

# BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

## COVER *Frauscher 1017 GT*

### LE NOSTRE PROVE

Uniesse 55 Sport

Rodman SPIRIT 42

Bwa 40 wl

XCat by Nicolini

Boston Whaler 280 OUTRAGE

Quicksilver Activ 645

Suzuki DF 300 Learn Burn

### ECONOMIA

Nautica in cifre

### SPECIALE SALONI

Cannes

Montecarlo

Friedrichshafen

GENOVA

### INCONTRI RAVVICINATI

Tilli Antonelli  
Massimo Perotti

### NORMATIVA

La legge in barca

### PROGETTI

Otam 100 Millennium

FERRETTI 690

Hodgdon 40M

### NAUTICA E RICERCA

Master di Venezia

LECCO INNOVATION HUB  
FORUM Forma e funzione

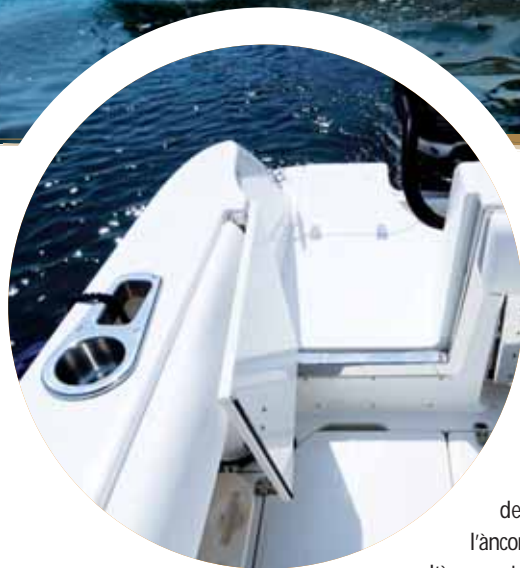
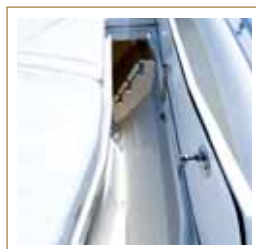
IL MEGAYACHT *Lady Trudy* CRN 43 metri



NOVEMBRE 2011 Sped. in ap. - 45% - art. 2 comma 20/B legge 662/96 - Milano







## Commento tecnico sullo scafo

Il progetto si sviluppa attraverso un sistema di costruzione che va avanti da oltre 50 anni e che prevede severi test di collaudo per ogni singola unità. Utilizza il processo Unibond, un sistema che si trova solo in casa Boston Whaler.

Uno dei punti di forza della produzione è l'inaffondabilità degli scafi, che gli americani chiamano Unsinkable legend. Ogni modello viene progettato e studiato da un team d'ingegneri che inizia da un disegno a computer sfruttando le più moderne tecnologie informatiche Cam-Cad tridimensionali. Poi si passa alla costruzione del modello in legno e lo step successivo riguarda gli stampi (un'ottima finitura di questi ultimi è già sinonimo di scafo lucido e perfetto sotto il profilo estetico).

Le stuoie di vetroresina vengono taglia-

te con macchinari che garantiscono la massima precisione e poi stese sugli stampi, precedentemente gelcoattati, e impregnate di resine rigorosamente a mano e successivamente rullate per evitare la creazione di bolle d'aria. La laminazione prevede inoltre l'inserimento di rinforzi nei punti maggiormente sollecitati durante la navigazione. Da qui prende vita il sistema Unibond, che prevede l'inserimento tramite il processo d'iniezione tra guscio e coperta (lavorati separatamente) di schiuma di poliuretano in tutti gli spazi liberi, in modo da creare un vero e proprio "oggetto unico" e uguale in qualsiasi punto dello scafo.

La fase produttiva si conclude con un controllo capillare di ogni parte dello scafo e con il montaggio di tutti quei particolari che caratterizzeranno la fornitura "di serie" dell'esemplare lavorato, motori inclusi nei casi previsti di package.

necessario distogliere lo sguardo dall'orizzonte. Dal lato destro della consolle, attraverso una porta pieghevole, si entra nello spazio destinato a funzioni di spogliatoio o locale toilette, già servito da un wc marino, da una doccia estraibile dalla parete e da alcune tasche e scomparti portaoggetti. L'altezza interna è tale da poter restare comodamente in piedi durante le eventuali fasi di vestizione di una cerata. La parte anteriore della coperta propone un gavone per il calumo dell'ancora e il verricello direttamente collegato all'esterno con l'ancora stessa. L'area rialzata è accompagnata da un'imbottitura perimetrale interna, da un tientibene in acciaio la cui sagoma resta a filo dei bordi e prevede già due gavoni vasche laterali, dotati di rastrelliere per il supporto di canne a riposo, oltre a un piano centrale amovibile che funge sia da tavolo che da piano per il completamento del prendisole. Ai piedi del tavolo un gavone a pagliolo può ricevere alcune dotazioni di bordo o dei secchi.

Una ghiacciaia/seduta trova posto davanti alla consolle di guida. Sui bordi sono incassati diversi portacanne. Le murate interne offrono delle reti a prua e delle tasche portaoggetti a centro scafo, mentre a poppa accolgono le tradizionali rastrelliere per raffii, mezzo marinaio o canne da pesca, e i fermapièdi. In pozzetto ci sono due grandi vasche per il pescato autosvuotanti e un vano centrale per l'impiantistica di bordo, il divano abbattibile, il portello per gli staccadeviabatterie e, infine, la bait station. Completano l'arredo di coperta il portellone poppiero con chiusura e le due planchette ai lati del pozzetto antiriflusso.

La bait station, dove le esche possono essere preparate per l'innescare e dove sono conservabili le varie montature, include la vasca per il vivo vicino al lavello (in alto), un tientibene in acciaio, tre cassetti sul lato sinistro verticale e un portacoltelli. Anche nei particolari si nota l'attenzione che il cantiere dà ai suoi prodotti, come ad esempio nell'impiego di accessori in inox 316 studiati per uso in mare, decisamente solidi e resistenti agli agenti atmosferici in tutti i cablaggi.

## La prova

Il cantiere dichiara una motorizzazione minima non inferiore ai 450 cavalli ma la potenza massima applicabile è superiore e si attesta sui 600 cavalli espressi da una coppia di fuoribordo, come nel caso dell'imbarcazione da noi provata a Napoli, abbinata a una coppia di Verado 300. I motori montano eliche di passo 21", abbiamo un lieve vento proveniente da Est (Grecale), che muove il mare creando ondine di 30/35 centimetri e c'è il sole. A bordo siamo in due, nei serbatoi abbiamo quasi 300 litri di carburante e non c'è acqua dolce.

Ci portiamo fuori dal porto di Posillipo a moto lento, facendo molta attenzione alle varie cime di ormeggio delle imbarcazioni in banchina che riducono di molto il canale di ingresso e uscita, condizione resa ancor più difficile dal vento che ci porta a scarrocciare. In tale situazione apprezziamo la manovrabilità dello scafo, ben gestibile dal volante e dalla timoneria morbida che risponde in modo preciso e rapido. Fuori dal porticciolo invece iniziamo la nostra vera prova, cominciando prima a navigare al minimo con un solo motore attivo e ottenendo una velocità di 2,2 nodi,

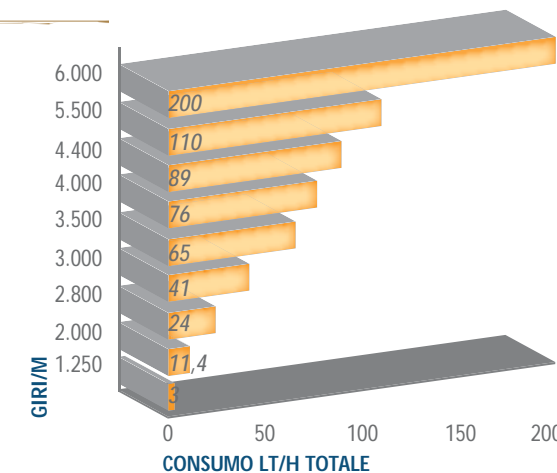
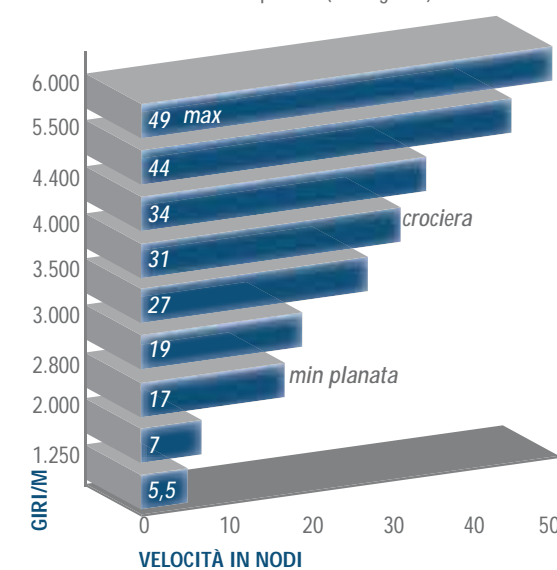


Un grande pannello frontale permette l'inserimento di due generosi strumenti combinati (eco/gps), con palpebra di protezione dai raggi solari per migliorare la visibilità dei display durante il giorno, mentre il volante (in acciaio e con pomello per brandeggiarlo anche a una sola mano) è regolabile a seconda che si navighi guidando in piedi o da seduti.

## LE PRESTAZIONI

**CONDIZIONI DELLA PROVA** Località Napoli • cielo soleggiato • mare poco mosso, onde 30-35 cm; vento di E forza 3 • persone a bordo 2 • combustibile imbarcato lt 282 ca • acqua 0 • elica 21" •

Note: tempo di planata 3,3 sec • tempo per raggiungere la velocità massima dal minimo di planata (2.800 giri/m) 18 secondi



Giri	Autonomia teorica mn	Trim in %	Note
1.250	1.589	0	
2.000	538	15	
2.800	596	15	min planata
3.000	397	15	
3.500	361	20	
4.000	354	20	crociera
4.400	327	40	
5.500	348	60	
6.000	213	60	massimo



## LA SCHEDA

**CONSTRUTTORE** Boston Whaler, Florida, Usa

**IMPORTATORE E DISTRIBUTORE**

**ESCLUSIVO** Boston Whaler Europe, Peschiera Borromeo (MI), tel. 02 51657115, www.bostonwhaler.com

**PROGETTO** Ufficio tecnico del cantiere

**SCAFO** Lunghezza ft m 8,34 • larghezza m 2,84 • immersione a pieno carico m 0,50 • servizi 1 in consolle • portata max 14 persone • potenza massima applicabile cv 600 • non carrellabile • riserva combustibile lt 757 • riserva acqua lt 106 • dislocamento a vuoto ton 2,8 • rapporto lunghezza/larghezza 2,93 • rapporto peso a vuoto/potenza installata 4,66 kg/cv • deadrise 23° • elica 21" • materiale di costruzione vetroresina fibra di vetro, multidirezionali e resina vinilestere e isoftalica con aggiunta del processo Unibond • altezza sulla superficie acqua con hardtop m 2,67 • dimensioni pozzetto m 2,15 (larghezza) x 1,15 m (lunghezza) con divano di poppa abbattuto • larghezza bordi m 0,19 • altezza murate interne m 0,73

**MOTORE** Mercury Verado 300 • sistema alimentazione SmartCraft Dts con turbocompressore, iniezione elettronica multiport • 6 cilindri in linea • alesaggio x corsa mm 82 x 82 • cilindrata cc 2.598 • potenza max cv 300 (221 kW) a 5.800-6.400 giri/m • peso a secco kg 288

**PRINCIPALI DOTAZIONI STANDARD** Delfiniera con musone (ancora a vomere) • presa di corrente 12 V • pannello elettronica • porta di accesso a consolle in acrilico • pedane bi-livello per consolle • volante inox regolabile con pomello • bussola • cassettoni portaoggetti • consolle di guida con spazio per elettronica (due display da 12") • strumentazione e quadro elettrico con interruttore di protezione • luce di cortesia • portabicchieri in acciaio • portellone di poppa con chiusura acciaio inox • luci di cortesia in pozzetto • portacanne in acciaio inox (6) • plancette di poppa con integrata scaletta bagno telescopica • pozzetto autovuotante • musone di prua in acciaio • portacanne su specchio di poppa • leaning post

con: area di preparazione delle esche, gavone per stivaggio accessori, cassettoni portaoggetti (3), vasca del vivo pressurizzata con portello chiaro ed interni blu, portacanne (2), lavello con acqua dolce e rubinetto estraibile, portabicchieri e bibite in acciaio, cestino, sedute con schienali imbottiti, maniglione in acciaio inox, luci bianche e rosse

**ALCUNI OPTIONAL** Colorazione scafo fighting yellow, light blu, wasabi, oyster grey (€ 7.723) • colorazione scafo abaco blu, champagne (€ 8.548) • motorizzazione con 2 x Verado 250 (€ 2.930); con 2 x Verado 300 (€ 7.849) • anello traino di prua (€ 1.239) • ancora in acciaio (€ 643) • verricello (€ 2.358) • prendisole con cuscineria che sostituisce la ghiacciaia (€ 715) • tavolo di prua (€ 468) • trincarini di prua imbottiti (€ 715) • sedute laterali pieghevoli (€ 1.322) • contenitore refrigerato nel leaning post che sostituisce la vasca del vivo (€ 916) • tergicristallo (€ 209) • luce per hardtop (€ 360) • luci subacquee (€ 2.835) • sedile pilota De Luxe regolabile (€ 1.476) • electronic box per T-Top (€ 677) • hardtop con electronic box, parabrezza con vetri temperati e presa d'aria • luce Dome, 2 luci pozzetto e cinque portacanne, ripostiglio per giubbotti di salvataggio, divergenti (€ 3.255) • tenda laterale per hardtop (€ 1.573) • premium Pack con: sedile guida regolabile e sedile laterale fisso, vessel view display, gavone sotto trincarini e supporti per down riggers, 8 portabicchieri in acciaio, miscelatore estraibile in console, tagliere, supporti per cime, due portacanne, bitte da 8" a poppa, toilet vacu-flush con serbatoio acque nere, scarico fuoribordo, pompa di scarico e hardtop con electronics box (€ 9.562) • stereo Clarion con 4 casse e ingresso mp3 (€ 1.018) • autopilota X3 per doppio motore Raymarine Smartpilot autopilot con display da 3,5" color Tft (€ 5.947) • consegna franco Civitavecchia Porto (€ 13.348)

**CERTIFICAZIONE CE** Categoria B

**PREZZO** € 130.224 (iva esclusa) in package con 2 x 225 Mercury Verado e in allestimento base

che diventano 2,5 se accendiamo anche il secondo Verado. Poi passiamo alla rilevazione del tempo di planata, che si ottiene in poco più di tre secondi, senza cabrate ma con un'unica accortezza: tenersi, vista la potenza e coppia erogate dai motori!

Il peso della scafo e lo studio della carena fanno sì che anche impattando 35 centimetri di onda con la chiglia non si decolli e il superamento della cresta è sempre morbido e senza brusche ritorzioni a bordo. La carena fende l'onda e scarica verso il basso i flussi, impedendo all'acqua, anche se abbiamo il vento al traverso, di essere sferzata a bordo, rendendo la navigazione asciutta. La rumorosità a bordo è contenuta e si riesce a parlare con una certa tranquillità senza alzare troppo il tono della voce.

A un certo punto posizioniamo i contagiri intorno ai 4.400 giri/m cui risponde una velocità di quasi 35 nodi e viriamo improvvisamente verso sinistra. La prontezza di risposta della carena è all'altezza delle nostre aspettative e i pattini offrono l'appoggio che serve per mantenere il giusto contatto con l'acqua senza scivolare di poppa. Il resto lo fanno i motori, montati nel modo giusto che non entrano in ventilazione neppure quando chiudiamo ulteriormente il cerchio. Usciamo da questa manovra con una rapida virata verso destra, imbattendoci nello stesso mare mosso che noi stessi abbiamo creato che si va a unire al moto ondoso naturale. Il passaggio da una "piega" all'altra è breve e la risposta è ancora una volta positiva. Chiudiamo infine i nostri test lanciando l'imbarcazione al massimo dei giri, cui risponde con i trim al 60% una velocità di 49 nodi, elevata ma ben gestibile dalla consolle di guida, ed arrestandola improvvisamente togliendo di colpo gas. Lo scafo si arresta con un certo abbrivio ma non importa acqua da poppa. □

La parte "tecnica" per chi pesca è raggruppata a poppa, nel pozzetto, dove si misurano quasi 2,50 metri quadrati di spazio calpestabile, con le murate dotate di rastrelliere e fermapièdi, impianti idrici per l'erogazione di acqua dolce e salata, il divano, le vasche...

