



Bavaria Sport 400 Coupé



Fiart Mare 4T

Mettiamo sotto la lente unità a motore aventi una lunghezza di scafo intorno agli 11 metri e compresa in una manciata di centimetri: una taglia "familiare" che già consente crociere di un certo impegno, nello spazio e nel tempo.

Nel mercato dei cabinati a motore esiste una fascia che potremmo definire "familiare", in quanto, all'interno dei modelli che ne fanno parte, si svolge una vita di bordo che presenta tratti più o meno accentuati di una certa promiscuità. In sostanza, parliamo di unità che ancora non esprimono del tutto quei significati che più spesso sono collegati all'idea dell'immagine, del prestigio e del lusso, ma che piuttosto devono possedere spiccate caratteristiche di praticità e di buona economia d'uso. In modo del tutto convenzionale, ma pur sempre basandoci sugli orientamenti generali del mercato, possiamo fissare l'arco superiore

QUATTRO CABINATI ALLA SBARRA

di Corradino Corbò

Jeanneau Leader 40



Sealine F 380



di questa fascia - quello che riguarda le imbarcazioni immatricolate - tra i 10 e i 13 metri di lunghezza fuori tutto. La statistica ci indica che la maggior parte di coloro i quali scelgono un'imbarcazione all'interno di questa gamma ne ha già posseduta almeno un'altra di dimensioni inferiori. Ciò significa che gli orientamenti di base possono aver già sviluppato una certa maturazione, soprattutto per quanto riguarda il tipo di attività che si intende svolgere, il raggio d'azione delle proprie crociere e, non ultimo, la quantità e la qualità delle persone che generalmente vi prendono parte. Tuttavia, di fronte alle possibili alternative

POZZETTO



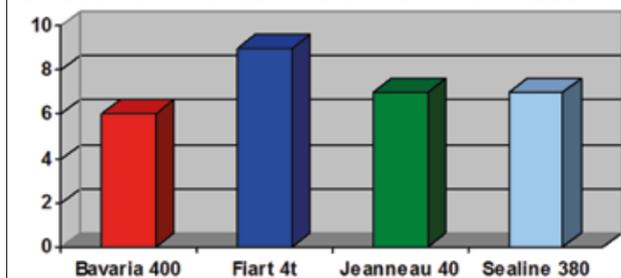
costituite dalle filosofie progettuali e produttive di ciascun cantiere, dalle diverse motorizzazioni proposte e dall'entità dell'investimento, sorgono immancabilmente le più profonde incertezze. Per offrire una serie di riferimenti precisi e, allo stesso tempo, proporre qualche spunto di riflessione su come affrontare questo tema, abbiamo messo sotto la lente quattro imbarcazioni che già hanno preso posizione sul mercato italiano, grazie all'interesse che hanno rapidamente incontrato tra il pubblico e tra i critici del settore. Ovviamente, sono esponenti di un repertorio merceologico assai più vasto che sarebbe impossibile considerare integralmente, sia per motivi di spazio sulla rivista, sia perché - sorprendentemente - non tutti i cantieri si rendono disponibili a scendere nell'arena per confrontarsi in modo così diretto con i loro competitor. Le nostre osservazioni si basano soprattutto sui dati che abbiamo rilevato in prima persona nel corso delle relative prove in mare, nonché su quanto dichiarato nelle schede ufficiali che accompagnano ogni singolo modello. L'incrocio tra le argomentazioni ragionate e la più sintetica esposizione dei grafici pretende di fornire il quadro complessivo più esaustivo possibile.

Quattro modelli, quattro scuole

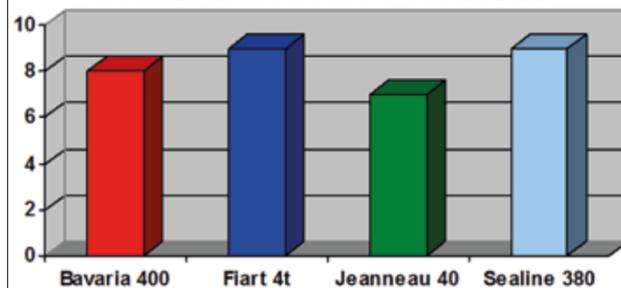
Bavaria Sport 400 Coupé (tedesco), Fiart Mare 4t (italiano), Jeanneau Leader 40 (francese), Sealine F380 (inglese): quattro imbarcazioni che rappresentano degnamente altrettante scuole di pensiero.

Bavaria è, tra i cantieri europei, forse quello che più è riuscito a impostare una produzione di serie, con tutte le riserve che tale definizione comporta quando viene riferita al manufatto nautico, il quale, come si sa, ha comunque e sempre uno spiccato contenuto artigianale. Non meravi-

LIVELLO DI PROTEZIONE COPERTA E POZZETTO



LIVELLO ERGONOMICO GENERALE



DINETTE



stampo fonetico, vuole la pronuncia inglese "forty") - prevede una libertà di personalizzazione davvero rara per questa fascia dimensionale. Jeanneau, glorioso marchio di Les Herbiers passato alcuni anni fa al Gruppo Beneteau, costituisce un altro esempio di azienda che, per realizzare numeri importanti, deve necessariamente fondare la produzione su una

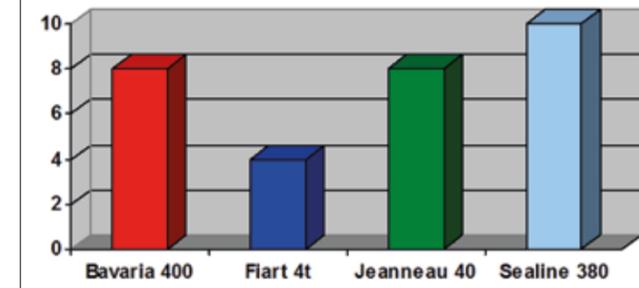
glia quindi che, ad esempio, nel cantiere di Giebelstadt, alcune fasi della costruzione siano assolutamente tradizionali, come nel caso della stratificazione manuale. Piuttosto, la rigida standardizzazione prende il suo avvio da una progettazione che non esitiamo a definire certissima. Fiart Mare è uno dei brand italiani più conosciuti e apprezzati a livello mondiale, vuoi per il design che, soprattutto negli ultimi anni, ha assunto un orientamento decisamente più di tendenza rispetto al passato. Pur essendo rigida nei suoi principi, la progettazione - soprattutto per quel che riguarda i modelli più recenti, tra i quali il 4t di questo confronto (la dicitura, di chiaro

solido ricerca di mercato e su un'ineccepibile progettazione, capace di coniugare le esigenze estetiche del design con quelle più tecnologiche del progresso. Sealine, cantiere inglese entrato nel 2013 a far parte del gruppo tedesco Hanse, produce tre linee di imbarcazioni, tutte caratterizzate da uno stile decisamente originale. Stando alla definizione offerta dall'amministratore delegato Jens Gerhardt, si tratta dell'incontro tra il design britannico e l'ingegneria tedesca. Il modello F380 di questo confronto ha vinto nel 2015 il Motor Boat Award.

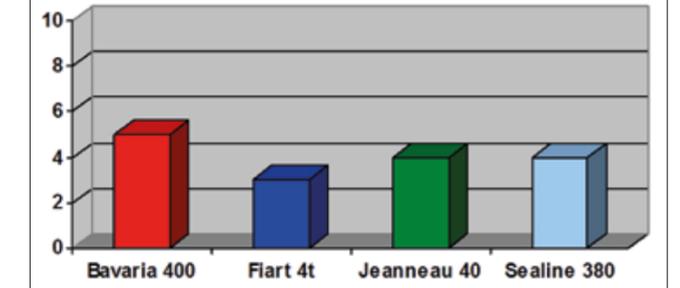
Impostazione e struttura

Ci sono alcuni fattori che, per la loro sostanziale omogeneità, ci hanno permesso di rendere possibile il confronto tra i quattro modelli in questione: le dimensioni generali; i costi di gestione; l'impostazione

DISLIVELLI ESTERNI



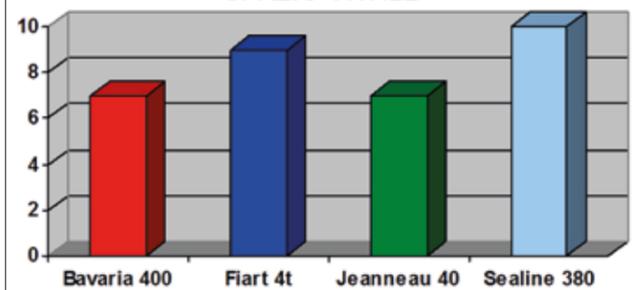
DISLIVELLI INTERNI



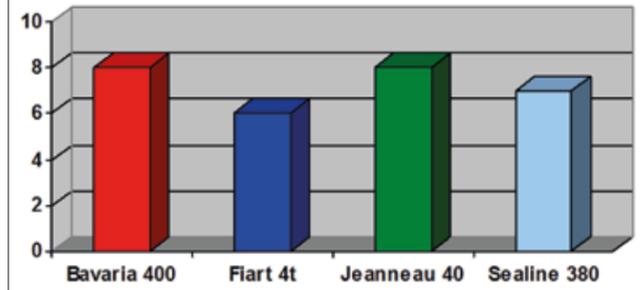
TIMONERIA



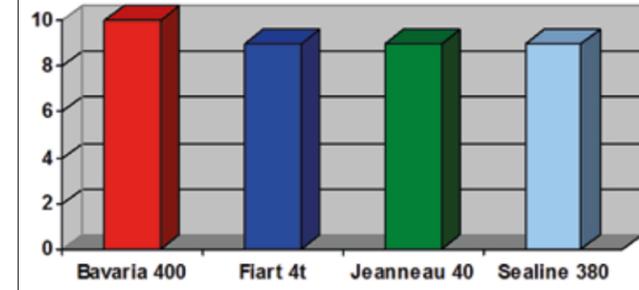
SPAZIO VITALE



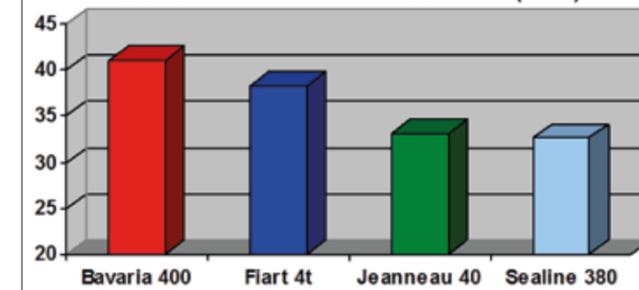
ACCESSIBILITA' DALLA BANCHINA



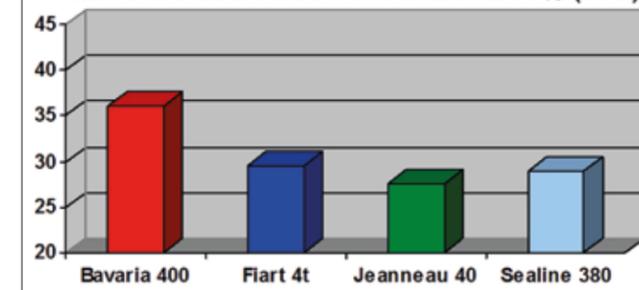
ACCESSIBILITA' DALL'ACQUA



VELOCITA' MASSIMA RILEVATA (nodi)



VELOCITA' MASSIMA CONTINUA AL 90% (nodi)



QUADRATO

croceristica; la quantità di posti letto; il tipo di propulsione. Altri invece che, andando in direzioni più diverse, permettono di individuare la maggiore o minore corrispondenza alle proprie esigenze personali. Diciamo subito, a scanso di equivoci, che in nessun caso entrano in gioco direttamente o indirettamente valutazioni di gusto del tipo "bello" o "brutto". Altrettanto, qualsiasi osservazione che potrebbe sembrare stimolata da un fattore emozionale, si basa qui unicamente sulle misurazioni fisiche da noi stessi eseguite a bordo.

Incominciamo quindi con il dire che se il Fiart e lo Jeanneau appartengono indubbiamente alla stessa categoria dei cosiddetti cabinati open, nel senso che una cospicua parte del loro allestimento "abitativo" (spazi comuni e timoneria) è posta in un esterno la cui protezione è affidata esclusivamente a un top, nel caso del Bavaria e del Sealine ci troviamo di fronte a due cabinati tout court, nel senso che quell'allestimento

abitativo è contenuto all'interno di una cabina chiusa.

Questa importante differenza può essere interpretata in chiave di stagionalità: dunque, il Fiart e lo Jeanneau possono essere considerati ideali per un utilizzo concentrato nei mesi più caldi, mentre, benché meno "solari", il Bavaria e il Sealine si prestano senz'altro a un uso più esteso nell'arco dell'anno. Non può sfuggire tuttavia l'eccezione costituita dal Sealine che, unico tra gli altri, dispone del flying-bridge, il quale, a ben vedere, è l'ambiente più solare che si possa immaginare. Qualcuno lo ritiene un elemento assolutamente irrinunciabile, in quanto amplifica nettamente lo spazio vitale a disposizione dei passeggeri; qualcun altro, soprattutto riferendosi agli yacht di dimensioni contenute, lo giudica un elemento negativo in termini sia di stabilità dello scafo sia di sicurezza per le persone che vi accedono (soprattutto pensando ai bambini e a coloro i quali possiedono un'agilità limitata).

Interni

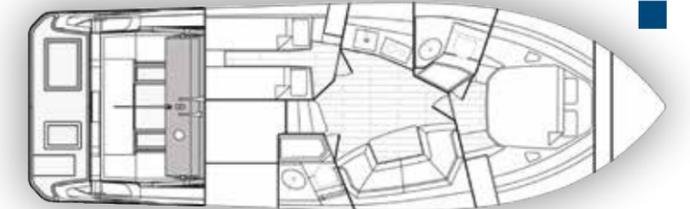
Ovviamente, la valutazione complessiva della parte abitativa "chiusa" di ciascuna barca risulta condizionata dall'impostazione generale dello scafo per ciò che riguarda le eventuali sovrastrutture. Basti pensare a tutta quell'ampia area dinette-timoneria che negli open Fiart e Jeanneau non può - per definizione - essere considerata parte degli interni, sebbene concorra in modo sostanziale al comfort dei passeggeri, mentre nel Bavaria e nel Sealine è a tutti gli effetti "cabina". A ben vedere, però, le differenze sostanziali restano confinate a questa parte dello scafo, poiché tutto quel che si trova sottocoperta riporta il confronto su un piano decisamente più equilibrato. Scendiamo quindi i gradini che portano alla quota inferiore della barca. Qui, Bavaria, Fiart e Jeanneau hanno rispettato lo schema assolutamente tradizionale che pretende l'allestimento di un quadrato, cioè di una dinette laterale con tavolo centrale,

adatta a consumare i cibi preparati in una cucina organizzata sul lato opposto. In tutti e tre i casi, il tavolo può essere abbassato a livello delle sedute, andando a formare, mediante l'inserimento di un'apposita cuscineria, una cuccetta di fortuna. Bavaria e Jeanneau hanno affidato al calore del legno e a un sapiente sistema di illuminazione il compito di creare un'atmosfera calda e accogliente. Tutt'altro che nordica, insomma. Fiart ha scelto invece un'elegante impronta minimalista che dona all'ambiente, già di per sé decisamente voluminoso, un immediato senso di ampiezza e di luminosità. Decisamente originale - e per certi versi coraggiosa - la scelta di Sealine che, a parte uno spazio dedicato a un'elegante cucina (che, come ben evidenziato dalle immagini, pur trovandosi in basso rispetto al living posto sul piano di coperta, ne divide il soffitto, con grande vantaggio soprattutto per l'aerazione), ha deciso di rinunciare completamente al quadrato, al fine di assegnare

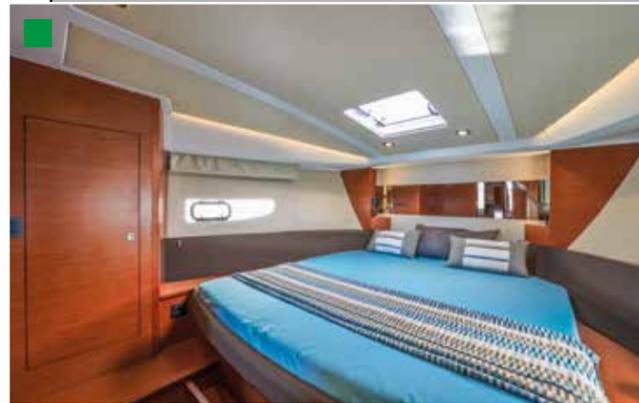
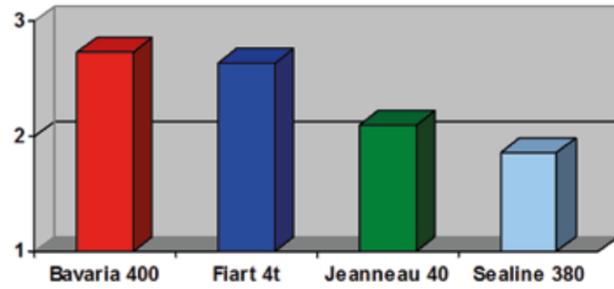
CUCINA



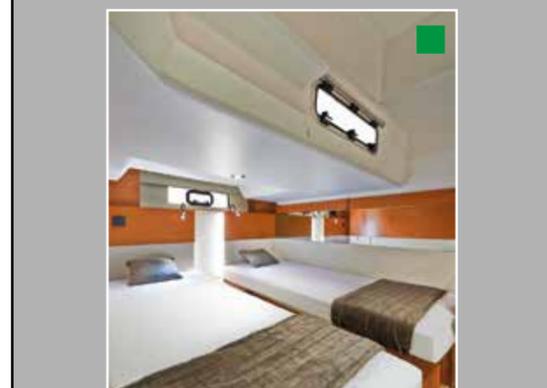
CABINA OSPITI



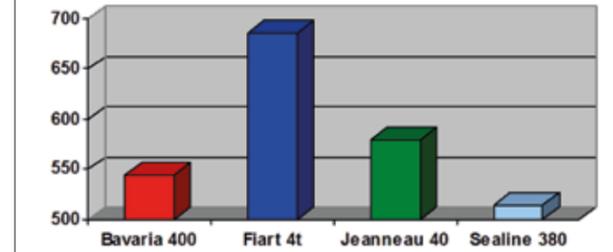
FATTORE DI PLANATA



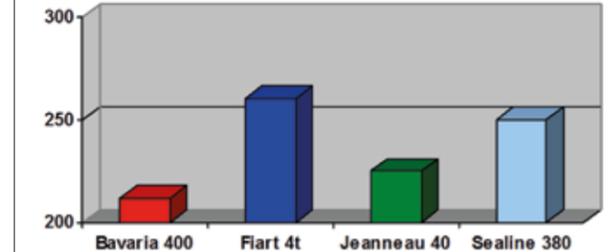
CABINA ARMATORE



PERCORSO CON 1 LITRO A VEL. MAX CONTINUA (metri)



AUTONOMIA A VELOCITA' MAX CONTINUA 90% (miglia)





praticamente tutta la cubatura disponibile ai locali più privati, cioè alle cabine-letto e ai servizi. Grazie a ciò, l'F380 è l'unico tra gli altri a disporre di due toilette standard, una delle quali - quella di competenza della cabina armatoriale, a prua - dotata di una comoda cabina doccia. A proposito dell'armatoriale, tutti e quattro i modelli le dedicano la parte prodiera, mentre, per quanto riguarda la seconda cabina, Bavaria e Jeanneau hanno scelto la più sportiva soluzione sotto-pozzetto, con due letti gemelli orientati per madiere (cioè nel senso della larghezza), mentre Sealine e Fiart hanno optato per quella più tradizionale, cioè sempre con letti gemelli ma orientati per chiglia (cioè nel senso della lunghezza). A questo punto, ciò che distingue il Fiart dagli altri modelli è la presenza di una terza cabina, più o meno speculare alla seconda, con un'unica cuccetta: una soluzione provvidenziale per chi necessita di 5 posti letto fissi o per chi, ritenendone sufficienti 4, desidera che questo locale venga adibito a seconda toilette, seppure limitatamente all'uso di doccia separata.



TOILETTE

GLOSSARIO DEI GRAFICI

Accessibilità dalla banchina. Indica, su una scala da 1 a 10, la risultante dalla somma dei livelli di transitabilità di ogni singolo elemento che consente il passaggio dalla banchina al pozzetto e viceversa. Importante per le persone che hanno problemi di agilità.

Accessibilità dall'acqua. Indica, su una scala da 1 a 10, la risultante dalla somma dei livelli di praticabilità di ogni singolo elemento che consente la risalita a bordo, dall'acqua fino al pozzetto. Importante per tutti i bagnanti, con particolare riferimento alle persone meno agili e ai subacquei.

Autonomia al 90 per cento del regime massimo. Indica il percorso in miglia marine che l'unità - dotata della motorizzazione della prova - può compiere con un pieno di carburante alla velocità massima continua.

Chilogrammi per 1 HP. Indica il peso (espresso in kg) che ciascun HP erogato dalla motorizzazione deve spostare.

Dislivelli esterni. Indica il totale dei gradini presenti in tutti gli ambienti esterni, dalla plancetta di poppa fino all'estrema prua.

Dislivelli interni. Indica il totale dei gradini presenti in tutti gli ambienti interni chiusi.

Fattore di planata. E' il rapporto tra la velocità massima e la velocità minima di planata con trim/flap retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati.

Livello ergonomico generale. Indica, su una scala da 1 a 10, la risultante dalla somma dei livelli ergonomici di ogni singolo elemento che abbia uno stretto rapporto con il corpo umano "medio statistico".

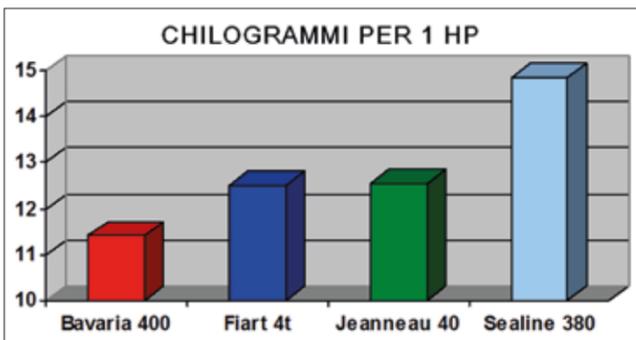
Livello di protezione coperta e pozzetto. Indica, su una scala da 1 a 10, la risultante dalla somma dei livelli di protezione da qualsiasi genere di caduta in mare. Importante per i bambini.

Percorso con un litro a velocità massima continua. Indica, in metri, il percorso che la barca può compiere con un solo litro di carburante alla velocità massima continua.

Spazio vitale. Indica, su una scala da 1 a 10, il livello qualitativo complessivo della vita di bordo per una quantità di persone pari al totale dei posti letto fissi.

Velocità massima rilevata. E' la velocità più elevata che abbiamo rilevato al massimo regime durante la nostra prova.

Velocità massima continua. E' la velocità raggiunta con i motori al 90 per cento del loro regime massimo e che, pertanto, può essere mantenuta costantemente senza andare incontro a danneggiamenti. Riguarda particolarmente i motori Diesel.



Motorizzazioni

Anche in questo caso, si parte da una certa omogeneità: tutti e quattro i modelli sono infatti dotati di una coppia di motori Volvo Penta Diesel Common Rail con piede poppiero DuoProp. Da qui in poi, però, incominciano le differenze: Bavaria e Sealine montano le stesse unità termiche D-6 da 5,5 litri di cilindrata ma con rating differenti: nel primo caso, per ottenere da ciascuna 400 HP (si tratta così del gruppo entrofuoribordo Diesel più potente del mondo); nel secondo, per ottenerne 330. Fiart e Jeanneau montano invece unità termiche D-4 da 3,7 litri con lo stesso rating e, perciò, con potenza per entrambe di 300 HP. Le relative prestazioni, in termini di velocità e di consumi, sono indicate nel quadro generale e risultano ben rappresentate in forma analogica dai grafici, che sono basati unicamente sui dati da noi misurati nel corso delle prove. Le possibili alternative di motorizzazione, laddove disponibili, sono invece indicate nel quadro generale, che mette a confronto diretto anche i dati ufficiali dichiarati dai cantieri.

CONTATTI

BAVARIA - Bavariastraße 1 – D-97232 Giebelstadt (Germania), tel. 0049 9334 9420, fax 0049 9334 9421160; info@bavaria-yachtbau.com; www.bavaria-yachtbau.com - **Importatori:** Sea Power, 60025 Loreto, tel. 071 977875; www.seapower.it - Motomar International, 37019 Peschiera del Garda (VR), tel. 045 6400888; www.motomar.it - M3 Servizi Nautici, 17051 Andora (SV), tel. 0182 80180; www.m3nautica.it

FIART MARE - Via Lucullo 61, 80070 Baia (NA), tel. 081 8040023, fax 081 8040043; info@fiart.com; www.fiart.com

JEANNEAU - RCS La Roche sur Yon, Les Embruns, 16 boulevard de la Mer, 85800 Saint Gilles Croix de Vie; www.jeanneau.com

Lista distributori per l'Italia: it.jeanneau.com

SEALINE INTERNATIONAL - Kidderminster, Inghilterra

Lista distributori per l'Italia: www.sealine.com

SCHEDE TECNICHE

Modello	Bavaria Sport 400 C	Fiart 4t Genius	Jeanneau Leader 40	Sealine F 380
Prezzo base (Euro IVA es.)	174.900 (motori B)	360.000 (motori A)	229.700 (motori C)	249.950 (motori C)
Prezzo barca provata con motori A (Euro IVA es.)	212.165	380.000	323.644	361.750
Progetto	Cantiere	Cantiere	Peters/Garroni/Prestige	Cantiere
Tipologia	Cabinato Open	Cabinato Open	Cabinato Open	Cabinato Fly
Categoria di Progettazione CE	B	B	B	B
Lunghezza fuori tutto (m)	13,29	11,87	12,33	11,40
Lunghezza scafo (m)	11,65	11,56	10,98	11,30
Larghezza massima (m)	3,99	3,88	3,80	3,77
Immersione alle eliche (m)	1,05	0,97	1,20	0,95
Dislocamento a vuoto (kg)	9.129	7.500	7.531	9.800
Portata persone	12	10	10	8
Cabine private	2	2-3	2	2
Posti letto fissi	4	4-5	4	4
Posti letto di fortuna	2	2	2	2
Toilette	1	1-2	1	2
Carburante totale (L)	750	740	720	910
Acqua (L)	250	400	250	315
Motorizzazione della prova (A)	Volvo Penta D6 2 x 400	Volvo Penta D4 2 x 300	Volvo Penta D4 2 x 300	Volvo Penta D6 2 x 330
Motorizzazione alternativa (B)	Mercuriser 2 x 320	-	Volvo Penta D6 2 x 370	Volvo Penta D4 2 x 300
Motorizzazione alternativa (C)	-	-	Mercuriser 2 x 380	Volvo Penta D4 2 x 260
Trasmissione	EFB DuoProp	EFB DuoProp	EFB DuoProp	EFB DuoProp
Rapporto dislocamento/potenza (kg/HP)	11,41 : 1	14,1 : 1	12,55 : 1	14,84 : 1
Velocità massima dichiarata (nodi)	41	38	33	33
Velocità massima rilevata (nodi)	41	38,2	33,1	32,6
Velocità massima continua rilevata (nodi)	36	29,5	27,5	29
Consumo a velocità massima continua (L/miglio)	3,6	2,7	3,2	3,6
Autonomia a velocità massima continua (miglia)	210	270	225	250
Fattore di planata	2,73	2,63	2,10	1,85

