

BOATMAG.it



LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 4 DICEMBRE/GENNAIO 2013

L'ABC

CONOSCERE LE ELICHE

La terminologia, le caratteristiche, le tipologie e la loro funzionalità, per farvi una cultura di base su questi componenti sommersi

BARCA DA SOGNO

BENETTI OCEAN PARADISE,
UN PARADISO DI 55 METRI



MAXI TEST

CRANCHI

ECO TRAWLER 53 LD

Navigare tranquilli con la bora a 30 nodi e mare mosso? Con questa barca (nella foto) lo abbiamo fatto

GLI ALTRI CINQUE TEST:

Beneteau Flyer 550 Open - Makò 68 -
Mercury 40 Pro - Quicksilver 855 Cruiser
- Sacs Strider 11 coi nuovi Mercury TDI



NUOVE FRONTIERE

IL FUORIBORDO È ANCHE TURBODIESEL

Si chiama Neander e nasce da una tecnologia tedesca. È un 55 cv ed è un peso piuma per essere un diesel

IL MARE NELLE SPA

5 luoghi per godere dei benefici effetti dell'acqua anche in inverno



SPORT & AMARCORD

BENVENUTI NELL'OFFSHORE

Abbiamo ricreato un'atmosfera anni Ottanta, per proiettarvi nel periodo dei fasti di un grande sport, che oggi fatica a trovare una nuova dimensione

WWW.BOATMAG.it

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



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

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

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

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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



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

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

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

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

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

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

SEGUICI ANCHE SU:   

E NON È FINITA

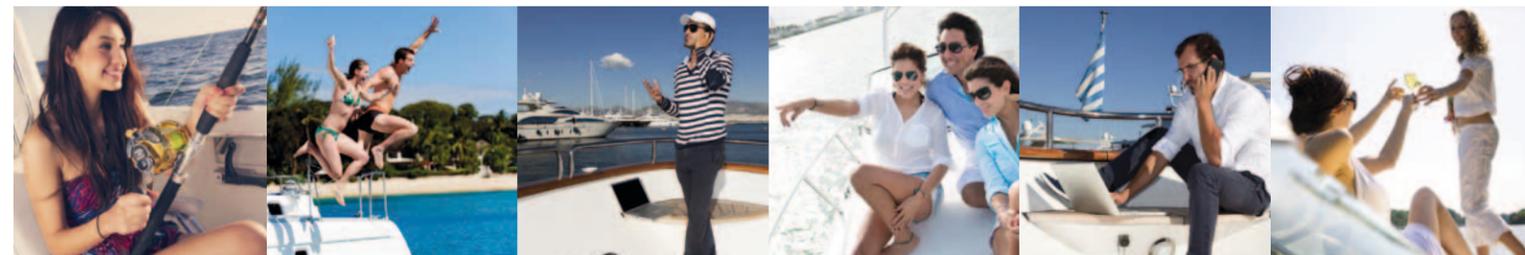
SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

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

SEGUICI ANCHE SU:



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



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

SMART

DUAL BAND

JCS

JCS plus



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

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



European Patent
EP 1 544 097 B1



N. 7.104.212 B2

Worldwide Patented



FC CE

Per informazioni:

Tel. +39 0184 501688

www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it

NOVITÀ

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 4 DIC./GEN. 2013



LA FOTO DI COPERTINA CRANCHI ECO TRAWLER 53

La dicitura Long Distance completa il nome di questa nuova barca, che lancia Cranchi nel mondo dei trawler semiplananti. I trawler stanno godendo di grandi attenzioni nel mondo nautico in quest'ultimo periodo e si può intuire perché: sono comodissimi, affidabili, parsimoniosi nei consumi e, per tutte queste caratteristiche, sono destinati a lunghe navigazioni. E il nuovo trawler di Cranchi è una delle migliori novità in questo segmento di mercato per la stagione 2014.

Promozioni 2013



PROMOZIONE MERCURY FORZA 10

Motore	Listino 2014.1	Prezzo "Forza 10"
F2.5M	€930	€800
F3.5M	€1.020	€880
F4M	€1.260	€1.080
F5M	€1.500	€1.290
F6M	€1.760	€1.510
F8M	€2.190	€1.880
F9.9 ELPT BF	€3.030	€2.630

Promozioni valide fino al 31 dicembre 2013, presso i Concessionari aderenti all'iniziativa e salvo esaurimento stock. Per altre promozioni consultare il listino prezzi motori Fuoribordo 2014.1 e visita il sito www.mercury-marine.eu.



www.mercury-marine.eu

N.4 DICEMBRE/GENNAIO 2013-2014



RUBRICHE	SERVIZI	TEST IMBARCAZIONI
L'EDITORIALE 8	BARCA DA SOGNO Il nuovo 55 metri Benetti Ocean Paradise 42	CRANCHI ECO TRAWLER 50 LD Il trawler all'italiana 72
OPEN TO FLY Il test del Beneteau 550 Open e le altre news su barche e nuovi progetti 10	BENVENUTI NELL'OFFSHORE Storia, fasti e declino di un grande sport che oggi fatica a trovare una sua dimensione..... 56	QUICKSILVER 855 CRUISER Piccola con ambizioni da crociera..... 84
PRAM TO RIB Il test del Makò 68 e le altre news su tender e gommoni 16	L'ABC Conoscere le eliche. Terminologia, caratteristiche e tipologie 66	SACS STRIDER 11 Un bolide con i nuovi Mercury TDI 86
HORSEPOWER Il test del Mercury 40 Pro e le altre news su motori e trasmissioni..... 20		
PENSAVO CHE... Cinque miti da sfatare su flap e trim 24		
SHIPCHANDLER I vincitori del Dame e le altre news..... 28		
PORTI News dal mondo dei marina 30		
SERVICE News dal mondo dei dealer e dell'assistenza... 32		
BEAUTY+WELLNESS Speciale spa 34		



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

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

BOATMAG.it

Editore: The editor
www.boatmag.it

Direttore Editoriale
Claudio Russo
russo@boatmag.it

Direttore Responsabile
Alberto Mondinelli
info@theditor.it

Hanno collaborato
Veronica Eredi, Luca Iannone, Ted Morbido

Grafica
Amelia Verga

Web Master
Iseo srl - Web & Comunicazione
www.iseoweb.it

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

WWW.BOATMAG.it

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



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

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

SEGUICI ANCHE SU:



**PERCHÉ SCEGLIERE
BOATMAG.IT**

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



PORTATE LA VOSTRA PASSIONE PER LA NAUTICA ANCHE IN MONTAGNA

È dura la vita in inverno per chi vuole mantenere viva l'attenzione su un giornale di nautica, visto che questa è fatta prevalentemente di sole, mare, caldo e vita all'aria aperta. Se aggiungiamo anche che voi, cari armatori, piccoli o grandi che siate, dopo aver chiuso la barca avete con buona probabilità trasferito le vostre attenzioni sulle piste da sci, il nostro lavoro per riportarvi a noi diventa ancora più difficile. Ma a noi piacciono le sfide, quindi pensiamo di essere riusciti a dare a questo numero del giornale un taglio adeguato alla stagione.

Vi abbiamo preparato un giornale tutto da leggere in poltrona al caldo, ma anche in montagna sulla neve se volete. Sì, perché noi siamo sempre con voi, in tasca nel vostro smartphone, in borsa nel vostro tablet e pure a casa nel vostro computer. Il bello di BoatMag è proprio questo, cioè che si può leggere in ogni momento, anche solo per un paio di news al volo, senza avere il fardello di un giornale cartaceo, che è tanto bello da leggere a casa quanto scomodo da portarsi appresso.

Intanto sto scrivendo da Parigi dove si tiene il Salon Nautique che, arrivando dopo tutte le grandi fiere d'autunno in Italia e negli Usa, non è certo una fiera delle tante anteprime assolute (che comunque non sono mancate, vedi i nuovi piccoli fuoribordo di Suzuki e le tre barche di Bayliner che abbiamo pubblicato sul sito) ma la sua particolarità è che, nonostante ciò e nonostante il fatto che sia piuttosto piccolo e di non grande richiamo fuori dai confini francesi, come può essere per esempio la fiera di Düsseldorf in Germania, rimane in ogni caso un salone estremamente animato. Merito del fatto che per i francesi la nautica è praticamente uno sport nazionale, ma aiuta anche lo svolgimento in una città importante come Parigi, che oltre a essere perfettamente collegata con aerei e treni, è anche un luogo di attrazione turistica. Chissà, almeno una volta si potrebbe provare a fare il Salone Nautico a Milano, anziché a Genova. Penso che tanti, fra espositori e visitatori, ne sarebbero molto contenti.

A Parigi sono andato anche per partecipare al meeting con gli altri colleghi stranieri membri della giuria internazionale dell'European Powerboat of the Year, di cui solo noi di BoatMag facciamo parte in rappresentanza dell'Italia. Abbiamo decretato le migliori barche d'Europa 2014. Volete sapere quali sono? Purtroppo devo tenere la bocca cucita. Tocca aspettare il 18 gennaio quando le riveleremo in una serata speciale che si terrà in occasione dell'apertura della fiera di Düsseldorf e contemporaneamente le pubblicheremo sul nostro sito, sulla pagina Facebook e su Twitter, ma nell'attesa sicuramente non vi annoierete, perché nel frattempo avete già un sacco di altre cose da leggere in questo giornale. Buon proseguimento!

Claudio Russo

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

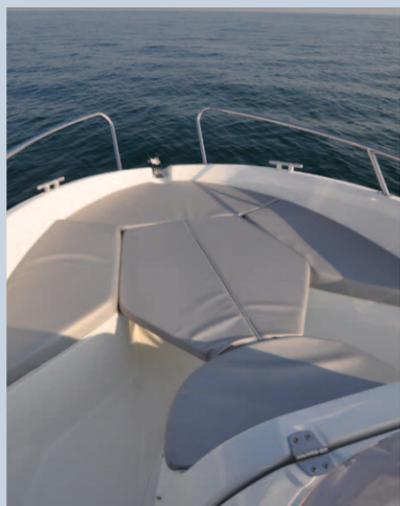


1961 - 2013

La nostra storia, la vostra storia

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

Ry
RIO YACHTS



Ci vuole così poco per godersi il mare. È quello che mi viene da pensare vedendo il piccolo Flyer 550 Open che Beneteau ha pensato per vivere delle belle crociere diurne senza farsi mancare nulla. L'allestimento Open si distingue dal Sun Deck per la possibilità di muoversi con maggiore agio a bordo, potendo allestire il prendisole a prua, ma con spazio attorno alla plancia. Per la verità il prendisole allestibile a prua limita un po' i movimenti, ma vale una nota di merito la possibilità, con poche semplici manovre, di poter scegliere tra una dinette, tipo bowrider, oppure un solarium: basta ribal-

tare i due piani posti sotto i cuscini ai lati e utilizzare il terzo cuscino in dotazione. Da notare che nella zona anteriore della plancia si apre anche il portello che consente l'accesso a un vano ricavato nel suo volume, utile per un wc chimico o avere un posto protetto per cambiarsi il costume. Bello il cruscotto dove gli strumenti del motore forniscono tutte le informazioni di cui si ha bisogno occupando poco spazio, così c'è posto anche per il gps se lo si volesse montare. Le due comode poltroncine limitano un po' i movimenti

ma ruotando creano con il divanetto poppiero una seconda dinette. Per il bagno si fanno apprezzare le plancette a fianco del pozzetto del fuoribordo. Il modello in prova montava un motore Evinrude da 70 cv, una potenza sufficiente anche se lontana dai 115 cv indicati dal cantiere come potenza massima. Il generoso due tempi statunitense riesce però a spingere il Flyer 550 fino a 28 nodi raggiunti 4500 giri, che diventano 32 nodi a 5000 giri con l'uso del trim. Comunque volendo fare una tranquilla crociera

si può anche dimenticare di ricorrere a modifiche all'assetto e "prendersela più comoda". Purtroppo non c'è il software per rilevare i consumi e quindi non ho riferimenti; in compenso la planata minima è tenuta agevolmente a 2600 giri e 12,5 nodi, c'è da scommettere che in queste condizioni si consuma davvero poco. La manetta è tradizionale, quindi piuttosto ruvida nell'uso, ma quasi la preferisco perché consente un controllo preciso. Il mare è calmo e provo ad attraversare la scia per veder come si comporta la carena: pur soffrendo la lunghezza contenuta, il piccolo Beneteau si difende molto bene, così come nei repentini cambi di direzione. Ho la conferma che il 550 Open promette delle navigazioni godibilissime e, anche in considerazione del prezzo d'acquisto in abbinamento ai diversi fuoribordo offerti in package, davvero possibili.

Alberto Mondinelli



Sopra, ecco come si presenta il prendisole una volta che sono state messe in opera le due prolunghe che altrimenti trovano spazio sotto i cuscini. Sotto, il vano per il wc e la bella e protetta plancia con spazio per il gps.

BENETEAU FLYER 550 OPEN, LA CROCIERA ECONOMICA E POSSIBILE

Bastano meno di 20 mila euro per permettersi il Flyer 550 Open che con un carrello può essere parcheggiato in cortile o nel box sotto casa

Le due sedute avvolgenti, mutate dai modelli maggiori, limitano un po' i movimenti sul 550. In compenso, una volta ruotate, creano una bella dinette con il divanetto poppiero che nasconde un ampio gavone.



BENETEAU FLYER 550 OPEN

Lunghezza ft.....	m 5,32
Larghezza.....	m 2,34
Immersione.....	m 0,70
Peso a secco.....	kg 1.030
Serbatoio carburante.....	l 100
Serbatoio acqua (optional).....	l 60
Portata persone.....	6
Categoria progettazione.....	C

Costruita da: Beneteau (F)
 Importata: Beneteu Italia, Via Puccini 15,
 43100 Parma, tel 0521 243200,
 www.beneteau.it

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	DB
1000.....	4,1.....	66
1500.....	5,4.....	69
2000.....	7,8.....	74
2500.....	12,6.....	79
3000.....	18,1.....	80
3500.....	22,5.....	81
4000.....	26,0.....	83
4500.....	28,2.....	85
5000.....	32,0.....	89

MOTORI E PREZZI

Package Selva - Iva inclusa

40 cv Selva M. Shark ... euro 18.915
 80 cv Selva T. Shark euro 19.073
 100 cv Selva Marlin XSR euro 23.931
 È stata annunciata una nuova partnership anche con Suzuki, i cui prezzi saranno comunicati a breve e saranno disponibili su www.boatmag.it

Condizioni della prova:

Mare calmo, carena pulita,
 50 litri di carburante imbarcato,
 2 persone a bordo

INIEZIONI DI ADRENALINA IN CASA COUACH, NASCE L'HORNET

Che ci fa un 13 metri supersportivo da 50 nodi nella gamma Couach che è di motoryacht eleganti da 20 a 50 metri? Andiamo a scoprire chi è l'infiltrato

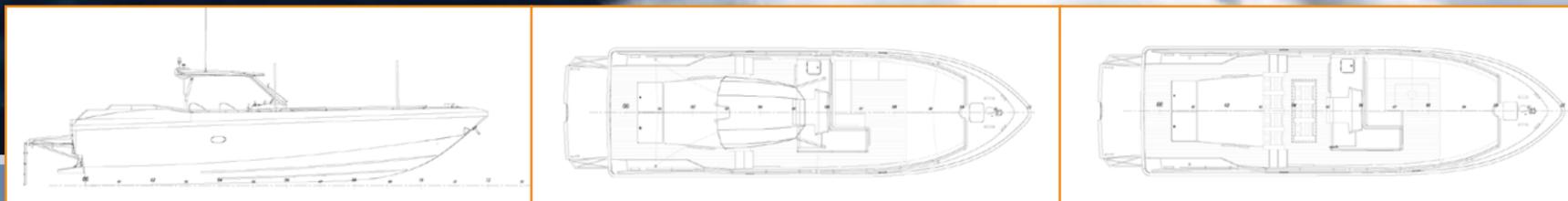
Chi conosce i Couach non direbbe mai che questa "barchetta" di 13 metri si fregi dello stesso marchio. Invece è proprio così: il nuovo Hornet entra nella gamma del cantiere francese insieme ai tanti superyacht in catalogo, da 20 a 50 metri. A ben guardare, questa barca nasce effettivamente sotto un altro marchio, perché in pochi sanno che Couach è anche produttore di imbarcazioni professionali, civili e militari, che commercializza con il brand Plascoa, e l'Hornet è una di queste. L'idea è stata quindi quella di affiancare alla tradizionale offerta del cantiere un fast commuter

originale e tecnologico tanto quanto un superyacht, ma che risponda alla voglia di velocità e adrenalina. Col wrapping (la pellicola che riveste lo scafo) si può poi dare il proprio tocco di personalizzazione per renderla più aggressiva o più elegante. Su questo modello è stato scelto un motivo mimetico. Lo scafo è in carbon-kevlar e vetroresina, mentre i due motori Man da 800 cv, con eliche di superficie, portano la barca a oltre 50 nodi di velocità massima. www.couach.com



I NUMERI

Lung.f.t.	13,65 m
Larg.	3,80 m
Imm.	0,90 m
Disl.	-
Carb.	1.000 L
Acqua	170 l
Mot.	2x800 cv



"TRE" FACCE DELLA STESSA MEDAGLIA

Capita di apprezzare una barca, ma non il pozzetto, perché non risponde alle proprie esigenze. Col Flyer 6 il problema è risolto

Tre tipi di pozzetto per la stesso open: con prendisole, senza prendisole e a mo' di bowrider. Sul nuovo Flyer 6, non c'è molto da dire in più rispetto a quanto già non si sappia sulle caratteristiche di qualità, performance e accessibilità di prezzo che caratterizzano l'intera gamma; la novità sta nel fatto che questo open di 6 metri è disponibile in



tre versioni: Space Deck, con il pozzetto tipo center console, Sun Deck, con il prendisole a prua, e Sport Deck, che ha l'impostazione da bowrider, anzi si potrebbe dire che questo è uno dei primi, se non proprio il primo, bowrider made in Europe, visto che questo tipo di barche sono tipiche della tradizione americana. www.beneteau.fr

I NUMERI

Lung.f.t.	6,22 m
Larg.	2,49 m
Imm.	-
Disl.	1.070 kg
Carb.	170 l
Acqua	50 l
Mot.	1x200 cv fb



UN NUOVO LEADER NELLA GAMMA LEADER

Non importa se siete tipi più da open o più da hardtop, se vi piace il nuovo Leader 38, Jeanneau ve lo dà come lo desiderate



I NUMERI

Lung.f.t.	12,33 m
Larg.	3,80 m
Imm.	1,1 m
Disl.	7.531 kg
Carb.	2x362 l
Acqua	250 l
mot	2x300 cv

È una delle novità di Jeanneau e fa fare un bel salto in lungo alla gamma Leader, caratterizzandosi anche per essere disponibile sia con l'hardtop sia open. Il nuovo Leader, che rispetto a quando è stato presentato come 38 nel frattempo è già diven-

tato un 40, estende quindi le potenzialità della gamma verso il mondo dei cruiser medi, cosa che potrà piacere a chi ha un open più piccolo e vuole crescere in casa Jeanneau, con il suo ottimo rapporto qualità-prezzo e la tradizione costruttiva france-

se abbinata allo stile italiano di Vittorio e Camillo Garroni. La barca ha un bel pozzetto, che anche nella versione hardtop può aprirsi al cielo tanto quanto quello open. Le cabine sono due e condividono lo stesso bagno. www.jeanneau.it

TENDER DI STILE

Willy Tender si propone anche come piccola barca da diporto veloce e sicura



I NUMERI

Lung.f.t.	8,50 m
Larg.	2,90 m
Imm.	-
Disl.	2.950 kg
Carb.	755 l
Acqua	115 l
Mot.	2x250 cv

Sviluppato da Mostes Shipyard di Genova (da non confondere con l'omonimo cantiere lariano) e Tech Marine Yacht Design & Services, Willy Tender richiama lo styling delle barche americane anni Cinquanta, puntando anche alla stessa cura estetica dei dettagli, come l'uso di legno. Insomma, si pone come un tendere assolutamente unico e originale. Può essere motorizzato con un fuoribordo da 40 cv o idrogetto da 110 cv. www.cantierimostes.it

IL CENTER CONSOLLE CON VELLEITÀ DA CRUISER

Con il nuovo 280 CC, EdgeWater apre il suo Center Consolle al mondo dei cabinati



L'EW 280 CC è motorizzabile esclusivamente con una coppia di Yamaha da 250 o 300 cv.



La gamma EdgeWater è ricca di fisherman Center Consolle, ma il nuovo EW 280 CC è il primo modello del cantiere con una cuccetta doppia e un angolo con wc e lavello sotto la consolle. Il cantiere è specializzato in barche da pesca, quindi il pozzetto ha tutte le caratteristiche per questa attività sportiva ed è attrezzabile per le esigenze di tutti, dal piccolo amatore al grande esperto. A prua ci sono vasche e gavoni sotto le cuscinerie, più il vano portacanne e un tavolo amovibile o abbattibile per creare una solarium. Si apprezzano poi accortezze come il corrimano verso l'interno dello scafo per lasciare liberi i bordi. www.imdboats.com



Si percepisce subito la sensazione di grande comfort offerto dal Makò 68, che Zar Formenti produce in esclusiva per il mercato italiano in package con Suzuki. Il passaggio sull'onda è morbido e le prestazioni del DF140AP sono di tutto rispetto. Del resto questo motore, lanciato nel 2012, racchiude tutte le raffinatezze tecnologiche della gamma superiore, a cominciare dal "Lean Burn System", un autentico "marchio di fabbrica" della Suzuki, che consente al motore di operare utilizzando una miscela aria/carburante più magra ed efficiente, garantendo un'ottimizzazione significativa dei consumi; il motore propriamente detto è costituito da un monoblocco a

quattro cilindri di 2044 cc, dotato di un doppio albero a camme in testa e 16 valvole. Torniamo in acqua: la progressione è buona e la maneggevolezza del Makò 68 è davvero ottima, anche i cambi di rotta più repentini vengono ben assorbiti dal gommone. La veloci-

tà di punta di 34,5 nodi è raggiunta a 6300 giri con un massiccio impiego dei trim (72%), mentre con l'assetto neutro si arriva a sfiorare i 30 nodi a 5500 giri. I consumi sono decisamente contenuti per diventare davvero eccellenti al limite della planata: a 2400

giri, sfiorando i sette nodi, non si consumano 7 litri di benzina all'ora. Quanto all'abitabilità, non mancano le soluzioni intelligenti per ampliare le possibilità di utilizzo, come il prendisole poppiero che utilizza gli schienali del divano per allargare la sua superficie o la seduta

del driver che può essere regolata in due posizioni. L'elevato livello dei materiali e delle finiture fanno poi di questo binomio una delle prime scelte assolute in questa categoria di prezzo e misure.

Alberto Mondinelli



Dall'alto, l'ampio prendisole prodiero, la bella plancia dove manca però lo spazio per un gps un po' dimensionato e un'immagine del pozzetto che evidenzia le molte possibilità di allestimento che offre.

MAKÒ 68+SUZUKI DF140A: QUALCOSA DI PIÙ DI UNA BELLA COPPIA

Il package Suzuki propone due classici inossidabili al passare degli anni, una solida costruzione di qualità per il Mako', tecnologia collaudata per il fuoribordo



MAKÒ 68

Lunghezza ft.....	m 6,80
Larghezza.....	m 2,80
Pescaggio.....	m 0,98
Dislocamento a vuoto.....	kg 760
Diametro tubolari.....	m 0,58
Motorizzazione max.....	cv 200
Serbatoi carburante.....	l 160
Portata persone.....	12
Categoria progettazione.....	B
Costruita da:.....	Zar Formenti
Distribuita da:.....	Suzuki Italia
tel 011 9213711, www.suzuki.it	

PRESTAZIONI

Giri.....	Nodi.....	l/h
1000.....	3,3.....	3,0
1500.....	4,7.....	5,2
2000.....	6,0.....	6,7
2500.....	8,7.....	8,1
3000.....	10,2.....	8,8
3500.....	15,7.....	12
4000.....	20,0.....	16
4500.....	23,6.....	32
5000.....	26,3.....	41
5500.....	29,2.....	45
6300.....	34,5.....	47

PREZZI DEL PACKAGE

90 cv Suzuki DF90A.....	euro 36.800
100 cv Suzuki DF100A ..	euro 38.300
115 cv Suzuki DF115A ..	euro 39.800
140 cv Suzuki DF140A ..	euro 41.300
150 cv Suzuki DF150	euro 41.900
175 cv Suzuki DF175	euro 43.300
200 cv Suzuki DF200	euro 44.350
Iva compresa	

Condizioni della prova:

lago calmo, carena pulita,
160 litri di carburante imbarcato,
3 persone a bordo

I PRIMI SCATTI DEL NUOVISSIMO TENDER PIRELLI PZERO T75, L'ULTIMA CHICCA DI TECNORIB

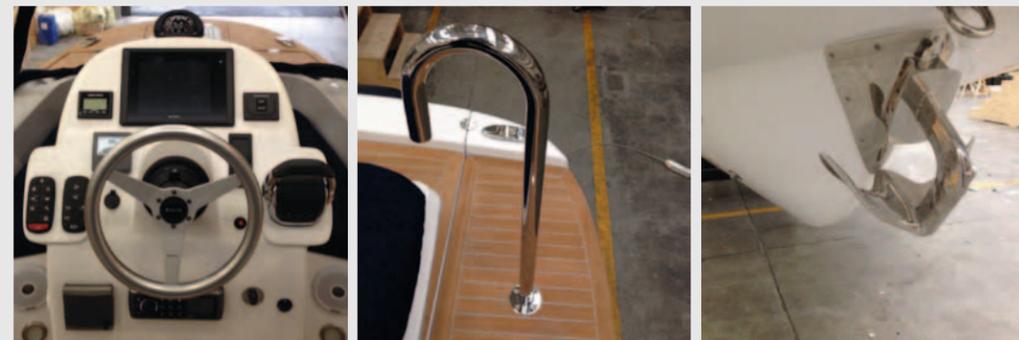


Un tender per superyacht fatto di stile e personalizzazione all'ennesima potenza

In realtà il motivo per cui siamo andati al cantiere Tecnorib era un altro, ma appena abbiamo visto l'ultima chicca che sta per entrare nel catalogo Pirelli PZero, la tentazione di rubare qualche scatto da offrire ai nostri lettori è stata più forte della ragione che fa pensare di aver tradito la fiducia di chi, informalmente, ci ha mostrato il primo esemplare del nuovo gioiellino del cantiere e ce ne ha raccontato i particolari. È il T75 un innovativo tender di 7,50 metri, progettato e realizzato da Tecnorib. È destinato ai superyacht, e si caratterizza per l'elevata possibilità di personalizzazione, partendo dalla scelta dei colori dello scafo e dei tubolari, dove si può anche optare per una verniciatura metallizzata, fino ad arrivare alla scelta del tipo di bitta e del suo posizionamento a bordo. E tutto allo stesso prezzo che dovrebbe essere intorno ai 165.500 euro + Iva, ma la cosa ancora più interessante è che sempre a quel prezzo sono già comprese tutte, ma proprio tutte, le

dotazioni. Praticamente non esiste una lista degli optional (vedi box accanto per credere) e addirittura il T75 viene fornito con la doppia copertura della cuscineria per un eventuale ricambio. Ovviamente il tipo di tessuto e i colori sono totalmente scelti dall'armatore. Insomma il Pirelli PZero T75 è completamente personalizzabile, al punto che chi vuole aggiungere qualcos'altro, compatibilmente con la ragionevolezza della richiesta e la disponibilità dei fornitori del cantiere, non c'è problema. Chi acquista il T75 non deve nemmeno preoccuparsi di acquistare i teli di copertura e gli invasi per l'installazione a bordo del superyacht, perché anche questi sono compresi nella dotazione. Anche la scelta del motore è personalizzabile, sono tutti entrofioribordo diesel, ma si può scegliere fra un Mercruiser da 220 cv, un Volvo Penta sempre da 220 cv e uno dei nuovi entrofioribordo Mercury da 265 cv. Inoltre, tutte queste motorizzazioni hanno le manette elettroniche,

mentre tutti i collegamenti dei cavi dell'impianto elettrico sono stagni, e i serbatoi sono in plastica e non in acciaio inox per omologarsi anche alla normativa Usa. Le misure fuoritutto del Pirelli PZero T75 sono 7,50 metri di lunghezza per 2,50 di larghezza. L'altezza minima, invece, è di 1,15 metri, grazie alla possibilità di abbattere la consolle ed il sedile di guida. Insomma, quanto basta per poter entrare nel garage di un superyacht. Non a caso, l'unità che abbiamo fotografato è destinata a un 78 metri del cantiere



tedesco Abeking & Rasmussen, mentre il secondo esemplare andrà su un Benetti di oltre 60 metri. Il debutto ufficiale al grande pubblico sarà l'anno prossimo, ma chi vuole lo può acquistare anche prima. Il prezzo è uno solo, senza aggiunte né sorprese. Ed entro la primavera 2014 sarà pronto il T45 con l'idrogetto, già destinato a un altro Benetti. Sarà lungo 4,50 metri e largo 2,50. L'altezza sarà sempre di circa 1,15 metri. www.tecnorib.it

ELENCO DELLE DOTAZIONI COMPRESSE NEL PREZZO

Consolle abbattibile - Bussola ad incasso - Maniglie in acciaio inox (comprese boarding handles) - Scaletta bagno estraibile - Sedile guida con portaoggetti - 3 gavoni stivaggio - Cuscineria - Piattaforma bagno - Impianto doccia con acqua dolce - Frigorifero Serbatoio carburante da 220 lt - Centralina elettronica e pulsantiera comandi - Staccobatteria - Cablaggio - Cassetta porta batteria - Luci di via - Avvisatore acustico - Pompa di sentina con sensore a galleggiante - Pompa di sentina manuale - Verricello elettrico con ancora e catena - Volante - Timoneria idraulica - Kit riparazione - Gonfiatore elettrico - Tendalino parasole - Spray hood - Impianto 220 V con caricabatteria 25 A - Impianto stereo CD con 4 altoparlanti con controllo remoto e presa Aux - Teak - Bitte a scomparsa - Ganci traino - Palo sci nautico - Suspendite - Luci di cortesia - Gps 8 pollici con eco e cartografia - Vhf - Copriscafo - Estintore automatico.



SEAPOWER GT750, L'ORIGINALE

Un layout originale (anche troppo) ma molto curato

Quando si parla di gommoni è frequentissimo utilizzare il termine layout tradizionale. Invece alla Seapower Italia hanno voluto uscire dagli schemi e hanno proposto per il loro GT750 una coperta inusuale che ha molte valenze positive. Il tutto su un gommone di 7,70 m di lunghezza per 3,09 m di larghezza che vanta un'eccellente fattura e sottolinea la sua originalità anche nella colorazione crema dei tubolari, ma soprattutto nelle soluzioni di allesti-

mento, con il mobile cucina addossato a dritta così da lasciare più spazio al quadrato che occupa tutto il bordo sinistro con la dinette a poppa. La plancia segue questo andamento pur lasciando un passavanti al prendisole prodiero anche a destra. Discutibile invece il grosso musone di prua che nasconde il verricello dell'ancora. Sorprende invece la volumetria della cabina che sfrutta lo spazio creato dalla plancia e dal prendisole. www.seapower-italia.it

APNEA 51, PER I SUB

Studiato con i campioni
Pisello e Martani

È ideato per gli amanti della pesca in apnea questo battello frutto della collaborazione tra Capelli Ribs e un team di professionisti. L'Apnea 51 è stato rinforzato sul tubolare con bande di risalita sul lato consolle per aumentare la resistenza allo sfregamento e ha una serie di maniglie in gomma nelle zone di frequente appoggio che garantiscono una appiglio ottimale del pescatore. La coperta è caratterizzata da una consolle alta per agevolare la guida in piedi ed è dotata a dritta di un vano rinforzato di vetroresina dove riporre l'attrezzatura per la pesca. A prua è previsto il fissaggio con cinghie e anelli del contenitore portapiombi e un'eventuale



ghiacciaia può trovar posto di fronte alla consolle; il musone di vetroresina è completato da una carucola e una bitta. Il gommone misura 5,10 m di lunghezza per 2,33 m di larghezza, ha una portata di nove persone e supporta un fuoribordo di potenza massima di 110 cv. In Italia è offerto in package da Yamaha Motor Italia. www.cantiericapelli.it, www.yamaha-motor.it



Il 40 EFI Pro in prova è il modello al top di gamma tra i quattro tempi da 40 cv proposti nel listino Mercury: due con il monoblocco a tre cilindri di 747 cc e due con quello a quattro cilindri da 995 cc, lo stesso del modello da 60 cv. La differenza sostanziale tra il conosciuto EFI Orion e questo EFI Pro è nel piede che è stato maggiormente dimensionato in previsione di impieghi più gravosi, con un rapporto di 2,33 contro 1,81 dell'Orion. Il 40 Pro gode di tutte le soluzioni tecnologiche all'avanguardia che caratterizzano l'intera offerta Mercury FourStroke: singolo albero a camme in testa e corsa lunga per una coppia elevata che garantisce ottime accelerazioni anche con carichi pesanti. La tecnologia brevettata dell'iniezione elettronica (EFI) assicura accensioni sicure al primo giro di chiave e un ottimo controllo del flusso del carburante a tutto vantaggio dei consumi. Il lago è calmo e questo esalta la prestazioni del 40 Pro: in 3,5 secondi si è in planata e in una dozzina si raggiungono i 20 nodi che può essere

considerata la velocità da crociera. Certo con un carico maggiore forse le cose cambieranno, ma sono prestazioni di tutto rispetto ottenute con un'elica a tre pale da 13". Dati che sono ancora più interessanti se incrociati con i consumi che a 20 nodi (e 5000 giri) sono di 16,3 l/h a garanzia di una bella giornata di navigazione davvero "low cost". Se poi a questo si aggiunge che la planata minima è tenuta a 3200 giri, 9,5 nodi e soli 7 l/h si comprende che l'accoppiata Mercury F40 Pro/Marlin 630 (il gommone con cui ho provato il motore) è ai vertici delle opzioni per chi vuole un gommone capiente, sicuro e risparmiato. Il Marlin 630 è accreditato di una potenza massima di 150 cv, quindi le prestazioni velocistiche sono inevitabilmente limitate: non c'è verso di superare i 26 nodi neppure lavorando con il trim.

**MERCURY 40 EFI PRO**

Potenza	cv 40 (kW 29,4)
Giri/min	5500-6000
N. cilindri	4
Cilindrata.....	cc 995
Rapporto piede.....	2,33
Avviamento	elettrico
Peso a secco	kg 112

PRESTAZIONI

giri.....	nodi.....	l/h	dba
1000.....	3,0	1,1	62
1500.....	4,3	2,8	68
2000	5,5	2,7	73
2500	6,6	4,6	74
3000	7,9	6,2	79
3500	11,8	7,8	86
4000	15,7	9,7	86
4500	18,3	11,5	87
5000	20,9	16,3	89
5500	23,5	18,0	90
6200	26,0	20,6	91

Minimo di planata:

3200	9,5	7,0	80
------------	-----------	-----------	----

Condizioni della prova:

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

PREZZO

Mercury 40 EFI Pro euro 6.100
Iva compresa

Il Marlin 630 è lungo 6,30 m, largo 2,56 m, mentre le misure interne sono di 5,35x1,50 m. La carena di vetroresina è in tripla stampata su progetto Marlin e i tubolari di 50 cm di diametro di neoprene-hypalon da 1300 g/mc in cinque compartimenti. Il peso è di 600 kg e la portata di 10 persone.

MERCURY 40 EFI PRO, IL SENZAPATENTE CON I MUSCOLI

La differenza sostanziale tra il conosciuto 40 EFI Orion e questo 40 EFI Pro è nel piede che è stato maggiormente dimensionato in previsione di impieghi più gravosi, proprio come la motorizzazione di un gommone di grande taglia (per un 40 cv) come il Marlin 630

Il Mercury 40 EFI Pro in azione e qui sotto due immagini del motore senza calandra che evidenziano la cura riposta nel suo allestimento per altro mutuato dal più potente 60 cv con cui condivide il monoblocco e l'evoluto sistema di iniezione EFI a garanzia di efficienza e bassi consumi.

MARLIN 630, BELLA COPPIA!

Un gommone ben curato nei particolari, robusto nella costruzione con la carena di vetroresina su progetto Marlin. Il layout è classico con il prendisole prodiero (con eventuale prolunga) che nasconde un gavone, la consolle è centrale e un altro gavone si ricava sotto la seduta che ha la spalliera ribaltabile per consentire la guida in posizione eretta e costituire un divanetto rivolto verso poppa per allestire una dinette sfruttando il divanetto, pure dotato di spalliera ribaltabile per ampliare il prendisole, mentre un terzo gavone si apre sotto il divanetto di poppa. Comode le due plancette che si allungano ai lati del fuoribordo con un invito ricavato nella stampata di vetroresina per accedervi senza problemi.



CHE SCOPERTA! IL FUORIBORDO ORA È ANCHE TURBODIESEL. ECCO NEANDER

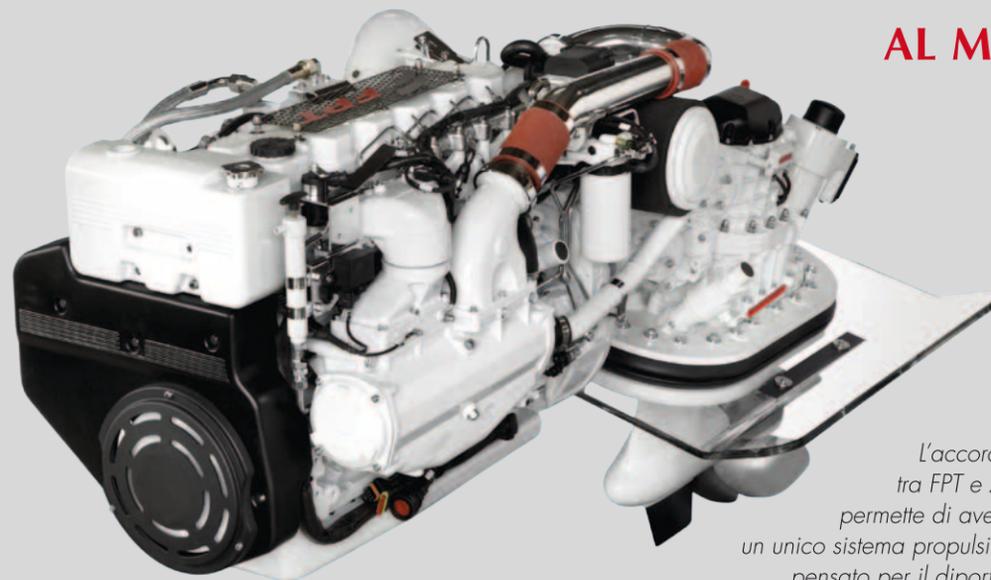
Un bicilindrico sovralimentato di 800 cc e 55 cv è il cuore di questo fuoribordo, che introduce una bella rivoluzione. Il peso? "Solo" 155 kg, niente male!



Era esposto anche al salone di Genova, nello stand di Selva Marine, ma pochi se ne sono accorti, colpa anche dell'anonima calandra scura che lo faceva rassomigliare a tanti suoi concorrenti a benzina. Eppure il fuoribordo Neander, sviluppato dall'omonima azienda tedesca di Kiel, promette di essere una piccola rivoluzione. La versione definitiva è annunciata per il prossimo salone di Düsseldorf, in programma dal 18 al 26 gennaio, ma la scheda tecnica è molto dettagliata e quindi si può già sapere che il motore si svilupperà su un monoblocco a due cilindri in linea (la miglior soluzione in termini di peso e ingombro) di 800 cc, un superquadro con alesaggio e corsa di 80x80 mm per una potenza di 55 cv (40kW) a 4500 giri/min e una coppia di 120 Nm a 2000 giri/min. Il rapporto al piede è di 2,07:1, ma quello che più interessa è il peso che è contenuto in 155 kg (un pari potenza a benzina ne pesa circa 100) davvero pochi considerando che un motore diesel è solitamente molto più pesante di uno a benzina. Non è difficile immaginare che le applicazioni del Neander si svilupperanno soprattutto in ambito professionale, per barche da lavoro e da pesca, ma se qualche diporista volesse risparmiare sul carburante...

www.neander-shark.com

Il disegno qui sopra e la foto in alto non aiutano molto a capire come sarà il nuovo Neander turbodiesel. La versione definitiva è comunque attesa al salone di Düsseldorf. Allora potremo scoprire molti dettagli in più.



L'accordo tra FPT e ZF permette di avere un unico sistema propulsivo pensato per il diporto.

AL METS 2013 I SISTEMI DI PROPULSIONE FPT

Al Salone di Amsterdam FPT ha presentato un nuovo sistema di propulsione integrato con Pod ZF e joystick

L'abbinamento del motore N67 500 PD all'innovativo sistema propulsivo ZF Pod Drive permette alla Serie Nef di Fpt, di ampliare il proprio raggio applicativo. Un confronto con i migliori motori della concorrenza dotati di Pod drive evidenzia infatti per l'N67 500 PD il miglior rapporto potenza/peso (0,55 cv/kg), la più alta coppia nominale specifica (175 Nm/litro), la più alta coppia massima specifica (228 Nm/litro) e il mi-

glior rapporto potenza/volume (0,77 cv/dmc).

Inoltre, grazie al sistema di controllo SmartCommand e all'adozione del Joystick Maneuvering System (JMS), lo ZF POD Drive assicura notevoli miglioramenti, non solo in navigazione, ma anche in manovra. Oltre alla versione da 500 cv, la Serie Nef con POD comprende altre due versioni, l'N60 400 PD (400 cv) e l'N67 450 PD (450 cv). www.fptindustrial.com

Nuovo blocco motore a tre cilindri di 490 cc e avviamento manuale ma senza sforzo.



Due nuovi "senzapatente" leggeri e compatti per essere gestiti facilmente e con una tecnologia all'avanguardia, per essere affidabili e parchi nei consumi e nelle emissioni. Saranno disponibili dalla primavera 2014

ULTIM'ORA DAL SALONE DI PARIGI: I NUOVI FUORIBORDO SUZUKI DF25A E DF30A

Al Salon Nautique de Paris Suzuki Marine ha presentato i nuovi DF25A e DF30A che promettono di diventare i motori più leggeri, efficienti e parsimoniosi del mercato nella loro classe di potenza. Nuovo il blocco motore a tre cilindri in linea di 490 cc, mentre il sistema di avviamento manuale richiede il minimo sforzo da parte dell'utente. Tra le caratteristiche tecniche, l'iniezione elettronica senza l'ausilio della batteria in grado di garantire partenze pronte, accelerazioni regolari e vibrazioni praticamente nulle, anche grazie all'utilizzo del sistema Lean Burn con il controllo elettronico della miscela aria/carburante che aumenta l'efficienza del 15% rispetto alla versione precedente del DF25. Il sistema Lean Burn, che letteralmente significa "combustione magra", è in grado di calcolare il fabbisogno di carburante sulla base delle condizioni di navigazione, alimentando i cilindri con una miscela aria/carburante più magra rispetto a quella normalmente iniettata, ciò significa che sia il consumo di carburante sia le emissioni sono ridotte senza compromettere le prestazioni del motore. Inoltre i Suzuki DF30A e DF25A sono

i primi fuoribordo nella loro classe a utilizzare cuscinetti a rulli sui bilancieri dell'albero a camme che consentono una riduzione degli attriti meccanici a totale beneficio delle prestazioni. L'albero motore è posizionato leggermente fuori asse rispetto al cilindro per ottenere una significativa riduzione della pressione laterale dei pistoni contro le pareti dei cilindri con minor attrito e una maggiore efficienza operativa. La nuova calandra è dotata di una maggiore ventilazione per un più efficace raffreddamento del blocco motore e una migliore aspirazione dell'aria, grazie anche al nuovo volano che, con una particolare alettatura, ottimizza i flussi dell'aria; lo sviluppo di un nuovo filtro dell'aria migliora ulteriormente le prestazioni del motore. Infine, per facilitare la manutenzione ed eliminare gli agenti deterioranti, quali il sale e la sabbia, che possono accumularsi nel sistema di raffreddamento, i nuovi DF25A e DF30A sono dotati di una presa d'acqua dolce in posizione comoda e accessibile in grado di agevolare il lavaggio dell'intero circuito di raffreddamento dopo ogni utilizzo del motore.

Il tutto per due fuoribordo che non sono solo facili da usare, ma anche da trasportare e stivare grazie al contenimento di pesi e dimensioni. La loro produzione inizierà nelle prime settimane del 2014 e saranno disponibili presso la rete ufficiale Suzuki a partire dalla tarda primavera del 2014.

www.suzuki.it



Tutti i vantaggi del sistema Lean Burn per contenere i consumi e le emissioni.

Pensavo fosse meglio fare così, invece...

Quante volte si pensa di intraprendere la via migliore e poi si scopre che la convenienza sta da tutt'altra parte? Sfatiamo un po' di miti, e questo mese parliamo di regolazioni d'assetto. Ecco cinque luoghi comuni che è bene far decadere

Come ti regolo l'assetto in navigazione

Trim? Flap? Oggetti misteriosi... Distribuzione dei pesi? Appoppata? Barca "che scrive"? Termini astrusi... Certamente no, tutti sappiamo bene o male cosa sono e a che cosa si riferiscono. Diverso semmai è usarli in maniera ottimale, perché non si può pretendere che le prestazioni siano quelle promesse dal cantiere se non si è in grado di garantire alla propria imbarcazione un corretto assetto. Condizione indispensabile anche per spuntare velocità più elevate e risparmiare sui consumi, due plus che riassunti in un unico concetto stanno a indicare più divertimento e meno spese. Ecco perché un assetto corretto è indispensabile e spesso quello che comunemente si crede non è sempre vero. Per saperne di più abbiamo chiesto aiuto a Lino Di Biase, ex pilota, abile "manetta" e consigliere quanto mai attendibile.

CHI È LINO DI BIASE

Di titoli ne ha vinti meno di quanti ne meritasse e di quanti la grande stima e considerazione di cui gode nel "circus" dell'offshore gli riconosca. È stato campione del mondo della classe P1, i monocarena derivati di serie, vicecampione del mondo con il catamarano di

Classe 1 Qatar, ma soprattutto vanta trent'anni passati tra eliche, motori e barche a cercare di andare sempre più veloce. Oggi è il responsabile dello Yacht Service Rapallo del Gruppo Sarnico, dove la sua esperienza è al servizio dello sviluppo e assistenza delle barche da crociera.



Lino Di Biase



1 TRIM BASSI E NAVIGHIAMO PIÙ SICURI

I trim restano dove sono perché così sono più sicuro: la barca ben immersa in acqua, o se preferite "bagnata", è più stabile e la controllo meglio. Perdo qualche nodo di velocità ma navigo tranquillo.

In realtà perdere qualche nodo di velocità è solo una, e neanche la più importante, delle conseguenze. Quando una barca "scrive", cioè ha la prua troppo immersa, non è vero che è più direzionale, ma semmai è più facile il contrario perché è più sensibile alle onde, soprattutto

al traverso. Poi, oltre ai nodi, si perdono anche litri di carburante, perché il motore deve sforzarsi di più incontrando più resistenza e i consumi aumentano.

2 TRIM ALTI E ANDIAMO PIÙ VELOCI

Non si fa in tempo a entrare in planata e subito su con i trim che così si va più veloci e si consuma meno. Più sale le velocità e più si lavora con i regolatori di assetto per avere meno barca possibile in acqua.

Da un eccesso all'altro. La barca "trimmata" in maniera esagerata diventa pericolosa perché con poca superficie bagnata e la zona prodiera completamente fuori dall'acqua la rendono inevitabilmente instabile. Inoltre, esagerare con i trim è anche poco redditizio perché il motore deve spremersi per spingere la prua in alto e quindi si finisce col fare tanta scia, non guadagnare nodi e consumare di più.





3 CON UN PO' DI FLAP RISOLVIAMO TUTTO

I flap qualche volta li troviamo abbinati ai trim, qualche altra (con le trasmissioni a linea d'asse) come unici regolatori di assetto e come tale sono usati in sostituzione dei trim per modificare la posizione della barca in navigazione, un po' quello che in precedenza abbiamo detto dei trim.

Partiamo dal presupposto che su una barca "riuscita", cioè con una buona carena e una corretta distribuzione dei pesi, i flap non servono. Detto questo possono rivelarsi utili con mare al traverso per dare più stabilità, perché la barca non deve mai essere una "foglia morta", ma deve aprire l'onda per garantire una buona e redditizia navigazione.

4 ELICHE DI SUPERFICIE E VAI VELOCISSIMO

Una barca che vuole davvero essere performante al massimo deve avere eliche di superficie, magari anche piedi poppieri o fuoribordo montati il più in alto possibile per dare maggiore spinta e far lavorare l'elica sulla superficie dell'acqua.

Non tutte le eliche di superficie sono uguali e possiamo individuarne due tipologie: le statunitensi Arneson con tutto l'asse brandeggiabile e le Flexy Drive, brevetto di Brunello Acampora ispirato alle intuizioni di Sonny

Levi, medesimo concetto su cui si basano anche le Trimax di Fabio Buzzi con l'asse statico e timone a poppa. Le Arneson richiedono capacità del pilota, perché sono difficili da gestire sotto i 20 nodi e sono molto sensibili alle alte velocità, in altre parole con barche leggere e performanti il testacoda è sempre in agguato alla minima distrazione. Situazione che si ripete parzialmente sui piedi e sui fuoribordo montati "alti" per far lavorare le eliche in superficie, con il rischio anche di possibili fuorigiri che "non fanno bene" al motore. Più gestibili invece le Flexy Drive o le Trimax che restano comunque una soluzione estrema, non sempre motivata su una barca da crociera.



5 IN CROCIERA MEGLIO IMBARCARE ROBA IN PIÙ CHE POTREBBE SEMPRE SERVIRE, NON SI SA MAI

Alla partenza per la crociera tutti i gavoni sono buoni per caricare masserizie varie, sapendo che poi molte non serviranno nemmeno, per non parlare di soprammobili pesanti ecc. Tanto poi ci pensano i flap a rimettere tutto a posto.

Un cantiere "delibera" una barca dopo aver eseguito scrupolosi collaudi in tutte le condizioni di carico certificando le sue prestazioni. Se poi l'armatore sostituisce il tavolo in pozzetto con uno di marmo questo pregiudica tutta la distribuzione dei pesi e allora i casi sono due: o si ritorna alla soluzione originaria oppure non si può pretendere di ripetere le prestazioni in termini di consumi e velocità promesse e certificate. Caricare una barca non è una scienza esatta ma richiede un po' di raziocinio: i cantieri propongono dei set di accessori d'arredo (dalle stoviglie ad alcune dotazioni) già ottimizzati, è buona norma approfittarne e poi utilizzare per le vettoviaglie i gavoni preposti.

I vincitori del DAME

È il premio che al Mets di Amsterdam, la fiera più importante degli accessori, viene assegnato ai prodotti più innovativi



Anche quest'anno il Design Award Mets (Dame) ha premiato sette accessori, uno per ogni categoria prevista, che hanno portato innovazione nella loro sfera merceologica. I crite-

VINCITORE ASSOLUTO

VECTOR FIN STABILIZER (Cat: Propulsione, macchinari e sistemi elettrici)

Prodotta da Steipner Motor, è una pinna stabilizzatrice che si adatta alle diverse forme di carena. La giuria ha apprezzato anche la sua forma sottile.

ri di valutazione della giuria tengono conto principalmente di: design, qualità costruttiva, funzionalità e materiali. Altri criteri sono ergonomia e rapporto qualità-prezzo.



I VINCITORI PER CATEGORIA

ABBIGLIAMENTO E ACCESSORI PER L'EQUIPAGGIO



BOARDING RING - Attraverso il liquido si crea un orizzonte virtuale che annulla l'effetto mal di mare.

ACCESSORI DI COPERTA



NOMEN CLIP - C'è ancora da inventare sulle bitte. La forma fluida e liscia evita strappi e danni.

ELETTRONICA



GLASS COCKPIT SYSTEM - Un sistema di controllo creato da Volvo Penta in collaborazione con Garmin.

EQUIPAGGIAMENTO INTERNI E ARREDAMENTO



SKYSOL MOTION - Unisce la comodità di una tenda a rullo con il look di una tenda plissettata.

SICUREZZA



MONOLITE - Riduce fino al 98% il movimento immagine causato dalla mano o dal movimento della barca.

EQUIPAGGIAMENTO PORTI E CANTIERI



VAN CLAES - Un carrello con la piattaforma walkaround che rimane fuori dall'acqua durante il varo.

MENZIONI SPECIALI. Oltre ai vincitori sono state assegnate anche delle menzioni speciali a quegli accessori che comunque hanno caratteristiche degne di nota. Ecco il podio: Gisatex, il cuscino con tessuto reticolare traspi-

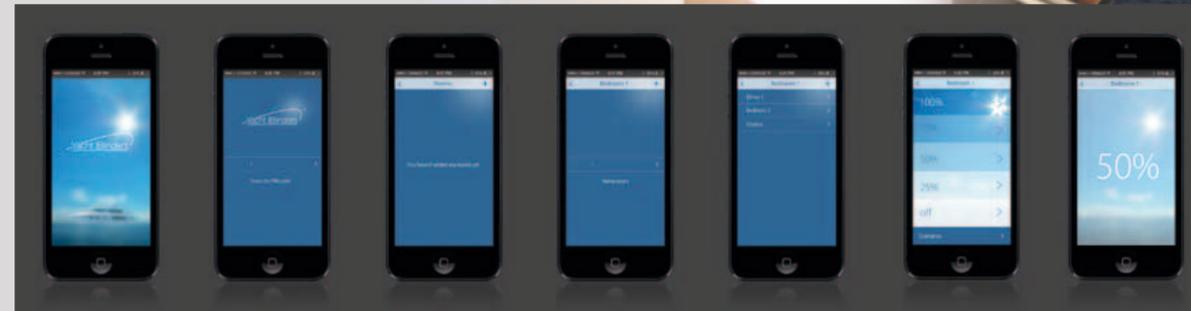
rante e antiumidità - KJ Karver Jammer, una sorta di strozzascotte che imita l'azione di una morsa - Lifedge waterproof case per iPhone 5/5S - Max-Prop Whisper, elica a 5 pale che migliora le prestazioni quando si naviga contro-

vento - Oval 15zero Davit, gruetta per il varo del tender - Quatix, l'orologio multitasking con Gps - Sargasso Opening Hull Window, un oblò in vetro senza telaio - Vaavud wind meter, trasforma lo smartphone in anemometro.

iBlinders, addio alle tende

La tecnologia di iBlinders Yacht, azienda polacca di Danzica, permette di modificare digitalmente il grado di opacità dei vetri di uno yacht, da non trasparente a trasparente, mediante l'impiego di corrente elettrica. L'applicazione di una sottilissima pellicola, tagliata con tecnologia laser e da applicare ai vetri degli yacht, sostituisce la necessità delle tende. Si gestisce con l'App per iPhone, iPad e Android.

www.yacht-iblinders.com



GoTech

Grazie a Ultraflex, la timoneria idraulica è accessibile anche ai piccoli

Prontezza e precisione di controllo sono requisiti imprescindibili anche per motori di bassa potenza. Per questa ragione Ultraflex ha creato GoTech un sistema di guida ideale per

qualsiasi motore da 40 a 115 cavalli, che rende facile ed economica l'installazione di una timoneria idraulica anche su barche piccole. www.ultraflexgroup.it



PORTO LOTTI è il primo marina a 5 stelle

Nasce la certificazione MaRINA Excellence, che assegna ai porti una valutazione da uno a cinque in base a determinati criteri qualitativi e il primo marina a riceverlo è Porto Lotti, affacciato sul golfo della Spezia

Il gruppo Rina ha varato una certificazione, che assegna un punteggio ai porti italiani secondo criteri di valutazione che si basano su tre macroaree: Servizi portuali, Servizi turistici e Sostenibilità. Sulla base della qualità e diversificazione dei servizi offerti dal marina in queste tre macroaree, vengono assegnati dei punteggi, che automaticamente classificano il porto come struttura da una a cinque stelle. Porto Lotti è stato il primo marina a essere esaminato e ha ricevuto il punteggio massimo.

Tale risultato Porto Lotti l'ha raggiunto non solo per il contesto paesaggistico in cui si affaccia, ovvero quello del Golfo della Spezia e dell'adiacente Parco Naturale delle Cinque Terre, ma anche perché è un porto turistico in continuo sviluppo, dove è prevista a breve la realizzazione di una nuova darsena per superyacht che potrà ospitare, entro il 2015, altre imbarcazioni fino a 90 metri di lunghezza, cosa che mette al centro delle attenzioni il taglio internazionale e di altissimo prestigio che Porto Lotti contribuisce a dare a questa area geografica.

Il giudizio complessivo per l'assegnazione del MaRINA Excellence, infatti, tiene in debito conto, per quanto riguarda la macroarea Servizi turistici, le opportunità legate al turismo che il porto può offrire, valutando la struttura anche per la sua capacità di mettere in contatto i diportisti con il territorio circostante e con le strutture ricettive (alberghi, ristoranti, aree divertimento ecc.).

La valutazione sui Servizi portuali, prevede invece il livello di qualità e la diversificazione dei servizi propri di un marina, come il servizio di ormeggio, l'erogazione di carburante, la disponibilità di posti dedicati a diportisti stanziali e in transito, il servizio di cambusa, i cantieri di rimessaggio e riparazioni.

Per quanto riguarda la Sostenibilità, viene verificato l'approccio sostenibile delle attività svolte dal marina, e dell'impegno nella salvaguardia dell'ambiente, sempre nel rispetto della sicurezza.

www.portolotti.it

photo: Greta Ferrari



GRANDE OFFERTA AL MARINA DI SCARLINO

Ora c'è il pacchetto posto barca + yacht + casa



Si chiama Yachting & Living ed è proposto dalla House & Loft, storica società di Real Estate. Si tratta di un pacchetto che comprende un yacht Camper&Nicholsons, un posto barca e un appartamento di circa 60 mq con terrazzo di uguale misura al Marina di Scarlino (Gr). In più c'è una serie di servizi complementari per 12 mesi che include assistenza,

manutenzione tecnica, pulizia, ricovero invernale, transfer aeroportuale e altro ancora. Il prezzo? 1.250.000 euro. www.marinadiscarlino.com

AL PORTO MONTENEGRO UN MUSEO DA NON PERDERE

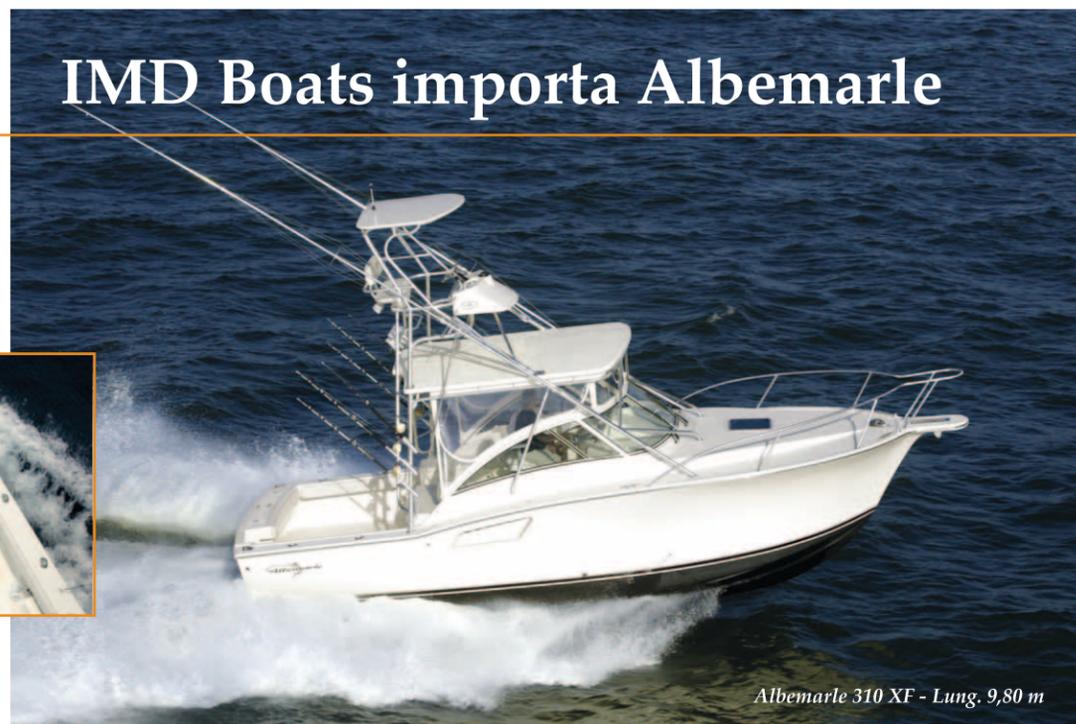
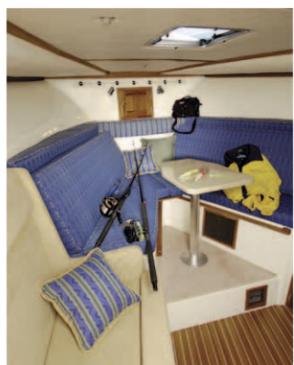
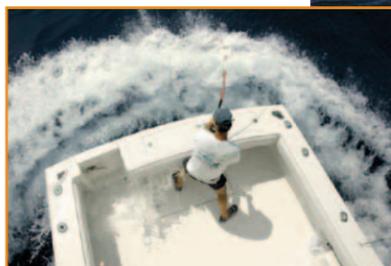


È nato un museo che testimonia la storia e le tradizioni marinare del Montenegro. Lo si può visitare al Porto Montenegro, il marina situato nella costa a noi opposta dell'Adriatico centro-meridionale che, fra l'altro, entro l'estate amplierà i posti barca dagli attuali 245 a 490. In un'antica segheria è stato quindi creato il Naval Heritage, dove sono esposti oltre 300 oggetti, dai sottomarini della marina jugoslava al diario originale della principessa montenegrina Kse-

nija, fino alle macchine d'epoca austro-ungarica (alcune ultra-centenarie). Ma l'attrazione principale è il gigantesco sottomarino P-821 Hero (nella foto) che domina la strada di fronte al museo. Con un investimento di oltre 100mila euro questo "mostro" di 50 metri è stato restaurato riportando gli interni esattamente com'erano all'epoca in cui era in armamento, così da testimoniare come si viveva a bordo ai tempi della guerra. www.portomontenegro.com

IMD Boats importa Albemarle

Con l'importazione esclusiva per l'Italia, la società di Albinia, nel cuore della maremma toscana, aggiunge un nuovo cantiere nel suo già nutrito portafoglio di rappresentanza



Albemarle 310 XF - Lung. 9,80 m

IMD Boats è il nuovo importatore per l'Italia di Albemarle. È il naturale avvio del rilancio nel nostro Paese di una gamma ampia ed eterogenea di fisherman americani di un certo livello. Dal piccolo center console di 7,20 metri al grande cruiser di 13,26, gli Albemarle sono barche da pesca per gente che il big game lo vuole fare sul serio.

Ciononostante non tradiscono la necessità di spazi abitabili comodi e di stile. La robustezza, poi, è quella tipica della tradizione americana, e Antonio Maria Moscato lo sa benissimo, perché fin da quando ha fondato dieci anni fa la IMD Boats, si è specializzato in fisherman made in Usa, importando marchi prestigiosi. www.imdboats.com

Albemarle 242 CC - Lung. 7,20 m



Albemarle 248 XF - Lung. 7,65 m



Albemarle 268 XF - Lung. 8,53 m



Albemarle 280 XF - Lung. 8,86 m



Albemarle 410 C - Lung. 13,26 m



Undici fisherman per veri appassionati. È la gamma del cantiere americano Albemarle. A parte il piccolo 242 Center Console, tutti gli altri sono cabinati e possono essere dotati anche del marlin tower o del tuna tower. Ad esclusione del

288 OBXF, le barche sono tutte motorizzate entrofuoribordo, quindi si prestano al meglio anche per la pesca alla traina. Al vertice della gamma c'è il 410 che è disponibile sia in versione express cruiser che Convertible, che è con il flying bridge.



Albemarle 288 OBXF - Lung. 8,86 m

Albemarle 410 XF - Lung. 13,26 m



Albemarle 360 XF - Lung. 11,78 m



Albemarle 330 XF - Lung. 10,67 m



Albemarle 290 XF - Lung. 9,30 m



Due nuovi uffici di rappresentanza in Spagna e Inghilterra, più un accordo con un importante partner cinese. Così...

Sanlorenzo continua a espandersi nel mondo



Sanlorenzo rafforza la sua presenza nel cuore dell'Europa con due nuovi uffici brand representative: Sanlorenzo Spain e Sanlorenzo UK. I due nuovi punti di riferimento per gli armatori spagnoli e inglesi avranno sede in località di grande fermento per lo yachting internazionale: la Costa del Sol (a Puerto Banus) e la

City londinese. Prima ancora, sul piano dell'internazionalizzazione, Sanlorenzo aveva siglato una joint venture con la cinese Sundiro Holding, per la produzione in Cina di una nuova gamma di imbarcazioni da 10 a 20 metri da commercializzare in Cina, ma anche di vendere in quel territorio le barche prodotte in Italia.

Nella foto a sinistra, Massimo Perotti con il manager cinese di Sundiro Holding. Sopra, da sinistra Alan Gulliver, al comando di Sanlorenzo UK, Massimo Perotti, titolare del cantiere, e Francis J. Holbourne al vertice di Sanlorenzo Spagna.

Absolute e la rete ufficiale dei dealer

Dopo aver riscontrato che operatori non autorizzati proponevano la vendita di barche nuove, il cantiere Absolute raccomanda di non rivolgersi ad altri operatori che non siano menzionati nell'unico elenco ufficiale dei dealer autorizzati, che si può consultare a questo link: www.absoluteyachts.com/worldwide/absolute-dealers. A chiunque altro non è permesso né vendere le barche né promuovere il marchio Absolute. www.absoluteyachts.com



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

the
beautypost

Il mondo della bellezza e del benessere non avrà più segreti per chi si connette su www.thebeautypost.it. Una vera e propria fonte di informazione quotidiana su tutto ciò che riguarda cosmetica, spa, cura della pelle del viso e del corpo e

curiosità e ricerche che arrivano da tutto il mondo. Per questo The Beauty Post non è un sito pensato unicamente per le donne ma coinvolge a pieno titolo la sfera maschile. Ora più che mai attenta al proprio look e al benessere.

SPECIALE SPA, NON PERDERE IL CONTATTO CON L'ACQUA!

In inverno il mare possiamo solo vederlo, ma possiamo ricreare i benefici effetti in una spa

Quante sfaccettature ha il mare d'inverno? Si può continuare a navigare, anche se non è la stessa cosa come d'estate; lo si può ammirare dalla costa, anche se riempie solo gli occhi e non ci si può tuffare dentro a causa del freddo; allora si può migrare verso i mari più caldi... certo, chi può. Ma anche se in inverno ci si può godere il mare senza poterlo toccare, si può ugualmente mantene-

re il contatto con l'acqua e godere dei suoi benefici effetti. È ciò che propongono le spa. In principio questo tipo di strutture erano classificate come "terme" ed erano frequentate più a scopo terapeutico che rilassante; non a caso era il medico a consigliarle alle persone soprattutto anziane. Oggi il concetto si è evoluto nelle spa, che certo non hanno perso il loro ruolo terapeutico, ma hanno acquisito anche la va-

lenza di luoghi di relax e vacanza, non a caso spesso sono parte integrante di grandi hotel, e hanno ampliato l'offerta dei trattamenti, che si svolgono in ambienti estremamente curati nel design, dove le atmosfere piacevoli e rilassanti aumentano i motivi per cui vale la pena di frequentarle, anche solo per ritrovare il proprio equilibrio dopo uno stress, proprio come farebbe una bella giornata in barca.

HENRI CHENOT: A MERANO, LA SPA CON I PRINCIPI DELLA BIONTOLOGIA



Sopra, due ambienti per i trattamenti. Le piscine sono due, una all'aperto e una scoperta

Il Palace Merano-Espace Henri Chenot, aperto nel 1994, misura 4.500 mq e ha un centro benessere, centro medico, palestra e piscina esterna e interna. In circa 70 cabine si eseguono visite mediche, trattamenti estetici anti-età e idroterapici. Attraverso la biontologia, che applica la ricerca su più campi riguardanti la salute anche con attrezzature altamente tecnologiche, sono

offerti trattamenti per viso e corpo eseguiti da personale medico e specializzato. Oltre ai trattamenti estetici, dopo un check up totale, si punta a ristabilire l'armonia fra corpo e mente con programmi di cura, dieta e massaggi per disintossicare l'organismo e riportarlo al suo massimo benessere psicofisico. Via Cavour 2, Merano (Bz), tel. 0473 271000 www.palace.it



FONTEVERDE RESORT & SPA: A SIENA TRATTAMENTI CON VISTA SUI COLLI



Sembrano di velluto i colli della Val d'Orcia, che si vedono da ogni finestra e dalle vasche e piscine di acqua calda. Le piscine sono alimentate da acque solfate ricche di minerali che sgorgano da fonti millenarie a 36°-38° e portano benefici anche agli amici a quattro zampe, che qui sono i benvenuti, al punto che è prevista una vasca termale anche per loro, per curare artriti, artrosi e malattie cutanee, oltre a spazi verdi, pasti dedicati, dog-sitter e altri servizi.



L'hotel Fonteverde Tuscan Resort & Spa è a San Casciano dei Bagni, Siena, e si erge su un portico Mediceo del 1607; ha 78 camere, di cui 7 suite e 6 junior suite. Le acque termali di Fonteverde esistono fin dall'epoca di Etruschi e Romani. Ricche di solfato, calcio, fluoro e magnesio, sgorgano da 40 sorgenti a 42°. Ci sono poi 7 piscine, di cui 6 con acque termali a 37°. Le piscine coperte sono per il Thalaquam, ovvero l'abbandono totale del corpo in galleggiamento in acqua

salina per raggiungere l'allineamento di corpo anima e cuore, e per il Bagno di Luce con percorso cromatico e idromassaggio. Qui c'è uno dei cinque migliori terapisti al mondo. È indiano, si chiama Dipu, e pratica ayurveda, digitopressione, shiatzu e massofisioterapia, che ha studiato per lunghi anni in India, Cina, Giappone e Italia. I suoi trattamenti sono indicati sia per i neonati che per i novantenni. Località Terme 1, San Casciano dei Bagni Siena, tel. 0578 57241, www.fonteverdespa.com



VALLEFREDDA: A ROMA LA SPA DELLO CHEF

È a 38 km da Roma il Vallefredda Resort, una ex osteria del 1874 trasformata nel 1985 in maison gourmet dallo chef Antonio Colonna e, nel 2012, nel Vallefredda Resort, dove, oltre all'alta cucina, c'è una Spa di 350 mq per trattamenti anti-età e rigeneranti, sauna, bagno turco, docce emozionali, frigidarium e hammam. Dopo il bagno e l'esfoliazione, il corpo è massaggiato con la schiuma del sapone di Aleppo che purifica e ammorbidisce la pelle. Labico (Rm), tel. 06 9510032, www.antonellocolonnaresort.it



La struttura è un avvicinarsi di tunnel che ospitano uno spazio espositivo, la cucina, il ristorante, 12 suite affacciate sul frutteto e una spa.

INCONTRARE KATE MOSS IN UNA SPA. SUCCEDA ANCHE QUESTO ALL'AMAN CANAL GRANDE



Mentre si aspetta di fare i trattamenti della spa di Aman Canal Grande a Venezia può succedere di tutto. Anche imbattersi in Kate Moss, in vacanza con la figlia Lila Grace: uno spettacolo vederle insieme in shorts e t-shirt, entrambe bionde, magre e bellissime. Questo hotel di lusso è nel sestiere San Polo, affacciato sul Canal Grande, ed è stato aperto la scorsa estate. È in una residenza cinquecentesca (Palazzo Papadopoli) abitata ancora all'ultimo piano dal proprietario,

il conte Gilberto Arrivabene Valenti Gonzaga con la famiglia. Il soffitto della spa non è più alto di 2,20 metri, cosa che la trasforma in una spa-alcova. Niente di più rilassante, insieme all'odore forte del legno delle travi e al succo di ibisco, miele e spezie che offrono prima del trattamento. Al termine, invece, c'è l'Aman Spritzer, una lozione energizzante, formulata con rosa damascena e sandalo. *Calle Tiepolo 1364, Sestiere San Polo, Venezia, tel. 041 2707333, www.amanresorts.com*



UN'ESPERIENZA NEL CRATERE VULCANICO DI TERME DI SATURNIA SPA & GOLF RESORT

Un casolare in travertino completamente ristrutturato e immerso nei colli brulli della Maremma ospita, oltre al Resort di Terme di Saturnia, 2200 mq dedicati al benessere. Quindici sale per i trattamenti (massaggi, fangoterapia, aspersioni di oli, ecc.) bagno turco e bagno romano, bio-sauna, docce emozionali, due piscine termali, percorsi idro-fitness e parrucchiere. E in più una chicca: The Ultimate, una sorta di spa privata da vivere soli o in coppia. Il mito narra che un giorno Saturno, il dio delle messi e dell'abbondanza, abbia perso la pazienza nel vedere gli uomini costantemente impegnati a farsi la guerra e abbia scagliato un fulmine sulla Terra, che andò a finire nel cratere di un vulcano. Da lì cominciò a zampillare un fiume di acqua sulfurea che ammorbidì gli animi degli abitanti. La piscina esterna, infatti, al-

tro non è che un cratere di origine vulcanica (quello colpito dalla saetta di Saturno) dal quale sgorga acqua termale a 37°. Il continuo ricambio d'acqua (ogni secondo ne escono 500 litri), le permette di mantenere le sue caratteristiche chimico-fisiche senza bisogno di manipolazioni esterne. Frutta e verdura servite nei ristoranti Aqualuce e All'Acquacotta (con 1

stella Michelin) sono prodotti nell'orto coltivato direttamente nel resort e visitabile con una piacevole passeggiata. Il Morellino di Scansano, la carne chianina, il pesce del Mar Tirreno, formaggi e salumi provengono invece da coltivazioni biologiche e biodinamiche a chilometri zero. *Saturnia (Gr), tel. 0564 600111, www.termedisaturnia.it*



Nelle foto, vari ambienti dell'enorme struttura del Terme di Saturnia Spa & Golf Resort (in basso il campo da golf). Etruschi e romani furono i primi ad apprezzare i benefici delle acque termali di Saturnia. Ma a dimostrarli scientificamente, nel 1918, furono le analisi chimiche dell'Università di Pisa. Oggi, con continui studi effettuati dalle maggiori Università italiane, si sa che quest'acqua, ricca di sali minerali e di due gas specifici (idrogeno solforato e anidride carbonica) agisce sul sistema circolatorio e respiratorio con effetti ipotensivi e sul fegato con proprietà depurative. Sulla pelle esercita un peeling naturale e ha azioni anti-ossidante e anti-infiammatoria.



Giocare con le barche...

Un semplice passatempo oppure un'occasione per cogliere quei dettagli che rendono riconoscibile un determinato modello. A voi la scelta

SCOPRI CHI C'È DIETRO

Abbiamo velato, distorto, manipolato le vere immagini di quattro barche, ma dalla silhouette, dal taglio delle vetrate e dagli indizi che vi forniamo, potrete facilmente individuare di quale modello si tratta. Potete crearvi da soli due livelli di difficoltà, quello più facile è leggere gli indizi e guardare la foto, quello più difficile è cercare di capire di quale barca si tratta solo guardando la foto. Buona fortuna!

1. CAMBIO DI BRAND
Fino a quest'anno è stato un brand con cui un grande gruppo nautico, specializzato in fly, proponeva la sua linea di open. Ora ha lo stesso marchio dei fly. Se avete capito il nome, per individuare il modello esatto, vi basti sapere che è la novità 2014.



2. NORDICA MA NON TROPPO

È il terzo modello di una linea di un grosso cantiere francese nata per espandersi nel nord Europa. Il suo design tuttavia non è eccessivamente nordico, quindi risulta appetibile anche in Mediterraneo, dove ha debuttato come novità 2014.



4. SPECIAL OPEN

Questo modello è diverso da quelli che il cantiere ha oggi in catalogo, che sono express cruiser e hardtop, ed è anche per certi versi celebrativo della lunga storia di questo cantiere che in oltre 50 anni ha realizzato barche molto originali. Questo è un 34 piedi, disponibile anche con i fuoribordo.



1



2



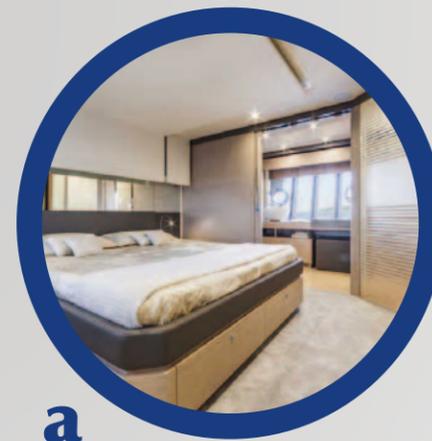
3



4

3. PILOTINA NEW GENERATION

Il marchio appartiene al gruppo americano Brunswick, ma il cantiere è polacco, che produce open e pilotine come questa. È una delle 3 novità 2014 e siccome sono tutte abbastanza simili, vi diciamo che è la 675. A voi scoprire il resto.



a



b



c



d

L'ASSOCIAZIONE

Qui la soluzione non è affidata tanto alla conoscenza delle barche quanto allo spirito di osservazione e di valutazione. Due open, di cui uno piccolo e uno medio, più due fly, di dimensioni nettamente differenti, dovrebbero aiutarvi facilmente a capire quale interno corrisponde a quale barca. Se volete aumentare il livello di difficoltà, usate il cronometro e date le soluzioni nel minor tempo possibile.

IL MARE D'INVERNO È SU QUESTO NUMERO DI BOATMAG

Storie di sport, un'incursione nel mondo del lusso, prove di barche e gommoni e un po' di cultura di base sono gli ingredienti dei servizi di questo mese, per farvi godere il mare da una prospettiva diversa, più in versione invernale

In inverno si naviga poco o non si naviga proprio, però l'occasione può essere buona per navigare, seppur virtualmente, in barche che non capitano tutti i giorni. Quindi, a pag. 42, vi portiamo a bordo di un 55 metri costruito da Benetti, mentre a pag. 56, vi proiettiamo nelle favolose atmosfere a cavallo fra gli anni Ottanta e Novanta in pieno periodo di gloria dell'offshore, uno sport che meriterebbe più attenzione da parte del pubblico e più capacità degli addetti ai lavori di rendere maggiormente attrattiva tutta la motonautica, soprattutto se si pensa a quanto brivido e spettacolo sono capaci di regalare le diverse specialità. A pag. 66, invece, facciamo un po' di formazione di base su come sono fatte le eliche, utile tanto ai neofiti quanto agli esperti che magari hanno bisogno di una rispolverata alle proprie conoscenze.

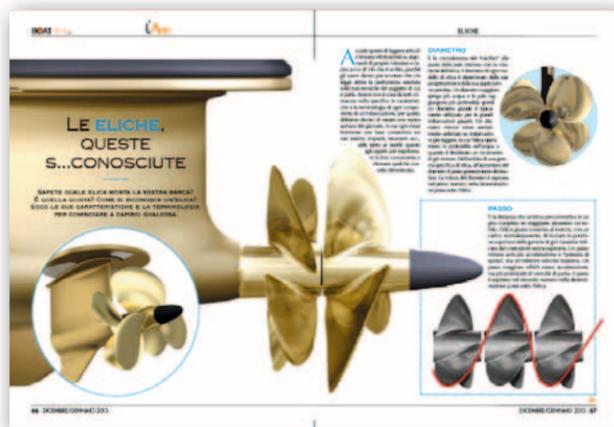
Anche per le prove ci siamo chiesti quali barche potessero essere più interessanti per chi ci legge in questo periodo. E secondo noi sono quelle su cui si vorrebbe essere a bordo in questo momento, ovvero quelle barche per lunghe navigazioni, tanto confortevoli all'esterno, ma che invogliano anche a stare a porte chiuse in un'atmosfera calda, quando fuori fa freddo. Allora a pag. 72 vi abbiamo piazzato il Cranchi Eco Trawler 53 Long Distance, perché riteniamo che un trawler racchiuda tutta l'essenza della vita in mare. Poi c'è la pilotina di Quicksilver, che forse non è più il caso di chiamare così, visto che ha molte ambizioni da cruiser, guardate perché a pag. 84. Anche nel mondo dei gommoni, siamo stati su un "omnistagionale" quale è il Sacs 11 Strider che, fra l'altro, monta i nuovi Mercury TDI, e a pag. 92 potete vedere come si è comportata l'accoppiata.



42 - A BORDO DEL 55 METRI OCEAN PARADISE



56 - STORIA, FASTI E DECLINO DELL'OFFSHORE



66 - L'ELICA NELLA SUA TERMINOLOGIA E TIPOLOGIE



72 - IL TEST DEL CRANCHI ECO TRAWLER 53 LD



84 - IL TEST DEL QUICKSILVER 855 CRUISER



92 - IL TEST DEL SACS STRIDER 11

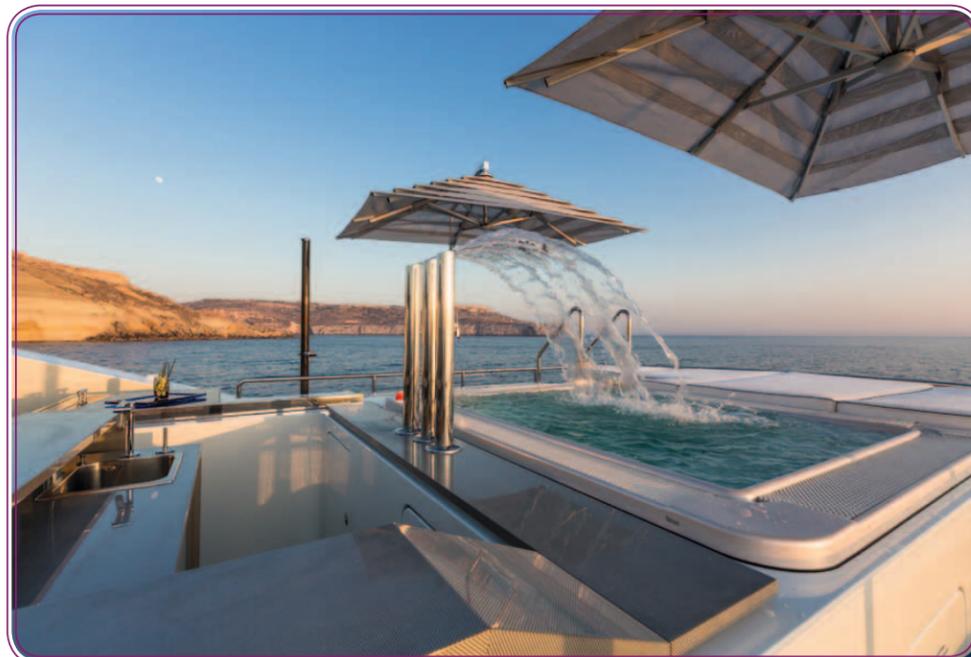
OCEAN PARADISE UN PARADISO DI LUCE E MARE

È L'ULTIMO SUPERYACHT VARATO DA BENETTI PER UN GIOVANE ARMATORE DI SINGAPORE CHE FRA I SUOI INTERESSI HA ANCHE QUELLO DELL'INTERIOR DESIGN. E DALLE SUE VISIONI È PARTITA LA PROGETTAZIONE DEGLI INTERNI, CON DUE MUST: LUCE E VISTA MARE SU TUTTA LA NAVE

di Claudio Russo

Facile trovare interni sensazionali su un 55 metri. I superyacht in effetti sono delle opere d'architettura che si caratterizzano per lusso e originalità di design. Non stupisce, quindi, che su questo Benetti Ocean Paradise ci si muova in ambienti ricercatissimi per design e pregio dei materiali. Sorprende invece il rapporto con il mare che l'armatore e i suoi ospiti possono avere, a partire dalla spiaggia a filo d'acqua ottenuta a poppa (per la verità una tendenza che si sta diffondendo fra i superyacht di ultima generazione), per arrivare al terrazzino privato della cabina amatoriale, con tanto di divano "in sospensione". Altro denominatore comune è la luce. Dallo studio dell'illuminazione artificiale al convogliamento mirato di quella naturale, non c'è angolo della barca che non brilli di luce propria.





UNA SPA AD "ALTA QUOTA"

La vista dall'alto a destra evidenzia quanto solo il sundeck basti e avanzi per l'ospitalità a bordo. Ma nemmeno ai piani alti, ovvero sul fly, manca il contatto con l'acqua. Non potendo portare il mare fin lassù, l'armatore ha pensato di fare una piscina, ma mica una piscina qualsiasi, bensì una vasca con cascate d'acqua che sgorga da tre colonne in acciaio cromato. Insomma, il fly si propone anche come una sorta di spa. C'è perfino una palestra, con vista predominante sul mare, e la console per il DJ, visto che lo spazio per fare grandi feste non manca.

ESTERNI TUTTO ALLA LUCE DEL SOLE

Terrazza, piscina, salotto, bar e prendisole. Benvenuti sul fly!





ESTERNI

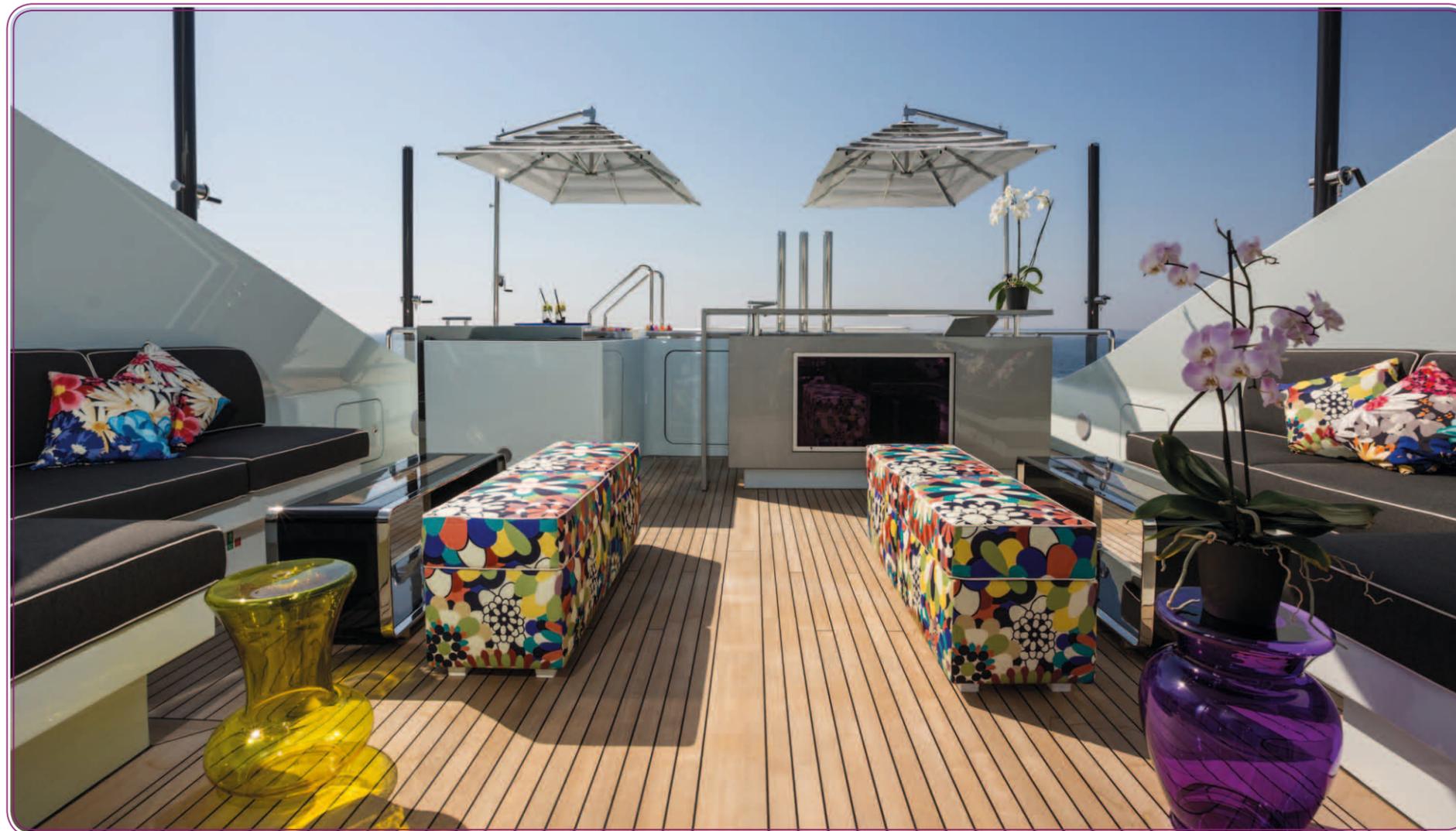
Quattro living all'aperto:

Lounge con pouf
a prua del fly.

Terrazza con ombrelloni
a poppa del fly.

Lounge area
sull'upper deck.

Beach area a poppa
del lower deck.



LO YACHT CON LA SPIAGGIA A BORDO

Eccoli gli spazi all'aperto visti nel dettaglio. Su ogni ponte c'è un living all'aperto arredato come una prestigiosa lounge di design, ora con dei divani ora con delle sdraio o dei pouf; disseminati in vari punti, poi, ci sono degli ombrelloni che, oltre alla loro praticità, appaiano anche la vista. Qui a sinistra, si vede l'enorme living nella zona prodiera del flybridge, dove sullo sfondo si scorge il bar e la piscina con le colonne che creano le cascate d'acqua. Nella foto in basso a sinistra, invece, si vede l'area "sun" di poppa, con i suoi divanoni, sdraio, sundeck e un'atmosfera di quelle tipiche dei luoghi esclusivi. Nella foto al centro, la beach area con annessa zona relax, più i servizi al coperto e una grande piattaforma ottenuta con l'abbattimento del portellone. Per lasciare spazio a questa zona, il garage per il tender e gli altri vani sono ricavati ai lati. Nella foto a destra, un'altra lounge è sull'upper deck. A chi non piacerebbe un aperitivo in questa atmosfera?

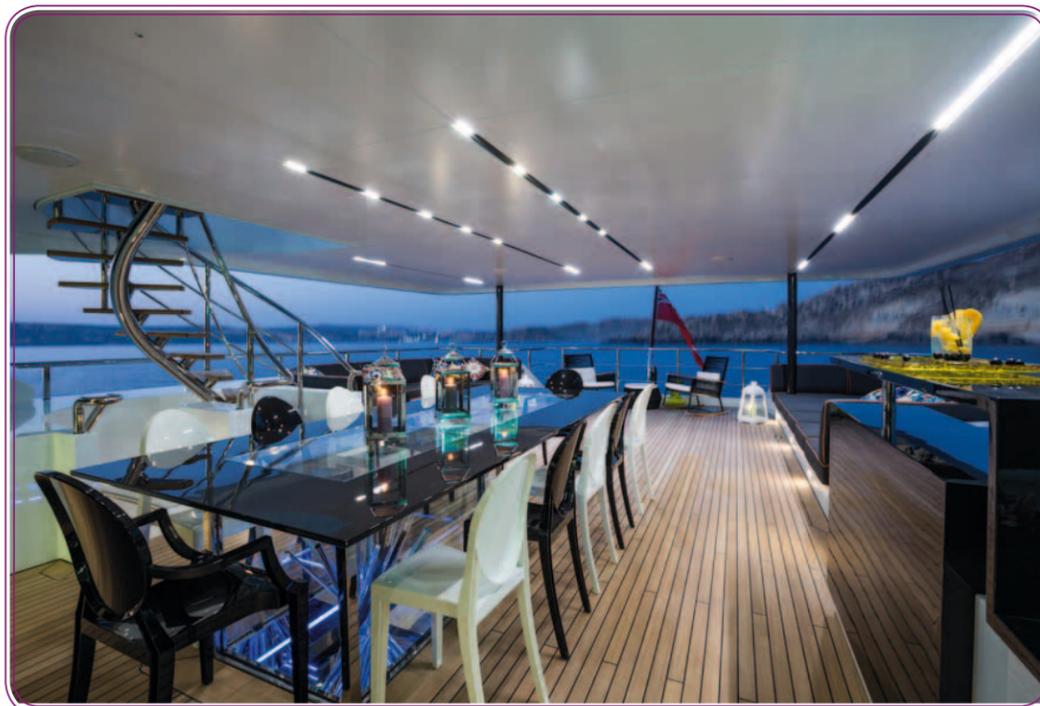
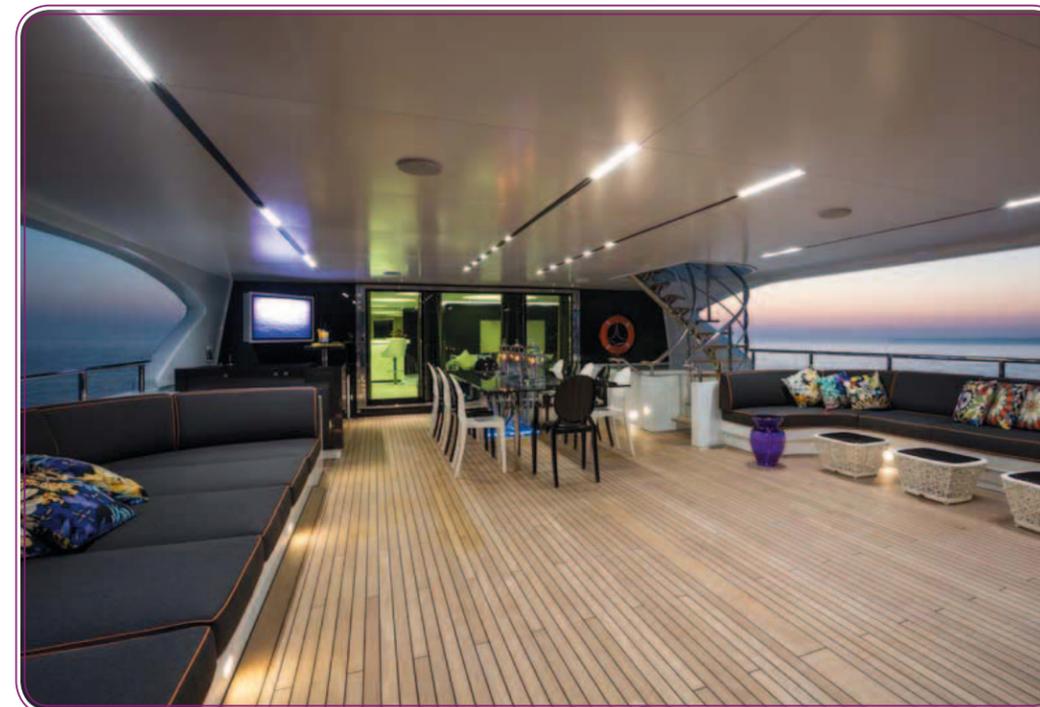
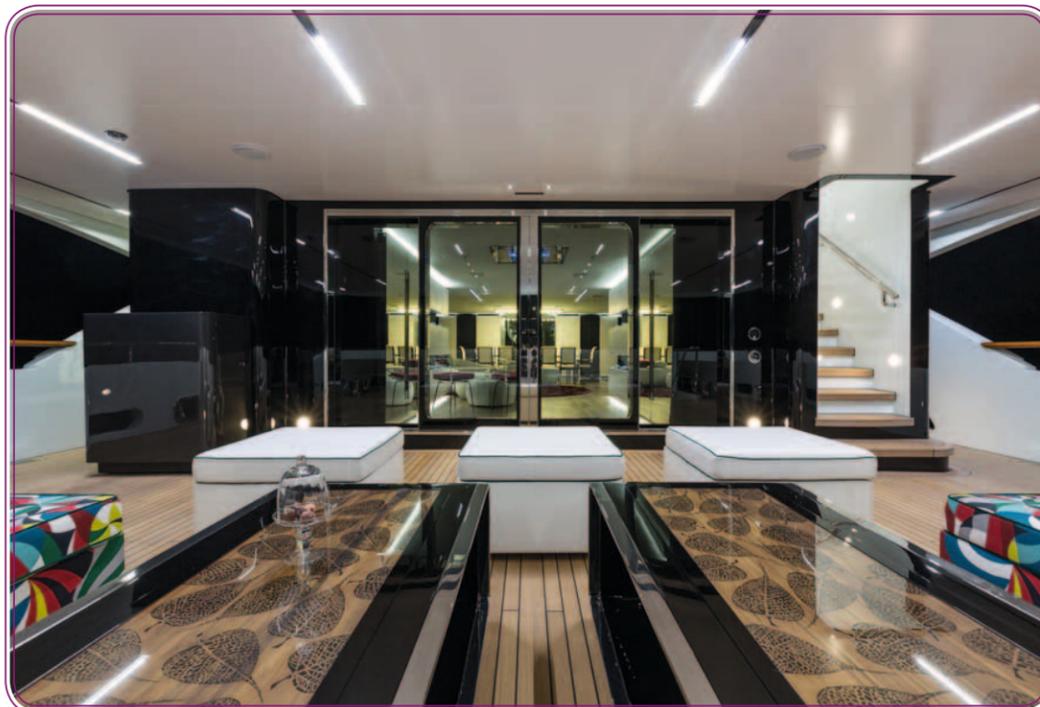




ESTERNI

AMBIENTI MINIMAL CHIC

Anche le zone conviviali sul ponte principale e su quello superiore vedono l'incursione di note di colore acceso che spezzano la rigorosità delle tinte scure dei cristalli e al tempo stesso creano un contrasto perfino con i grandi pouf bianchi. Al tatto si notano materiali come plexiglass alternato con i cristalli, che contribuiscono a creare ambienti minimalisti ma mai freddi. E in queste foto, nella diagonale dall'alto a sinistra, si vedono due prospettive del living situato a poppa del ponte principale, mentre nella diagonale opposta, due viste della grande sala da pranzo sull'upper deck, che si fonde con il living poppiero.



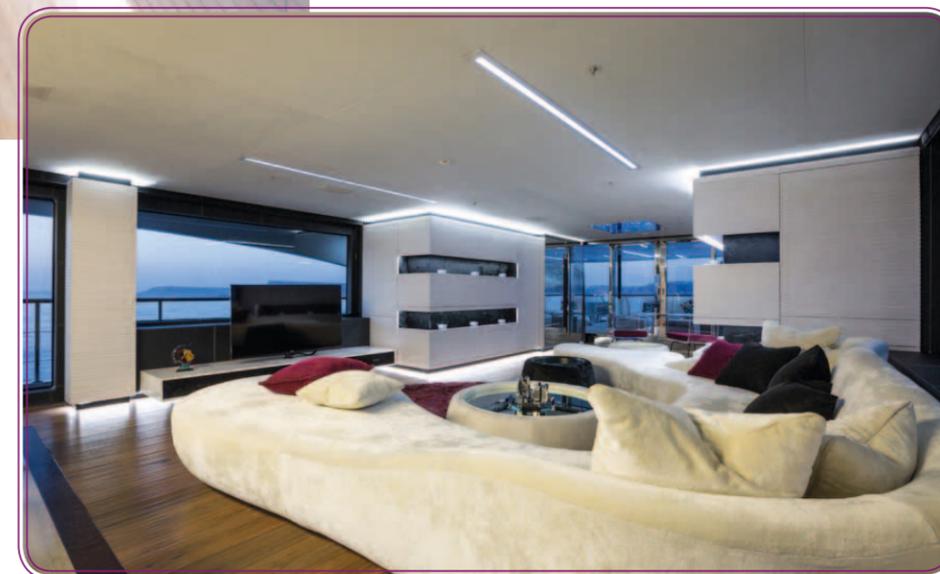


Colpisce anche il disimpegno centrale in collegamento con il foyer del main deck (foto sotto). Qui ci sono piante e giardini Zen che hanno il compito di infondere serenità percettiva attraverso il verde e la luce, che arriva dalle trasparenze create.



INTERNI LUSSO CON VISTA

Godersi tutto il bello del design interno proiettando al tempo stesso la vista verso l'infinito orizzonte marino. L'armatore non voleva perdere mai il contatto visivo con il mare, così il cantiere ha eliminato le impavesate in corrispondenza delle vetrate del salone, aprendo la panoramica anche quando si è accomodati sul divano.





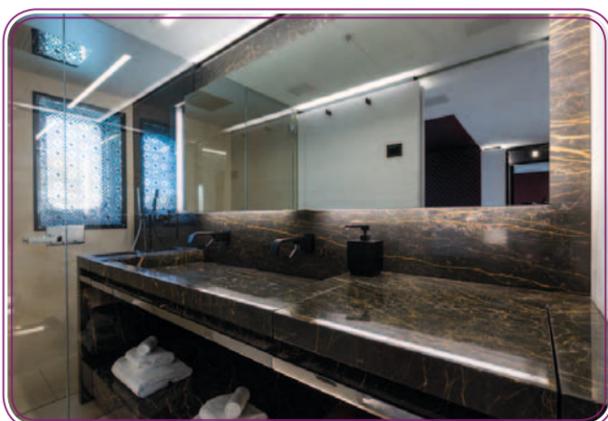
INTERNI

Quattro cabine ospiti sottocoperta.

Una suite armatoriale con terrazza sul main deck.

Due saloni, una sala da pranzo e un bar.

La suite armatoriale impegna tutta la zona prodiera del main deck e gode di una terrazza da usare anche in navigazione (foto sopra). Anche in questa cabina la luce è elemento imprescindibile e gioca fra quella naturale e quella a led bianchi e colorati, attraverso soluzioni di illuminotecnica.



Le due foto qui sopra si riferiscono alla cabina Vip, dove le tonalità chiare dominanti vengono messe in contrasto con quelle scure utilizzate nel bagno.





NAVIGARE SU OCEAN PARADISE

Dal punto di vista tecnico Ocean Paradise mantiene una configurazione classica, con scafo dislocante in acciaio (la sovrastruttura è in alluminio) e motorizzazione affidata a due Cat da 2.367 cv.

Con una riserva di 73.800 litri di carburante ha un'autonomia di 4.000 miglia alla velocità di crociera economica di 12 nodi. La normale velocità di crociera è invece di 15,5 nodi, che impiega l'85% di potenzialità dei motori. Portandoli al massimo sforzo, invece, si raggiunge la velocità di 17 nodi.

I NUMERI DI OCEAN PARADISE

Lunghezza ft.	55,00 m
Larghezza	9,60 m
Immersione max.....	2,77 m
Dislocamento a vuoto.....	543 t
Dislocamento a pieno	651 t
Carburante	73.800 l
Acqua	15.200 l
Motori	2x2367 cv

C'era una volta l'

OFFSHORE



Gli anni Ottanta e Novanta hanno visto la crescita, esaltazione e decadenza di uno sport che oggi è tornato alle origini, cioè ristretto a una piccola cerchia di facoltosi appassionati: l'offshore di Classe 1. Ecco come è andata

di Alberto Mondinelli

Rothmans di Della Valle-Rossi



Marlboro Leisure Wear di Alberto Smania



Tutto è iniziato nel 1982 a Montecarlo, Gran premio offshore del Principato, al via Renato Della Valle e Gianfranco Rossi con un monocarena Cuv 38' motorizzato Mercuiser; per i tempi è la massima espressione della motonautica d'altura. A contendergli il passo è Alberto Smania con uno scafo identico; differenti gli sponsor: Rothmans per Della Valle, Marlboro per Smania. Brand altisonanti per un campionato che è alla vigilia di un profondo cambio generazionale, orfano dei campioni che l'avevano fatto grande, seppur in una ristretta cerchia di appassionati: Cosentino, De Angelis, Niccolai, per citare i più famosi.

Renato Della Valle



Red Iveco di Villa-Buzzi-Ambrogetti



Sun International di Stefano Casiraghi



L'ASCESA

Infatti la motonautica d'altura non aveva mai conosciuto grande notorietà e, per la verità, neppure a Montecarlo quell'anno ci furono "bagni di folla". La cavalcata solitaria della coppia Della Valle-Rossi venne seguita da uno sparuto gruppo di giornalisti e ripresa da poche telecamere. Ma il grande circo era solo all'inizio, nuovi personaggi si affacciavano alla ribalta, a cominciare dalla scuderia C&B Corse di Fabio Buzzi che annoverava al via un nugolo di scafi di classe 3 con piloti conosciuti più al mondo dei rally automobilistici che non a quello motonautico: Ambrogetti, Jasson, Cambiaghi. Ma l'ingegnere di Annone Brianza stava già lavorando a un progetto ambizioso: portare in offshore l'Iveco, il marchio dei motori turbodiesel marini del Gruppo Fiat (oggi FPT, Fiat Powertrain), con una serie di catamarani avveniristici per l'epoca. Come se non bastasse, l'anno seguente, nella prova di Campionato italiano in programma a Venezia, Renato Della Valle porta al debutto un nuovo pilota: Angelo Spelta, imprenditore milanese. È l'inizio di una saga che vedrà tutta la famiglia Spelta protagonista: oltre ad Angelo, anche la moglie Giovanna Repossi e il figlio Damiano avranno modo di distinguersi nel decennio che ci si appresta a inaugurare.

Ted Toleman



Gancia dei Gancia di Stefano Casiraghi



Martini di Renato Molinari



L'atmosfera è carica, gli sponsor individuano in quelle barche e in tutto il mondo che gli ruota attorno un eccellente veicolo di promozione, anche i quotidiani riscoprono la motonautica e sulla Gazzetta, da sempre "cartina tornasole" dello stato di salute di uno sport, le "brevi" diventano articoli a due colonne e poi a tre e poi pagine "speciali" in occasione di ogni gara. La molla che fa scattare tutto questo sono loro: gli sponsor. Per la verità l'offshore fa di tutto per essere un eccellente investimento. Gli altri sport motoristici hanno già conosciuto un'escalation di costi che qui, pur a dispetto della spettacolarità delle barche, sono ancora contenuti, l'immagine delle barche stesse fa sognare anche chi di mare non capisce nulla. I luoghi dove si svolgono

le gare, da Montecarlo a Saint Tropez, da Venezia a Viareggio, sono ideali per organizzare hospitality per clienti e amici. Tutto contribuisce a far crescere la passione e l'interesse e, come spesso succede, quando ci sono risorse economiche anche lo sport ne guadagna in spettacolarità e agonismo. L'offshore non fa eccezione e, sempre più polarizzato sulla classe 1, la classe regina, regala gare avvincenti e spettacolari con l'avvicinarsi di nuovi protagonisti. Difficile citarli tutti, ma certamente una menzione va riservata a Stefano Casiraghi che con la sua partecipazione ha garantito la definitiva consacrazione della motonautica d'altura. Una passione vera per i motori e per il mare quella di Casiraghi, che gli sarà fatale nel Campionato mondiale organizzato

proprio nelle acque amiche del Principato. Ma una citazione merita anche Walter Ragazzi che sarà campione del mondo nel 1992 dopo un lungo duello con Domenico Achilli, nel primo mondiale disputato su più prove in giro per l'Europa e con chiusura in Dubai. Allora che nel 1994 riporterà in Italia Norberto Ferretti, che proprio con quel titolo diede il via all'escalation che doveva portarlo a diventare il presidente di un gruppo leader mondiale nella nautica. Non si può però dimenticare Edoardo Polli e il suo Rainbow Team dove

hanno corso anche i nipoti Leonardo e Vincenzo, oltre ai migliori throttleman dell'epoca, da Steve Curtis e Lino Di Biase. E poi altri grandi campioni come i napoletani Antonio Gioffredi e Renato Luglio o il campionissimo della Formula 1 motonautica Renato Molinari, che dall'alto dei suoi 18 titoli mondiali non ha esitato a lasciare le acque del circuito per cercare allora anche in mare. Ne stiamo dimenticando molti, ma davvero lo scenario era ricco di tanti protagonisti, più o meno competitivi, arrivando a sfiorare le 40 barche al via.

GLI ANNI D'ORO



Fresh&Clean di Angelo Spelta



Stefano Casiraghi



Achilli Motors di Domenico Achilli

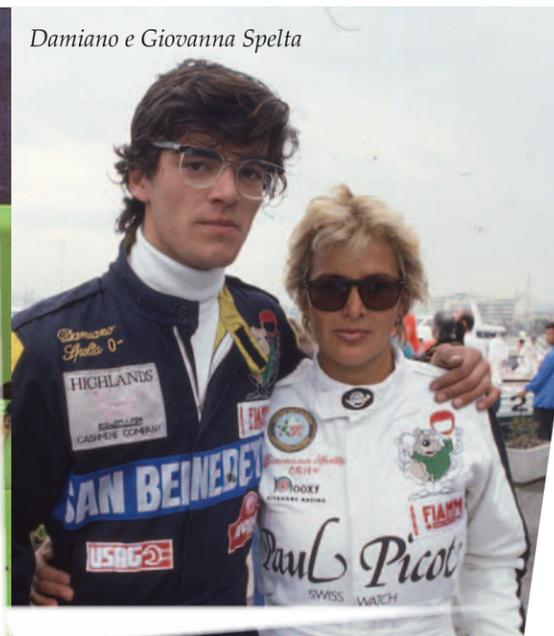


Bagutta di Edoardo Polli



Kappa di Di Luca-Curioni

Damiano e Giovanna Spelta



Didier Pironi



Mauro Ravenna

Dalla carrellata di nomi si intuisce anche che l'offshore fu un fenomeno prevalentemente italiano, con gli americani poco interessati a correre nei nostri mari, anche perché spesso nelle loro finali di Key West si sono visti battuti dai nostri piloti. Qualche francese, in particolare l'ex pilota Ferrari Didier Pironi tragicamente morto nella Manica mentre duellava con Della Valle, lo svedese Ugland legato al team di Fabio Buzzi, il finlandese Mattila, Campione del mondo al fianco di Walter Ragazzi e, proprio agli albori, l'inglese Ted Toleman che allora si divideva tra Offshore e la suo team di Formula 1 automobilistica. Poi sono arrivati gli emiri del Dubai ed è stato l'inizio della spirale dei costi e del declino.

LE MILLE SFIDE



Pinot di Pinot di Bruno Abbate

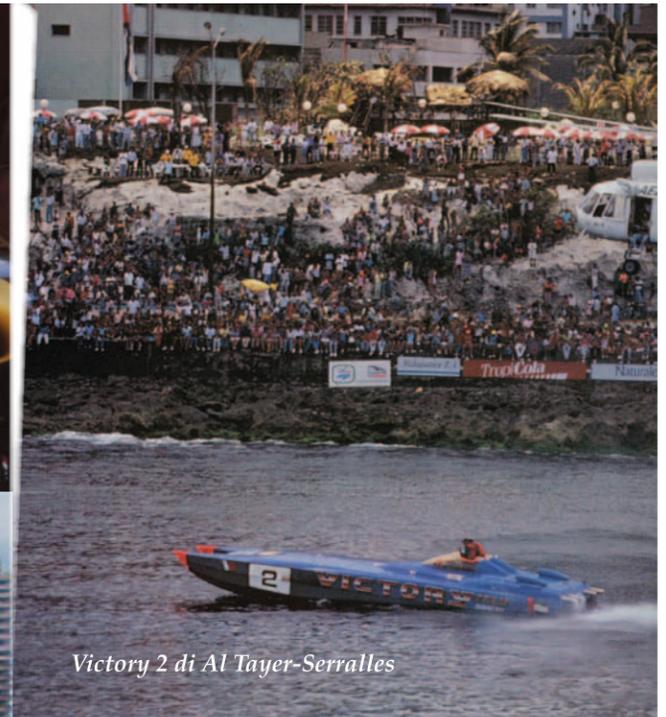


Dal punto di vista tecnologico, all'inizio la battaglia era sempre più aperta tra monocarena e catamarani, i primi più affidabili con mare mosso, i secondi velocissimi sul calmo, e tra motorizzazioni a benzina e turbodiesel. Se il secondo duello non trova un vincitore certo, il primo vede la netta prevalenza dei catamarani anche perché le gare si spostano sempre di più sotto costa per esigenze di spettacolo. Una grande sfida si gioca anche sul fronte organizzativo. La combattiva Giovanna Repossi Spelta fonda con Didier Pironi la Iota (International Offshore Team Association), mentre l'Unione internazionale motonautica individua in Mauro Ravenna e della sua Spes la figura del promoter della Classe. La collaborazione è spesso burrascosa, ma alla fine entrambe vogliono la crescita dello sport e lavorano per la sua crescita. L'estromissione della Spes, avvenuta nel 1997, segna anche l'inizio del declino con gli arabi sempre più padroni del loro "giocattolo".

Norberto Ferretti
e Luca Ferrari

Giesse Ferretti di Ferretti-Ferrari

Victory 2



Victory 2 di Al Tayer-Serralles

Facciamo il punto della situazione alla fine degli anni Ottanta: dello sparuto gruppo di quattro Classe 1 di quella mitica "prima" a Montecarlo del 1982, ora gli schieramenti di partenza sfiorano (e spesso superano) i trenta equipaggi, la popolarità è alle stelle e mai specialità motonautica ha potuto godere di tanta attenzione. Come se non bastasse dall'altra parte dell'Oceano debutta in gara Don Johnson, eroe dei telefilm di Miami Vice, a dare ancora più visibilità.

Siamo alla fine degli anni Ottanta, il 1990 come detto si apre con la tragedia di Stefano Casiraghi che è una grave perdita per tutto il mondo dell'offshore ed è il primo campanello d'allarme che qualcosa sta cambiando. Le prestazioni delle barche sono sempre più al limite e così anche i costi di gestione; gli sponsor cominciano a nicchiare, l'inchiesta "Mani Pulite" li spaventa e la crisi economica che caratterizza l'inizio del nuovo decennio peggiora la situazione.

IL DECLINO

Il colpo di grazia definitivo arriva però dal Medio Oriente sotto forma di tre barche azzurre: si chiamano Victory, giusto per non nascondere le loro intenzioni. Sono il team del Dubai e sono velocissime: la competizione diventa più agguerrita, i costi crescono, gli emiri pensano di poter fare tutto loro ed estromettono il promoter Ravenna per gestirsi direttamente il "giocattolo". Nel giro di poche stagioni i concorrenti sono più che dimezzati fino allo sparuto gruppo di oggi. La parabola si è chiusa, l'offshore, almeno per quanto riguarda la Classe 1, è tornato uno sport per pochi privilegiati. Un vero peccato.

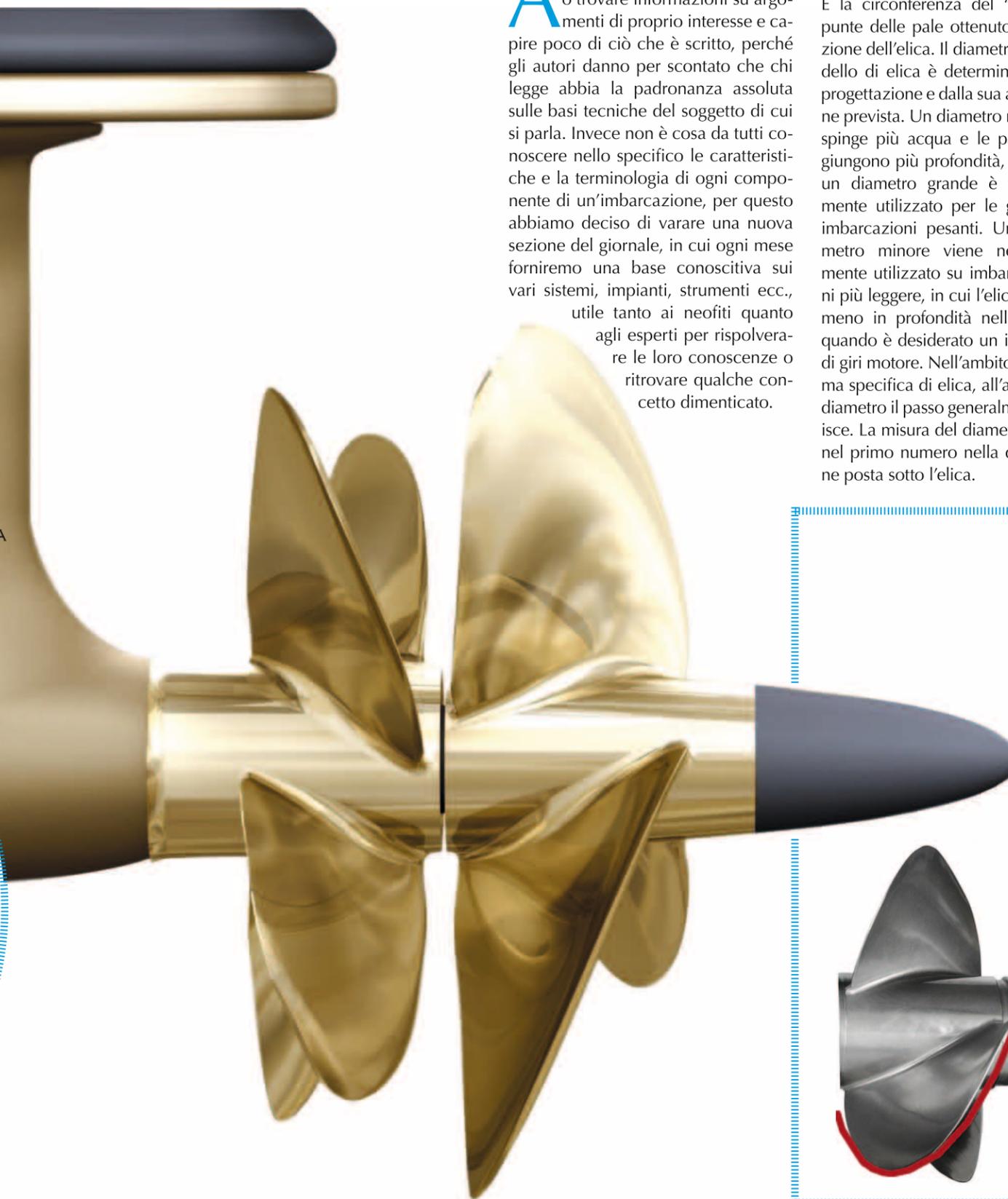
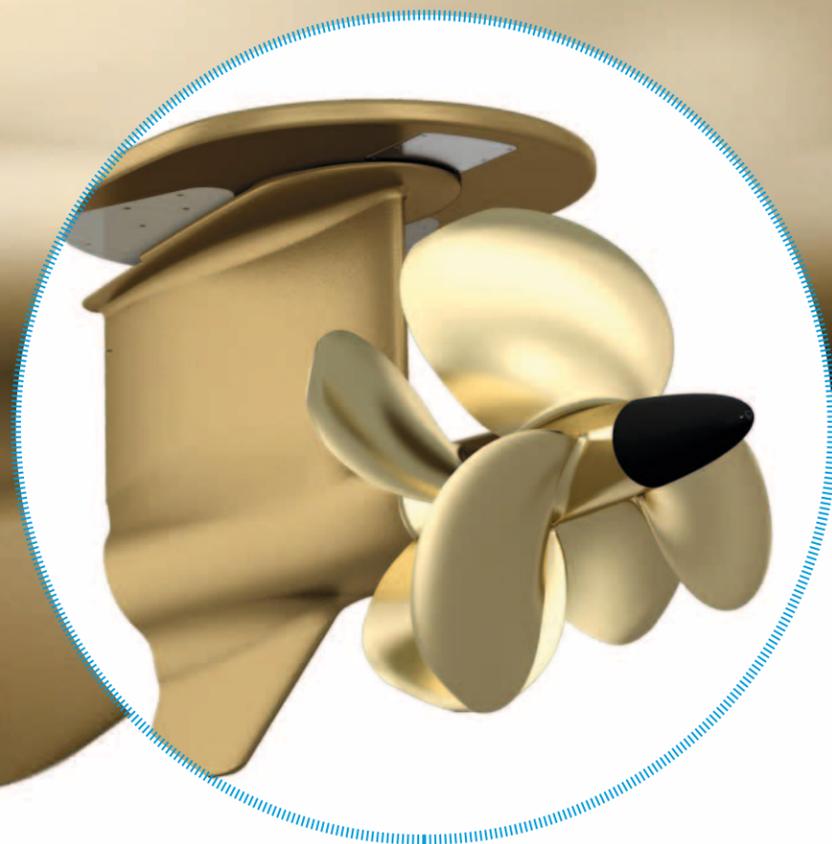


FinnScrew di Ragazzi-Mattila



LE **ELICHE**, QUESTE S...CONOSCIUTE

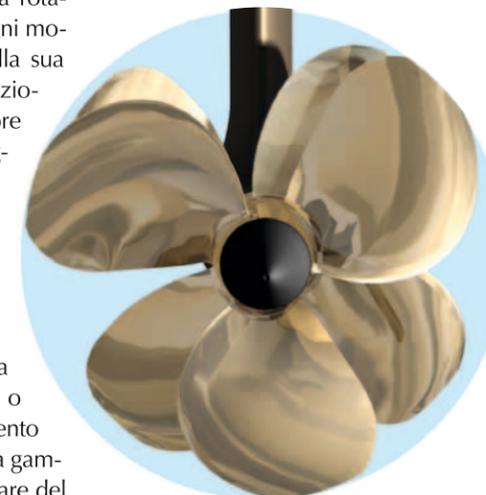
SAPETE QUALE ELICA MONTA LA VOSTRA BARCA?
È QUELLA GIUSTA? COME SI RICONOSCE UN'ELICA?
ECCO LE SUE CARATTERISTICHE E LA TERMINOLOGIA
PER COMINCIARE A CAPIRCI QUALCOSA



Accade spesso di leggere articoli o trovare informazioni su argomenti di proprio interesse e capire poco di ciò che è scritto, perché gli autori danno per scontato che chi legge abbia la padronanza assoluta sulle basi tecniche del soggetto di cui si parla. Invece non è cosa da tutti conoscere nello specifico le caratteristiche e la terminologia di ogni componente di un'imbarcazione, per questo abbiamo deciso di varare una nuova sezione del giornale, in cui ogni mese forniremo una base conoscitiva sui vari sistemi, impianti, strumenti ecc., utile tanto ai neofiti quanto agli esperti per rispolverare le loro conoscenze o ritrovare qualche concetto dimenticato.

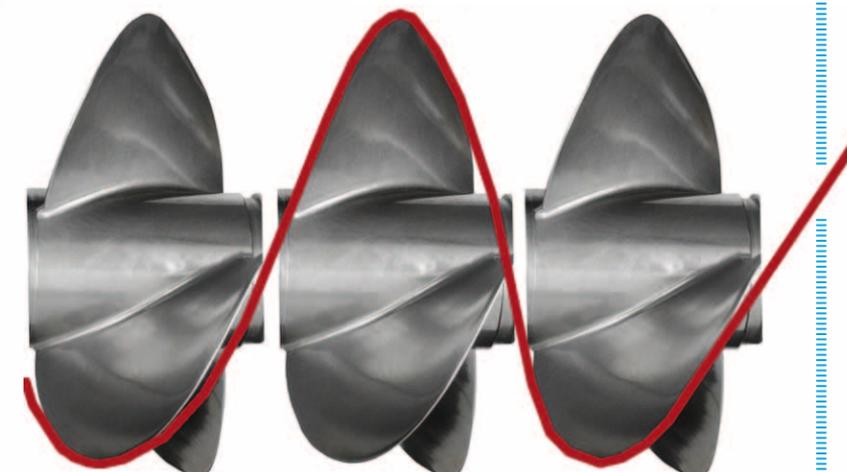
DIAMETRO

È la circonferenza del "cerchio" alle punte delle pale ottenuto con la rotazione dell'elica. Il diametro di ogni modello di elica è determinato dalla sua progettazione e dalla sua applicazione prevista. Un diametro maggiore spinge più acqua e le pale raggiungono più profondità, quindi un diametro grande è tipicamente utilizzato per le grandi imbarcazioni pesanti. Un diametro minore viene normalmente utilizzato su imbarcazioni più leggere, in cui l'elica opera meno in profondità nell'acqua o quando è desiderato un incremento di giri motore. Nell'ambito di una gamma specifica di elica, all'aumentare del diametro il passo generalmente diminuisce. La misura del diametro è espressa nel primo numero nella denominazione posta sotto l'elica.



PASSO

È la distanza che un'elica percorrerebbe in un giro completo se viaggiasse attraverso un solido. L'elica giusta consente al motore, con un carico normale/pesante, di toccare la porzione superiore della gamma di giri massima indicata dal costruttore senza superarla. Un passo minore avrà più accelerazione e "potenza di spinta", ma un'inferiore velocità massima. Un passo maggiore offrirà meno accelerazione, ma più potenziale di velocità di punta. Il passo è espresso nel secondo numero nella denominazione posta sotto l'elica.





ANGOLO DI ATTACCO

L'angolo di attacco (detto anche rake) è l'angolo delle pale rispetto all'asse dell'elica ed è espresso in gradi. Un'elica con alto angolo di attacco è più adatta per motori con montaggio alto, così si riduce la ventilazione e aumenta il sollevamento della poppa. Tuttavia, un angolo di attacco troppo alto può influire negativamente sulle prestazioni, la maneggevolezza e lo sforzo al motore, provocando una diminuzione dell'accelerazione da fermo. Un'elica con basso angolo di attacco provoca meno sforzo sul motore, con conseguente migliore accelerazione e superiore regime di giri alla massima potenza.

CUP

Il cup (detto anche coppa o orecchietta) è il piccolo labbro curvato sulla punta della pala o bordo di uscita. In quantità adeguate, il cup riduce la ventilazione e lo slittamento, consentendo maggiori altezze di montaggio e conseguente sollevamento della poppa. Tuttavia, troppo cup può causare un'eccessiva coppia di sterzo e di sollevamento della poppa, portando a limitare la capacità del motore di sviluppare e mantenere il corretto regime di giri.



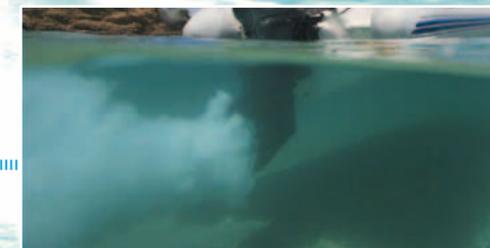
DENOMINAZIONE

La denominazione dell'elica è tipicamente individuata dal suo diametro e dal passo in pollici. Il diametro è il primo numero e il passo è il secondo. Quindi un 13x21 dovrebbe misurare 13" di diametro con 21" di passo. C'è poi il numero di pale, quindi questa stessa elica potrebbe essere anche indicata come 13x21x3 che indicherebbe un'elica a tre pale.



REGRESSO

È l'energia "sprecata" da un'elica, cioè la differenza tra l'avanzamento dell'elica alla fine di un giro di rotazione e la misura del passo. È espresso come "percentuale di inefficienza". Una certa quantità di regresso è prevista per ogni elica.

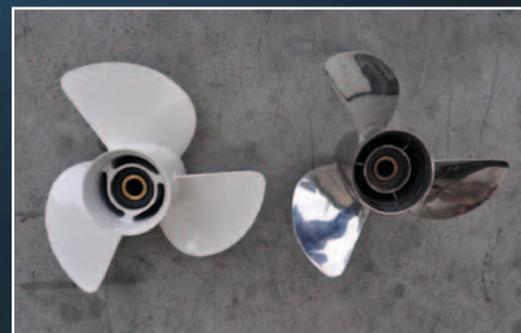


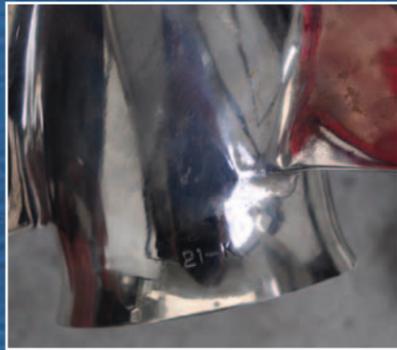
SUPERFICIE DELLA PALA

Maggiore è la superficie della pala di un'elica, maggiore è la quantità di acqua che si spinge. Questo si traduce in una migliore accelerazione e maggiore efficienza di planata. Tuttavia, un'eccessiva superficie della pala può creare molta più resistenza, potenzialmente limitando i giri del motore e causando problemi di gestione della barca.

GEOMETRIA DELLA PALA

La geometria della pala si riferisce alla forma reale della pala dell'elica. Manipolando la forma della pala, il diametro e la progressione del passo, si possono creare diverse tipologie di eliche per differenti esigenze prestazionali.





CAVITAZIONE

Si verifica quando la pressione sulla superficie dell'acqua attorno alla pala è ridotta al punto da diventare vapore acqueo, da cui si formano le bolle che, se scoppiano, possono causare una "bruciatura da cavitazione" che può deteriorare la superficie dell'elica (vedi foto) e causare prestazioni negative come l'aumento di giri del motore. È spesso confusa con la ventilazione.

MATERIALI

Le eliche di alluminio sono le più economiche ma anche le meno performanti. Più apprezzate e ambite quelle di acciaio che appagano l'occhio oltre a garantire migliori prestazioni.



VENTILAZIONE

Avviene quando l'aria è aspirata intorno alle pale dell'elica e provoca un aumento di giri del motore e una diminuzione della velocità, perché le pale non sono "in presa" nell'acqua "pulita". Di solito si verifica in virate strette o in alcune condizioni di mare mosso. La ventilazione, se controllata, può essere utile per l'aumento di giri del motore in una forte accelerazione. Infatti alcune eliche, di solito per motori a due tempi, hanno piccoli fori nella parte laterale del mozzo che, durante le accelerazioni, permettono ai gas di scarico di essere intenzionalmente diretti intorno alle pale, aiutando il motore a due tempi ad aumentare i giri, quindi riducendo i tempi di planata. Le eliche per motori a quattro tempi in genere non hanno fori di ventilazione.

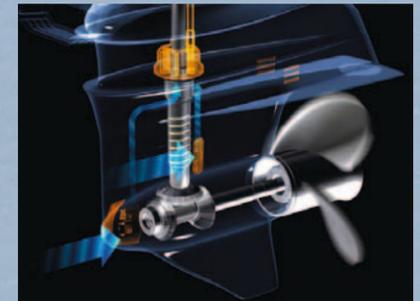
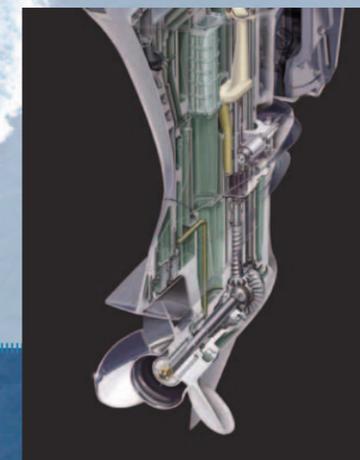
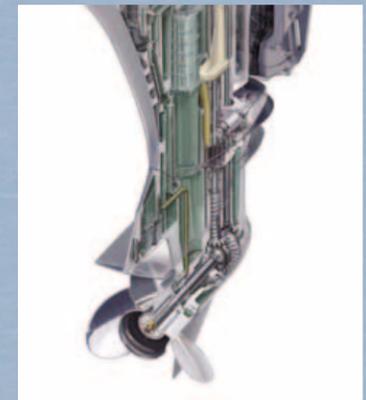


NUMERO DI PALE

Le eliche più comuni sono generalmente a tre pale e offrono una buona prestazione complessiva, velocità massima ed efficienza per la maggior parte delle applicazioni. Quelle a quattro pale forniscono un'accelerazione maggiore, più portanza alla poppa e ridotta ventilazione. Tuttavia, la loro maggiore superficie può creare una maggiore resistenza sul motore, con conseguente riduzione della velocità di punta e una manovrabilità differente della barca. La recente tendenza di montare il motore a un'altezza maggiore, tale che l'elica operi quasi in superficie, ha incentivato l'impiego di eliche a 4 o 5 pale.

RAPPORTO DI TRASMISSIONE

Dipende dagli ingranaggi nel piede e quindi non riguarda direttamente l'elica, ma la loro corretta combinazione è fondamentale. Maggiore è il rapporto di trasmissione, più alta sarà la spinta del motore. Minore è il rapporto, più alta sarà la velocità. Abbinato all'elica, il motore deve stare nei giri consigliati dalla casa.





IL TRAWLER ALL'ITALIANA

Prima i francesi e adesso anche gli italiani vogliono dire la loro su una delle barche più classiche della tradizione nautica statunitense. E lo fanno anche molto bene

di Alberto Mondinelli



Si può inventare ancora su una delle più consolidate tipologie di yacht che la nautica da diporto ricordi? Dopo aver provato il nuovo Eco Trawler di Cranchi la risposta non solo è positiva, ma viene anche la voglia di aggiungere un "ci voleva" che non vuole assolutamente suonare come una condanna dei dislocanti più tradizionali. Piuttosto è un apprezzamento per la nuova via che il cantiere italiano (e per la verità anche la francese Beneteau) hanno saputo dare a questa consolidata tipologia di barca. Sarebbe riduttivo limitare l'innovazione alla sola adozione delle trasmissioni Ips, che comunque parecchie novità le hanno introdotte, non solo sotto l'aspetto tecnologico, ma anche permettendo un migliore sfruttamento del ponte inferiore grazie allo spostamento dei motori più a poppa. Ed è proprio sul fronte dell'abitabilità che i nuovi trawler europei si distinguono e si fanno apprezzare, con il cantiere Cranchi che ne riesce a dare un'interpretazione al tempo stesso fedele alla tradizione e innovativa.





È sul ponte superiore che l'Eco Trawler di Cranchi conquista decisamente. Ampi gli spazi: la grande dinette situata a dritta è in grado di accogliere ben più dei soli ospiti della barca e poi, se ci fosse bisogno di spazio, si può prolungare a pruvia. La plancia di comando è ben accessoriata ed è avvolta da un vasto solarium. Abbondantemente dimensionato

anche il mobile cucina rivolto verso poppa così da poter spadellare e grigliare in posizione abbastanza defilata. A poppavia c'è lo spazio per il pram o per allestire un'altra area prendisole con sdraio o semplici materassini. Solo un appunto alla struttura preposta a sostenere l'antenna che è un po' troppo massiccia e ingombrante, si potrebbe integrare con il top.



VIRTUAL TOUR FLY



LO SPAZIO NON MANCA

La grande disponibilità di spazio in una posizione privilegiata come il ponte superiore è certamente il plus che rende questa area della barca una delle preferite. Cranchi l'ha interpretata nel migliore dei modi e con dovizia nei volumi, così che anche le diverse esigenze e le relative interpretazioni dei possibili utilizzi abbiano ampie possibilità di trovare risposte soddisfacenti. Il prendisole, posto a proravia,

come si vede nell'immagine accanto, misura 240x130 cm, senza il divanetto che ne costituisce una prolunga, ma di fatto è al servizio della dinette (220x150 cm), che a sua volta ha il tavolo fisso, scelta condivisibile perché non si sente il bisogno di altre superfici prendisole. Tantopiù che se non c'è il pram anche tutto lo spazio a poppa (250x220 cm) può essere destinato alla tintarella. Il mobile cucina è largo 130 cm.





Arrivo a prua e resto sorpreso dal layout. Se a poppa mi aveva lasciato un po' perplesso il semplice divanetto a L (per altro allestibile con il tavolo che si trova sotto la scala di salita al fly), qui invece devo dare atto al progettista di aver saputo creare un'ambientazione ben articolata. La trasformazione del divanetto con parte del

solarium in dinette penso sarà uno delle soluzioni più gettonate, comoda anche in porto lontano dagli sguardi dei passeggiatori di banchina. Tutto è svolto con una semplicità quasi disarmante perché in realtà ogni singolo vano è sfruttato per poter riporre dotazioni, parabordi o cime, senza dimenticare portabicchieri e tientibene. Bella

anche la soluzione del verricello dell'ancora che non ingombra e non costituisce un pericolo per i piedi. Quanto al prendisole non credo si sentirà la necessità di completarlo con i cuscini centrali considerando le dimensioni già generose. L'accesso è comodo grazie ai 40 cm di passavanti, con quello di sinistra servito dalla porta laterale.x



VIRTUAL TOUR COPERTA



CENTIMETRI IN ABBONDANZA

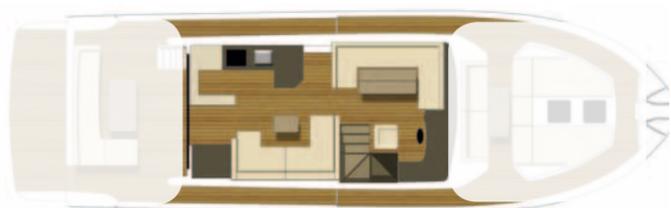
Dalla prua: prendisole completo 230x260 cm, larghezza divanetto 260 cm, passavanti 40 cm, dinette pozzetto poppiero 265x140 cm, profondità plancetta di poppa 130 cm.

Qui a sinistra, il particolare del tavolo a scomparsa sotto la scala del fly e, sopra, il verricello dell'ancora, nel gavone a dritta trova posto la catena mentre i comandi sono esterni a vista.





VIRTUAL TOUR QUADRATO



La sensazione di grande razionalità percepita all'esterno è confermata come si mette piede in quadrato. Anche qui la scansione dei volumi è precisa, con soluzioni abitative versatili che permettono di vivere la barca nel senso più completo del termine lasciando all'armatore ampie possibilità di scegliere i migliori utilizzi dei diversi ambienti. La cucina

è in prossimità del pozzetto così da poter servire in egual modo la dinette in pozzetto, ma anche quella a prua. Di fronte si allunga un accogliente divano con un basso tavolino ideale come living coperto. A prua, si salgono due soli gradini e si accede alla dinette coperta, decisamente di grandi dimensioni e, come quella sul fly, è capace di accogliere un nume-

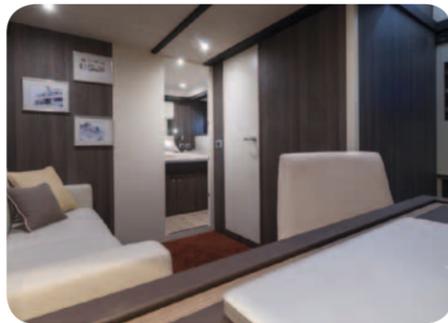
ro maggiore di commensali rispetto agli ospiti della barca. La dinette divide l'area prodiera con la plancia che è dotata di una sola comodissima seduta con a poppavia la scala di discesa alla zona notte. Da notare nelle scelte di arredo un design dei mobili moderno e squadrato che anche nella scelta dei materiali stacca dalla tradizione tipica dei trawler.



BASTA CON I TONI CUPI

Colori chiari, mobili dalla linea moderna, materiali scelti con oculatezza. Anche negli interni, Cranchi interpreta il trawler in maniera innovativa e fuori dagli schemi, senza però trascurare il comfort di bordo che è garantito soprattutto dagli ampi spazi disponibili. La dinette del quadrato ne è un classico esempio con i suoi 240x120 cm che dividono l'intera larghezza disponibile con la plancia di 135 cm. La zona cucina misura 220x110 cm, mentre il divano a L del living 240x140 cm. L'altezza è ovunque di poco superiore ai 2 metri.





VIRTUAL TOUR CABINE



A poppavia della plancia di comando c'è la scala di discesa che porta sottocoperta dove, sul modello in prova, si è scelto di allestire due sole cabine lasciando un living di disimpegno centrale. Preferisco però la soluzione con tre cabine (la terza è prevista con cuccette sovrapposte, come è illustrato nel piano visibile qui sopra) sempre utile per lo storage se non c'è una terza coppia di amici o dei figli. Tantopiù

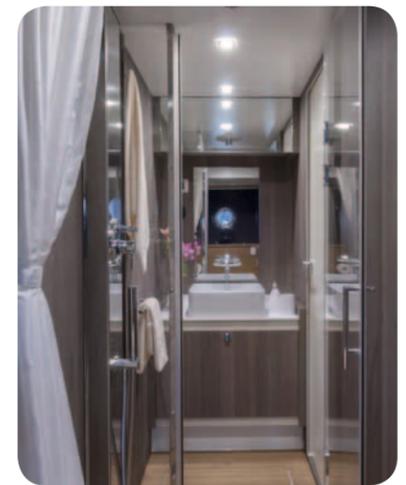
che all'armatore è dedicato tutto il centro barca, sfruttando al meglio lo spazio che l'arretramento dei motori con le Ips ha consentito: il bagno a tutta larghezza separa ancora di più la cabina dalla sala macchine, mentre il letto attestato a dritta lascia di fronte lo spazio per uno studio/beauty e per una generosa cabina armadio. Non sono certo messi peggio gli ospiti alloggiati a prua, in una zona che su molte

barche, anche di dimensioni importanti, sarebbe la cabina armatoriale: lettone centrale, tanto spazio per gli armadi e bagno con box doccia separato sono il suo giusto completamento. Anche qui si è optato per arredi dal taglio moderno con una lavorazione delle essenze e delle stoffe di eccellente livello, come il cantiere Cranchi ci ha abituato e come è corretto che sia su una barca di questo prestigio.



L'ARMATORE AL CENTRO

Qui, tre immagini tutte dedicate alla cabina armatoriale che si trova a centro barca, l'altezza è di 190 cm, il letto misura 196x160 cm, il bagno 300x80 cm e il mobile studio/beauty 70x200 cm, senza dimenticare la generosa cabina armadio, entrambi visibili nella pagina a fianco in alto a sinistra. Due immagini anche per la cabina ospiti con il letto centrale sempre di 196x160 cm e il bagno di 150x170 cm.





SCHEDA TECNICA

Lunghezza ft..... m 17,00
Lunghezza scafo..... m 15,00
Larghezza..... m 4,95
Pescaggio m 1,00
Dislocamento a vuoto..... kg 18.200
Motorizzazionecv 435x2
Serbatoio carburante..... l 2800
Serbatoio acqua l 810
Portata persone..... 14
Categoria di progettazione B
Costruita da Cantiere Nautico Cranchi
Via Nazionale 1319, 23010 Piantedo (SO),
tel. 0342 683359, www.cranchi.it
sales@cranchi.it

DOTAZIONI STANDARD

Ancora 30 kg - Antenna TV - 4 estintori automatici,
4 estintori manuali - 2 autoclavi - 4 batterie motori,
2 batterie servizi - Boiler 40 l - Caricabatterie 40
Ah- Bussola, strumentazione motori digitale doppia
stazione - Cuscineria - Doccetta poppa caldo/freddo -
2 finestrini apribili - Flap Interceptor Humphree- Micro-
onde - Frigorifero 140 l - Piastra vetroceramica- GPS,
pilota automatico fly - Impianto elettrico 24V/230V -
Musone acciaio inox - Rollbar port antenna - Joystick,
trip computer, single level, cruise control - Timoneria
e comandi motore elettronici - Verricello prua 1700
W - Wc marini elettrici - Zanzariere.

PREZZI E MOTORI

2x435 cv Volvo Penta IPS 500 euro 635.00
Barca con dotazioni standard, franco cantiere, Iva inclusa

Come Henry Ford con la T (disponibile in tutti i
colori purchè sia il nero) anche Cranchi lascia ampia
possibilità di scelta sui motori purché siano i
Volvo IPS 500, vanno così bene che non posso
che condividere la decisione.

OPTIONAL

Serbatoio acque nere - Antivegetativa - Barometro e
termoisigmetro - Bimini fly - Cabina marinaio - Terza
cabina - Coperture varie - Cuscineria prendisole fly -
Doccetta prua - Lavasciuga - Lavastoviglie - Mobile bar
fly - Kit ormeggio - Passerella idraulica - Piattaforma
idraulica - 2 verricelli poppa - Wine cellar - Ancora
digitale - Aria condizionata - Dissalatore - Tv led
-Hi-fi- Pannelli fotovoltaici - Stabilizzatore giroscopico-
Telecamera motori e poppa.

PRESTAZIONI

600 giri 4,1 nodi 2,2 l/h..... 49 db
1000 giri 6,5 nodi 5,8 l/h..... 57 db
1500 giri 8,8 nodi 12 l/h..... 57 db
2000 giri 10,9 nodi..... 35 l/h..... 62 db
2500 giri 12,5 nodi..... 60 l/h..... 67 db
3000 giri 17,5 nodi..... 97 l/h..... 70 db
3630 giri 24,6 nodi 162 l/h 80 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

1500 giri 208 ore 15'
2500 giri 41 ore 35'
3630 giri 15 ore 25'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento..... 30 nodi
Mare..... mosso
Temperatura aria..... 15°
Carburante nel serbatoio 2100 l
Acqua nel serbatoio 800 l
Equipaggio imbarcato 2 persone
Pulizia carena..... pulita

LA PROVA LA BORA CI FA UN BAFFO

Tira la bora quando usciamo in mare aperto dopo aver navigato nel canale che dalla base Cranchi di San Giorgio di Nogaro ci porta in Adriatico. Navighiamo a circa 2000 giri nelle acque interne a poco più di 10 nodi consumando 35 l/h di gasolio e continuiamo a farlo quando il vento (e le onde per altro corte e secche) ci investono in mare aperto. Ci dobbiamo chiudere in quadrato perché gli spruzzi sferzano la coperta e il tergicristallo deve lavorare alacremente. Ci poteva essere condizione migliore per provare l'Eco Trawler? Credo proprio di no perché è con questo mare che una barca così si esalta e ne ho subito la conferma provandola in tutte le condizioni, cioè con mare di prua, al traverso e di poppa, la sensazione è che cambi molto poco, anche quando voglio affrontarlo in planata riesco a riottenere le stesse prestazioni velocistiche che avevo rag-

giunto in acque protette, cioè superare i 24 nodi. Le IPS lavorano molto bene, il raggio di virata è molto stretto e la rapidità dei cambi di direzione notevole, questo ovviamente in planata, ma anche in dislocamento la sensibilità del timone resta notevole e si deve guardare il mare fuori per capire in che situazione ci troviamo a navigare. Non rientrerei più perché con l'Eco Trawler navigare con questo mare, non solo è possibile, ma è anche molto divertente, però non posso e quindi riprendo la via della darsena dove ho modo, ma questa non è una novità, di apprezzare il joystick delle IPS in manovra, l'ultima conferma che questo Cranchi farà la felicità di molti, transfughi dai motoryacht tutti cavalli e consumi, ma anche di tanti velisti che voglio apprezzare il mare senza troppi problemi di equipaggio.



MI PIACE

Il rapporto qualità/prezzo da primato è un aspetto da tenere in grande considerazione. L'abitabilità, soprattutto della versione a tre cabine, è notevole. Le IPS sono impagabili per efficienza e opportunità che offrono nell'allestimento degli interni.

MI LASCIA PERPLESSO

La porta sul lato sinistro mette in comunicazione più rapidamente con la bella zona prodiera, ma forse sarebbe stata più utile allo skipper in manovra, quindi sull'altro bordo. I passavanti per essere un trawler sono un po' poco protetti.



QUICKSILVER ACTIVE 855 CRUISER

Benvenuto nel mondo dei cruiser

Mettono su metri e volumi gli Active e questo modello punta a diventare un eccellente entry level da crociera

di Alberto Mondinelli



Il più grande degli Active rappresenta qualcosa di più di una semplice crescita di gamma: è l'ingresso di Quicksilver, in particolare degli Active, nell'offerta cruiser. Un ruolo inusuale per il cantiere che va così a sbirciare in mercati finora appannaggio di altri produttori e mettendo nel mirino, in maniera neppure troppo velata, l'altro colosso nautico, il gruppo francese Beneteau a cui appartiene

anche Jeanneau. Per farlo punta sulle stesse armi: progetti mirati, costruzione curata, materiali eccellenti, rapporto qualità/prezzo di livello assoluto. Una bella sfida che amplia le possibilità di scelta. A prima vista l'855 si connota per una tuga importante che potrebbe lasciare perplessi se non fosse controbilanciata da un'opera morta proporzionata e, soprattutto, all'eccellente sfruttamento delle volumetrie.





COPERTA

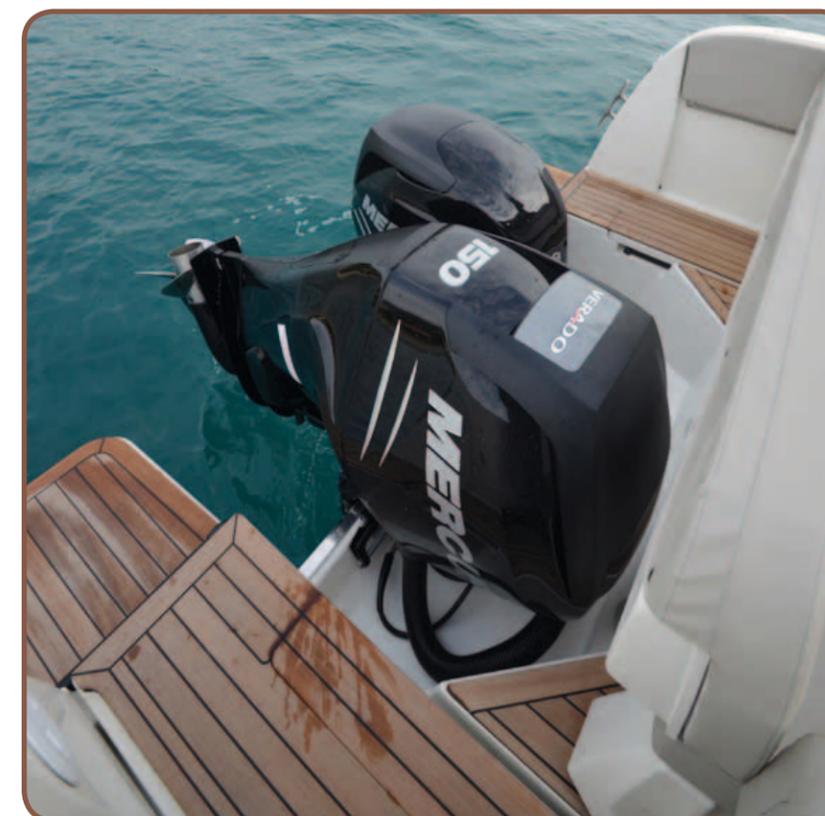
Il pozzetto appare subito di ampie dimensioni, ma quello che sorprende è quanto siano articolate le possibilità di allestimento, con il tavolino che diventa prendisole, ma pure tutto il divano di poppa che scorre in avanti per dare la possibilità di alzare i fuoribordo o, nelle annunciate versioni entrobordo, ampliare la spiaggia di poppa che qui è sostituita da due

plancette ai lati dei motori, comunque abbastanza ben dimensionate. Il tutto può essere riposto sotto gli abbondanti gavoni, così da avere anche il pozzetto completamente sgombro. La tuga è asimmetrica per lasciare più agio al passavanti di dritta, di 28 cm, che porta al prendisole prodiero. Quest'ultimo è costituito da due elementi ai lati dell'oblò che as-

sicura l'illuminazione della cabina di prua; volendo ci sono i cuscini per trasformarlo in un unico elemento da 150x180 cm con la possibilità di prolungarlo anche sul parabrezza per aumentare ulteriormente la superficie. Il gavone dell'ancora con il verricello è a scomparsa sotto il piano di calpestio per salvaguardare i piedi dei più distratti.

UN MARE DI SOLUZIONI

Un, due, tre e quattro, non c'è che l'imbarazzo della scelta per l'allestimento del pozzetto e sono sempre soluzioni che si fanno apprezzare per la loro razionalità. Avanzando il divanetto è possibile sollevare completamente i fuoribordo, mentre a prua il prendisole può sfruttare con un elemento aggiuntivo sia la zona centrale sia una parte del parabrezza.



PRENDISOLE ESTENSIBILE

Un cuscino centrale uniforma il prendisole in un'unica superficie di 150 x 180 cm. Sopra, il verricello dell'ancora è a scomparsa insieme al gavone.



TANTA LUCE E UN BEL LIVING

Le ampie vetrate che forse appesantiscono un po' la linea esterna si fanno subito apprezzare quando si mette piede in pozzetto. A dritta c'è il mobile cucina completo di due fuochi, lavello, microonde e frigo con a pruvavia la plancia ben accessoriata e una comodissima porta laterale per accesso esterno dal passavanti; la strumentazione è completa e ben disposta e la seduta comoda con la possibilità di scegliere la posizione di guida. A sinistra si trova la dinette che, come il pozzetto, è un esempio di versatilità: può essere zona pranzo con due dimensioni di tavolo, cuccetta a una piazza e mezzo o divano a L, il tutto con poche e rapide manovre.



LE CABINE

Sottocoperta la sorpresa che non ti aspetti: due comode cabine e un bagno ben dimensionato. L'armatoriale, a cui si accede da una pratica porta scorrevole, è a prua con il letto centrale che però su una barca di "quasi" nove metri non ti aspetteresti. La seconda cabina centrale ha una cuccetta doppia, eventualmente divisibile in due singole, e offre un ingresso con un'altezza di oltre 1,90 m. Da apprezzare il livello delle finiture che, senza sforzi riescono a rendere piacevole ogni angolo della barca, ma soprattutto a trasmettere un piacevole senso di accoglienza. Da notare però che il modello in prova era quasi full optional.





SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 8,91
Larghezza.....	m 2,98
Pescaggio.....	m 0,90
Dislocamento a secco	kg 2713
Motorizzazione max	cv 2x150
Serbatoi carburante.....	l 400
Serbatoi acqua.....	l 100
Posti letto.....	4+2
Portata persone.....	10
Categoria di omologazione.....	B

Cantiere costruttore: Quicksilver Boats
 Importatore: Brunswick Marine in Italia
 Via Liguria, 20 - 20068 Peschiera Bottomeo (MI)
 - Tel. 800 013695, www.quicksilver-boats.com

LA PROVA UNA BARCA "SINCERA"

Il mare di Rapallo non è proprio calmo e quindi il test promette di essere anche un esame probante sulle qualità nautiche della carena. Seleziono la monoleva che mi permette di controllare meglio i due Verado da 150 cv soluzione di mezzo tra quelle monomotore (da un minimo di 225 cv) a quelle esagerate con una coppia di Verado da 200 cv, in attesa degli entrofuoribordo annunciati ma non ancora disponibili. I 300 cv si confermano una buona soluzione che permette di navigare a 35 nodi di velocità massima (con l'ausilio dei trim) a 5600 giri e un consumo di circa 110 l/h. Se invece si vuole una velocità più rilassante, la crociera si può mantenere a circa 22 nodi e 4 mila giri consumando meno della metà; per restare in planata si può però scendere fino a 3100 giri navigando a 19 nodi e un consumo ulteriormente dimezzato. La reazione della barca ai bruschi cambi di direzione è sempre sincera, il raggio di virata abbastanza stretto e anche l'impatto con le onde denuncia una carena ben disegnata e una costruzione solida, nessun cigolio sinistro bensì l'impressione di avere per le mani una barca pronta a difendersi bene con qualsiasi tipo di mare.

DOTAZIONI STANDARD

Musone di prua - Gavone ancora - Pozzetto auto svuotante - Tergicristalli - Portacanne - Tachimetro e contagiri analogici - Indicatore carburante - Indicatore trim - Timoneria idraulica - Presa elettrica 12 V - Cuscini cabina - WC marino - Luci cabina - Oblò di sinistra apribile - Passo d'uomo apribile - Lavandino con rubinetto - Forno gas.

PREZZI E MOTORI

2x150 cv Mercury F150	euro 86.450
2x150 cv Mercury F150 Verado	euro 90.600
2x175 cv Mercury F175 Verado	euro 92.750
2x200 cv Mercury F200 Verado	euro 94.250
225 cv Mercury F225 Verado	euro 80.300
250 cv Mercury F250 Verado	euro 81.550
300 cv Mercury F300 Verado	euro 84.450
Prezzi Iva inclusa	

OPTIONAL

Comfort Pack: presa banchina - frigorifero - microonde - divanetto lato sinistro, prendisole e tavolo pozzetto.
Navigation Pack: elica di prua - flap elettrici.
Cruising Pack: murate colorate - tettuccio apribile - doccia pozzetto - cuciniera prendisole prua - illuminazione pozzetto - presa banchina - frigorifero - divanetto lato sinistro, prendisole e tavolo pozzetto.
Electronic Pack: GPS 10" - hi-fi.

PRESTAZIONI

600 giri	3,1 nodi	2,8 l/h	54 db
1000 giri ..	4,5 nodi	5,2 l/h	57 db
1500 giri ..	6,5 nodi	8,6 l/h	60 db
2000 giri ..	7,8 nodi ...	13,6 l/h	62 db
2500 giri ..	8,4 nodi ...	21,4 l/h	65 db
3000 giri ..	10,7 nodi...	36,4 l/h	70 db
3500 giri ..	16,0 nodi ..	42,8 l/h	74 db
4000 giri ..	22,0 nodi ..	48,4 l/h	75 db
4500 giri ..	28,3 nodi ..	74,4 l/h	78 db
5000 giri ..	32,0 nodi ..	98,0 l/h	80 db
5600 giri ..	35,0 nodi ..	112,0 l/h	81 db
Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)			
3000 giri	9 ore 50'		
4000 giri	7 ore 25'		
5600 giri	3 ore 15'		

CONDIZIONI DEL TEST

Vento.....	5 nodi
Mare.....	leggermente mosso
Temperatura aria.....	18°
Carburante nel serbatoio	80 l
Acqua nel serbatoio.....	100 l
Equipaggio imbarcato	5 persone
Pulizia carena	buona

MI PIACE

Il punto di forza di questo Active 855 Cruiser è la razionalità di base del suo progetto che punta a una buona abitabilità senza guardare troppo se l'estetica ne risente un po'. Quindi spazi vivibili, tanta luce, sei cuccette... tutto quello che serve per una bella vacanza, e naviga pure bene.

MI LASCIA PERPLESSO

La tuga è un po' voluminosa per una barca di neppure nove metri, ma valgono le considerazioni dette sopra. Non condivido di aver privilegiato nel lancio la versione con i fuoribordo, su una barca di questo tipo un entrofuoribordo è preferibile e costa pure un po' meno.



MERCURY LI FA POI LI ACCOPPIA

L'equipaggiamento su questo Sacs Strider 11 con i nuovi Mercury Diesel TDI V8 4.2 turbodiesel di ultima generazione, ci ha dato lo spunto per provare questo binomio, che supera a pieni voti il nostro test

di Alberto Mondinelli

Eccomi a Porto Cervo per un importante debutto: si tratta di provare i nuovi turbodiesel Mercury; ma attenzione, che non si sbaglia a considerarli dei CMD rimarchiati, infatti se il blocco di partenza è sempre quello del V8 di 4,2 litri del gruppo Volkswagen, in realtà nell'acquisizione da parte di Mercury sono state introdotte impor-

tanti implementazioni soprattutto sotto l'aspetto dell'elettronica che li rendono molto più "family feeling" con il resto della gamma della casa statunitense di quanto non fossero i precedenti CMD. Ecco perché parlare di evoluzione è tutto sommato una forzatura, meglio definirli dei motori nuovi, proposti nelle potenze di 320 cv e 370 cv, a cui si ag-

giungeranno a breve il V6 di 3,6 litri nelle potenze di 230 e 270 cv a completare l'offerta nel segmento intermedio. Ad accogliere i nuovi motori un partner d'eccezione costituito dal Sacs Strider 11, uno dei migliori interpreti del gommone da crociera, che verifichiamo subito se ha trovato nei Mercury Diesel il suo giusto completamento.



SACS STRIDER 11+ MERCURY TDI PRUA



PULITA E RAZIONALE

Un design semplice che lascia intuire la fruibilità della zona prodiera anche in navigazione. Il prendisole è di dimensioni relativamente contenute (190x160 cm) ma è ben protetto dai tubolari. Comodi a prua estrema i due gradini che trasformano il puntone di vetroresina in un trampolino e al contempo nascondono il verricello e il gavone dell'ancora. Pratici

i passavanti (25 cm) ben serviti dal tientibene che sorregge l'hardtop. La grande struttura della plancia incorpora tutta la strumentazione, chiara da leggere con un'attenta combinazione di strumenti analogici e digitali. Il parabrezza promette di essere protettivo e la seduta ha la doppia opzione per condurre il battello in posizione eretta o seduta.



TUTTO AL SUO POSTO

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





PENSATO PER LA CROCIERA

Classico nel layout, curato nell'allestimento, ricco di soluzioni che si fanno apprezzare in crociera. Davvero è difficile chiedere di più a un gommone in grado di accogliere con una serie di soluzioni vivibili i suoi ospiti,

garantire una comoda sistemazione per la notte a una coppia e al contempo volare a quasi 50 nodi. A poppa si allarga il mobile cucina ben strutturato per non richiedere un'ulteriore duplicazione in cabina, c'è posto per

il lavello e per il frigo e a poppavia si può allestire in un attimo la dinette. Ben articolato il prendisole con i cuscini che ai lati nascondono la sede per il tendalino che va a completare la protezione di tutto il pozzetto.

IL FASCINO DEL V8

I nuovi Mercury Diesel TDI 4.2 V8 sono anche belli da vedere e l'alloggiamento nella sala macchine dello Strider 11 non risulta compresso.



PER UNA COPPIA

Una coppia può programmare crociere di più giorni senza temere di fare troppi sacrifici: il bagno (80x120 cm) è comodo, la cuccetta (195x170 cm) accogliente, l'altezza almeno all'ingresso (170 cm) sufficiente.



SACS STRIDER 11 + MERCURY TDI POPPA E INTERNI



SACS STRIDER 11 + MERCURY TDI - SCHEDA

SCHEDE TECNICHE

Lunghezza ft..... m 11,00
 Larghezza..... m 3,73
 Pescaggio m 0,90
 Motorizzazionecv 370x2
 Serbatoio carburante..... l 500
 Serbatoio acqua l 80
 Portata persone..... 14
 Categoria di progettazione B
 Costruita da Sacs
 Via Edison 5, 20080 Zibido San Giacomo (MI),
 tel. 02 90005100, www.sacsmarine.it,
 info@sacsmarine.it

PREZZI E MOTORI

2x370 cv Mercury Diesel TDI 4.2 euro 249.980
 2x320 cv Cummins Diesel QSD 4.2 .. euro 236.700
 2x320 cv Mercruiser benz. 377 euro 202.000
 2x260 cv Mercruiser benz. 5.0 euro 193.300
 2x300 cv Mercury Verado euro 211.650
 senza motori euro 142.650
 Barca con dotazioni standard, franco cantiere, Iva esclusa

La nuova Motorizzazione Mercury Diesel (in attesa dei V6) è il top da gamma, ma se l'impiego è più limitato scegliere una soluzione a benzina può essere una scelta ponderata, magari anche fuoribordo.

DOTAZIONI STANDARD

Carena, coperta e tubolare bianchi - Bottazzo e inserti grigi - Cuscinerie avorio - Allestimento cabina di legno - Ancora acciaio inox 10 Kg e catena - Attuatore elettrico vano motori - Autoclave - Bitte ormeggio - Bussola - Letto matrimoniale - Coperta in teak - Cuscineria esterna in cellula chiusa - Cuscineria interno cabina completa - Doccia esterna - Tagliere - Frigorifero 65 l - Gonfiatore elettrico - Lavello - Luci di navigazione - Oblò laterali - Pagliolo gavone poppa - Parabrezza - Scaletta - Serbatoio acque nere - Tavolo esterno - Tientibene consolle - Toilette separata con wc, lavello e doccia - Verricello elettrico.

OPTIONAL

Antivegetativa - Boiler elettrico - Caricabatterie con impianto 220 V - Dotazioni di sicurezza - GPS - Luci di cortesia pozzetto - Luci di profondità plancetta poppa - Plancetta poppa - Personalizzazione colore - Hifi - Timoneria idraulica - Tendalino a scomparsa servoassistito - VHF - Teli copri scafo, copricruscato e copri seduta - Set spugne cuscineria esterna.

PRESTAZIONI

1000 giri 6,5 nodi 6,2 l/h..... 74 db
 1500 giri 8,4 nodi 18,2 l/h 78 db
 2000 giri 13,8 nodi 33,8 l/h 80 db
 2500 giri 27,4 nodi 55,2 l/h 84 db
 3000 giri 34,5 nodi 84,0 l/h 87 db
 3500 giri 41,0 nodi 123,2 l/h 90 db
 4100 giri 48,0 nodi 157,0 l/h 91 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2000 giri 13 ore 15'
 3000 giri 5 ore 20'
 4100 giri 2 ore 40'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento..... 5 nodi
 Mare..... leggermente mosso
 Temperatura aria..... 20°
 Carburante nel serbatoio 130 l
 Acqua nel serbatoio 80 l
 Equipaggio imbarcato 4 persone
 Pulizia carena..... sporca

MI PIACE

L'abbinamento tra il Sacs Strider 11 e i Mercury Diesel sembra perfetto e alla luce del test si conferma questa sensazione. Dei motori piace la derivazione automobilistica che garantisce soluzioni all'avanguardia, ma lascia tranquilli anche la marinizzazione effettuata con la tecnologia Mercury.

MI LASCIA PERPLESSO

Forse i piedi Bravo I XR non sono l'ideale per questi motori che meriterebbero dei Bravo III. Un piccolo neo che, se possibile, poteva rendere ancora più probante il nostro test. Difficile invece trovare difetti al Sacs Strider 11, un modello collaudato che ha fatto la gioia di tanti diportisti.

LA PROVA - VELOCE SICURO ED ECONOMO

I due Mercury Diesel TDI sembrano scalpitare per far capire di che pasta sono fatti. La carena (reduce dalla fiera di Cannes) non è un esempio di pulizia, ma questo non sembra influire sulle prestazioni: la planata è raggiunta in poco più di quattro secondi e poi

la progressione continua con decisione. Dobbiamo solo avere l'accortezza di prendere il mare al traverso per poter superare i 30 nodi e continuare l'accelerazione che, ricorrendo a cinque tacche di trim, si ferma a 4100 giri e la bella velocità di 48 nodi, il tutto con un consumo di poco superiore ai 150 l/h complessivi, un dato che fa apprezzare i Mercury Diesel anche per le economie di esercizio. Meglio ancora se si scende alla velocità di crociera di circa 30 nodi che si possono mantenere a meno di 3 mila giri cavandosela con una settantina di litri/ora, per poi raggiungere il massimo del risparmio al limite della planata, che si tiene a 1800 giri a 12 nodi, consumando solo 26 l/h. Il raggio di virata si mostra incredibilmente stretto e anche i cambi di direzione a velocità sostenuta sono affrontati in totale sicurezza. Il mare della Costa Smeralda non è dei più tranquilli, ma mai riesce a impensierire la navigazione: il passaggio sull'onda è sempre morbido anche quando la si affronta in virata esponendo il fianco. Sono soddisfatto, difficile immaginare un connubio più riuscito.



WWW.BOOTMAG.it

CI VEDIAMO A FEBBRAIO
CON TANTI ALTRI SERVIZI
E TEST DI IMBARCAZIONI, GOMMONI E MOTORI
INTANTO

SEGUITECI QUOTIDIANAMENTE

SU

WWW.BOOTMAG.IT

E SU

FACEBOOK, TWITTER E YOUTUBE



LA SOLUZIONE AI GIOCHI DI PAGINA 38

PRIMO GIOCO - SCOPRI CHI C'È DIETRO

Barca n. 1 - Azimut Atlantis 50

Barca n. 2 - Jeanneau NC14

Barca n. 3 - Quicksilver 855 Cruiser

Barca n. 4 - Rio Espera 34

SECONDO GIOCO - L'ASSOCIAZIONE

1/D

2/C

3/A

4/B