SPECIALE CATAMARANI

Stanchi dei consumi del vostro motoryacht? Desiderate più spazio e comfort? È arrivato il momento di scoprire il magico mondo dei multiscafi. Fatelo insieme a noi con la nostra guida ricca di consigli, novità e ben tre prove in mare

di **Alberto Mariotti** *(velaemotore@edisport.it)*

Sessanta catamarani esposti per oltre 120 scafi in acqua, tenendo conto anche dei trimarani. Una "magia" che poteva riuscire solo a un salone dedicato ai multiscafi, in questo caso l'**International Multihull Boat Show di La Grande Motte**, in Francia. Quale altro tipo di salone riuscirebbe a esprimere un rapporto così elevato tra modelli esposti e scafi? Scherzi a parte, la manifestazione è stata come sempre un successo, con oltre 14 mila visitatori arrivati da ogni parte del mondo per salire a bordo delle più recenti novità.

Un salone concreto e con pochi fronzoli dove, a detta, degli operatori *«la qualità delle visite è elevata, chi arriva qui è realmente interessato all'acquisto di un multiscafo»*.

ENTUSIASMO ITALIANO

Girando per le banchine notiamo con piacere che, sebbene la Francia sia sempre leader del settore, posizione oggi inscalfibile, l'Italia segue subito dopo con un'ottima serie di cantieri che si stanno dando molto da fare. Mentre i transalpini guidano il settore della grande serie con nomi mitici, che hanno fatto la storia di questa nicchia (Lagoon, Fountaine Pajot, Privilege, Catana e Bali, Outremer, Neel Triamarans solo per citarne alcuni) e che oggi sfornano, tutti insieme, centinaia di pezzi l'anno, l'Italia si sta affermando nel settore alto di gamma con prodotti raffinati, pochi numeri ma come sempre di grande classe.

Nelle ultime stagioni abbiamo, infatti, visto la nascita di diversi brand e cantieri che hanno progettato e costruito modelli di successo: **Ice Yachts esponeva il suo Ice Cat 61**, primo catamarano del cantiere disegnato con la collaborazione di Enrico Contreas e Luigi Cirillo. **Ita Catamarans era presente con lo stand, ma senza il suo Ita 14.99**, il cui varo, mentre andiamo in stampa, è previsto a giorni.

Abbiano incontrato Vittorio Malingri che, con il supporto di Marco Veglia e Gianpaolo Pelizza,

Sopra, un'immagine dell'International Multihull Boat Show che si è svolto a La Grande Motte, in Francia, lo scorso aprile. Il prossimo appuntamento è in programma dal 24 al 28 aprile 2019. All'evento erano esposti circa 60 modelli con tante novità presentate in anteprima mondiale, tra queste: Outremer 51, Fountaine Pajot Astréa 42, Seawind 1600, Leopard 50, Futura 49, McConaghy MC 50 e l'italiano Ice Cat 61. Le trovate tutte nelle prossime pagine dedicate alle novità della stagione.

CATAMARANO VELA VS MOTOR YACHT

Budget o cabine? Il multiscafo vince!

Quando le persone scelgono un bene da acquistare (una barca, una casa, un'auto) ne guardano diversi aspetti, paragonando caratteristiche come prezzo, spazi, volumi, prestazioni.
La tabella a fianco paragona le "dotazioni" tipiche dei cat a vela di circa 40 piedi con quelle di motor yacht che hanno lo stesso prezzo e con quelli che hanno gli stessi spazi. I valori sono nella media, non si riferiscono a modelli in particolare, quindi è possibile trovare l'eccezione che conferma la regola.
È però facile capire quanto un catamarano a vela permetta di risparmiare e avere ambienti molto comodi. Abbiamo preso un modello a vela perché è la scelta che molti armatori fanno quando decidono di abbandonare il settore del motore.

	CAT vela 40'	MOTORYACHT circa 37'	MOTORYACHT circa 50'
PREZZO BASE EURO **	Circa 300.000 euro	Tra 250/300.000 euro	Da 650.000 euro
Lunghezza f.t. m	11 - 12	circa 11	15 - 17
Larghezza m	6,50 - 7,70	meno di 4	meno di 5
Dislocamento t	12 - 15	circa 10	circa 26/30
Motori standard	2 x 20/45 cv	2 x 300/370 cv	2 x 435/500/715 cv
N° cabine	3/4	2	3+1 *
N° bagni	3/4	1	2/1
Acqua dolce lt	circa 500/600	circa 100 litri	circa 700/800
Velocità max nodi	9	20/30	20/30
Velocità crociera nodi	7/8	18/20	circa 25
Autonomia crociera mn	circa 350	circa 200	circa 300/350

Note: I dati sono generici e possono variare da modello a modello. * La quarta cabina è quella del marinaio, spesso isolata e accessibile dal pozzetto. ** Prezzi di listino base, indicativi e Iva esclusa.

LEOPARD 40

PRESTIGE 500

CAT A MOTORE VS MOTOR YACHT

Più spazi e spese di gestione inferiori

Meno frequente, ma pur sempre possibile è il passaggio da un'imbarcazione a motore a un catamarano a motore. Le ragioni possono essere molte, ma l'abbondanza degli spazi è sempre la principale.
Si passa a uno yacht di lunghezza inferiore, con spese di acquisto e gestione più contenute capace di offrire livelli di comfort con pochi paragoni. Solo gli amanti della velocità potranno storcere il naso, con un catamarano a motore difficilmente si superano i 30 nodi di velocità massima.

	CAT motore 40/44'	MOTORYACHT 50/55'	MOTORYACHT 60/66'
PREZZO BASE EURO **	tra 280 e 580 mila euro	650 mila /1.200.000 euro	1.100.000 /1.800.000 euro
Lunghezza f.t. m	12 - 14	15 - 17	19 - 21
Larghezza m	6 - 7	4 - 5	intorno ai 5
Dislocamento t	11 - 22 t	22 - 30	33 - 42
Motori standard	2 x 160/435 cv	2 x 435/715 cv	2 x 725/1.150 cv
N° cabine	3/4	3/4 *	3/4 *
N° bagni	3/4	2/3	3/4
Acqua dolce lt	800 - 2.000	400 - 700	800 - 1.000
Velocità max nodi	20 - 27	28 - 33	28 - 33
Velocità crociera nodi	15 -20	24 - 28	24 - 27

Note: Dati generici, variano da modello a modello. * Più cabina marinaio. ** Prezzi indicativi e Iva esclusa. *** Valori rilevati durante le nostre prove e sono indicativi.

A sinistra il Leopard 51 PC, catamarano costruito da Robertson&Caine. Il cantiere sudafricano ha una ricca gamma di modelli a vela e a motore, questa comprende anche il più piccolo Leopard 43 PC. In alto a destra, un rendering del Long Island 78' Power del cantiere francese JFA. Avrà scafi di alluminio e sovrastrutture in composito con una coppia di motori da 500 cavalli. La velocità di crociera sarà di 12 nodi, la massima di 15.

sta lavorando al primo **Unlimited 53** con il brand Unlimited Yachts, un mezzo per navigazioni d'altura e che avrà grandi doti marine e di robustezza. Tony Punzio e Ilenia Indaco, due imprenditori siciliani, stanno tornando sul mercato con il nuovo brand **Delta Catamarans** il cui primo modello è già in costruzione e sarà esposto ai prossimi saloni autunnali.
C'è poi **OutCut** con il 29.5, un catamarano natante passato dalla fase di progetto a quella reale, un mezzo versatile e a suo modo geniale, carrellabile e disponibile anche nella versione a vela.
C-Catamarans di Fiumicino esponeva il suo entry level **C-Cat 37**, un progetto di Marc Lombard che ha dimostrato ottime prestazioni e di cui Vela e Motore ha pubblicato la prova nel numero di febbraio 2016. Al lavoro anche **Italcat** con il suo 53 piedi, un catamarano con un terzo semiscafo centrale (non è però un trimarano) che regala grandi doti di abitabilità.

I PUNTI DI FORZA DEI CAT

Spazi e privacy maggiori, stabilità e consumi ridotti. Sono le motivazioni più importanti alla base della diffusione sempre maggiore dei multiscafi. E non finisce qui: linee più aggraziate di una volta, porti e marina che hanno capito l'opportunità aumentando l'offerta di posti barca livellandone i costi e, soprattutto, una vocazione alla vacanza scolpita nel Dna.
Una percentuale sempre maggiore di appassionati inizia ad affacciarsi alla nautica direttamente tramite questo mercato, e non dopo altre esperienze sui monoscafi. I multi sono oggi visti

PIERO TREBUCCHI

Sogno un giro del mondo di cinque anni in cat

Come tutti i gardesani doc **Piero Trebucchi** è stato letteralmente buttato su una barca fin da piccolo e da lì non è più sceso. Sebbene oggi sia armatore di un catamarano Privilège 65, la sua carriera nautica è iniziata con un monoscafo, e non uno qualsiasi: il *Moana* 60' con cui Vittorio Malingri, primo italiano nella storia, partecipò al Vendée Globe del 1996, il giro del mondo senza scalo in solitario. *«Poi sono arrivati una moglie e dei figli e quando ho compiuto 45 anni* – racconta Trebucchi – *ho venduto l'azienda per organizzare un giro del mondo di cinque anni con la famiglia. Il monoscafo comportava dei sacrifici che per stazza, sono un gourmet un po' viziato, e indole non ero più disposto a sopportare. Volevo una barca che non avesse problemi di pescaggio e autonomie, quando fai il giro del mondo rimani quasi sempre in rada, lontano dai marina. Volevo una barca che fosse quindi esente da risacca e rollio e così ho pensato al catamarano. Ho iniziato a guardarmi intorno, ma ho subito scoperto che in realtà, per chi viene dai monoscafi, i multiscafi hanno un impatto estetico abbastanza spiacevole.*

Sopra, l'Outremer 4X ha vinto l'European Yacht of the Year dello scorso anno nella categoria Multiscafi. Sotto, un immagine del Privilège 65 di Piero Trebucchi durante la regata transatlantica ARC del 2012.

come imbarcazioni "per la vita" e non più solo per brevi o sporadiche vacanze estive al caldo di qualche isola esotica. Il merito è anche dei cantieri, che hanno elevato lo standard qualitativo generale di queste imbarcazioni e delle attrezzature installate a bordo.

Più comodi delle tradizionali barche a vela monocarena, più economici degli yacht a motore, i multiscafi hanno avuto successo nell'operazione in cui nessuno era riuscito prima: mettere d'accordo il mondo del motore con quello della vela. Sono infatti i "motoristi" i più tentati dal pianeta a due scafi, allettati dalle grandi doti di spazio e risparmio sulla gestione annuale (carburante, assicurazione e anche acquisto) che i modelli a vela, con dimensioni inferiori, riescono a offrire. E fa niente se bisogna rinunciare a qualche nodo, fa parte del nuovo modo di vivere il mare e navigare. Uno yacht a motore tra i 50 e i 55 piedi ha tre o quattro cabine (la quarta spesso è quella del marinaio, isolata a poppa), due o tre bagni, costa

Non trovavo modelli che mi piacevano e mentre mi lamentavo di questo con il mio velaio (Paolo Semeraro di Banks Sails, n.d.r.) *lui mi segnalò un cat abbandonato nel porto di Civitavecchia, a Roma. Era un vecchio Privilège di 65 piedi fermo lì da anni. Sapevo che i Privilège erano tra i migliori cat al mondo, a quell'epoca, disegnati da Marc Lombard e l'idea di acquistare una barca del genere a un prezzo che era una frazione di quello richiesto per un modello nuovo, che costa milioni di euro, mi attirava parecchio e così alla fine l'ho acquistato.*
Dopo aver trascorso un anno intero a restaurarla è diventata la mia barca perfetta, l'ho fatta esattamente come volevo: piano velico, impianti, autonomie, dotazioni, è dotata di ogni comodità, ha 3 mila litri di gasolio ed è tutto doppio, gli scafi sono indipendenti a livello di impianti.
Solo l'albero è uno solo! Dopo averla messa in acqua nel settembre del 2012 ho partecipato alla regata ARC attraversando l'Atlantico in appena 12 giorni con punte di 23 nodi. Purtroppo l'idea di girare il mondo è tramontata ai Caraibi e oggi la barca è ancora lì dove fa charter di lusso».

I DIFETTI DEI CATAMARANI

«Il limite dei catamarani – secondo Trebucchi – *è quando navigano con mare di prua, soprattutto i modelli più bassi sull'acqua. Lì in mezzo tra gli scafi prendono molte botte e la navigazione può diventare rumorosa e un po' scomposta, perché capita che la barca si appoggi sull'onda subendo delle flessioni. Le prime volte che ho navigato in queste condizioni mi sembrava di andare con un carro armato su un campo minato e non avevo quella sensazione di grazia che hai con il monoscafo nel passaggio sull'onda. Al contrario, quando ti trovi nelle loro condizioni, vento e onda lunga da poppa, è una meraviglia, ti trovi a 10/15 nodi con il tuo bicchiere di vino fermo dove all'opposto, con il monoscafo, era tutto un rollio e dopo due ore avevi una gamba più corta dell'altra. Non esiste la barca perfetta, esiste la barca perfetta per il tipo di navigazione e vita che devi fare. Se dovessi navigare in Mediterraneo vedrei il catamarano come un incubo, sotto ogni punto di vista: difficoltà a trovare ormeggi nei marina, variabilità dei venti estrema, pochi ridossi dove buttare l'àncora per una settimana, onde corte e ripide. Quando lo usi ti rendi conto che il catamarano è nato per i tropici, usarlo qui da noi è un po' come usare un Suv in città o una sportiva in montagna, ci vai lo stesso, ma non è il suo ambiente. Fuori dal Mediterraneo il catamarano è una scelta quasi obbligata per chi ha certe idee: la mia barca è lunga 20 metri e pesca appena un metro e 60, riesco a entrare in tutte le baie, anche le più protette».*

mediamente oltre il milione di euro e consuma grandi quantità di carburante: sono questi gli elementi che stanno facendo cambiare idea a molti armatori, già tentati dallo stile "green" delle navette. I catamarani però fanno meglio e colpiscono al cuore: un modello di 40' ha quattro cabine, quattro bagni riservati e una superficie vivibile paragonabile, appunto, a quella di un motoryacht da 50/55'. A parità di spazi fanno spendere quindi meno per posto barca e assicurazione. Ma è il prezzo di listino la vera bomba: per un cat sui 40' ci vogliono circa 350.000 euro per averlo alla boa, tre volte in meno rispetto allo yacht a motore. Certo, bisogna rinunciare alla velocità, ma se un armatore era già interessato alla navetta, il cat a vela non è troppo più lento.

In alto, il nuovo Ice Cat 61 di Ice Yachts in navigazione. Prestazioni esaltanti per il modello disegnato da Enrico Contreas e Luigi Cirillo. Sopra, due foto degli interni del Privilège 65 di Piero Trebucchi. A destra, un Fountaine Pajot Ipanema 58 ormeggiato in rada.

UNLIMITED YACHTS 53

Si chiama Unlimited Yachts il nuovo marchio di catamarani custom per la crociera creato da tre amici: Vittorio Malingri, Federico Zecchin e Gianpaolo Pelizza. Tante le idee che saranno alla base di questa barca nel cui progetto è coinvolto l'architetto Marco Veglia: ponte su unico livello e fruibile da prua a poppa, spazi interni per avere un layout a 4/5 cabine e altrettanti bagni, un salone con zone di relax esposte o riparate, abitabilità e utilizzo di tutto lo spazio a disposizione, non solo nella piattaforma, ma anche negli scafi da prua a poppa. Robustezza e costruzione di altissima qualità sono tra i punti di forza della barca, che è già in costruzione da Adriasail. Unlimited C53' avrà scafi stretti e profondi sotto al galleggiamento, la parte inferiore della piattaforma molto alta sull'acqua (130 cm), impianti concentrati a centro barca, bompresso al posto della traversa di prua, ponte integrale e poppe chiuse. La barca è dotata di foil asimmetrici curvi al posto delle derive e timoni a T. In futuro sono previste anche versioni a motore con propulsione ibrida o con basse potenze per consumare poco viaggiando a 10/15 nodi e una molto veloce con foil.

info@unlimited.com - vittoriomalingri@gmail.com

NEEL TRIMARANS 47

Il cantiere francese Neel Trimarans ha svelato i disegni del prossimo modello, un 47 piedi dal design rinnovato e più moderno curato da Marc Lombard e che scenderà in acqua nei primi mesi del 2019.
Specializzato in trimarani per la crociera veloce (il Neel 51 ha vinto l'European Yacht of the Year 2018 nella categoria Multiscafi), anche il nuovo arrivato si distingue per alcuni punti di forza: la cabina armatoriale e panoramica sul ponte principale, il salone a tutta larghezza e quello che il cantiere chiama Cockloon, ovvero uno spazio enorme che nasce dalla perfetta fusione di pozzetto e salone. Una grande vetrata a più elementi si apre lasciando spazio al tavolo del pozzetto che si apre unendosi con quello del salone. Con l'armatoriale sul ponte principale, sottocoperta c'è spazio per altre quattro cabine doppie (due in ciascuno degli scafi laterali) e un bagno condiviso al centro dello scafo centrale.

neel-trimarans.com

ITA CATAMARANS 14.99

Design sportivo e costruzione super tecnologica per Ita 14.99, il primo catamarano sviluppato da Ita Catamarans, brand tutto italiano fondato nel 2016 dall'imprenditore Emanuele Caprini che si affaccia nel settore dei multiscafi con un prodotto molto particolare. *«Portare lo stile e il design italiani nei catamarani, aspetti che oggi difficilmente vediamo in questo mercato»* è questo l'obiettivo del cantiere, come ci hanno raccontato Emilio ed Emanuele Caprini. Disegnato dallo studio YDC Yacht Design Collective, il cat è stato costruito nella sede del cantiere a Mondolfo (PU) dove è stato anche varato da pochissimi giorni.
Basta guardarlo per apprezzare l'anima sportiva di questo modello, che ha una randa a testa quadrata e derive laterali che portano il pescaggio massimo a 2,35 metri. L'anima custom si vede bene negli interni, dove esistono già cinque versioni differenti con soluzioni molto interessanti: da quella standard a tre cabine e due bagni con cucina a C o a isola, a quella con la terza cabina a letti sovrapposti o a due sole cabine e ufficio (a prua dello scafo di sinistra).

itacatamarans.com

DELTA CATAMARANS F40-XX

Lungo 11,99 metri fuori tutto e largo 7,15, l'F40 XX è il primo modello del nuovo brand italiano Delta Catamarans di Toni Punzio e Ilenia Indaco, che hanno sviluppato, rispettivamente, il concept generale e gli interni. A collaborare al progetto c'è il designer Giovanni Ceccarelli che ha disegnato uno scafo per la crociera che promette ottime prestazioni a vela e volumi importanti per gli ambienti interni, dove sono previste versioni a due, tre o quattro cabine. Interessante la prima, che ha entrambi gli scafi dedicati all'armatore con letti posti di traverso e al centro invece che a poppa come avviene solitamente.
La barca è già in costruzione e la prima unità verrà presentata nel corso dei prossimi mesi. Nella gamma Delta Catamarans è anche previsto un modello a motore, l'FX43 Power che verrà sviluppato successivamente.

deltacatamarans.com

ICE CAT 61

È stato uno dei modelli più ammirati, e visitati, del salone dei multiscafi di La Grande Motte. Primo catamarano costruito dal cantiere Ice Yachts, il 61 si distingue per la qualità di costruzione: sandwich di materiali compositi con fibre di vetro-carbonio impregnate di resina epossidica, anima di Pvc espanso e infusione. Per i più esigenti è anche prevista una versione tutta di carbonio. Disegnato da Enrico Contreas, il 61 ha derive mobili standard che ne migliorano la portanza, quattro paratie stagne a prua e a poppa degli scafi e prue poco inclinate per essere sempre raggiungibili nelle fasi di ormeggio.
La barca è lunga 18,60 metri con una larghezza di 8,20 metri e il pescaggio è di appena 1 metro; ha un albero di 23 metri con randa di 118 mq, Solent di 59 mq e Gennaker di 150 mq. Con due motori da 110 cavalli naviga a velocità di 13 nodi. Sottocoperta ci sono versioni da tre, quattro e cinque cabine con possibilità di cabina marinaio. In cantiere sono già pronti i disegni per un nuovo modello ancora più grande, lungo 20,45 metri: l'Ice Cat 67.

iceyachts.it

OUTCUT 29.5

Larghezza variabile per trasporto su carrello, allestimento con motori fuoribordo o elettrici e versione a vela. Sono i punti di forza dell'Outcut 29.5, catamarano italiano che fa della versatilità una delle sue doti migliori. Lungo 9 metri, è dotato del sistema DHR (Dynamic Hull Range) che ne riduce la larghezza da 3,5 a 2,5 metri, permettendo così il trasporto stradale. L'Outcut 29.5 non richiede la patente e grazie all'efficienza dei suoi scafi può essere anche spinto da una propulsione elettrica con velocità fino a 15 nodi.
E per chi preferisce andare a vela, esiste l'opzione per un armo semplice con albero e una o due vele di prua (senza randa). In coperta c'è spazio per otto persone e sottocoperta può ospitare quattro persone nella cabina di prua e nella dinette trasformabile. Non mancano un bagno con box doccia e cucina con lavello e piano cottura a due fuochi. ***outcut.world***

DUFOUR CATAMARANS 48

Lungo 14,20 e largo 8 metri, il catamarano di Dufour è un progetto dello studio Felci Yacht Design. *«Abbiamo disegnato un modello innovativo e in linea con la filosofia Dufour Yachts* - spiega Felci - *su cui lavoriamo da molti anni. Il Dufour 48 mantiene visibile l'identità del cantiere, soprattutto per quanto riguarda le linee di carena, la forma degli oblò e il ponte di coperta pulito»*. L'albero spostato al centro permette di avere vele di prua più grandi con rotaia autovirante per il fiocco. Un bompresso fisso, optional, permette di murare il Code 0 o un Gennaker. Sottocoperta sono tre i layout: tre cabine e quattro bagni con scafo di sinistra armatoriale, quattro cabine e cinque bagni e cinque cabine e cinque bagni. Tutte hanno spazio per ospitare uno skipper a estrema prua con accesso dal ponte di coperta.

dufour-catamarans.com

OUTREMER 51

Lungo 15,65 e largo 7,45 metri ha la stessa filosofia del 4X che vinse l'European Yacht of the Year lo scorso anno nella categoria Multiscafi: barca performante con piano velico potente e costruzione votata alla robustezza con inserti di carbonio, resine vinilestere e derive laterali. Il fondo degli scafi è in vetroresina piena e sulle prue i crash box impediscono a eventuali falle di mettere in pericolo la galleggiabilità del mezzo. Inoltre, le derive hanno dei punti di rottura, in caso di impatto con oggetti semi sommersi si rompono senza danneggiare la struttura dello scafo che le ospita. Come tutti gli Outremer, anche il 51 abbina performance a capacità da vero cruiser oceanico. Dislocamento controllato e prue dalle entrate sottili permettono al catamarano di filare veloce in ogni condizione. Sottocoperta ci sono le due solite versioni con tre cabine e lo scafo di sinistra tutto dedicato all'armatore e quella a quattro cabine, dove l'armatoriale è sempre a poppa dello scafo di sinistra con il letto posto di traverso invece che in senso longitudinale.

catamaran-outremer.com

I CAT POSSO SCUFFIARE?

Il catamarano da crociera è molto stabile, anche per via dei grandi spazi di cui gode, che appesantiscono il mezzo: albero e vela, da soli, non sono in grado di ribaltarlo. Possono entrare in una zona di pericolo durante burrasche molto violente, con onde alte diversi metri e frangenti potenti. In quelle condizioni, se non si riduce tela e durante una manovra errata c'è la possibilità di un incidente del genere. Ma bisogna davvero andarsela a cercare. E comunque, tutti i cantieri forniscono, nel manuale dell'utente, istruzioni precise su quando ridurre tela per scongiurare la scuffia. L'utente medio che naviga in crociera d'estate non deve essere preoccupato per questo problema. È molto più facile disalberare o strappare le vele, e un albero che cade in coperta non è meno pericoloso di una scuffia.

GUNBOAT 68

La storia del cantiere Gunboat inizia negli Stati Uniti nel 2002 con la costruzione di una serie di modelli per la famiglia e diventato presto un punto di riferimento per il settore dei catamarani fast cruiser. Ad oggi ci sono circa 30 modelli naviganti tra 48 e 90 piedi. Nel 2016 è stato acquistato dal gruppo francese Grand Large Yachting che ha spostato la produzione a La Grande Motte, in Francia. Il Gunboat 68 è il primo modello sviluppato e costruito con il nuovo assetto e promette di essere ancora più veloce, spazioso, lussuoso e meglio rifinito dei precedenti. Lungo 20,75 metri, è disegnato dallo studio VPLP Design con la collaborazione di Christophe Chedal Anglay e Patrick le Quément per lo stile di interni ed esterni. Costruito interamente di carbonio, ha derive laterali e timoni retrattili per prestazioni ancora più esaltanti. Non solo, i mobili degli interni possono essere facilmente rimossi per adattarsi a varie esigenze, dalle regate di altura a cena e feste a bordo. Sottocoperta tutto è pensato e realizzato per contenere i pesi grazie a materiali tecnologici. Il layout standard prevede sei cabine.

gunboat.com

BALI CATAMARANS 4.1

Presentato al salone dei multiscafi di La Grande Motte, il Bali 4.1 è la versione rinnovata del vecchio 4.0. A cambiare è soprattutto la zona del pozzetto, ora più ospitale grazie al nuovo divano di poppa. Tra i suoi punti di forza ci sono il design della plancetta e la porta basculante tra pozzetto e salone. La prima collega i due scafi, permettendo di ricavare voluminosi spazi di stivaggio, mentre con la seconda è possibile gestire i due principali ambienti della barca a seconda delle esigenze.
Una caratteristica unica tra i cat di grande serie, come anche la vetrata del parabrezza che si apre per mettere in comunicazione salone e dinette di prua. Gli interni, rinnovati rispetto ai precedenti modelli, sono stati decorati da Lasta Design Studio,e prevedono versioni a tre o quattro cabine con diverse soluzioni per i bagni. ***bali-catamarans.com***

MANOVRARE È DIFFICILE?

I due motori dei multiscafi permettono di eseguire con facilità manovre precise: manovrare con una barca a vela è più difficile! All'inizio possono impressionare e richiedono un po' di occhio e attenzione in più per la larghezza maggiore, ma ci si abitua presto.

VANNO PIÙ VELOCI?

Non è un approccio corretto parlare di prestazioni, con un buon vento al traverso e poca onda corrono veloci e oggi esistono modelli che vanno come treni. Di bolina soffrono un po' di più, ma quando sei a bordo di un catamarano non importa andare a 6 o 7 nodi, anche perché spesso non li percepisci. Inoltre, la sua stabilità affatica di meno l'equipaggio, quindi finisci per macinare più miglia. Il segreto è godersi la navigazione. I cat hanno posto per tutti, mentre sulle barche puoi sdraiarti solo in un paio di punti, i multiscafi hanno oltre il doppio dello spazio per stendersi al sole.

EOS CATAMARAN 47

Fondato nel 2015 da Pierre-Henri Barbé, Eos Catamaran è un brand francese che costruisce catamarani per la crociera d'altura con buone doti di marinità, leggerezza e performance. I suoi modelli sono assemblati presso lo storico costruttore F. Hervé a La Rochelle, un cantiere nato nel 1946 e specializzato nella lavorazione del legno e dei compositi. Il primo modello messo in acqua è l'Eos 54, un catamarano per la crociera di 16,45 metri disponibile anche nella versione Race con un allestimento diverso che permette di risparmiare oltre 5.000 chili sul dislocamento della barca.
Il prossimo modello è un 47 piedi che potrà montare anche motori elettrici OceanVolt da 15 kW (45 cavalli). Un lungo redan che corre lungo tutti gli scafi regala alla barca entrate sottili per la ricerca delle performance e cabine voluminose. A prua spiccano il lungo bompresso per murare gennaker e Code 0 e la rotaia del fiocco autovirante. La barca è lunga 14,44 metri e larga 7,52, il dislocamento a mezzo carico è di 11.500 kg.

eoscatamaran.com

LEOPARD 50

Versioni con o senza fly, design rinnovato e rinforzi in fibra di carbonio. Costruito in Sud Africa dal cantiere Robertson & Caine, il Leopard 50 è uno yacht per la crociera pura che si distingue per la facilità di utilizzo e la robustezza: destinati infatti al mercato del charter attraverso la compagnia The Moorings (con il nome di Moorings 5000), tutti i Leopard hanno soluzioni e impianti facili da gestire.
Disegnato come sempre dallo studio Simonis & Voogd Yacht Design, il Leopard 50 è lungo 15,4 metri e largo 8,06 è ha una superficie velica di 154,2 mq. A motore è spinto da una coppia di motori da 57 cavalli.
Non manca la porta di prua, che collega il salone alla zona di prua facilitando gli spostamenti a bordo. Mentre la versione fly sfrutta una maggiore abitabilità degli esterni, quella senza concede prestazioni migliori grazie a un piano velico maggiore e al peso inferiore. Sottocoperta sono disponibili quattro versioni da tre fino a cinque cabine matrimoniali.

leopardcatamarans.com

MARSAUDON COMPOSITES TS5

Il segreto di questi cat francesi è nella sigla TS: *très simple*, che in italiano di traduce con "molto semplice". È la filosofia del cantiere fondato nel 2002 da Samuel Marsaudon (oggi di proprietà di Fred Blandin) che costruisce imbarcazioni tanto per la crociera quanto per la regata. Mentre al salone di La Grande Motte era esposto il TS 42, qui vi parliamo del nuovo modello, il TS 5. Lungo 15,24 metri e largo 8,6 è un cat per la crociera veloce disegnato da Christophe Barreau e costruito in sandwich di vetro con anima di Pvc e resina vinilestere. La barca ha un dislocamento massimo di 11 tonnellate con una superficie velica che di bolina tocca i 148 mq. Il piano velico prevede un albero fisso di alluminio e randa square top, mentre una coppia di derive permette di migliorare le prestazioni di bolina. Sottocoperta c'è posto per cinque cabine matrimoniali con quelle di poppa dotate di letto trasversale.

marsaudon-composites.com

PRIVILEGE Serie 5

È stato messo in acqua il primo Privilège Serie 5 dopo l'acquisizione del cantiere francese da parte di quello tedesco Hanse Yachts. Lungo 17,09 e largo 7,98, è un catamarano disegnato da Marc Lombard e Franck Darnet per gli interni. Nel nuovo modello sono stati migliorati il piano velico, che ora di bolina misura 141 mq, ed è stato ridisegnato il salone.
Gilles Wagner, Ceo del cantiere, ha dichiarato *«dopo l'acquisizione di Privilège da parte di HanseYachts AG, abbiamo unito il know-how di entrambi i cantieri e lo abbiamo implementato perfettamente in questo nuovo catamarano. Il Privilège Serie 5 è la prova del futuro sviluppo del marchio. Rimaniamo fedeli ai nostri valori tradizionali e costruiamo catamarani oceanici ai massimi standard di qualità e secondo le specifiche degli armatori. Soprattutto, un Privilège incarna, insieme a qualità ed eleganza, la fiducia. Sono certo che tutti i futuri armatori di Privilège potranno fare affidamento su questi elementi».*

privilege-marine.com

40 OPEN Sunreef Power

Il cantiere polacco Sunreef Yachts entra nel settore dei day cruiser e tender di lusso con il 40 Open Sunreef Power, un veloce catamarano a motore lungo 12,75 metri, largo 5,20 e spinto da una coppia di motori Volvo Penta IPS 600 (2 x 435 cavalli). Nei programmi del cantiere c'è anche una versione dotata di foil per farlo volare sull'acqua come un aliscafo. All'interno c'è posto per un bel bagno e un'utility room, mentre la sezione di prua può essere sfruttata per una cabina con letto doppio. Come tutti i prodotti Sunreef anche questo day cruiser sarà totalmente personalizzabile.

sunreef-yachts.com

SEAWIND 1600

Lungo 15,74 metri, il Seawind 1600 è il nuovo modello del cantiere australiano ed è anche l'ammiraglia della flotta. Disegnato dallo studio Reichel Pugh Yacht Design, il 1600 si distingue per le linee filanti e sportive, che giovano dell'assenza del fly e di una zona attrezzata a prua. Se ne avvantaggiano anche le prestazioni, punto di forza di questo modello. Ha due ruote ai lati del pozzetto e una zona carteggio nella parte frontale del salone, sotto al parabrezza.
Due i layout disponibili: tre o quattro cabine con una coppia di bagni.
Il cantiere ha una lunga e avventurosa storia: è stato infatti fondato nel 1982 da Richard Ward per costruire piccoli catamarani da spiaggia di 4 o 5 metri, il più conosciuto dei quali è il Maricat. In breve tempo il cantiere diventa il più grande produttore australiano con oltre 3.000 pezzi venduti. Verso le fine degli anni '80 inizia la costruzione di modelli da crociera e nel 2010 Seawind acquista il cantiere americano Corsaire Marine, che nel frattempo ha spostato la produzione dalla California al Vietnam, dove si è successivamente trasferito anche Seawind. ***seawindcats.com***

FOUNTAINE PAJOT 67

Disegnato in collaborazione con lo studio Berret Racoupeau Yacht Design, il cantiere Fountaine Pajot presenta la sua ammiraglia: il nuovo 67 piedi. Lungo 20,46 metri e largo 9,84 si distingue per i grandi spazi esterni e interni. Da notare il flybridge suddiviso in zona sole, conversazione e timoneria e, nel pozzetto di prua, la Jacuzzi con salottino completo di divani e tavolino. Tre i layout a disposizione tra cui la versione "proprietario", al quale è dedicato un intero scafo dell'imbarcazione con accesso diretto a prua.
La seconda versione "lounge" prevede la cucina separata dal salone che gode così di un'atmosfera più formale e rilassata e, infine, non poteva mancare un layout a sei cabine e sei bagni destinata al mercato del charter.

catamarans-fountaine-pajot.com

ASPEN POWER CATAMARANS

Un solo motore, scafi asimmetrici e consumi ridotti

Il cantiere americano Aspen Power Catamarans produce una gamma di sei catamarani a motore che si distinguono per una caratteristica molto particolare, definita come "single diesel power proa". I catamarani sono, infatti, spinti da un solo motore e hanno i due scafi con sezioni molto diverse: benché identici se visti di profilo, lo scafo di sinistra è il 35 per cento più stretto dell'altro. Questo permette di compensare la tendenza a virare dovuta alla presenza di un solo motore (a dritta) in posizione laterale. Questo sistema viene chiamato dal cantiere con il nome di SeaGlider. I benefici di questa tecnologia, secondo il cantiere, sono molteplici, a partire dalla grande efficienza di navigazione e consumi molto ridotti.
Lo scafo più stretto ha, infatti, una resistenza all'avanzamento di circa il 50 per cento inferiore all'altro, anche perché è privo di chiglia, albero motore, timone ed elica.
A questo si aggiunge un notevole risparmio di peso dovuto all'assenza di un motore, che si traduce in ulteriori risparmi dovuti a strutture più leggere, che non devono sopportarne il peso. Tutto questo vuol dire un dislocamento di circa il 40 per cento inferiore. Non solo, lo scafo che ospita il motore, quello di dritta, è ben più largo, e quindi spazioso di quello di un cat tradizionale e permette di avere una sala macchine

ampia e accessibile e maggior comfort per gli ospiti. Ogni catamarano di Aspen Power Catamarans è costruito in sandwich di vetroresina con anima di Pvc, rinforzi di Kevlar e un mix di resine vinilestere e isoftaliche. Le prue sono rinforzate con diversi strati di materiale tra cui ancora il Kevlar, che ha un'ottima resistenza all'impatto, e i primi 90 cm di ogni scafo sono riempiti con una schiuma che assorbe gli urti permettendo agli scafi di mantenere la loro integrità strutturale. Infine, il fondo degli scafi è rinforzato con altri due strati di schiuma a cellule chiuse. Secondo il cantiere il 92 per cento degli scafi è protetto dagli impatti. Tre compartimenti stagni per ogni scafo dotati ognuno di una pompa di sentina capace di evacuare oltre 2.000 litri/ora di acqua. Una settima pompa da oltre 4.000 litri/ora si trova nel vano motore.

aspenpowercatamarans.com

MCCONAGHY MC 50

Fondato nel 1967 da John McConaghy, il cantiere australiano è oggi specializzato nella costruzione di yacht veloci e super tecnologici. Il primo multiscafo in gamma è l'MC 50 presentato di recente al salone dei multiscafi a La Grande Motte e subito acclamato come uno dei più belli in esposizione. Disegnato dallo studio inglese Ker Yacht Design, ha interni a cura di Design Unlimited ed è costruito in vetroresina con inserti di carbonio, materiale che permette di tenere basso il dislocamento ed esaltare le prestazioni.
La barca è infatti un perfetto mix tra lusso, design e prestazioni e i redan sugli scafi donano volume agli interni senza influire negativamente sulle sue capacità marine. Bellissima la scala trasversale che dal pozzetto conduce al fly, dove si trova la timoneria e si concentrano tutte le manovre: chi resta in pozzetto non deve mai avere a che fare con winch e cime. Il piano velico prevede albero di carbonio con randa square top da 104 mq e fiocco da 50,4. Sottocoperta sono disponibili due versioni a tre o quattro cabine.

mcconaghyboats.com

NAUTITECH BAVARIA 47 Power

Il primo modello a motore di Bavaria Catamarans Nautitech è stato messo in acqua, si chiama 47 Power ed è un catamarano capace di toccare i 22 nodi di velocità massima con due motori Volvo Penta D4 da 225 o 300 cavalli. Sarà anche capace di navigare per 1.000 miglia alla velocità economica di 9 nodi. Tra i suoi migliori punti di forza ci sono la dinette ricavata a prua, dove un tavolo centrale servirà due coppie di sedute, il grande prendisole sul fly e la piattaforma di poppa che scenderà in mare per varare e alare un tender Williams Minijet 280.
Non solo, una volta scesa in acqua servirà anche da vera e propria spiaggia a pelo dell'acqua. Il fly sarà completato da un bimini o un hard top per proteggere la dinette e la consolle di guida. Qui non mancano il mobile bar e un barbecue.

bavariayachts.com