboratory of England dove sono stati condotti i test per determinare la sua forma per il miglior rapporto tra lunghezza e larghezza in termini di efficienza idrodinamica. Questo scafo, insieme alle sovrastrutture leggere, promette ottime prestazioni con motori a bassa potenza. Infatti con un Volvo Penta IPS 600, Arcadia Sherpa raggiunge una velocità massima di circa 25 nodi, una velocità di crociera di 20 nodi e una in dislocamento a 12 nodi.



Lung. 16,81 m - largh. 5,58 m - mot. 2x435 cv Ips600

Azimut 72 Fly

Il nuovo Azimut 72 Fly appare come un grande motoryacht che evidenzia un profilo da open dinamico, ma che sul ponte superiore ha una grande area ricca di ogni comfort a partire dalla zona prodiera fino al limite massimo dello specchio di poppa, dove si distribuiscono divani, cucina, prendisole e altro ancora.

Stessa cosa sul ponte di coperta, dove oltre al living in pozzetto, se ne ha a disposizione uno altrettanto enorme a prua completo di divani, tavolo e ovviamente l'area prendisole.

Il profilo filante del nuovo Azimut 72 Fly non comprime la spaziosità degli interni che, al contrario, nel salone godono an-

che di grandi vetrate panoramiche che estendono ulteriormente la sensazione di spazio degli ambienti, mentre sottocoperta le proporzioni dei volumi sembrano dare molta distanza fra il pagliolato e i ciellini.

Quattro le cabine nel ponte inferiore, di cui tre matrimoniali e una a letti separati che possono essere uniti, convertendo questa cabina in un'altra matrimoniale. Fra le varie possibilità di personalizzazione, ogni armatore può anche scegliere

fra due tipi di essenze: quercia scura e sicomora (un legno con finitura chiara proveniente da una pianta d'acero diffusa in Africa e Medio Oriente), oppure quercia chiara alternata a ebano, che è di colore scuro.

Oltre la look sportivo, il nuovo Azimut 72 Fly promette prestazioni altrettanto grintose. Con i due Man da 1400 cv in dotazione, i tecnici del cantiere hanno infatti calcolato una velocità massima di 31 nodi e una di crociera di 26.



Lung. 22,60 m - largh. 5,60 m - mot. 2x1400 cv

Azimut Magellano 66

Altro importante debutto in casa Azimut è il nuovo Magellano 66. È un nuovo modello che nasce da un progetto già consolidato da quelli precedenti che, a partire dal 2008, hanno costituito la gamma Magellano, una gamma di navette long-range

che nell'essenza evocano i panfili d'epoca, ma nel design e nella progettazione si ispirano ai canoni moderni.

La carena Dual Mode ne è un esempio. Si tratta di un'opera viva progettata per avere la stessa efficienza tanto in planata quan-

to in dislocamento, con l'obiettivo di offrire una barca versatile che risulti sempre confortevole a tutte le andature. Il Magellano 66 è un 20 metri con volumi interni sorprendenti. Nella versione standard, il main deck si sviluppa ininterrotto su un unico livello, dalla grande porta scorrevole che affaccia sul pozzetto fino a prua, dove sono collocate timoneria e zona cucina. Il living

si compone di un grande divano a L, fronteggiato da un'importante zona bar con Tv fino che può essere fino ad addirittura 50 pollici, più il tavolo da pranzo disposto per baglio. C'è poi la versione Navetta su cui è possibile separare la zona salone/pranzo dalla timoneria e dalla cucina, per avere un livello di privacy rispetto all'equipaggio adeguato a una barca di 20 metri. Inoltre, in cucina c'è la porta di uscita affacciata sul passavanti, in modo che l'equipaggio possa muoversi senza attraversare il salone.

Sul ponte inferiore si trovano tre cabine. La suite armatoriale è naturalmente a tutto baglio e prevede ampi volumi per gli armatori (uno per lei, uno per lui). La stessa attenzione è dedicata alla cabina Vip e a quella degli ospiti. C'è poi un quarto vano, che può essere allestito come piccola cabina con due letti a castello o come utility room. All'esterno si nota un ampio spazio nella zona poppiera del flybridge, che può essere allestito a piacimento con cuscinerie o complementi amovibili. Anche la zona prodiera offre una zona lounge.

I motori sono due Volvo Penta D13 da 800 cavalli.



Lung. 20,15 m - largh. 5,40 m - mot. 2x800 cv



Lung. 8,03 m - largh. 2,78 m - mot. 300 cv max

Beneteau Barracuda 8

Prosegue l'escalation della gamma Beneteau con questo Barracuda 8 punta a dare ancora più spazio a bordo, pur non rinunciando alla sua vocazione di barca per la pesca. Quindi un fisherman, ma con uno spirito sempre più polivalente, che saprà accontentare anche gli ospiti che preferiscono godersi una vacanza al relax. Novità assoluta è la carena Air Step 2 che potrà essere dotata di una motorizzazione mono o bimotores fino a 300 cv, mentre il serbatoio di 285 litri può essere portato fino a 400 litri.

Il pozzetto è tutto pensato per la pesca e vede l'aggiunta di una vasca per il pescato che ha la possibilità di scorrere nel pozzetto per essere posizionata dove

si ritiene più opportuno, così da liberare lo spazio per allestire una dinette in grado di accogliere fino a otto persone. Volendo può essere allestita anche una

plancia di comando esterna sopraelevata, altrimenti con la porta vetrata a tre battenti si accede agli interni che offrono una dinette coperta, la timoneria con accesso anche laterale e la cabina con la possibilità di avere un locale toilette separato. A prua, c'è un divanetto frontemarcia che, non è difficile immaginare, con una semplice prolunga si potrà rapidamente trasformare in prendisole e poi troviamo anche un grande gavone per l'ancora e il suo verricello.



Beneteau Flyer 8.8

Come negli ultimi tre anni, anche per questa nuova stagione nautica Beneteau presenta un nuovo modello dell'ultima generazione Flyer. È il Flyer 8.8, declinato nella versione SunDeck (foto) e SpaceDeck, che a differenza del primo che è dotato di una piccola cabina, ha un piano di coperta totalmente aperto. Nel dettaglio, la cabina del Flyer 8.8 si presenta completa di letto prodiero, a cui si raccorda sul lato di dritta un divano servito da un tavolo per un uso come dinette. A poppa, ai due lati della sca-

la di discesa sottocoperta si trova a sinistra l'angolo cottura, mentre a dritta il locale toilette. Dietro la scala, invece, sotto la superficie del pozzetto, si estende un vano a tutto baglio con una cuccetta doppia. La versione SpaceDeck, invece, offre un bel living con un divano che percorre il perimetro di prua ed è fronteggiato da un'altra seduta posizionata a ridosso della plancia di comando. Quest'ultima a sua volta racchiude un vano utile per lo stivaggio e per installare un wc chi-

mico, ma buono anche come spogliatoio per cambiarsi. Il pozzetto è comune a entrambi i modelli e prevede un divano esteso su tutto lo specchio di poppa, salvo l'apertura a sinistra che agevola il transito verso la piccola piattaforma bagno dotata di scaletta di risalita a scomparsa. La postazione di comando è servita di un divano per il pilota e il copilota. Il Flyer 8.8 è dotato della carena Air Step e può montare fino a due motori da 250 cv. Presentazione prevista a dicembre a Salon Nautique de Paris.



Lung. 8,50 m - largh. 2,89 m - mot. max 2x250 cv

Beneteau Gran Turismo 40

Dal cantiere francese una nuova proposta nell'universo degli sport cruiser: ecco il Beneteau Gran Turismo 40. Nuvolari e Lenard hanno sviluppato canoni estetici consueti insieme a una serie di soluzioni particolari che ne esaltano le possibilità di utilizzo e il comfort della vita a bordo. In particolare, molta attenzione è stata riservata al combinare le caratteristiche di una barca con hardtop e la disponibilità di spazi aperti di un open. Per questo le aperture sul Beneteau Gran Turismo 40 sono sviluppate al massimo: i vetri la-

terali elettrici permettono di liberare totalmente il pozzetto, che è molto spazioso per poter accogliere fino a 12 persone; a questo si aggiunge il tetto rigido scorrevole che di fatto apre tutta la zona della timoneria. Il layout prevede una grande dinette a dritta, con la cucina a poppavia nella seduta del driver. Comodo l'accesso alla plancetta poppiera che può essere a richiesta può essere a immersione. Gli interni sul ponte inferiore prevedono due cabine, con quella dell'armatore a prua, un solo bagno di generose dimen-

sioni, dinette e cucina. Non vengono trascurate le caratteristiche sportive tipiche di ogni sport cruiser che si rispetti, ed ecco allora una linea molto profilata, completata da una carena performante con l'utilizzo del sistema Air Step di ultima generazione che permetterà al Beneteau Gran Turismo 40 di superare i 35 nodi in tutta sicurezza. La motorizzazione è affidata a una coppia di motori Volvo Penta D4 da 2x300 cv o D6 da 2x370 cv con piede Z Drive e la possibilità del joystick per le manovre.

Beneteau Swift Trawler 30

Beneteau Swift Trawler 30 riafferma con forza la personalità di una gamma che, dalla sua creazione nel 2003, incontra un successo sempre maggiore. Presentato in anteprima a Cannes, sarà lanciato ufficialmente al Salone Nautico di Parigi e nei grandi appuntamenti internazionali del 2016.

L'ST30 è dotato di una carena semiplanante, e può contare su un'autonomia di 200 miglia alla velocità di crociera di 15 nodi. La barca ha tintibene onnipresenti, alte murate e un ampio passavanti a tribordo ben protetto per la massima sicurezza negli spostamenti in coperta. L'unica timoneria è interamente vetrata e offre al timoniere una visuale davvero completa.

Gli spazi a bordo sono studiati per una

vita confortevole, pratica e tranquilla. Esternamente, la plancia poppiera è completamente apribile e questo permette di portare a 5 mq le dimensioni del pozzetto. L'organizzazione del fly soddisfa la stessa ricerca di volumi: il suo tavolo girevole e amovibile permette di guadagnare spazio utile.

Gli interni seguono la stessa filosofia: sedili a ribalta, il divano letto o il pratico tavolo che scivola sotto i sedili per liberare spazio nel quadrato, permettono di adattarsi a tutte le configurazioni d'equipaggio imbarcato.

Proposto in due versioni, con una o due cabine doppie, lo Swift Trawler 30 nel salone è dotato di un vero divano letto per poter imbarcare nell'avventura fino a sei persone.



Lung. 9,99 m - largh. 3,53 m - mot. 1x300 o 370 cv



Lung. 12,85 m - largh. 3,87 m - mot. 2x370 cv



Benetti Vivace 125

Lung. 38,10 m - largh. 8,45 m - mot. 2x2450 cv

Secondo modello della serie Fast Displacement, il Benetti Vivace 125 si affianca al Veloce 140, ammiraglia della gamma Benetti Class Fast Displacement e ad essa si ispira per tecnologia di costruzione, stile e organizzazione degli spazi. Lungo 38,10 metri e largo 8,30 metri, costruito in composito e carbonio nel cantiere di Viareggio, il Benetti Vivace 125 è uno yacht semi-widebody a tre ponti più il sundeck. Come per la sorella maggiore

anche per Vivace 125 Stefano Righini ha disegnato una linea esterna sportiva, con grande uso di finestrature orizzontali ad accentuare gli avviamenti filanti, caratterizzata da un grande elemento stilistico centrale sulle fiancate a coprire la scala d'accesso al ponte superiore. Il layout interno prevede quattro suite per otto ospiti più l'appartamento armatoriale a tutta larghezza sul ponte principale. Sette sono le persone di equipaggio

che affiancheranno il comandante e che si prenderanno cura degli ospiti. Grazie a un accordo esclusivo il Benetti Vivace 125 è equipaggiato con un'innovativa serie di trasmissioni azipodali studiata appositamente da Rolls Royce per Benetti: i pod carbon Azipull 65C. La carena D2P semidislocante dotata di "wave pierce" è stata perfezionata dai tecnici Benetti per la propulsione pod Rolls Royce, attraverso un processo di ot-

timizzazione di tutti gli aspetti geometrici dell'avviamento dei tunnel poppieri e quelli inerenti ai coefficienti idrodinamici, con il risultato di ottimizzare la già maggiore efficienza propulsiva dei pod drives. La carena D2P con il wave pierce permette di raggiungere, senza una motorizzazione particolarmente potente, velocità elevate oppure navigare in regime dislocante a velocità economica con autonomie molto elevate.

Boston Whaler Vantage 320

Non un semplice bowrider, ma un Dual Console nato per la pesca e al tempo stesso capace di regalare spazi relax, grazie alla modularità del pozzetto e al living prodiero composto da un divano perimetrale. La definizione Dual Console, tipica americana, definisce barche con una netta divi-

sione fra la postazione pilota (a dritta) e la postazione copilota (a sinistra), che sono separate da un corridoio che dal pozzetto conduce senza soluzione di continuità fino al vertice di prua; e a seconda della grandezza della barca, la postazione del copilota può avere una poltroncina o un divano a

più posti. Nel caso del nuovo 320 Vantage, a sinistra si trova un ampio divano dietro al quale c'è una seduta molto particolare. Praticamente è una superficie imbottita piuttosto lunga con due schienali abbattibili, che si possono posizionare al centro, formando due divani posti di spalle l'uno contro

l'altro, oppure abbattere verso prua e verso poppa andando così a formare una chaise longue o una superficie prendisole. Sul lato opposto un grande mobile cucina a scomparsa, che con il suo pianale e i vari cassetti, può essere utilizzato anche come centro preparazione esche. Inoltre, utile per la pesca, ma apprezzabile anche per i tuffi in mare, è la sezione apribile a poppa della murata di dritta.



Lung. 10,21 m / largh. 3,15 m / mot. 2x200 cv



AKES 25 FISHERMAN



AKES 19

LA TUA BARCA IN ALLUMINIO

ENORME RISPARMIO NEI CONSUMI,
COSTI DI MANUTENZIONE RIDOTTISSIMI,
ROBUSTEZZA E DESIGN ITALIANO,
FANNO DELLE NOSTRE BARCHE UN PRODOTTO SENZA TEMPO.

CARPENTERIA NAUTICA IN ALLUMINIO

Indirizzo: Via Ticino 18 - 24050 - Ghisalba (BG)

Telefono: +39 0363900432

Fax: +39 0363942126

Email: info@cancellicesare.it

www.carpenterianauticacancellicesare.it

Boston Whaler 420 Outrage

È un bolide da 1200 cavalli, ripartiti fra quattro Mercury Verado da 300 cv, ma se proprio non bastassero si può sempre aumentare la potenza dei fuoribordo a 350 cv l'uno con un'impennata complessiva a 1400 cv.

Difficili da gestire? No, perché la tecnolo-

gia di supporto di Mercury rende facile e divertente il controllo dei motori. Manette elettroniche, servosterzo, regolazione automatica del trim, joystick di manovra per ormeggiare facilmente in porto e, non ultimo, il display SmartCraft VesselView che racchiude in un solo monitor

tutta la diagnostica e gestione dei motori fanno sì che il pilota abbia solo da divertirsi al timone.

Questo 13 metri, che è inaffondabile come tutti i Boston, è un fisherman si adatta per la pesca a tutti i livelli in base a come lo si allestisce.

Anche se a guardarlo dall'esterno non sembra, il Boston Whaler 420 Outrage è dotato di una cabina con divano a V, mobile cucina e locale toilette separato. Il tutto in ambienti ben curati e pure con la possibilità di scegliere fra due diversi allestimenti.

Lung. 13,00 m - largh. 3,96 m - mot. 4x300 cv



Cancelli Akas 25 Walkaround

È un fisherman cabinato, nato dalla collaborazione tra il cantiere bergamasco e Akasdesign, dalle provate doti marine e un'ottima vivibilità a bordo.

Le qualità marine le avevamo già verificate provando la versione open e già in

quell'occasione avevamo sottolineato la qualità della costruzione con spessori di 6 e 8 mm di alluminio marino 5083 H111 e un grigliato strutturale continuo e fitto che rendono lo scafo in grado di sopportare tutte le sollecitazioni.

A bordo, niente spazi angusti, nessuna zona sprecata, ma anzi ci sono due grandi plancette bagno e un passaggio laterale di oltre 60 cm rende immediato l'accesso al pozzetto. La dinette è comoda grazie ai divani contrapposti, al centro dei quali

si arma velocemente un tavolo di generose dimensioni che può fare anche da prolunga per il prendisole di poppa; inoltre, il divano ospita da un lato la vasca del vivo. La seduta di guida centrale cela un gavone che può contenere il frigo o altre attrezzature e fa da seduta opposta alla marcia per sfruttare la zona pranzo o poggiatestai per pilota e copilota. La consolle è completamente personalizzabile in base alle esigenze dell'armatore. A prua si accede mediante due gradini e tutta la zona walkaround del ponte racchiude la tuga con passo d'uomo, sulla quale si possono disporre i cuscini per formare il prendisole prodiero, il tutto incorniciato dalle maniglie laterali di sicurezza. Attraverso una porta apribile a libro di 60 cm di larghezza si accede all'interno della tuga, che cela una cabina in cui è possibile pernottare comodamente grazie all'ampio letto 195 cm di lunghezza per 180 cm di larghezza. A poppavia sul lato destro, trova spazio il locale wc separato.



Lung. 8,55 m - largh. 2,55 m - mot. da 2x200 a 350 cv



SCANNER
MADE IN ITALY WITH PASSION



SCANNER

RIB BOATS & CUSTOM YACHT TENDER

WWW.SCANNER-SRL.COM



Cranchi 60 Fly

Lung. 18,52 m - largh. 4,85 - mot. 2x615 cv

Il Cranchi 60 Fly è ispirato ai progetti di due modelli di successo del cantiere lombardo, il 58 e il 56. Rispetto a queste barche, il nuovo 60 Fly presenta un bagno in più per offrire un layout sottocoperta con tre cabine (più quella del marinaio) e tre bagni e una diversa sistemazione della cucina. Ci sarà an-

che la versione ST, ovvero coupé con softtop, che avrà un layout completamente diverso rispetto ai modelli più piccoli, sia internamente che esternamente.

La disposizione degli ambienti del modello Fly prevede sottocoperta la cabina dell'armatore posizionata a poppa

su tutto il baglio e arredata con il classico letto centrale e un bel salottino con poltrone e tavolo a sinistra con una bella vista mare attraverso il grande oblò a murata. Al vertice di prua si trova la Vip altrettanto spaziosa, mentre la terza cabina ospiti con letti separati si sviluppa lungo la murata di sinistra. Molto ampio e profondo risulta il salone sul ponte principale, che è allestito con un grande living poppiero dotato di due divani contrapposti. A prua si trova invece la cucina.



Dipiù 900 SS

Il nuovo Dipiù 900 SS ha debuttato a Cannes, ma non alla fiera di settembre bensì al Film Festival di fine maggio, dove ha fatto da barca d'appoggio per condurre le celebrità all'esclusiva Baoli Beach. Una presentazione migliore per questa barca forse non poteva esserci, nemmeno alla tradizionale fiera di fine estate che è il palcoscenico dove si svelano tutte le novità di stagione, perché il suo design si integra perfettamente nelle atmosfere mondane del cinema sempre costellate da originalità ed esclusività. Dipiù 900 SS nasce nel cantiere Laboratorio del

Mare, mentre il design è ad opera di Roberto Curtò, già creatore di oltre 60 barche di svariati cantieri italiani ed esteri. È realizzato totalmente in carbonio, tanto nell'opera morta che nella carena, e questo ha permesso di mantenere il peso al di sotto delle due tonnellate a fronte di una lunghezza di 9,60 metri. Da ciò deriva la possibilità di installare motori meno potenti per ottenere velocità massime nel range dei 35-40 nodi come ci si aspetta da barche di questa stazza e tipologia, oppure montare motori di uguale potenza a quella della stessa categoria di barca e vo-

lare a oltre 50 nodi con due Volvo da 225 cv come, appunto, fa il Dipiù 900SS secondo quanto dichiara lo stesso cantiere. Il parabrezza molto ampio e fasciante, avvolge il pozzetto e viene integrato a poppa da due impavesate che creano due murate di protezione ai lati del divano poppiero e che poi vanno digradando nella zona del prendisole, dove non è più necessario avere chiusure laterali. Dipiù 900 SS è dotato di una cabina, che vede un divano a C a tutto baglio ai piedi delle scale di discesa e un letto prodiero. C'è anche un piccolo vano toilette.



Lung. 9,57 m - largh. 2,19 m - mot. 2x225 cv



Lung. 37,04 m - largh. 8,00 - mot. 2x1268 cv

Ferretti Custom Line Navetta 37

Custom Line Navetta 37 è la nuova ammiraglia della serie semidislocante, la più grande mai costruita dal cantiere di Ferretti Group. Il nuovo superyacht è il risultato di un approfondito percorso progettuale che ha coinvolto ingegneri, architetti e designer del Gruppo. L'obiettivo era trasferire i valori di navigabilità, comfort, sicurezza e personalizzazione, da sempre nel DNA Custom Line, in un prodotto rivoluzionario per stile, design e volumi, capace di offrire un'autonomia ai vertici della categoria.

Custom Line Navetta 37 è lunga 37,04 m per 8 m di larghezza, con una carena interamente nuova e dotata di bulbo prodiero. Il design esterno piace per le linee pulite, l'equilibrio dei volumi e l'attenzione riservata a ogni dettaglio. In particolare, il nuovo disegno della parte anteriore dello scafo si eleva fino al primo ordine di sovrastruttura, la prua mostra potenza e carattere, conferendo allo yacht una presenza in acqua importante. Tutto questo a favore di volumi interni ancora più spaziosi.

Il ponte principale si apre con un ampio pozzetto interamente dedicato al relax. Il salone interno è organizzato in living e zona pranzo. La parte centrale del ponte vede a dritta la lobby con bagno giorno e le scale per salire al ponte superiore o scendere alle cabine ospiti. Sulla murata sinistra si trova invece un disimpegno dotato di food lift per il servizio sull'upper deck. Il ponte inferiore è illuminato dalle nuove e sempre più grandi vetrate a scafo con quattro cabine ospiti che sono vere e proprie suite a pelo d'acqua.

Ferretti Custom Line 108

Altra creazione dello studio Zuccon International Project realizzati in esclusiva per il cantiere Ferretti è il Custom Line 108, erede del fortunatissimo 100', modello che ha riscosso enorme successo in tutto il mondo con ben 14 unità vendute in soli tre anni. La prima unità è stata appena varata ed è già stata avviata la costruzione di altri tre

esemplari. Per il nuovo 32 metri lo studio Zuccon International Project ha rivisitato il design degli esterni ampliando le aree del pozzetto, upper deck e flybridge (36 mq interamente personalizzabili dall'armatore), così come gli interni. A bordo, interessanti innovazioni tecnologiche e nuove soluzioni di design create in esclusiva per questo modello.



Lung. 32,95 m - largh. 7,25 m - mot. 2x1265 cv



Ferretti 550



Lung. 16,82 m - largh. 4,82 m - mot. 2x715 cv

Anche il nuovo Ferretti 550, così come il "fratello maggiore" Ferretti 700, è frutto della collaborazione fra Zuccon International Project, che ne ha curato le linee esterne, il layout e il decor degli interni, e il dipartimento di ricerca e sviluppo del cantiere. Pur mantenendo i tratti caratteristici dei modelli della gamma, gli architetti dello

studio hanno voluto applicare a questo modello un nuovo stile che unisce l'eleganza formale delle linee al carattere decisamente sportivo dell'imbarcazione. Il nuovo 16 metri offre ampi spazi per il divertimento e il relax sia sui ponti esterni sia negli interni, tanto da rendere lo yacht paragonabile a imbarcazioni di dimensioni superiori.



Fiart 4tGenius

Solo fino a poco tempo fa era impensabile avere una scelta di layout su un natante; le uniche scelte possibili erano nei tessuti e nelle essenze o, al massimo, nella possibilità di avere un open space sottocoperta anziché le cabine separate o viceversa. Oggi non è più così, lo abbiamo visto anche in altri cantieri sempre nella sfera dei natanti, e lo vediamo su questa barca, che viene proposta in due versioni di layout in-

terno, come scelta di base, più un'altra versione esclusiva offerta in optional. Ecco quindi che su un natante di 10 metri di carena e 11,87 fuoritutto, l'armatore può scegliere fra una disposizione a 3 cabine (di cui una singola) e un bagno oppure 2 cabine e due bagni. Nella terza versione, invece, il secondo bagno viene eliminato per ampliare al massimo lo spazio nelle due cabine. Ma la scelta non si ferma solo ai lay-

out interni, bensì si estende anche all'esterno, dove il 4t Genius si rende disponibile con un hardtop dal design unico, ma al tempo stesso caratterizzante dei nuovi modelli Fiart, oppure completamente open con un rollbar sempre dalla forma originale. Il pozzetto si presenta in tutta la sua ampiezza e negli arredi richiama l'azzeccata soluzione che si ritrova in tutti i modelli Fiart, ovvero con la presenza di un divano a C disposto su tutto il baglio poppiere con la sezione di pagliolo ai piedi che, poggian-

do su un pistone oleodinamico, può salire fino al livello della seduta per trasformare il divano in un enorme prendisole, mentre sollevandolo fino a fondo corsa diventa un tavolo a uso dinette in grado di far accomodare fino a 10 persone. I motori disponibili sono i Volvo D4 e i D6 entrafuoribordo, entrambi da 300 cv. Dai dati registrati dal cantiere, la barca può arrivare a una velocità massima di 37,8 nodi, consumando 120 litri/ora, mentre si può individuare il regime di crociera veloce a 28 nodi (2800 giri) con un consumo di 70 litri/ora.



Lung. 11,87 m - largh. 3,88 m - mot. 2x300 cv

SELVA
Marine
EUROPEAN POWER

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



SELVA
XTR EXTREME
PROMO

PREZZI PROMOZIONALI D'ESEMPIO:

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

PREZZI AL PUBBLICO. IVA INCLUSA. DDP E TRASPORTO ESCLUSI

PREZZI INCREDIBILI SU TUTTA LA GAMMA 4T e DFI

5 ANNI
di garanzia

commerciale
Selva
DISTRIBUTRICE PER L'ITALIA

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

Frauscher 747 Mirage Air

Il cantiere austriaco presenta la variante del fortunato 747 Mirage. È il Frauscher 747 Mirage Air. Sono numerosi gli elementi ripresi dal precedente modello, mentre altri sono stati rivisitati: per esempio, dalla spaietta di poppa si può raggiungere il pozzetto attraverso un percorso laterale

senza camminare sui cuscini. Alle spalle dei sedili del pilota e copilota c'è il divano il cui schienale può essere abbassato per ampliare ulteriormente il prendisole poppiero. Fra gli optional, un tavolo a scomparsa che permette di scegliere se mantenerlo alzato fra le sedute o abbassarlo per ricavar-

ne un'area prendisole ancora più ampia. Interessante anche la soluzione del bimini estremamente facile da armare: montato in pochi secondi è un comodo riparo dal sole e dal cattivo tempo. La soluzione aperta assicura una notevole libertà di movimento e fornisce anche molto spazio per lo stivaggio, che si trova sotto il corridoio di accesso in barca, fra le sedute anteriori e posteriori, sotto i posti a sedere, sotto la panchetta di

poppa (dove c'è posto per un frigo), così come nel grande gavone di prua e nei due vani laterali. Il caratteristico design con la prua bassa assicura una visibilità eccellente a qualsiasi velocità. Per i motori si può scegliere fra tre soluzioni Mercurier a benzina e una Volvo Diesel da 220 cv a 430 cv; le prestazioni del Frauscher 747 Mirage Air rispecchiano in pieno il suo aspetto aggressivo con una velocità massima di 56 nodi.



Lung. 7,47 m - largh. 2,50 m - mot. 1x220 cv

Galeon 500 Fly

È una delle due novità del cantiere polacco Galeon ed è un 16 metri dotato di due cabine e due bagni, più la possibilità di allestire una cabina per il marinaio a poppa, sotto il poz-

zetto. Il salone sul ponte principale si articola in un grande living prodiero con una dinette a C sul lato di sinistra e un altro divano sul lato opposto. A poppa, invece, si trova una cucina

molto grande e sviluppata su un mobile a U, mentre a dritta c'è un ulteriore divano. Un altro gran bel living è all'esterno sul ponte di prua, dove non c'è il classico prendisole, bensì

un divano a L che segue la conformazione dello scafo e che può essere ampliato con un'altra seduta scorrevole per creare un salotto all'aperto ben raccolto.



Lung. 16,00 m - largh. 4,40 m - mot. 2x700 o 715 cv

M
MARINA DI VARAZZE

AD ACCOGLIERVI
UN MARE
DI OCCASIONI



www.marinadivarazze.it
www.facebook.com/marinadivarazze
info@marinadivarazze.it - +39.019.935.321

— M —
Up to 10
LE NOSTRE PICCOLE
GRANDI BARCHE

Offerte esclusive
per imbarcazioni
fino a 10 metri.

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

Un ormeggio
comodo e accessibile.
In tutti i sensi.

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

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

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

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



Invictus 270 FX

Christian Grande ha saputo dare alla gamma Invictus una spiccata personalità che, scendendo ulteriormente di misura, conferma tutte le sensazioni positive avute al primo impatto. Invictus 270FX può piacere ancora di più del 280GT, perché la formula "tutto open" esalta le possibilità di impiego e, volendo, con poche modifiche può anche diventare un fisherman.

La prua è certamente la zona più originale: qui è allestito un divano a V con tavolino al centro, ma è facilmente immaginabile che con poche mosse tutto si può trasformare in un grande prendisole. Altri

particolari da evidenziare: il tientibene incassato in un'apposita sede della murata, i cuscini in due tinte con delle belle fibbie che hanno anche la funzione di tenere fermi eventuali asciugamani.

La bella consolle è completata da un parabrezza protettivo il giusto corredato da un robusto tientibene, così gli spostamenti da prua a poppa anche a velocità elevata non sono un problema, grazie pure all'imbottitura lungo tutta la murata. Di generose dimensioni il tambuccio per accedere alla cabinetta, dove si trova il wc, ma che si fa apprezzare anche per l'allestimento

con portaoggetti e spazio molto generosi; sarebbe prevista anche una doccetta, ma forse per quella è meglio stare all'aperto.

La seduta del driver consente una variegata serie di soluzioni, da seduta a eretta, per tutte le esigenze, preferenze e altezze, apprezzandone anche la cura riposta nell'allestimento. Nella parte posteriore, abbattendo gli schienali, si può alzare la ribaltina che nasconde il lavello e l'eventuale grill, con il frigorifero subito sotto.

A poppa c'è il divanetto che lascia a sinistra un passaggio per accedere alla plancetta bagno. Ovviamente una seconda plancetta c'è anche a dritta, ma si raggiunge con un po' più di acrobazie perché il pozzetto del fuoribordo non facilita il passaggio.



Lung. 8,10 m - largh. 2,70 m - mot. 1x350 - 2x250 cv

Jeanneau Cap Camarat 10.5 WA

È la barca giusta per chi predilige il diporto giornaliero in grande compagnia, fino a 10 persone a bordo, così come lo è per chi punta pure a trascorrere serate tranquille passando una notte confortevole a bordo in quattro.

All'esterno il Cap Camarat 10.5 WA propone due ambienti da vivere distintamente e una consolle di guida molto completa.

Il grande pozzetto poppiere offre una cucina integrata a poppavia della seduta del driver e un grande divano a L di 3,5

m di lunghezza che garantisce grande comfort per la vita in mare. Le ampie piattaforme poppiere ai lati del fuoribordo lasciano lo spazio anche per un collegamento tra loro e sono un naturale invito al bagno grazie alla scala retrattile. La plancia di comando è centrale e prevede tre posti fronte mare per affiancare il driver durante la navigazione. La zona prodiera offre invece un grande prendisole integrato e il suo accesso è garantito da passavanti ben dimensionati e protetti da una robusta battagliola.

All'interno la dinette prodiera può essere trasformata in una cuccetta doppia completamente separabile e lo stesso vale per la cabina poppiere ricavata sotto il pozzetto, quindi si possono avere quattro cuccette in due cabine totalmente separate.

La cucina interna è completa e il locale toilette è ben dimensionato, con doccia separata, soluzione difficile a trovarsi su barche di queste dimensioni. Le finestre sull'opera morta garantiscono inoltre un'ottima luminosità interna.

Jeanneau Leader 46

Una nuova ammiraglia nella gamma dei cruiser motoryacht di Jeanneau: ecco il Leader 46, un 14 metri che coniuga con abilità gli spazi aperti a due o tre comode cabine.

Già a una prima analisi appaiono subito chiari i concetti base che hanno portato alla stesura del progetto del nuovo Leader 46: un look sportivo, ampi spazi esterni e interni innovativi molto curati nelle finiture. Merito dello studio J&J Design, mentre l'elegante profilo esterno è stato curato dallo studio italiano Garroni Design.

Molto interessanti le soluzioni riservate all'allestimento, in particolare degli spazi aperti che offrono tre diverse aree living: a cominciare dall'ampio sportop che "apre" la generosa dinette e la plancia di comando trasformando il Leader 46 in un grande open. A poppavia di questa zona si apre un altro generoso living che introduce al prendisole centrale e alle scale di discesa alla zona poppiere che, oltre alla grande piattaforma (idraulica come optional) può trasformarsi in un nuovo ambiente a livello del mare quando si è fermi in baia,

grazie alla possibilità di allestire un mobile cucina proprio sulla poppa. Ma le sorprese non sono finite perché questa zona riserva anche lo spazio per un capiente garage.

A prua, il classico prendisole propone la terza (o quarta) area a disposizione degli ospiti.

Altrettanta cura è stata riposta nell'allestimento del ponte inferiore e quindi della zona notte. Sul nuovo Leader 46 sono proposte in alternativa due soluzioni a due o tre cabine, con l'eventuale terza cabina che lascia il posto a un'area living proprio di fronte alla zona cucina. La cabina dell'armatore è a tutto baglio a centro barca, con il letto centrale addossato verso poppa e il locale toilette a sinistra. La cabina per gli ospiti è a prua e il bagno dovrà essere diviso con l'eventuale terza cabina. Il nuovo Leader 46 è lungo 14,20 m ed è largo 4,10 m. Per la motorizzazione si può scegliere tra una più classica soluzione stern-drive con due Volvo D6 da 2x400 cv, oppure le più evolute Volvo IPS500 da 2x370 cv, eventualmente optando per le più potenti Volvo IPS600 da 2x435 cv.



Lung. 14,20 m - largh. 4,10 m - mot. 2x420 cv



Lung. 10,57 m - largh. 3,21 m - mot. 2x300 cv



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

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

Ry
RIO YACHTS

Jeanneau Merry Fisher 795

Il nuovo Jeanneau Merry Fisher 795 sostituisce il precedente MF755, un modello di grande successo prodotto in oltre 1000 esemplari, del quale riprende la carena a V tradizionale, che è riconosciuta e apprezzata per la sua stabilità e per il passaggio sull'onda particolarmente morbido.

La motorizzazione fuoribordo facilita inoltre un allestimento personalizzato sulle esigenze del proprietario, che può preferire un motore esuberante (la potenza massima è di 200 cv) se prevede un uso più sportivo, oppure più tranquillo se non ha particolari esigenze logistiche.

Il nuovo disegno riflette l'evoluzione della gamma Merry Fisher che ha sviluppato una ricerca costante di luminosità in particolare negli interni: la tuga ben profilata ma anche dalle grandi finestrate laterali e il parabrezza panoramico rendono il quadrato molto lumi-

noso e offrono una completa vista sul mare anche quando si è seduti nella dinette interna.

Il pannello trasparente e scorrevole del top garantisce l'aerazione e incrementa ulteriormente la luminosità interna. Infine, il passaggio tra quadrato e pozzetto ha una chiusura a tre ante che, una volta aperta, lascia ampio spazio e garantisce un'eccellente comunicazione tra i due ambienti.

Da poppa, l'accesso al pozzetto del Merry Fisher 795 è possibile grazie alla due grandi plancette, una delle quali è dotata di scala per la risalita dal bagno e dispone anche del passaggio verso il pozzetto: infatti la dinette è addossata a sinistra ed è trasformabile in prendisole (optional) con poche operazioni. Da notare che anche quando il motore è in posizione di massimo sollevamento, la dinette resta utilizzabile grazie a una parte centrale ribaltabile.



Lung. 7,90 m - largh. 2,80 m - mot. 200 cv max

Pure in quadrato la disponibilità di spazio è maggiore, con la dinette trasformabile in cuccetta doppia, mentre la cabina, con un'altra cuccetta doppia e il locale toilette separato, sono a prua. La plancia di comando dispone di due sedute con un'ampia visibilità ed è l'ul-

tima annotazione per capire come con il Merry Fisher 795 la crociera per tutta la famiglia è garantita nel massimo comfort e con grande disponibilità di spazio grazie ai suoi 7,90 m di lunghezza fuori tutto per una larghezza di 2,80 m.

MCY 105

È nato oltre ogni aspettativa e sorprende chi sale a bordo, perché i 32 metri di lunghezza della barca, che sono già più che sufficienti per creare ambientazioni di altissimo livello, sembra che all'interno si allarghino a dismisura. La cabina ar-

matoriale a prua del main deck ha una scalinata centrale che conduce al bagno, che a sua volta è largo tanto quanto la cabina e diviso in due ambienti — zona sanitari e doccia — entrambi a tutto baglio. La cabina armatoriale occupa oltre

un terzo dello spazio interno sul ponte principale e resta ancora abbondante spazio per il salone a poppa che si sviluppa in un layout non rivoluzionario per questo tipo di barche, ma che colpisce sempre. Piace poi l'atmosfera di assoluta eleganza,

ispirata a toni informali, ma espressa comunque in uno stile di grande personalità. Il layout del salone, dunque, prevede la sala da pranzo con tavolo in cristallo e dieci sedie nella zona prodiera e un enorme living con divani contrapposti e pouf centrali in zona poppiera. Ciò che di poco comune, o probabilmente innovativo rispetto ad altre barche di questa misura, ha l'MCY105 sono le due porte ai lati del salone, all'altezza della sala pranzo, che sono praticamente di uguale dimensione di quella principale a poppa, una soluzione per la verità introdotta con l'MCY86, ma che qui si esprime in grandezze notevoli.

Oltrepassando una di queste due porte laterali si è subito invitati ad andare a prua, dove un altro grande living è pronto ad accogliere tutti gli ospiti su un divano fronte marcia a ridosso del parabrezza e due divani laterali dotati di sedute estremamente estese per poterle sfruttare anche come prendisole di giorno o come chaise longue in qualsiasi momento della giornata. Sottocoperta sono previste altre quattro cabine.

Lung. 32,00 m - largh. 7,15 m - mot. 2x2434 cv



Numarine 70 Flybridge

Il nuovo Numarine 70 Flybridge rivela un'estetica basata su giochi di forme tondeggianti che delineano un look decisamente fresco e dinamico.

Le grandi vetrate raccordate fra loro creano un design avveniristico che dal punto di vista pratico esaltano anche la sensa-

zione di spazio e favoriscono un collegamento diretto con gli ambienti esterni dello yacht.

Il salone offre una configurazione che asseconda la convivialità con una zona cucina/bar in parte aperta, una sala da pranzo separata e una lussuosa area salotto.

Gli alloggi per gli ospiti sono composti da tre cabine dotate di bagno privato che includono letti che possono essere uniti o separati a seconda delle esigenze degli ospiti. La cabina armatoriale a tutto baglio offre uno spazio di solito disponibile solo su modelli molto più grandi ed è ar-

redata con cabina armadio, comò, divano, un grande bagno con una spaziosa doccia e doppio lavandino.

Esternamente, i numerosi posti a sedere e l'area pranzo nella zona poppiera accentuano la sensazione di una barca più grande dei suoi 21 metri. Il flybridge offre un'ulteriore dinette e aree relax con un wet-bar e un'ampia zona per sedie a sdraio, oltre a una gru e allo spazio per lo stivaggio di un tender o di un jet-ski.

Queste le caratteristiche tecniche del Numarine 70 Flybridge

A sinistra la finitura in quercia scura e sicomoro, a destra in quercia chiara ed ebano. Oltre la look sportivo, il nuovo Azimut 72 Fly promette prestazioni altrettanto grintose. Con i due Man da 1400 cv in dotazione, i tecnici del cantiere hanno infatti calcolato una velocità massima di 31 nodi e una di crociera di 26.



Lung. 21,60 m - largh. 5,45 m - mot. 2x1200 cv

Otam 80 HT

Sviluppato sul classico scafo Otam a V profonda, Otam Millennium 80 HT prevede l'installazione di due o quattro motori: i due MTU turbodiesel da 2600 cv accoppiati alle trasmissioni Arneson possono essere sostituiti da quattro MTU da 1620

cv l'uno con trasmissioni a eliche di superficie Trimax come nel caso dell'unità "Mr Brown". La potenza aggiuntiva garantisce che i 54 nodi di velocità massima dichiarati siano mantenuti anche con il peso extra degli interni.

Nonostante la soluzione "corsaiola" questo Otam Millennium 80 HT è estremamente docile a bassa velocità utilizzando solo i due motori esterni così da poter dimezzare la potenza. Lo sviluppo del ponte beneficia anche dell'esperienza di Otam nelle competizioni con quattro sedili sportivi avvolgenti, rivestiti di pelle con schienale imbottito che, azionati elettricamente, consentono al diri-

ver di governare in piedi o seduto, oltre che in qualsiasi posizione intermedia; inoltre, la sospensione è regolabile in modo da trovare il perfetto livello di comfort rispetto alle condizioni di navigazione.

Il salone del ponte di coperta si sviluppa in un'ampia area conviviale, in linea con lo stile della barca. Gli interni sono stati progettati dall'architetto Achille Salvagni con il supporto dello staff tecnico Otam e sono ispirati a uno stile minimalista. Il design degli arredi, insieme con l'uso di particolari tipi di ebano e teak con inserti di pelle in colori naturali e tessuti grezzi, creano un'atmosfera affascinante e accogliente enfatizzando la generosità degli spazi.

Il pozzetto si fonde completamente con il salone principale grazie a una finestra a scomparsa che rende entrambe le aree un unico ambiente. Il soggiorno dispone di un'area living con grandi divani confortevoli di lino e un tavolo rotondo di ebano.

Lo yacht, nella versione a quattro motori, dispone di tre cabine con bagno e due per l'equipaggio: quella armatoriale che si estende per l'intera sezione di prua, mentre le due cabine ospiti hanno letti gemelli.



Lung. 25,50 m - largh. 6,05 m - mot. 2x1620 cv



Lung. 21,46 m - largh. 5,33 m - mot. 2x900 cv Ips

Prestige 680

Molto del Prestige 680 è derivato dalla 750, a cominciare dal designer, l'italiano Camillo Garroni che ha riproposto su una misura leggermente inferiore molte delle intuizioni che hanno fatto la fortuna dell'ammiraglia. Il tutto senza però limitarsi a un semplice "taglia-incolla", ma introducendo nuovi elementi di stile che garantiscono al Prestige 680 una personalità tutta sua e sicuramente un eccellente impatto sugli armatori più esigenti.

L'elemento caratterizzante è la grande

luminosità degli interni grazie alle generose finestrate che corrono su tutto il ponte principale e alla conferma della cabina armatoriale a prua; per gli ospiti



si può invece scegliere tra due cabine di grandi dimensioni oppure tre cabine, una vip e due più compatte. Doppie cucette per l'equipaggio che è sistemato a

poppa, con accesso riservato e locale toilette separato così da poter essere usato anche come day-toilette risalendo dal bagno sulla plancia poppiera. Enorme e ben articolato anche il layout del fly, con ampie zone relax e pranzo, senza trascurare il solarium prodiero che dispone anche di un divanetto frontemarcia. La motorizzazione è affidata a una coppia di Volvo Penta IPS 1200 per una velocità di punta stimata in 30 nodi e una di crociera di 25 nodi; la carena è disegnata da J&J Design.

Quicksilver 810 Arvor

È progettato per la pesca, ma il nuovo Quicksilver 810 Arvor potrà essere apprezzato anche da tutti coloro che vogliono vivere il mare con una barca sicura, confortevole e ben costruita. Quasi un metro in più di scafo permettono di esaltare ulteriormente quelli che erano già i punti di forza del 760: uno scafo collaudato e robusto, unito a un nuovo layout della coperta e a una cabina più grande. Il risultato è una barca che offre la migliore combinazione tra le esigenze dei pescatori e quelle degli altri ospiti che preferiscono godersi una piacevole crociera. È

la classificazione nella categoria B significa che il Quicksilver 810 Arvor è a proprio agio sia nelle acque costiere sia in mare aperto, una sicurezza in più per una barca destinata a lunghe battute di pesca. Il grande pozzetto è pensato per le esigenze dei pescatori, con posti a sedere flip-down e vasche del pescato e del vivo, con una zona specifica per la preparazione delle esche; inoltre. Grazie al motore entrobordo Mercury Diesel con il trolling si può navigare pescando alla traina per ore senza sforzare motore e trasmissione, ma anche arrivare dove si

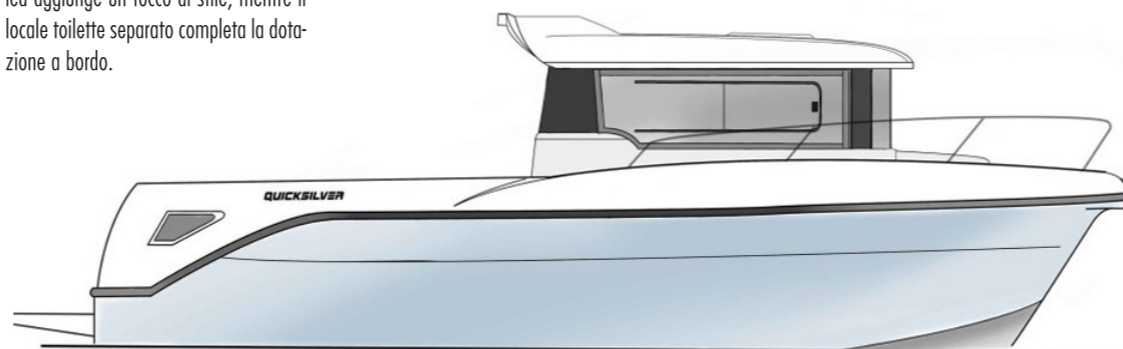
trova il pesce a una velocità di crociera di tutto rispetto.

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

All'interno è prevista una zona dinette trasformabile in cucetta doppia e un angolo cottura, mentre all'aerazione prov-

vedono le finestrate scorrevoli e la botola sul tetto. Per la notte l'illuminazione led aggiunge un tocco di stile, mentre il locale toilette separato completa la dotazione a bordo.

Lung. 8,30 m - largh. 2,93 m - mot. 220 cv max



Lung. 7,23 m - largh. 2,55 m - mot. 300 cv max



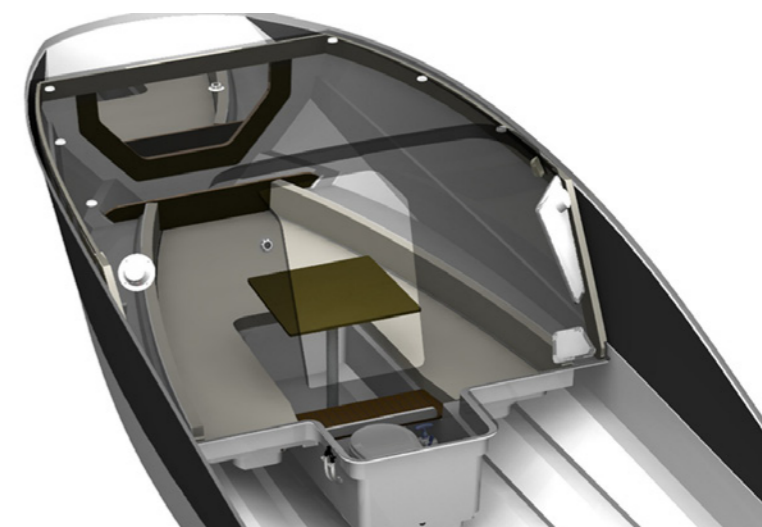
Lung. 8,88 m - largh. 2,99 m - mot. 2x250 cv max

Quicksilver 905 Pilothouse

L'ampio pozzetto è tutto sgombro, con un doppio e facile accesso alle due plancette che si allungano al fianco della sede dei fuoribordo. Oltre alle vasche che occupano la zona centrale a poppa, si possono apprezzare gli ampi gavoni in grado di accogliere tutte le attrezzature della pesca. Un divanetto è addossato alla murata di sinistra, utile per ricavare altro spazio per riporre dotazioni e accessori, mentre a dritta può essere allestita una postazione di comando esterna che ruba un po' di spazio, ma è molto

apprezzata dai pescatori. La cabina addossata alla murata di sinistra, lascia un unico passaggio verso prua a dritta, ben dimensionato per poter accedere alla zona prodiera dove si trova lo spazio per un divanetto frontemarcia e il gavone dell'ancora con la possibilità di creare un'altra zona dinette. Al momento non è dato di sapere se tra i vari pack di allestimento (Fishing, Cruising e Comfort) sia previsto un allestimento con prendisole prodiero. Altrettanto curati gli interni che prevedono, sul ponte principale,

un quadrato con dinette trasformabile in una cucetta doppia a sinistra; a dritta, plancia di comando servita dalla porta laterale con a poppavia il mobile cucina. La luminosità degli interni è garantita dal buon dimensionamento delle finestrate e un tettuccio scorrevole. Essenziale ma completo il ponte inferiore che propone due cucette doppie che portano così complessivamente a sei i posti letto disponibili, mentre la portata con omologazione di categoria B è di 10 persone. La motorizzazione è fuoribordo affidata ai Mercury Verado, singoli o in coppia fino a una potenza massima di 500 cv complessivi.



Quicksilver 755 Sundeck

È un altro bell'open realizzato da Quicksilver, brand del gruppo Brunswick.

Già dall'estensione Sundeck al nome Quicksilver 755 si intuisce la conformazione della coperta, che infatti vede la prua interamente imbottita per diventare un'enorme area prendisole, protetto dalla battagliola che al pulpito rimane aperta per favorire il transito degli ospiti quando si ormeggia di prua. Sotto questo solarium si articola una piccola cabina allestita con un divano a V con tavolo che permette di usare la stessa zona sia come dinette

per il pranzo sia come cucetta doppia abbassando il tavolo al livello della seduta. Non manca poi un piccolo vano dove si può installare il wc chimico.

In pozzetto, pilota e copilota dispongono di due poltrone fascianti per una migliore ergonomia. A poppa, c'è il classico divano esteso lungo lo specchio, alle spalle del quale si trovano le due piattaforme bagno situate ai lati del motore.

Il Quicksilver 755 Sundeck è venduto in package con un motore Mercury a scelta fra varie potenze fino a un limite massimo di 300 cavalli.

Tre nuovi Cayman di Ranieri International

Dopo il successo dei Ranieri Cayman 19, 21 e 23, lanciati l'anno scorso introducendo il cantiere calabrese nel mondo dei gommoni, è pronta una nuova ondata di novità che amplia e completa, l'offerta. Ecco quindi i Ranieri Cayman 26, 28 e 31, con il 26 declinato nella doppia versione Sport e Sport Touring dotata di cabinetta e i modelli 23 e 26 proposti anche nell'allestimento Sport Diving dedicato ai sub, ma ideale anche per un'altra vasta gamma di impieghi professionali.

Cayman 26 Sport e Sport Touring

Quando le misure sono ancora un po' limitate, è giusto lasciar scegliere tra una versione che privilegia gli spazi aperti e una che offre una piccola cabina, sempre comoda per sistemare il wc e potersi cambiare. Come già fatto con successo sul 23, così anche il Ranieri Cayman 26 è proposto

in questo duplice allestimento che cambia solo per la consolle centrale, con l'accesso alla cabinetta attraverso il ribaltamento della parte anteriore. Per il resto il layout è abbastanza tradizionale, ma eseguito con grande cura del particolare, dal mobile bar con spazio dinette al doppio prendisole, fino all'ampia dotazione di gavoni. Certamente l'esperienza maturata nella costruzione di scafi rigidi, che per tradizione hanno generalmente finiture e dotazioni superiori alla media dei gommoni, ha avvantaggiato Ranieri International nel proporre un prodotto già maturo e che si è subito collocato ai vertici della categoria.

Cayman 28 ST e 31 ST

Se la qualità della costruzione e delle finiture è stato un elemento caratterizzante fin dal piccolo 19, sulle due nuove ammiraglie questa attenzione quasi maniacale al parti-



26 Sport: Lung. 7,80 m - largh. 2,80 m - mot. max 300 cv



31 ST: Lung. 9,40 m - largh. 3,50 m - mot. max 2x300 cv

colare è portata all'eccesso, con un allestimento curato e razionale che offre ampie possibilità di diversificare i diversi ambienti di bordo a seconda delle proprie esigenze: così la dinette può essere montata a prua o a poppa e, in alternativa, in entrambe le

zone possono essere ampliati i prendisole. In questo caso l'accesso alla cabinetta è di fianco alla postazione di guida (sempre ben protetta da un ampio parabrezza e da un robusto fientibene) e la motorizzazione privilegiata diventa bimotore.

Salpa Laver 23x

Ha debuttato a settembre alla fiera tedesca di Firdriehshafen subito dopo l'esordio del Laver 38x avvenuto una settimana prima al Cannes Yachting Festival. Il Salpa Laver 23x è un day cruiser ricco di dettagli che ne fanno una barca comoda, bella e performante. Il primo modello è stato venduto con un Evinrude G2 a due tempi, cosa che lascia pensa-

re alla capacità della barca di supportare prestazioni brucianti. Resta inteso che ogni proprietario può scegliere il motore che desidera, in un range da 200 a 300 cv.

Il profilo è quello classico di un day cruiser, ma a bordo si notano interventi progettuali tesi a ottenere il maggiore spazio e la migliore fruibilità possibile per questo

tipo di barca. Nulla di rivoluzionario, certo, ma è da apprezzare l'intenzione di combinare in un piccolo open tutte quelle soluzioni che aiutano ad "allargare" gli spazi a bordo, come per esempio la prua squadrata, ben bilanciata nel design globale e che, dal punto di vista pratico, ha molteplici valenze. In primo luogo fa in modo che il restringimento del triangolo prodiero parta nella sezione più avanzata dello scafo e non abbia uno sviluppo particolarmente accentuato, cosa che va a

vantaggio di una maggiore larghezza della cabina prodiera; in secondo luogo offre una più ampia superficie alpestabile in coperta nella zona tecnica del vertice di prua. Fra l'altro, qui si arriva attraverso passavanti decisamente molto larghi rispetto alla media.

Che i progettisti di Salpa siano molto abili nel ricavare spazio in ogni dove per poter allestire la barca con tutti i complementi propri di un cruiser è cosa nota e non viene smentita dal pozzetto del 23x, che offre sul lato di dritta un'ampia dinette a C, trasformabile in un'area prendisole, affiancata da una superficie estesa lungo il lato esterno dello specchio di poppa, che si presta come chaise longue o divano affacciato sul mare. Un'altra chaise longue è a sinistra del pozzetto, ai piedi della quale si trova un piccolo wet bar.

Lo stesso concetto di sfruttamento di spazio si evidenzia anche sottocoperta, dove il Salpa Laver 23x offre quattro posti letto, più un bagno separato e un disimpegno al centro in cui si incastona a sinistra un mobile cucina.

Lung. 7,65 m - largh. 2,60 m - mot. da 200 a 300 cv



Salpa Laver 38x

Quando si parla di natante si pensa subito a una piccola barca per il dipor- to giornaliero, ed effettivamente anche la normativa li inquadra in una fascia di lunghezza fino a 10 metri dopodiché vengono classificate come "imbarcazioni". Ma ormai definire "natanti" certe barche è

solo una questione burocratica, perché a guardarle e, soprattutto a utilizzarle, sono dei veri e propri cruiser con una lunghezza scafo sotto i 10 metri, ma un'estensione fuoritutto anche di oltre 12 metri, dove lo sfruttamento delle volumetrie porta a ottenere layout spesso sorprendenti.

È il caso del nuovo Salpa 38x, un open hardtop che in uno scafo di 9,95 metri racchiude gran parte delle caratteristiche sia stilistiche sia abitative proprie di un open da crociera. Ciò che sorprende particolarmente sono gli ambienti a bordo: cucina in pozzetto e cucina sottocoperta,



Lung. 12,00 m - largh. 3,85 m - mot. 2x260 o 300 cv

due cabine con bagno privato bastano per rilevare che il Salpa 38x vale come comoda barca da crociera.

Il pozzetto è dotato sul lato di dritta di un grande divano a C, allestibile anche come dinette, comodo per otto persone. Di fronte, su un mobile lineare, si sviluppa la cucina dotata di lavello, fornello elettrico e frigorifero. Sullo stesso lato della cucina, a proravia, si estende una chaise longue utilizzabile anche come prendisole quando il tettuccio è aperto. Su richiesta si può installare la plancetta di poppa tender lift, ovvero a movimentazione idraulica per abbassarla sotto il livello dell'acqua.

Ma il nuovo Salpa 38x sa dare il meglio di sé sottocoperta, perché la compartimentazione prevede due cabine separate, due bagni più il quadrato a centro barca con dinette e angolo cottura.

Per quanto riguarda la motorizzazione, il cantiere offre la possibilità di scelta fra una coppia di motori Volvo Penta D4 da 260 o da 300 cv, con una punta massima calcolata dal cantiere di 36 nodi e una velocità di crociera di 27,5 nodi.

Saver 22 Open

È un nuovo modello che nasce da un progetto già consolidato da quelli precedenti. A prima vista l'opera morta un po' importante può lasciare perplessi, ma basta uno sguardo all'interno del pozzetto per capire come tutto sul Saver 22 Open sia

stato studiato in funzione della versatilità d'uso, sicurezza degli ospiti e ampia varietà di impieghi, con sedute garantite per tutte le otto persone imbarcabili e tante possibilità di allestimento per soddisfare un po' tutti.

A poppa il divanetto a tutta larghezza nasconde un capiente gavone dove trovano posto batterie e i relativi stacchi ed è ideale per ospitare i parabordi in navigazione. Lo stesso divanetto, con un elemento aggiuntivo, si può trasformare in prendisole, anche

se questa area è più indicata per ospitare la dinette che si allestisce altrettanto rapidamente. Il lavello dietro la seduta di guida è integrabile opzionalmente con fornello a gas e frigorifero, proprio per permettere l'uso che ipotizzavamo in apertura dell'articolo e garantire un notevole comfort nella vita di bordo a tutto l'equipaggio. La cuciniera prendisole è fornita di serie, così come l'impianto doccia e il lavello.

Per gli amanti della pesca, sul Saver 22 Open è anche presente un vano autosvuotante utilizzabile come vasca del vivo acquistando l'apposito kit e c'è spazio pure per installare dei portacanne. La consolle di guida è centrale e permette un ottimo controllo della navigazione, sia che si piloti da seduti sia in piedi. In questo caso è possibile piegare lo schienale del sedile per dar vita a un "leaning post".

La consolle è dimensionata per poter ospitare una cabina con accesso sulla parte anteriore allestibile con un wc marino elettrico o chimico; inoltre può costituire un ulteriore spazio storage, senza trascurare l'utilità di avere un po' di privacy quando, per esempio, ci si cambia il costume.



Lung. 6,80 m - largh. 2,45 m - mot. max 150 cv



Lung. 9,50 m - largh. 3,30 m - mot. 2x300 cv fb o efb

Scanner Envy 950 Touring

È un gommone di 9,5 metri che si pone in quella fascia di prodotti tendenti a una certa ricercatezza di stile. Non è quindi "solo" un gommone, ma è anche un mezzo che bada molto al look. Non a caso, il cantiere ha messo fra le priorità di questo progetto la possibilità di personalizzare gli allestimenti e la gamma di colori. Intanto per questo primo esemplare, lo studio di progettazione interno al cantiere, Montemiro Design, che ha creato il nuovo Envy 950 Touring, ha dato luogo a un equilibrio di colori e contrasti basato

sul beige e sul nero, per un risultato che, possano piacere o meno queste tonalità, non si può dire non diano una forte connotazione di eleganza informale al gommone, se vogliamo dirla più alla modaiole, uno stile casual chic.

A poppa si evidenzia un bel prendisole a cui si integra il divano a C, servito da un



mobile con frigo, lavello e tagliere. Per pranzare è a disposizione una dinette che percorre tutto il perimetro prodiero e che, all'occorrenza, può convertirsi in un'altra area prendisole abbassando il tavolo. Al centro della coperta, invece, si trova la poderosa e, perché no, "scenica" plancia di comando, al cui interno è ricavato un vano da utilizzare come spogliatoio o da allestire con un wc chimico. Lo Scanner Envy 950 Touring è accreditato per una potenza massima di 600 cavalli, fuoribordo o entrofuoribordo.

Sea Ray 510 Fly

Sea Ray segna un importante passo con questo modello di 50 piedi: il cantiere sta infatti trasferendo importanti elementi dell'universo yachting in questa taglia di barche che fanno parte della sua gamma Sport Yachts. Così l'obiettivo durante il processo di realizzazione del Sea Ray 510 Fly è stata la ricerca del miglior utilizzo dello spazio, come hanno potuto apprezzare i numerosi visitatori che hanno avuto l'occasione di vederla a Cannes. Un'ampia cucina americana ben equi-

paggiata è stata concepita per essere il punto di incontro a bordo nei pressi della plancia di comando; quest'ultima si caratterizza per la seduta ergonomica che garantisce anche un'ottima visibilità. Le aree esterne offrono grandi spazi, il fly è veramente ampio e crea numerose zone per socializzare, con due tavoli, prendisole e uno spazio allestito a cucina. Un robusto hard top opzionale offre ombra e riparo, conferendo un aspetto da vero yacht che esalta tutta la qualità e l'alto livello di ingegneria raggiunto

da Sea Ray. La barca è motorizzata con una coppia di Cummins QSC8.3 diesel da 600 cavalli l'uno, accoppiabili a una trasmissione "pod", ma nel caso in cui l'armatore preferisse la più tradizionale linea d'asse può averla senza sacrificare la manovrabilità, perché ha sempre il sistema joystick disponibile in opzione. La versione a linea d'asse offre anche l'opportunità di una cabina equipaggio, con una comoda entrata dal pozzetto, a piena altezza e attrezzata con bagno e un posto letto.



Lung. 15,50 m - largh. 4,67 m - mot. 2x600 cv

Sea Ray L 650

Salì a bordo del nuovo Sea Ray L650 e ti sembra di essere su una villa al mare. Gli interni sono spettacolari nella loro disposizione e anche nel décor.

Come prima impressione l'uso di legni scuri può sembrare "fuori moda", ma come si sa, le mode passano mentre lo stile resta nel tempo. E le ambientazioni calde e accoglienti date dai classici legni di tonalità un po' più scura invogliano a vivere la barca in tutta la sua essenza, indipendentemente dal trend, tanto più che materiali e colori sono ben armonizzati tra loro. Nel suo

allestimento standard la cabina armatoriale è a centro barca a tutto baglio, a prua c'è la cabina vip e per gli altri ospiti sono previ-

ste due cabine con letti singoli appaiati, le due cabine principali hanno il bagno privato mentre le altre si dividono il terzo.



Sessa C 42

Si propone come un'imbarcazione "cosmopolita", ovvero con l'ambizione di intercettare il gradimento degli armatori dei vari mercati internazionali. È ben noto che il modo di intendere e vivere la nautica cambia a seconda del continente in cui si insedia la barca, e in alcuni casi le diversità sono piuttosto radicali, ma il progettista Christian Grande è riuscito a creare un equilibrio di classe, ampiezza degli spazi a bordo, eleganza negli arredi, con l'infalibile "timbro" del made in Italy, che restituisce un prodotto in cui non prevale una caratteristica più mediterranea rispetto a una più affine ad altri gusti, quindi il nuovo Sessa C42 non dovrebbe fare fatica a farsi apprezzare sui diversi scenari internazionali.

Va da sé che in questo contesto rientra anche la flessibilità nella personalizzazione della barca e qui Sessa Marine propone un livello di customizzazione non tanto nei layout interni, dove le due cabine e i due bagni rivelano volumetrie più che accettabili, quanto all'esterno nella zona del pozzetto. Ecco allora la versione opzionale BBQ, che permette di avere un mobile con un grande barbecue, lavello e tagliere rivolti verso la spiaggia di poppa, così

da non intasare la zona sotto l'hardtop dei fumi della grigliata. In questo modo si libera anche spazio in pozzetto e si può sfruttare maggiormente la disponibilità della plancetta poppiera, che comunque si offre anche come un piano che può essere immerso sott'acqua.

In ogni caso, il pozzetto resta sempre modulabile all'occorrenza con quella che ormai è diventata una soluzione diffusa, ovvero il divano che si può trasformare in prendisole abbassando il tavolo al livello della seduta e coprendolo con la cuscineria aggiuntiva.

All'interno, la disposizione delle aree prende spunto dal modello Fly 47, che vede infatti il salone adibito a solo relax e pranzo con dinette, mobile bar e Tv scomparsa da 40 pollici, mentre ai piedi delle scale di discesa sottocoperta si articola la cucina in uno spazio arioso e, per il resto del ponte, si sviluppano le due cabine, di cui l'armatoriale a prua e quella per gli ospiti a poppa con letti separati, entrambe servite dal proprio bagno.

Per quanto riguarda la motorizzazione, il nuovo Sessa C42 è proposto con due Volvo Penta Ips 500 da 360 cv o, in opzione, con gli Ips 600 da 435 cv.



Lung. 13,10 m - largh. 3,90 m - mot. 2x360 cv



SeaLine F530

Ecco in anticipo il nuovo Sealine F530 pronto per fare il suo debutto al Cannes Yachting Festival di settembre, dove si rivelerà in un design rinnovato, ad opera di Bill Dixon, che dà un nuovo carattere alle barche di ultima generazione del cantiere del gruppo tedesco Hanse.

Lungo 15,94 metri e largo 4,60, anche il nuovo Sealine F530, come l'S330 e il C330 presentati nel 2015, propone un look diverso da quello visto nella precedente evoluzione della gamma di imbarcazioni, ma ne mantiene alcuni tratti caratterizzanti, come per esempio una certa "squadratura" dell'outline e i montanti laterali neri inclinati a poppa. Le vetrate laterali rimangono di notevole ampiezza, ma in una forma più sinuosa rispetto a quella lineare di prima, mentre dal punto di vista della praticità a bordo, il pozzetto e i passavanti sono protetti da una sorta di alette

che si estendono ai lati del flyingbridge. Quassù si nota una grande dinette a C, che si estende sul lato sinistro e si integra a prua con un divano a due posti fronte marcia, che a sua volta si affaccia sull'estesa superficie prendisole. Un altro divano a due posti è a dritta al servizio della plancia di comando. Entrambi questi divani hanno lo schienale regolabile per trasformarsi in chaise-longue. Il tutto può essere riparato da un'hardtop con sezione apribile o da un classico bimini.

La scala con gradini in teak riporta in pozzetto, dove c'è una dinette con divano esteso lungo lo specchio di poppa. Ma particolarmente interessante è il ponte di prua, dove il classico prendisole dispone all'occorrenza di un bimini con tiranti in carbonio per creare ombra. Di sera, invece, questo stesso ambiente può offrire un'atmosfera soffusa data dalle lampade pop-up posizionate in



Lung. 15,94 m - largh. 4,60 m - mot. 2x435 cv Ips

vari punti. Sottocoperta, il nuovo Sealine F530 dispone di 3 cabine e due bagni con doccia separata, mentre il salone sul ponte di coperta è avvolto da una vetrata lunga 3,90 metri e alta 1,70.

Quanto alla propulsione, il nuovo Sealine F530 di serie monta due motori Volvo Penta Ips600 da 435 cavalli. In opzione sono disponibili anche i Volvo Penta Ips800 da 725 cavalli.

Tiara Q44

La statunitense Tiara Yachts è conosciuta e apprezzata soprattutto per le sue barche da pesca sportiva, ma questo Tiara Q 44 sarà apprezzato anche dagli amanti della crociera e della vita in mare.

Davvero interessante la novità annunciata da Tiara Yachts, il famoso cantiere americano conosciuto per le imbarcazioni concepite per la pesca sportiva e la crociera di medio raggio: si tratta del Tiara Q 44, ideale per famiglie che amano soprattutto navigare e vivere il mare, con il valore aggiunto di essere anche una valida bar-

ca da pesca. Il progetto è sviluppato sullo scafo del 44 Coupé con soluzioni innovative quanto efficaci: il comodo walkaround, la dinette sul ponte con accesso anche dalla porta di dritta, il mobile cucina a "isola" all'aperto. A poppa, la deck house di guida si apre totalmente sul pozzetto e sulla plancetta, in un ponte continuo a livello dell'acqua, comodo per l'entrata e l'uscita dal mare. Si possono avere tenda-

lini a prua e a poppa per controllare l'ombreggiatura delle aree all'aperto.

La cabina di prua del Tiara Q 44 è semplice ed elegante, una cambusa spaziosa copre le necessità di base per cucinare offrendo forno a microonde, macchina del caffè e frigorifero e una zona conviviale ampia mette comodi l'armatore e i suoi ospiti. Legni pregiati e resistenti, finiture architettoniche e tessuti moderni rendono particolarmente raffinati ma anche pratici gli ambienti sottocoperta.

Il Tiara Q 44 può essere dotato del siste-

ma di propulsione IPS di Volvo Penta con joystick oppure si può optare per le tradizionali trasmissioni a linea d'asse. Le prestazioni sono stimate in una velocità di crociera tra i 25-30 nodi e una punta massima superiore ai 35 nodi. Tutto quello che si può desiderare è di serie.

Le linee esterne legate alla tradizione ma al contempo innovative, il layout della coperta moderno, con la zona della plancia di comando molto luminosa e l'articolata architettura degli interni, conferiscono al nuovo Tiara Q 44 una grande personalità.



CANCELLI



AKES 25 FISHERMAN



AKES 19

LA TUA BARCA IN ALLUMINIO

ENORME RISPARMIO NEI CONSUMI,
COSTI DI MANUTENZIONE RIDOTTISSIMI,
ROBUSTEZZA E DESIGN ITALIANO,
FANNO DELLE NOSTRE BARCHE UN PRODOTTO SENZA TEMPO.

CARPENTERIA NAUTICA IN ALLUMINIO

Indirizzo: Via Ticino 18 - 24050 - Ghisalba (BG)

Telefono: +39 0363900432

Fax: +39 0363942126

Email: info@cancellicesare.it

www.carpenterianauticacancellicesare.it

MERCURY VERADO 350 VS

MERCURY VERADO 300,

QUANDO ESAGERARE CONVIENE

Confronto tra i nuovi Mercury Verado 350 e i già conosciuti Mercury Verado 300 montati su un gommone Mar.co R-Evolution 35, provati con due diverse coppie di eliche, le quattro pale Revolution 4 e le tre pale EnerTia Eco, tutte ovviamente Mercury

di Alberto Mondinelli



La favola dei "pochi cavalli, pochi consumi" è stata smentita da tempo, ma quando si confrontano una coppia di Mercury Verado 350 con una di Mercury Verado 300, non si può certo parlare di "pochi cavalli". Semmai l'occasione che Mercury Italia mi ha offerto presso l'attrezzatissimo Cantiere Bolis di Vercurago, sulla sponda lecchese del lago di Como, serve a verificare se valga la pena affrontare un piccolo sacrificio economico e montare gli ultimi nati di casa Verado, in altre parole se i

riscontri in termini velocistici e di consumi giustificano la scelta. Giusto per non negarci nulla, ripetiamo la prova delle eliche mettendo a confronto un'icona della gamma Mercury, la Revolution 4 a quattro pale, con la nuova EnerTia Eco a tre pale che dovrebbe garantire qualche vantaggio in termini di autonomia.

Banco di prova, oltre alle acque del lago di Como, il gommone Mar.co R-Evolution 35, 10 metri di classe e sportività e inizio proprio dalla sua descrizione il racconto di come è andata.





1



2



3



Mar.co

R-Evolution 35

Banco di prova, oltre alle acque del lago di Como, il gommone Mar.co R-Evolution 35, 10 metri di classe e sportività

1. - 2. Il piano del pozzetto poppiero ha un comando elettrico che lo alza per diventare, a seconda dell'altezza, il tavolo della dinette o il piano del solarium. Un'operazione che richiede solo pochi secondi e amplia notevolmente le possibilità di utilizzo di questa zona.

3. Il blocco cucina si trova a poppavia della seduta del

driver e gode parzialmente della copertura dell'hardtop. Completa la dotazione, ovviamente allestibile secondo le esigenze dell'armatore.

4. La plancia di comando è un bell'esempio di razionalità e design, merito anche del Mercury VesselView 7 che raggruppa una gran quantità di informazioni, apprezzabile anche la collocazione del joystick.



4

Un eccellente partner questo Mar.co R-Evolution 35, un natante ben costruito e rifinito con altrettanta cura. Le parti di vetroresina sono state stampate per infusione con la combinazione di resine vinilestere e fibre multiassiali per una struttura leggera e robusta che gode anche di nuove linee di carena diretto sviluppo di quelle affinate in oltre 40 anni di esperienza. Il layout interno non presenta soluzioni particolarmente innovative, ma sviluppa con molta attenzione al dettaglio e alla lavorazione dei materiali un modello che si distingue proprio per questa cura. A prua il

solarium lascia il posto nel modello in prova a due panchette a V che nascondono ampi gavoni, ma allestirlo è veramente un attimo. Una seduta fronte marcia è ricavata nel portello che ribaltandosi consente di accedere al locale toilette, particolarmente ben rifinito e completo, assolutamente da non confondere con tanti wc di emergenza che si è abituati a vedere. Molto curata la plancia dove troneggia il gps, ma anche il VesselView 7, lo strumento Mercury ricchissimo di informazioni sul funzionamento dei motori e non solo. C'è pure il joystick, accessorio molto apprezzato dei nuovi Verado.

Mercury Verado e Mar.co costituiscono un binomio che viene difficile immaginare diverso



Mar.co

R-Evolution 35

1. Sotto la struttura della consolle c'è una vero e proprio bagno e non un bugigattolo dove infilare a fatica un wc chimico. Completo l'arredamento che, come il resto del R-Evolution, è molto curato anche nel design.

2. Anche il musone di vetroresina

a prua è stato oggetto di molte attenzioni: oltre al verricello dell'ancora, accoglie le casse dell'hi-fi e una piccola piattaforma per facilitare la salita da prua.

3. Come si abbassano le manette la spinta dei due Verado 350 è possente e immediata.



1



2



3

Bello e pratico, ma certamente penalizzante per l'aerodinamica è l'hardtop di tubi con il tettuccio rigido di vetroresina, da tenerne conto nell'analisi delle prestazioni. La zona poppiera si caratterizza per la struttura della seduta del driver che ingloba anche il mobile cucina con grill, lavello e frigorifero oltre a un pratico ripiano ribaltabile. La dinette si sviluppa a poppa grazie al piano che si alza con un comando elettroidraulico per creare un comodo tavolo che,

abbassandosi e ruotando, diventa la base per il prendisole poppiere. Per completare la descrizione, l'accesso alle plancette è facilitato dai due passavanti sul tubolare, con quella di dritta dotata di scala di risalita dal bagno.

Sulle doti in navigazione del R-Evolution rinviamo al test, possiamo solo anticipare che Mercury Verado e Mar.co costituiscono un binomio che viene difficile immaginare diverso. Sono stato chiaro?

Solo all'apparenza i due Verado sono poco differenti, in realtà a parte il monoblocco a sei cilindri in linea di 2,6 litri e 24 valvole con compressore volumetrico, sono molte le novità introdotte con il nuovo Mercury Verado 350. Comune a entrambi è ovviamente anche un altro vantaggio della serie Verado che, grazie alla cilindrata contenuta, pesa molto meno (oltre 40 kg) dei suoi diretti rivali aspirati facendo fermare la bilancia a 303 kg. Inutile ricordare tutti i benefici effetti che un favorevole rap-

porto peso/potenza ha sulle prestazioni e sui consumi. Per finire la descrizione delle caratteristiche comuni non si può dimenticare il joystick che è un importante ausilio in manovra, sempre più irrinunciabile quando le dimensioni della braca crescono. Così come per entrambi sono offerte le "manette" a controllo digitale, sensibili ma anche sicure, il servosterzo elettroidraulico, vero campione di precisione ed efficienza; senza dimenticare la strumentazione VesselView.



Mercury Verado 350 vs

Mercury Verado 300

I due Verado hanno in comune il monoblocco a sei cilindri in linea di 2,6 litri e 24 valvole con compressore volumetrico



Per andare invece a conoscere le novità del Mercury Verado 350, ricordo che è stato modificato il circuito di aspirazione, pensato per meglio "catturare" aria fresca dall'esterno della calandra, così da rifornire direttamente ed efficacemente il compressore: il flusso dell'aria è più lineare grazie a un disegno più efficiente che crea meno turbolenze. Oltre a questo delle nuove aperture nel coperchio del volano permettono di dissipare più facilmente il calore del motore contribuendo a migliorarne l'efficienza e la durata. A ulteriore garanzia il "Knock Control" rileva le vibrazioni causate da eventuali detonazioni e interviene alterando i tempi di accensione ed evitare così rischi di rottura. Il complesso di queste migliorie garantisce un miglioramento della coppia di circa il 18%.

Nuove piastre garantiscono che la maggiore potenza sia comunque abbinata a un elevato e sicuro controllo dell'imbarcazione, mentre un sistema di controllo sulla carica della batteria interviene sul motore a bassi regimi quando la tensione dell'accumulatore è troppo bassa, garantendo di avere sempre la potenza elettrica necessaria a mantenere un funziona-

mento sicuro. Il piede ha un rapporto di trasmissione di 1,75:1 con tre misure del gambo, disponibile in 508, 635 e 762 millimetri di lunghezza.

Anche se adesso pare che i fuoribordo siano diventati l'ultima spiaggia delle "arlecchinate", con soluzioni grafiche di tutti i generi. Il nuovo Verado 350 si limita (a mio parere giustamente) ad affiancare alla classica livrea nera dal look decisamente accattivante grazie alle nuove calandre dal design ben riuscito, anche due versioni bianche,



1. - 2. Nelle due immagini (e anche in quello qui sopra), il Mercury Verado 350 senza la calandra mette in evidenza la cura riposta nell'allestimento di tutta l'impiantistica e le tante innovazioni introdotte.

Incrocicare i dati di ben quattro differenti prove non è semplice, anche perché le variabili sono diverse e con ricadute differenti. L'unica cosa certa è che le condizioni del campo prova erano identiche con lago calmo, otto persone a bordo e stessa quantità di carburante perché si è provveduto a un rabbocco dopo il cambio dei motori.

Il primo dato da segnalare è la bassa rumorosità di entrambi i motori, per questo mi limito a raccogliere i dati per il Mercury Verado 350 e verificare che con il 300 cv siano allineati. Al minimo il motore non sembra neppure acceso, ma anche ai massimi regimi i dati sono eccellenti considerando che a oltre 40 nodi a incidere maggiormente è soprattutto il vento.

Se quindi il primo confronto si chiude alla pari vediamo il resto raffrontando

i due motori senza soffermarci troppo sulla tipologia di eliche, mi limito a far notare che sia le Revolution 4 sia le Evertia Eco sono delle 19" per il Mercury Verado 350 e delle 17" per il 300 cv. Per un confronto più approfondito sulle diverse prestazioni dei due modelli di eliche, rinvio al test fatto a Genova con una coppia di Mercury Verado 250 e un gommone Black Fin Elegance 9 (<http://www.boatmag.it/7807-mercury-evertia-eco-black-fin-elegance-9-questione-di-eliche/>) dove ai dati su velocità e consumi misurati in litri/ora abbiamo introdotto la misurazione dell'autonomia (cioè la percorrenza con una certa quantità di carburante, come del resto si fa con le auto) per sottolineare la migliore efficienza delle Evertia Eco ai regimi intermedi, quelli solitamente più utilizzati.



Il test

Cambio delle eliche e di nuovo in acqua per una nuova prova, una giornata intensa...



Se analizziamo le velocità massime, la coppia di Mercury Verado 350 con le Revolution 4 sono quelli a stabilire la prestazione migliore: gli unici a toccare i 50 nodi a 6200 giri/min (con quattro persone a bordo avevano toccato i 51 nodi a 6400 giri), ma le Evertia Eco non sono molto da meno fermandosi a 49,5 nodi con un consumo praticamente identico 116 litri per motore.

La coppia di Mercury Verado 300 si ferma invece a 44,6 nodi con le Rev4 ma a 6450 giri/min (quindi a un regime leggermente superiore) e consumando un po' meno, 200 l/h; anche in questo caso le Evertia Eco si avvicinano con 44 nodi a 6500 giri/min e qualche litro di

consumo in meno.

Facendo un confronto a pari velocità c'è da notare che a 44 nodi i Mercury Verado 350 consumano rispettivamente 148 l/h contro 200 l/h con le Rev4 e circa la stessa (notevole) differenza si registra con le Evertia Eco. Come detto all'inizio, il detto "più cavalli, più consumi" è subito smentito!

Spostiamo il confronto sulla velocità di crociera che, per un'imbarcazione sportiva (altrimenti cosa se ne farebbe di una coppia di Verado?) possiamo individuare a circa 30 nodi.

In questo caso i Mercury Verado 350 con le Rev4 li toccano a 4000 rpm e un consumo di 80 l/h, meglio fanno le

1. L'operazione di cambio delle eliche è stata eseguita per ognuna delle coppie di motori la cui rotazione ha richiesto molto più tempo.

2. Verado 300 o Verado 350 le prestazioni sono sempre emozionanti.

3. In questa immagine i motori con le eliche Revolution 4, nella foto grande la coppia di Evertia Eco.

Evertia Eco che li raggiungono a 3700 rpm con un consumo leggermente inferiore. Un vantaggio per le Evertia Eco confermato anche sui due Mercury Verado 300 che consente a questa coppia di contenere a livelli tutto sommato accettabili il divario con i 350 cv: 84 l/h a 4300 rpm che diventano 90 l/h a 4350 rpm con le Rev4.

In questo caso si confermano due dati: alle andature crocieristiche le Evertia Eco offrono un vantaggio (maggiore con potenze più contenute) rispetto alle Rev4 in termini di autonomia, in ogni caso Mercury Verado 350 si confermano ancora superiori ai loro "fratellini minori" (ovviamente in termini di potenza perché come età sono loro i più giovani).

La planata minima si attesta su valori simili: 13 nodi a circa 2400 rpm per entrambi i motori, con le Rev4 e un consumo di 34 l/h. Mi dedico quindi alla misurazione dell'ultimo dato: l'accelerazione.

I Mercury Verado 350 con le Rev4 sono in planata in 2,5 secondi (decimo più, decimo meno) e raggiungono i 49/50 nodi in 29,5 secondi, dati confermati dalle Evertia Eco (3 decimi in più per raggiungere la velocità massima).

I Mercury Verado 300 impiegano in vece 4,1 secondi a entrare in planata, 18,5 secondi per raggiungere la velocità massima fissata però a 44 nodi. Anche in questo caso il confronto fa registrare un'altra vittoria per i Mercury Verado 350, ma qui c'era da aspettarselo.

Un'ultima annotazione prima di promuovere a pieni voti i Mercury Verado 350: con un solo motore ed elica Evertia Eco planiamo tranquilli a 26 nodi a 5000 rpm, anche in caso di problemi un rapido rientro è garantito.

Incrociare i dati di ben quattro differenti prove non è semplice, ma noi l'abbiamo fatto e i risultati sono molto interessanti, eccoli...

Il test



Prestazioni Mercury Verado 2x300 cv – eliche Rev4 17"

| | | |
|-----------|-----------|---------|
| 550 giri | 2,5 nodi | 4,0 l/h |
| 1000 giri | 4,7 nodi | 8,2 l/h |
| 1500 giri | 6,6 nodi | 13 l/h |
| 2000 giri | 8,4 nodi | 22 l/h |
| 2500 giri | 11 nodi | 34 l/h |
| 3000 giri | 14 nodi | 42 l/h |
| 3500 giri | 19 nodi | 56 l/h |
| 4000 giri | 25 nodi | 72 l/h |
| 4500 giri | 29 nodi | 90 l/h |
| 5000 giri | 33 nodi | 114 l/h |
| 5500 giri | 35 nodi | 126 l/h |
| 6000 giri | 41 nodi | 162 l/h |
| 6450 giri | 44,6 nodi | 200 l/h |

Prestazioni Mercury Verado 2x300 cv – eliche Enertia Eco 17"

| | | |
|-----------|----------|---------|
| 600 giri | 2,4 nodi | 4,0 l/h |
| 1000 giri | 4,7 nodi | 7,8 l/h |
| 1500 giri | 6,8 nodi | 13 l/h |
| 2000 giri | 8,4 nodi | 20 l/h |
| 2500 giri | 9,7 nodi | 30 l/h |
| 3000 giri | 13 nodi | 40 l/h |
| 3500 giri | 15 nodi | 54 l/h |
| 4000 giri | 26 nodi | 70 l/h |
| 4500 giri | 32 nodi | 93 l/h |
| 5000 giri | 34 nodi | 109 l/h |
| 5500 giri | 38 nodi | 132 l/h |
| 6000 giri | 41 nodi | 162 l/h |
| 6500 giri | 44 nodi | 194 l/h |

Condizioni della prova

Lago calmo, temperatura 20°C, carena pulita, carburante 200 l, acqua vuota, equipaggio 8 persone

Prezzi

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| Mercury Verado 350 | da 22.800 euro, Iva inclusa |
| Mercury Verado 300 | da 27.250 euro, Iva inclusa |
| Mar.Co R-Evolution 35 | 119.800 euro, Iva esclusa |

Caratteristiche tecniche Mar-Co R-Evolution 35

| | |
|------------------------|-------------|
| Lunghezza ft | m 10,65 |
| Lunghezza scafo | m 9,98 |
| Larghezza | m 3,60 |
| Lunghezza interna | m 9,49 |
| Larghezza interna | m 2,35 |
| Diametro tubolari | m 0,64/0,50 |
| N. compartimenti | 7 |
| Dislocamento | kg 2500 |
| Motorizzazione | cv 2x350 |
| Serbatoio carburante | l 1760 |
| Serbatoio acqua | l 1150 |
| Portata persone | 16 |
| Categoria omologazione | B |

Prestazioni Mercury Verado 2x350 cv – eliche Rev4 19"

| | | | |
|-----------|----------|---------|-------|
| 600 giri | 3,1 nodi | 5,2 l/h | 56 db |
| 1000 giri | 5,2 nodi | 10 l/h | 59 db |
| 1500 giri | 7,2 nodi | 15 l/h | 62 db |
| 2000 giri | 9,1 nodi | 24 l/h | 67 db |
| 2500 giri | 13 nodi | 34 l/h | 73 db |
| 3000 giri | 16 nodi | 48 l/h | 76 db |
| 3500 giri | 24 nodi | 60 l/h | 76 db |
| 4000 giri | 30 nodi | 80 l/h | 77 db |
| 4500 giri | 35 nodi | 96 l/h | 78 db |
| 5000 giri | 40 nodi | 124 l/h | 81 db |
| 5500 giri | 44 nodi | 148 l/h | 82 db |
| 6000 giri | 48 nodi | 200 l/h | 83 db |
| 6200 giri | 50 nodi | 232 l/h | 84 db |

Prestazioni Mercury Verado 2x350 cv – eliche Enertia Eco 19"

| | | |
|-----------|-----------|---------|
| 600 giri | 3,3 nodi | 5,2 l/h |
| 1000 giri | 5,6 nodi | 10 l/h |
| 1500 giri | 7,7 nodi | 15 l/h |
| 2000 giri | 10 nodi | 26 l/h |
| 2500 giri | 13 nodi | 46 l/h |
| 3000 giri | 19 nodi | 50 l/h |
| 3500 giri | 26 nodi | 64 l/h |
| 4000 giri | 33 nodi | 90 l/h |
| 4500 giri | 37 nodi | 112 l/h |
| 5000 giri | 42 nodi | 132 l/h |
| 5500 giri | 43 nodi | 148 l/h |
| 6000 giri | 48 nodi | 214 l/h |
| 6160 giri | 49,5 nodi | 234 l/h |





Bello, accattivante e... "sincero"

Un 12 metri completo, ben costruito e altrettanto ben rifinito: tutto quello che si chiede a un fly sul Prestige 420 c'è

di Alberto Mondinelli

Quando ci si avvicina a un cruiser con flybridge di queste dimensioni il rischio di scendere nel banale è elevatissimo. Invece, il Prestige 420 non si può certo accusarlo di scarsa personalità: la penna del designer Camillo Garroni e il "family feeling" della gamma sono già in par-

tenza una garanzia. L'ultima nata della gamma di "lusso" Jeanneau riesce a essere innovativa e accattivante senza rincorrere soluzioni che sacrificano sull'altare dell'originalità a tutti i costi la praticità d'uso che, in ultima analisi, è certamente uno degli aspetti più importanti su cui soffermarsi.





DUE CABINE, DUE SCALE

Il quadrato ha la cucina a poppa, quindi baricentrica con il pozzetto, una soluzione pratica sia per l'evacuazione dei fumi (e odori), ma soprattutto perché serve rapidamente sia la dinette coperta sia quella in pozzetto. Ma la cosa davvero straordinaria di questa barca è l'accesso separato alle due cabine, soluzione originale e apprezzata sui Prestige maggiori e che qui il designer Camillo Garroni ha saputo riproporre con altrettanta praticità nonostante le misure minori. Molto razionale anche il quadrato: la plancia a dritta è ben accessoriata e ha a poppavia la cucina di cui abbiamo già detto, con un mobile allungato sulla murata per lasciare ampio spazio al passaggio; dinette a sinistra in grado di accogliere comodamente almeno sei persone e all'occorrenza con il piano abbassabile per trasformatar-



si un'un'altra cuccetta doppia. Una nota di merito al design dei mobili e arredi giocato su toni chiari ed eccellenti materiali ben lavorati, una precisazione quasi inutile su un Prestige.



AMBIENTI BEN SCANDITI

La successione degli ambienti sul ponte principale è organizzata in aree ben divise. Come si vede dalla foto grande qui a sinistra, dal pozzetto poppiero si accede attraverso l'ampio apertura nel quadrato dove si incontra subito la zona cucina,

con il mobile a dritta e il frigorifero a sinistra, affiancato alla discesa alla cabina armatoriale. Nelle immagini qui sopra, è illustrata la dinette trasformabile nella terza cuccetta doppia. In alto, una vista della plancia di comando molto ben accessoriata.





FLYBRIDGE MA NON SOLO

Il Prestige 420 è il più piccolo della gamma e riprende già nel profilo esterno tutte le scelte di design che avevano caratterizzato i modelli maggiori. Buono slancio prodiero e tuga altrettanto rastremata, con finestratura monocromatica a tutta lunghezza a dare spazio al fly, perfettamente inserito nel profilo della barca. Prendisole prodiero, pozzetto e plancetta poppiera rispettano i canoni della tradizione.

Ben altra attenzione è da riservare al fly che, a parte la scala di salita un po' sacrificata, riesce a proporre tutte le dotazioni di una barca di dimensioni ben maggiori. Quindi, dinette a poppa che non è neppure il caso di verificare se si può trasformare in solarium, perché per questa funzione ci sono i materassini di fianco alla plancia di comando, singola ma completa. Il mobile service centrale garantisce spazio per grill, lavello e frigorifero e, a questo punto, cosa altro pretendere?



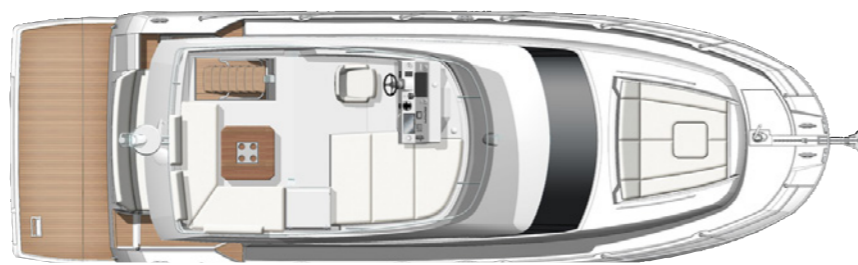
PLANCIA MONOPOSTO MA COMPLETA

La seconda plancia di comando può essere attrezzata come quella principale, lo spazio per installare tutte le dotazioni di ausilio alla navigazione e di controllo dei servizi e dei motori c'è in abbondanza, tutto dipende dal budget. Bello e pratico anche il solarium per abbronzarsi e seguire da vicino la navigazione.

Virtual tour del flying bridge

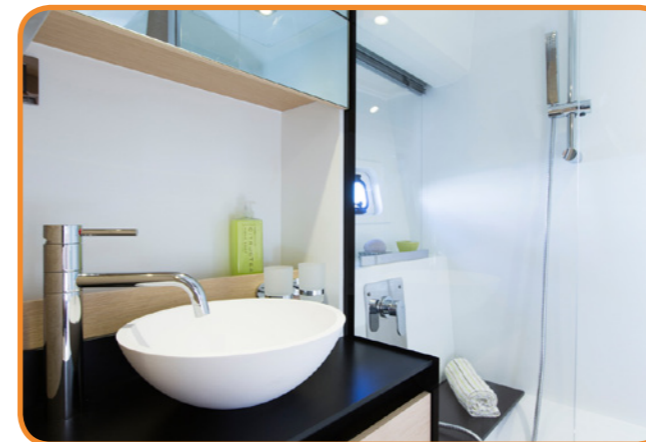
COSA PRETENDERE DI PIÙ?

Il layout del fly è un bell'esempio di praticità e comodità: praticamente c'è tutto quello che serve per dimenticarsi che sotto c'è un'altra barca! Sopra, una vista da poppa con in primo piano la dinette, che sotto vediamo da altre due angolazioni con in evidenza anche il pratico mobile service.





Virtual tour **sottocoperta**



MASSIMA PRIVACY

A sinistra, in grande, una vista della cabina centrale con la testa del letto addossata alla murata di dritta, in evidenza anche la scala di discesa, illustrata anche nell'immagine in alto a destra. Qui sotto, la cabina di prua che

non ha molto da invidiare all'altra, in particolare i due bagni sono praticamente identici, come si evince dalle foto e dal piano. Da notare la grande cura riposta nella scelta delle essenze e gli eccellenti abbinamenti cromatici che esaltano ulteriormente il calore delle cabine.



L'IMBARAZZO DELLA SCELTA

Già sufficientemente elogiata la soluzione di garantire alle due cabine un accesso indipendente, resta da notare che la volumetria di entrambe si equivale e quindi al futuro armatore l'ultima parola. Se

dovessi scegliere preferirei quella centrale (che infatti è considerata l'armatoriale dal cantiere), anche se entrambe vantano un locale toilette di buone dimensioni con box doccia separato che ingloba anche

il wc. Da aggiungere che il letto di quella centrale offre la possibilità di allestire due cuccette separate e gode di una maggiore luminosità garantita dalle abbondanti finestrate ricavate sull'opera morta.



MI PIACE

La continuità tra pozzetto e quadrato, con il mobile cucina baricentrico a entrambi, ma soprattutto la privacy garantita alle cabine con i due accessi separati. Molto apprezzabile anche il layout del fly che non appesantisce la linea della barca nonostante sia "solo" di 12 metri.

MI LASCIA PERPLESSO

Solo piccoli dettagli: certamente la scala di salita al fly è piuttosto sacrificata, così come il pozzetto poppiero non può offrire grandi spazi.

SCHEMA TECNICA

| | |
|---|----------|
| Lunghezza fuori tutto | m 12,64 |
| Lunghezza scafo | m 11,32 |
| Larghezza | m 3,97 |
| Pescaggio | m 0,79 |
| Dislocamento a secco | kg 9516 |
| Motorizzazione | cv 2x370 |
| Serbatoi carburante | l 800 |
| Serbatoi acqua | l 400 |
| Cabine | 2 |
| Posti letto | 4+2 |
| Portata persone | 9-11 |
| Categoria di omologazione | B-C |
| Cantiere: Prestige (F) | |
| Importatore: Jeanneau Italia | |
| via Giacomo Trevis 88, 00147 Roma (RM), | |
| tel. 06 83087711, www.prestige-yachts.com | |

PREZZI E MOTORI

| | |
|------------------------------|--------------|
| Volvo Penta IPS 400 2x300 cv | euro 330.600 |
| Volvo Penta IPS 500 2x370 cv | euro 356.800 |

Iva esclusa, dotazioni standard, franco cantiere

In prova abbiamo la IPS 500 che, in considerazione della limitata differenza di prezzo, diventa la più consigliabile. Ma se le prestazioni velocistiche non sono un'esigenza primaria, si possono propendere anche per le meno performanti IPS 400 che restano comunque una garanzia.

DOTAZIONI STANDARD

Quadro elettrico - Comandi elettrici motore - Timoneria idraulica - Verricello elettrico - Bussola - Pompe sentina elettriche e manuali - Volvo trip computer - Pulpiti e musone di prua in inox - Pozzetto e piattaforma poppa in teak - Doccetta pozzetto calda/fredda - Scaldabagno - Cucina 2 fuochi - Forno - Frigorifero - Serbatoio acque nere - N. 4 batterie - Caricabatterie 40 A.

OPTIONAL

Elica di prua - Verricello ancora poppa - Kit ormeggio e ancoraggio - Flap elettrici - Wifi modulo - Pilota automatico - Radar - Vhf - Telecamera poppa - Passavanti in teak - Grill e icemaker pozzetto - Tavolo pozzetto - Proiettore sottomarino - Tendalino pozzetto - Scaletta prua - Piattaforma poppa idraulica - Compressore tender - Cuscini prendisole - Hifi Bose - Tv led 22" - Aria condizionata 32000 BTU - Quadrato trasformabile in doppia cuccetta - Piastra vetroceramica - Freezer - Lavatrice.

PRESTAZIONI

| | | | |
|-----------------|-----------------|---------------|-------|
| 1000 giri | 5,9 nodi | 6,7 l/h | 62 db |
| 1500 giri | 8,6 nodi | 18 l/h | 65 db |
| 2000 giri | 10,2 nodi | 45 l/h | 70 db |
| 2500 giri | 14,7 nodi | 74 l/h | 72 db |
| 3000 giri | 23,5 nodi | 110 l/h | 74 db |
| 3500 giri | 30,3 nodi | 140 l/h | 78 db |

| | |
|--|------------|
| Autonomia teorica in ore (con riserva 10%) | |
| 2500 giri | 11 ore 35' |
| 3000 giri | 7 ore 20' |
| 3500 giri | 5 ore 00' |

CONDIZIONI DEL TEST

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| Mare | leggermente mosso |
| Temperatura aria | 22°C |
| Carburante nel serbatoio | l 600 |
| Acqua nel serbatoio | l 380 |
| Equipaggio imbarcato | 5 persone |
| Pulizia carena | buona |

IL TEST

Come si esce dal porto di Cannes una leggera esitazione alle manette lascia il Prestige 420 al limite della planata denunciando una cabrata un po' eccessiva, ma basta dare gas perché tutto torni alla normalità. Rifaccio la prova dando gas deciso e tutto si svolge nella norma, senza mai perdere di vista l'orizzonte, sempre importante quando si deve prendere velocità fuori da un porto, in particolare se trafficato come quello di Cannes. Detto dell'unico (e molto veniale) difetto che trovo a questa barca, la navigazione prosegue nel massimo comfort; in posizione seduta ho qualche difficoltà nelle virate più strette a sinistra con la barca coricata sul fianco a visionare completamente il mare a lato, ma questo è abbastanza

nella norma, l'importante è non farsi prendere dalla pigrizia ma abbassarsi a controllare sempre.

Le prestazioni velocistiche non sono certo prioritarie per un comodo motoryacht con fly, quindi i 30 nodi che raggiunge con l'intervento dei flap li posso considerare una discreta prestazione, a proposito dei regolatori d'assetto il loro uso è abbastanza ininfluente e quindi pensiamo serviranno di più per bilanciare eventuali squilibri nel carico che per ottimizzare l'assetto. La planata minima è tenuta a 2300 giri a quasi 13 nodi e un consumo di 65 l/h, quasi la metà rispetto a quello di 110 l/h registrato a 3000 giri e 23 nodi, indicata come andatura di crociera. Le IPS, oltre ai noti benefici in manovra, garantiscono anche un'estrema maneggevolezza in navigazione con virate dal raggio molto contenuto, non sappiamo quanto necessarie in una normale crociera, ma utili nel test per creare un po' di onda e verificare la carena in un impatto un po' più brusco di quello che ci riserva il mare di Cannes, in entrambi i casi l'esame è però passato a pieni voti.



SELVA D600 BLACK EDITION

UN 6 METRI DA 40 NODI

Già presente nella gamma Selva, questo 6 metri si presenta in una versione più "grintosa" non solo nel look ma anche nelle prestazioni

di Claudio Russo

Il Selva D 600 è presente già da tempo nel catalogo del cantiere, anzi è già stato anche interessato da un restyling nel layout del pozzetto, pur non mettendo da parte la prima edizione (la 600 D.S.), che rimane votata a un uso più marcatamente "prendisole". Ma se il progetto non è una novità, lo è senz'altro questa versione Black Edition, che ho provato sull'alto lago di Como in combinazione con il Selva Marlin 100 XSR.





IL MOTORE È UN BUON COMPROMESSO FRA ESIGENZE DIVERSE

La sigla XSR indica una versione più brillante rispetto a quella "normale" presente in gamma, ovvero a parità di cavalli offre più spunto e prestazioni attraverso un sistema di gestione elettronica delle funzioni del motore. Del resto, il nuovo look rosso e nero del gommone denota un'indole decisamente sportiva e l'accoppiata con un motore più brillante è la naturale soluzione. Con il Marlin 100 XSR, infatti, il D600 B.E. ci ha regalato

una velocità di punta di oltre 40 nodi a 6100 giri su un lago leggermente increspato e contro un vento debole da nord. Comunque, il range di potenza previsto per il D.600 va da un minimo di 80 cavalli a un massimo di 115, quindi 100 cavalli in questo caso è il perfetto punto d'incontro fra chi è solito propendere per le motorizzazioni minime e chi invece per quelle al top, tanto più che le differenze di prezzo non sono abissali.



UN MOTORE BRILLANTE



ARMONIA IN COPERTA

NERO È BELLO, MA...

Il pozzetto risulta ben armonizzato fra gli spazi calpestabili e le proporzioni dei complementi d'arredo. La consolle di comando in posizione centrale lascia spazio a un camminamento walkaround che, solo quando lo si desidera, può essere interrotto

dal pianale di raccordo fra il prendisole prodiero e il divanetto a ridosso della consolle, che si usa per estendere al massimo delle possibilità la superficie dedicata al solarium. Il prendisole di prua, fra l'altro, nasconde un gavone di uguali dimensioni.

Per il resto c'è da dire che, sì, nero è

bello, dà anche un tono più aggressivo al gommone, ma attenzione a come vi muovete a bordo, non tanto per la fruibilità degli spazi che abbiamo visto essere adeguata, quanto per il contatto con i tubolari nelle ore più calde della giornata, perché come si sa, il nero al sole si scalda e non poco.

UNA RICCHEZZA DI GAVONI

La consolle di comando si sviluppa su una torretta semplice al centro del pozzetto. Sulla plancia, oltre allo spazio per i classici indicatori dei motori e del log per la velocità, rimane ancora un po' di posto per un piccolo display Gps o un altro stru-

mento elettronico. In tema di gavoni, il leaning post al servizio della postazione di governo nasconde nella sua parte poppiera un vano piuttosto ampio.

Un altro gavone molto grande e profondo si trova sotto la seduta del divano poppiero. Quest'ultimo si estende

su tutto il baglio e ha uno schienale che avvolge anche i lati della seduta, con il vantaggio non solo di dare la stessa comodità di supporto a ogni seduta, ma torna utile anche come poggiatesta o appoggio per le spalle nel caso una persona voglia sdraiarsi per prendere il sole.





SCHEDA TECNICA

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Lunghezza fuori tutto | m 5,99 |
| Larghezza..... | m 2,63 |
| Lunghezza interna | m 5,50 |
| Larghezza interna | m 1,43 |
| Altezza di costruzione..... | m 0,92 |
| Diametro tubolari..... | m 0,50 - 0,60 |
| Compartimenti | 5 |
| Pressione gonfiaggio | 0.2 atm |
| Numero gavoni..... | 6 |
| Peso a secco | kg 480 |
| Portata Persone..... | 10 |
| Carico max imbarcabile..... | kg 1.170 |
| Motore..... | cv 80 a 115 |
| Versione gambo motore..... | 1 L |
| Categoria di omologazione..... | C |

Cantiere costruttore: Selva Marine (I)
Via Industria 13 - 23037 Tirano (SO)
tel. 0342 702451 - www.selvamarine.com

DOTAZIONI STANDARD

Coppia pagaie — Gonfiatore - Installazione motore - Impianto elettrico completo - Batterie avviamento motori con scatola e stacco - Consolle completa (1) - Sedile guida multifunzione (3) - Strumentazione motori - Divano di poppa - Cuscineria prendisole di prua - Prolunga prendisole di prua - Cuscino per prolunga prendisole di prua - Serbatoio carburante integrato, installato a norme CE con blower, doppio tubo di mandata con filtri decantatori ed elettrovalvole, tubo di imbarco, sfiato e indicatore di livello - Pompa di sentina a immersione

PREZZI E MOTORI

con un 1x100 cv Selva XSR
euro 24.830 Iva inclusa

OPTIONAL

Scaletta inox pieghevole - Supporto motore ausiliario - Tendalino parasole - Rollbar inox "bitubo", ribaltabile telesc. con luci di via e tromba - Telo ormeggio - Timoneria idraulica

PRESTAZIONI

| | |
|-----------------|-----------|
| 600 giri | 2,0 nodi |
| 1000 giri | 3,8 nodi |
| 1500 giri | 5,3 nodi |
| 2000 giri | 7,1 nodi |
| 2500 giri | 9,3 nodi |
| 3000 giri | 14,0 nodi |
| 3500 giri | 19,5 nodi |
| 4000 giri | 23,2 nodi |
| 4500 giri | 27,1 nodi |
| 5000 giri | 31,1 nodi |
| 5500 giri | 34,1 nodi |
| 6000 giri | 37,5 nodi |
| 6100 giri | 40,1 nodi |

CONDIZIONI DEL TEST

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| Vento..... | 7 nodi |
| Lago | leggermente mosso |
| Temperatura aria..... | 25° |
| Carburante nel serbatoio | 50 l |
| Acqua nel serbatoio..... | - |
| Equipaggio imbarcato | 2 persone |
| Pulizia carena..... | Buona |

MI PIACE

La brillantezza del motore e la sicurezza che si avverte al timone sono sicuramente i due elementi che si apprezzano subito sul Selva D600 Black Edition.

MI LASCIA PERPLESSO

Il look nero con gli inserti rossi è bellissimo, ma poi bisogna fare i conti con i raggi solari che vengono assorbiti e trasformati in gran calore. Insomma, estetica e praticità non sempre vanno d'accordo e allora bisogna scegliere a chi dare la priorità, quindi a ognuno la propria scelta.

LA PROVA

Siamo a bordo in due con circa 50 litri di carburante imbarcato. L'acqua sull'alto lago di Como è leggermente increspata da un vento da nord, insomma non è la condizione perfetta per testare la carena, ma almeno posso tirare il motore al massimo dei giri e anche oltre. Infatti, il Marlin 100 XSR, che è accreditato di un regime massimo di 6000 giri, in queste condizioni si è spinto fino a 6100 giri per portare il nostro 6 metri a una velocità massi-

ma di 40,1 nodi. Navigando contro vento (che comunque non era forte) bisogna lavorare un po' più sul trim e si ottiene la stessa prestazione. La guida è brillante, lo spunto molto buono: solo 4 secondi per entrare in planata e questa è di ottima qualità in termini di prestazioni e consumi, e lo si può notare osservando l'opera viva in navigazione che tocca l'acqua da metà carena in poi, rilasciando una scia significativamente lineare.



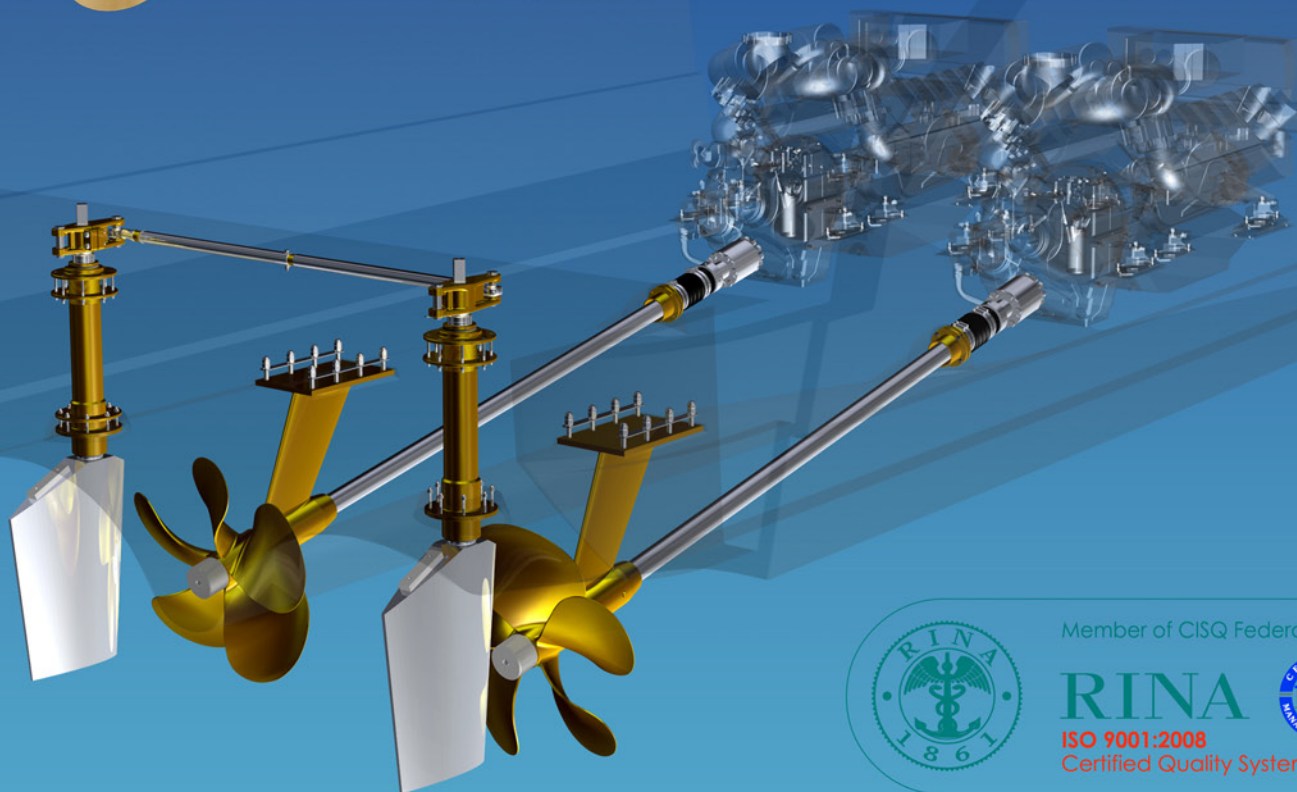
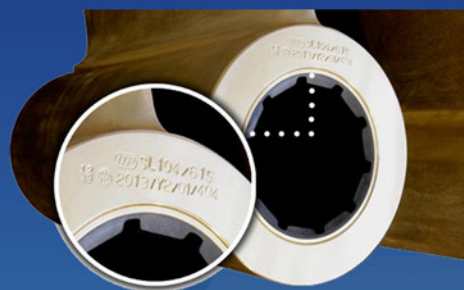
ITALIAN PROPELLERS

SUPER YACHTS DIVISION

Italian Propellers è una società che progetta e realizza eliche, timoni, assi elica, boccole e supporti con esperienza nel settore nautico da oltre 35 anni.

I prodotti, di alta qualità innovativa, sono progettati e realizzati in modo scrupoloso scegliendo materiali e tecnologie avanzate.

Grazie al supporto continuo di cooperazione e collaborazione con Armatori, Cantieri navali e Registri Navali e grazie anche ad una forte capacità produttiva la società ITALIAN PROPELLERS è riuscita ad ottimizzare la gamma esistente realizzando anche soluzioni innovative in grado di soddisfare ampiamente le continue esigenze di mercato.



Member of CISQ Federation

RINA

ISO 9001:2008
Certified Quality System



www.italianpropellers.it

Via Leonardo Da Vinci , 80/82 24064 Grumello del Monte (BG) Italy

Tel. +39 035 833733 +39 035 833734 - FAX +39 035 833735

info@italianpropellers.it