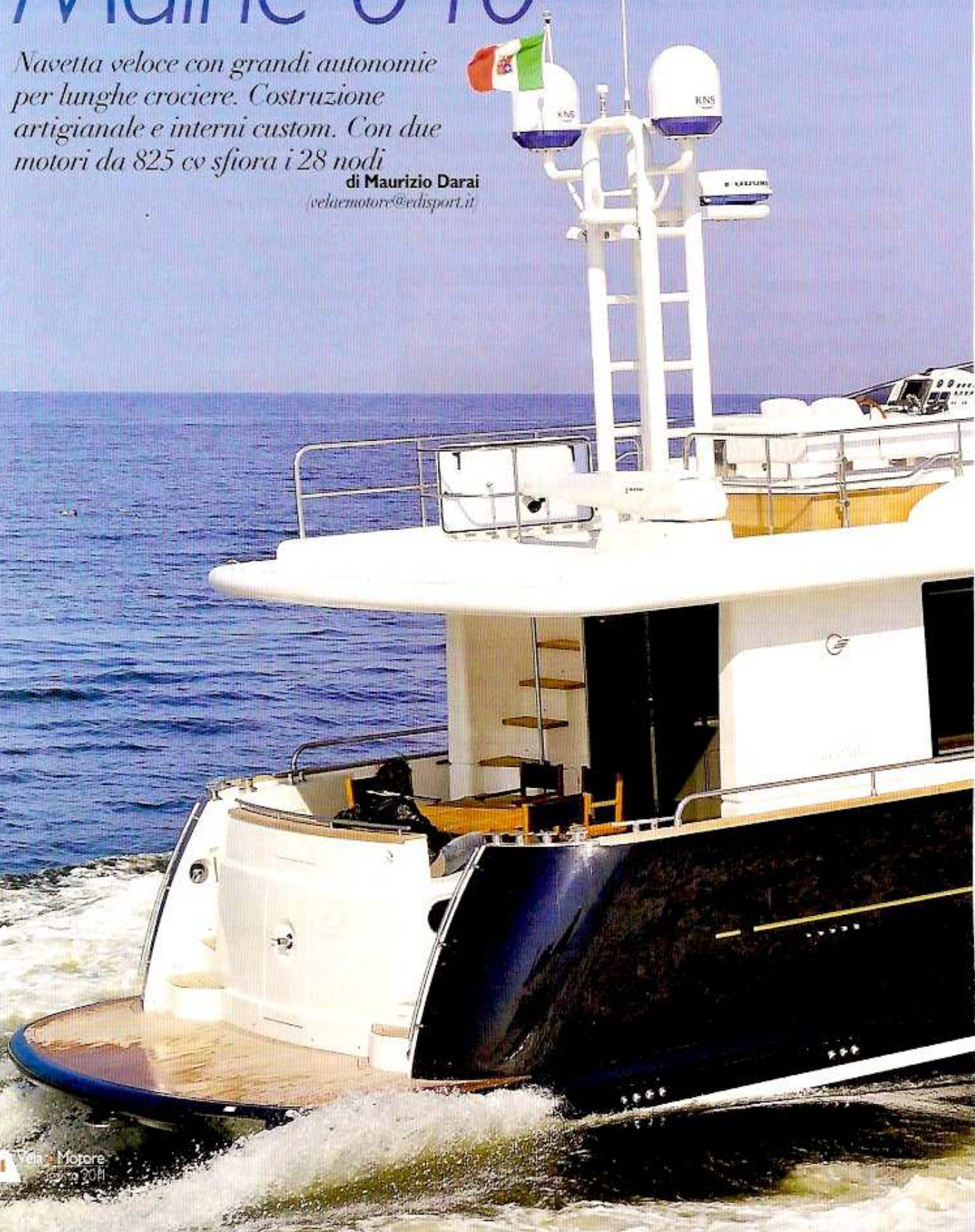


LE PROVE DI VELA E MOTORE

Maine 640

Navetta veloce con grandi autonomie per lunghe crociere. Costruzione artigianale e interni custom. Con due motori da 825 cv sfiora i 28 nodi

di Maurizio Darai
(velaemotore@edisport.it)



I Cantieri Estensi hanno una storia relativamente breve, sono stati fondati nel 1995, ma molto intensa. Da allora infatti sono state varate 350 imbarcazioni, un bel numero per un cantiere artigianale. La flotta è composta da tre linee, le lobster Goldstar S e Goldstar C, il piccolo fisherman di classe Bluetime 370 e le navette veloci Maine. Attenzione ai dettagli e qualità costruttiva sono solo alcuni dei punti forti del cantiere, che oggi opera nella nuova sede di 6.000 mq di Ostellato (FE). Alla linea Maine appartengono al momento

tre imbarcazioni, il 480, il 530 e il 640, che è anche la novità per la prossima stagione e di cui vi presentiamo in anteprima la prova. Una barca dalle grandi autonomie (5.000 litri di carburante e 1.200 di acqua dolce) per lunghe crociere e traversate senza pensieri. Negli interni è ampia la possibilità di personalizzare layout e materiali, l'armatore ha una parte attiva della costruzione della sua barca. Il modello in prova monta due motori Iveco C13 da 825 cavalli ciascuno che lo spingono a oltre 27 nodi di massima.



CI PIACE



NON CI PIACE

Costruzione artigianale, cura nei dettagli, lavorazione del legno. Spazi sul fly e il doppio accesso da pozzetto e salone.

L'albero per antenne e luci sul fly disturba la linea, potrebbe essere più discreto. Mancanza timoneria servoassistita nel modello in prova.



1

1/7. La suite dell'armatore ha accesso diretto al bagno. La cabina è arredata con un angolo relax ed è illuminata da due finestre panoramiche a murata.

2/8. La Vip è a prua, mentre per gli ospiti ci sono due cabine, una con letto matrimoniale (nella foto) e una con letti gemelli, entrambe condividono lo stesso bagno.

4. Il salone con living sulla sinistra, nascoste dalle tende le vetrate che lo circondano per tutta l'ampiezza.

Interni e impianti

Appena varcata la soglia (foto 4) ci rendiamo subito conto di cosa vuol dire quando un cantiere costruisce con processi artigianali: ogni piano è rifinito con legno massello, che funge anche da antirullo, le porte dei mobili sono in compensato marino, così come gli interni del mobilio. Le scale che portano alla zona notte sono in massello lavorate con antisdrucchiolo. Sulla sinistra del ponte principale si apre una zona living con divani e un tavolino basso da cocktail, che ospita fino a 7 persone. La cucina è completa con lavastoviglie, forno e un frigo di tipo domestico. E' anche dotata di una porta stagna che conduce in coperta. Nella zona di prua c'è la plancia di pilotaggio e un salottino che può servire come zona carteggio o pranzo. La vetrata della plancia regala una visibilità eccezionale. Sottocoperta, l'armatoriale a centro barca sfrutta tutto il baglio, per gli ospiti ci sono la Vip e due cabine doppie con bagno comune. Ogni spazio

è stato sfruttato al massimo per stivare il necessario per una lunga crociera. Gli impianti sono ben dimensionati e completati da accessori di ottime marche, tutto è facilmente raggiungibile per le manutenzioni, sia ordinarie che straordinarie. È al momento l'unica barca da noi provata con tre pacchi batterie dedicati ai servizi, separati sia per l'uso sia per la ricarica; in questo modo, oltre a una maggior sicurezza, è possibile rimanere alla fonda per molte ore senza il disturbo del gruppo elettrogeno in moto. Ci è piaciuto il serbatoio giornaliero di decantazione del gasolio in posizione pratica e di tale capacità da potersi quasi dimenticare di doverlo controllare. Particolare attenzione è stata data anche all'ormeggio, che prevede addirittura due coppie di bitte per gli spring. Unico neo, i comandi della gestione elettrica di tutta la barca sono sul cruscotto di guida, soluzione decisamente inadeguata alle dimensioni dello scafo.



3/6. La suggestiva plancia di comando che ricorda quella delle navi. Grande ruota verticale al centro e un cruscotto denso di strumenti. Sulla sinistra il salottino per godersi la navigazione in posizione privilegiata. Alle spalle della poltrona si vede la scala interna che conduce al fly.

5. La cucina si sviluppa tra salone e zona di prua, è arredata con tutto il necessario per una lunga crociera.



1/2/4/8. Grandi spazi sul fly, arredato con prendisole a prua della consolle di guida, tavolo da pranzo e un mobile bar degno di una cucina vera e propria. Oltre dalla classica scala dal pozzetto, si può accedere anche dall'interno, il cui portellone si vede bene nella foto 1, sulla sinistra. L'albero porta antenne disturba la linea.

3/15. Gli spazi per il relax non mancano, e a prua c'è un altro enorme prendisole con tanto di divanetto nel vertice della tuga.

5/9. Il pozzetto è ampio e sgombro, può essere attrezzato con tavolo e sedie rimovibili.

6. Da poppa si accede alla cabina equipaggio, dotata di due letti singoli.



In navigazione

Dopo aver mollato gli ormeggi cominciamo la manovra per uscire dal porto, lo spazio è angusto ma il Maine 640 si muove con agilità, aiutato dal buon diametro delle eliche in linea d'asse e dai thruster di potenza adeguata. Mentre usciamo da Porto Garibaldi, una volta chiuse le due porte stagne laterali e la vetrata di poppa, ci accorgiamo del perfetto lavoro di insonorizzazione: a 10 nodi infatti in timoniera misuriamo solo 58 dB di rumore.

Cominciamo il nostro test e subito arriva la seconda, ancor più gradita sorpresa: a 10 nodi di velocità si consumano solo 58 litri/ora. Continuiamo a dare gas, la carena inizia a planare circa a 14 nodi, la cabrata è contenuta, intorno ai 20 nodi il rumore delle onde corte generate dal vento di circa 15 nodi è più forte di quello dei motori.

Il tempo ci è amico, troviamo infatti un'onda fastidiosa da sud e contemporaneamente dei pesche-

reci che rientrano in porto, possiamo dunque testare veramente la carena e apprezzarne la morbidezza del passaggio sulle onde e lo scarso rollio sulle quelle di traverso. Unico aspetto che non ci è piaciuto è la mancanza di una timoneria servoassistita, che avrebbe permesso evoluzioni più rapide e con minore fatica, e quindi una maggiore facilità e rapidità di manovra, soprattutto in caso di emergenza.

La barca risulta sufficientemente asciutta a tutte le andature e non crea a poppa nessun ritorno di fumo di combustione dei motori. La visuale da seduti in plancia è ottima, più di 180 gradi di orizzonte senza nessuna interruzione, inoltre i vetri verticali non creano riverberi di luce. Ci troviamo a bordo di una barca con due facce: una che permette crociere lente, rilassanti e silenziose, con una autonomia intorno alle 1.000 miglia e l'altra che porta a bordo di un fly veloce e con spazi fuori dal comune.

I dati

Lunghezza ft.	m 19,80
Lunghezza omologazione	m 19,50
Larghezza max	m 5,50
Pescaggio	m 1,65
Dislocamento a vuoto	kg 34.000
Serbatoio carburante	lt 5.000
Serbatoio acqua	lt 1.200
Serbatoio acque grigie/ nere	lt 62/120
Motori Fpt C13 2 x 825 cv, 6 cilindri, cilindrata	lt 12,88
Trasmissioni	linea d'asse
Omolog CE cat.	A/12
Progetto ufficio tecnico cantiere	

Le prestazioni

Regime (rpm)	Velocità (nodi)	Consumo (litri/ora)	Autonomia (miglia)	Rumorosità in timoneria (dBA)
1.000	9	35	1.234	54
1.400	11,7	90	624	60
1.600	13,5	130	498	63
1.800	17,4	160	522	67
2.000	20,7	200	496	68
2.200	23,8	270	423	69
2.400	26,7	330	388	71
2.420	27,5	330	388	71

Note: la prova si è svolta con 3 persone a bordo, 1.600 litri di carburante, 500 litri di acqua.

Le principali concorrenti

	Maestro 66	MY 68'
Cantiere	Apremare	Vismara Marine
Lunghezza ft. m	21,30	20,70
Larghezza m	5,70	5,36
Disloc. secco/pieno carico t	36 • 42	30
Pescaggio m	1,80	1,20
Motori cv	2 x Ips3 1050 • 1200	2 x 800
V max/crociera kn	32 • 27	33 • 25
Carburante lt	4.300	5.000
Acqua lt	820	1.000
Cabine/bagni	3 • 3	3 • 2
Omologazione CE	A • 16	n.d.
Prezzo listino € (Iva inc)	2.450.000	n.d.
Sito internet	apreamare.it	vismaramarine.it
Provata su VeM	No	No

Nota: Le concorrenti sono indicative. Presentiamo modelli che sono simili nella filosofia o nelle misure, ma non per questo con gli stessi standard o prezzi, per offrire ai lettori una panoramica dell'offerta di mercato.

Indirizzi

Cantieri Estensi, San Giovanni di Ostellato (FE), www.cantieriestensi.it

Costruzione

Scafo e coperta in Prfv stratificata a mano con tessuti biassiali. Prime laminazioni di carena con resina vinilestere. Coperta e murate in sandwich strutturale e atermico. Longheroni e madieri di rinforzo con tessuti biassiali e unidirezionali.

Standard

Ricca e completa la lista di dotazioni, ne citiamo solo alcune: gruppo elettrogeno 16 kW; impianto climatizzazione da 70.000 Btu e pompa calore per riscaldamento; frigorifero/freezer 340 lt e lavastoviglie Bosch.

Prezzo di listino da € 2.028.000

Iva inclusa franco cantiere con 2 motori Fpt C90 620 cv. Euro 2.100.000 Iva inc. versione prova con 2 Fpt C 13 825 cv.

Costi di gestione (Indicativi, annuali, Iva inc.)

Liguria/Tirreno Sud/Adriatico	€ 25.000/16.000/7.000
Tagliando motori	€ 6.000
Antivegetativa	€ 6.000

Assicurazione: è possibile ottenere un preventivo personalizzato in 2 giorni lavorativi sul sito www.24assistance.com



7. Passavanti larghi, battagliola alta, al Maine 640 non manca nulla per la sicurezza in navigazione.
10/11. La sala macchine è un esempio di cura e organizzazione. Tutti gli impianti sono ben accessibili per le varie manutenzioni. I motori sono due Fpt C13 da 825 cavalli.
12/13/14. Il cantiere costruisce in modo artigianale, tutte le cornici dei mobili sono in massello, così come gli interni. Non manca la cabina armadio per la cabina dell'armatore.

