

Sealine **SC 47** *New english* **style**

Nuovo corso stilistico per il tradizionale cantiere inglese, grandi spazi interni e per la prima volta la possibilità di montare entrambi i pod drive, Ips e Zeus

di **Alessandro Casnedi**

Con grande curiosità proviamo il nuovo SC47 del cantiere inglese Sealine, ammiraglia della linea S e derivato dal fratello più piccolo SC35. Curiosità per le nuove motorizzazioni, tutte pod drive e con la possibilità, a oggi unica, di poter montare sulla stessa barca Zeus e Ips. Curiosità anche per il nuovo look&feel, fatto di ambienti spaziosi e arredamento minimale molto distante dal tradizionale design Sealine, stile che presto si imporrà anche nella celeberrima linea fly bridge. ►►



Le linee di carena, specificatamente progettate per le trasmissioni Zeus, consentono ampie volumetrie interne, buone prestazioni velocistiche e una navigazione confortevole anche con il fastidioso mare al traverso



La barca

Non c'è dubbio: osservato dal pontile il Sealine SC47 è proprio tutto nuovo. Non c'è più la tipica prua arrotondata, le linee morbide di parabrezza e roll-bar e plancia di comando avanzata. C'è invece un modello certamente molto originale che ha saputo rinnovare in maniera decisa il tipico "English style".

Il layout del pozzetto si ispira al gusto italiano che prevede un accogliente divano a U con tavolo centrale verso poppa, mobile cucina o bar sulla murata opposta e plancia di comando verso prua, dove è posizionato anche un prendisole che in realtà serve a garantire maggior spazio alla cabina sottostante. L'hard top caratterizza con decisione non solo le linee della barca ma anche la vivibilità a bordo, con una presenza discreta ma ottime doti di protezione dal vento, dagli spruzzi e dal sole. Tutta la parte centrale del tettuccio, realizzata con un tecnico materiale waterproof, si apre al semplice tocco di un comando elettrico trasformando la barca praticamente in un open. Nota di merito alla facilità e alla sicurezza con cui ci si muove a bordo di questo quattordici metri: plancetta di poppa di notevoli dimensioni, passavanti larghi e ben riparati da tientibene, tuga ampia e senza dislivelli pericolosi.

Interni

Luminosità: questo è il primo aggettivo che ci viene in mente ripensando agli interni del Sealine SC47. Il flash della macchina fotografica digitale con cui abbiamo scattato le foto del servizio non è praticamente mai partito, merito



Anche le virate più strette e compiute a pieno regime hanno evidenziato una buona tenuta trasversale e derapate contenute, a tutto vantaggio del confort e della precisione di rotta. Sotto, le linee del parabrezza, accordate con cura a quelle del tettuccio rigido



dell'ampia superficie vetrata posizionata proprio sopra il quadrato e dei grandi oblò di cui ogni ambiente è dotato. Certo è che gli interni di questa barca sono lontani anni luce da quello che abbiamo sempre visto sulle imbarcazioni del cantiere: un gusto retrò e per alcuni versi un po' banale, ha lasciato il posto a un arredamento semplice e lineare, pratico nell'uso e a nostro avviso piacevolissimo negli accostamenti cromatici. Tutti gli ambienti giocano a contrastare colori tenui o scuri del legno con tonalità chiare di tessuti e tappezzerie. L'imbarcazione è fondamentalmente divisa in tre ambienti: cabina matrimoniale di prua, quadrato centrale con dinette e cucina e, sotto il pozzetto esterno, la matrimoniale di poppa. La cabina di prua è arredata con un letto centrale di buona misura e due armadi a murata, non capientissimi ma completi di scaffalature: l'ambiente è ampio e confortevole e ben sviluppato in altezza. Appena a poppavia troviamo il bagno condiviso con il quadrato, intelligentemente diviso in due parti: servizi veri e propri sulla murata di dritta e locale dedicato alla doccia sulla murata di sinistra, entrambi offrono l'accesso sia verso quadrato che verso la cabina. La parte centrale della barca è tutta dedicata al quadrato che misura circa quattro metri per tre.

La luminosità è ottima per merito dell'apertura sul cielino, per il tambuccio in materiale semitrasparente e per gli oblò. La murata di dritta ospita un grande divano a L con tavolo centrale, trasformabile con i cuscini in dotazione in letto a una piazza e mezza. La murata oppo-



Il cruscotto è ben disegnato e ben organizzato, con ampie superfici per la strumentazione e un buon impatto estetico. Anche l'ergonomia ci sembra azzeccata, con timone, seduta e manette del gas nelle giuste posizioni

sta è dedicata alla cucina, a nostro parere razionale e ben sfruttabile. Nessuna giuntura fra le varie parti del mobile e una bella parete in alluminio rendono semplice e veloce la pulizia; il piano di lavoro è ampio e alla giusta altezza e i vani gas e lavandino sono chiudibili con appositi coperchi. Il quadro elettrico è posizionato proprio sopra i fornelli, soluzione che a noi non piace tantissimo in quanto diventa facile inaffiare i sofisticati circuiti elettrici ed elettronici con un bel getto di vapore magari della pasta che bolle: sarebbe stato più saggio posizionarlo in dinette al riparo da qualunque sorgente umida. Ci sono invece piaciute le soluzioni adottate per sfruttare con precisione tutti i vani sottocucina, con cassetti realizzati ad hoc e portelli a incastro.

In ultimo, la seconda cabina matrimoniale- ►►



Il pozzetto è ampio e molto conviviale, capace di trasformarsi rapidamente in salottino riparato o in area aperta a stretto contatto con sole e mare a seconda della posizione del tettuccio, comandabile da un motore elettrico

le di poppa, posizionata sotto il pozzetto sfruttando il baglio massimo. Per forza di cose quest'ambiente risulta limitato in altezza, ma mantiene ugualmente standard elevati di comfort: dispone di un bagno dedicato, provvisto di box doccia separato, di una chaise longue con vista sul mare e di un mobile toilette per la gioia del pubblico femminile.

Motorizzazione & impianti

Per quanto riguarda i motori la barca offre tre possibilità di equipaggiamento: una coppia di Cummins MerCruiser Diesel QSB 5.9 da 480 cavalli o da 425 cavalli ciascuno, oppure una coppia di Volvo Penta Diesel Ips 600 da 435 cavalli a motore. Ovviamente, le carene sono due (leggermente differenti nella struttura e

nelle linee d'acqua della parte poppiera) e vengono scelte a seconda dei motori impiegati, ma a oggi (inizio aprile) tutti gli otto Sealine SC47 costruiti sono stati motorizzati con il gruppo Zeus. Il cantiere dichiara velocità leggermente superiori, a parità di potenza, con la soluzione Volvo Penta. La cala motori è facilmente accessibile e i due motori ben ►►





Gli ambienti interni giocano sul contrasto dei colori: i legni chiari si alternano a quelli scuri, così come fanno i tessuti e le tappezzerie. In ogni caso la parola d'ordine è luminosità



La cucina occupa praticamente tutta la murata di sinistra e offre un lungo piano di lavoro, doppi fuochi e soprattutto ampi armadi ben sfruttabili. La foto sopra mostra il bagno della cabina di poppa con angolo doccia separato

ispezionabili da entrambi i lati. L'unico appunto riguarda la presenza del generatore che impedisce un facile accesso al motore di dritta. I filtri separatori, l'impianto elettrico e i due gradi pod drive sono invece sempre ben visibili e ispezionabili a 360 gradi.

Per quanto riguarda gli impianti interni, abbiamo accuratamente esaminato paratie, paglioli e vani di ispezione, notando una buona cura costruttiva anche nei punti più nascosti. I cavi elettrici scorrono dove possibile lontano dall'impianto idraulico e in apposite canaline ben fissate e ci fa piacere notare che tutti i paglioli a pavimento sono doppi. A centro barca, sotto il quadrato, è ben visibile il serbatoio dell'acqua e le pompe autoclavi sono alloggiare in un apposito vano. Non troviamo molto razionale il posizionamento della bombola del gas a poppa estrema, in un gavone situato sulla plancetta di poppa, perché le bombole di gas propano liquido, molto diffuse sul mercato italiano, non brillano certo per resistenza alla corrosione salina e questa collocazione non allunga la loro durata. Niente da dire, invece, per quanto riguarda la sicurezza: così posizionata è praticamente impossibile l'accumulo di gas in qualsivoglia punto dell'imbarcazione. Infine, il quadro elettrico, semplice e razionale, da cui



Le due cabine matrimoniali di prua e di poppa offrono ampi spazi e volumetrie decisamente importanti, anche considerando le misure dello yacht. Quasi due metri di altezza per la cabina di prua e baglio massimo per quella di poppa



controllare con un colpo d'occhio lo stato delle utenze elettriche di bordo e pilotare il generatore elettrico (quando presente).

Prova in acqua

Come accennato in apertura, questa è una delle prime imbarcazioni la cui carena è stata espressamente progettata per le nuove trasmissioni Zeus e ci premeva testarne l'efficienza, il feeling e le prestazioni.

Un tocco sui pulsanti di accensione e i motori sono in moto: nessuna vibrazione e manca il pulsare dei gas di scarico in carena, dato che

i Cummins MerCruiser diesel di questa serie possono essere dotati di uno sfogo suppletivo anche a murata, mentre a pieno regime scaricano esclusivamente sott'acqua. La dotazione del cruscotto è decisamente completa e non mancano le manette elettroniche, il joystick di governo e quattro grandi orologi analogici che visualizzano giri motore e temperature olio e acqua. Ci piace in particolare lo SmartCraft che con il suo grande display multifunzione ci informa con grande abbondanza di particolari sullo stato dei motori (pressioni, livelli, temperature), sull'angolo di barra, ►►





sui livelli dei serbatoi, sull'angolo di flap, stato delle manette e quant'altro. È possibile anche vedere un'animazione in tempo reale dell'orientamento e della spinta dei due grandi pod Zeus.

In marina apprezziamo le manovre con il joystick, molto reattivo, facile da usare e preciso e con il quale si possono raggiungere circa 1.200 giri e sei nodi di velocità.

Fuori dal porto si abbassano lentamente le manette e lo SmartCraft ci informa che i flap elettronici sono scesi in posizione, completamente in automatico. Effettivamente anche sgasando maldestramente con le manette (cosa che ci siamo divertiti a fare poco dopo) la barca non si scompone affatto ed è praticamente impossibile, a meno di non disabilitare il sistema, far cabrare, impennare o puntare la barca. Una stretta virata a pieno gas incocciando le nostre onde non ha prodotto un si-

gnificativo decremento dei giri e nessun colpo secco, segno del fatto che la potenza è quella giusta e che il mascone fa filar via l'acqua senza contrastarla, certamente garanzia di una navigazione dolce con mare a mascone. Sette persone a bordo, 530 litri di carburante imbarcato, prova in acqua dolce e lago leggermente formato: eppure abbiamo visto in meno di trenta secondi partendo da fermi, oltre 35 nodi di velocità massima, valore che consente di impostare velocità di crociera intorno ai trenta nodi, più che buono per una barca da crociera. Pronta e abbastanza vivace la reazione dei motori a 2.000, 2.500 e 3.000 giri a manette completamente abbassate, con la barca che accelera rapidamente senza scomporsi di assetto. Plauso infine alle linee dell'hard top, capace di evitare il tipico difetto di queste architetture, ovvero il risucchio dei gas di scarico in pozzetto durante la navigazione. ■

In particolare



Sì
Pratica ed esteticamente valida la soluzione cassette portaposate/cestone portapentole in cucina



No
Posizione della bombola del gas, troppo esposta all'acqua salata e agli agenti atmosferici

Il leasing propone

Prezzo dell'imbarcazione € 521.000 + Iva

Proposta 1

n° canoni	59
Anticipo 30% Iva incl.	€ 171.930
importo per canone	€ 7.388,65
riscatto finale	€ 6.252
spesa accensione pratica	€ 600

Proposta 2

n° canoni	83
Anticipo 30% Iva incl.	€ 171.930
importo per canone	€ 5.455,58
riscatto finale	€ 6.252
spesa accensione pratica	€ 600

Assicurazione

Assicurazione **Rc**
€ 149,17

Assicurazione **Casco**
€ 5.480,27

Scheda tecnica

Profilo

Lunghezza f.t.	m. 14,30
Larghezza massima	m. 4,48
Dislocamento	kg 14.000
Immersione	m. 1,11
Cabine	2
Bagni	2
Trasmissioni	Zeus Pod Drive
Motorizz.	2x 425 hp 2x 480 hp 2x 435 hp

Carburante	lt. 1.500
Acqua	l. 505
Categoria CE	B

Prezzo (Iva esclusa)

Con 2x425 hp € 521.000

Dotazioni extra (Iva esclusa)

Generatore 11kw	€ 18.320
Riscaldamento	€ 5.163
A/C 3400 btu/h	€ 14.916
Passerella mt 2,60	€ 10.200
Apertura elettrica tetto	€ 5.193
Tetto colore marrone	€ 13.580
Upgrade arred. int.	€ 14.705

Servizi (Iva esclusa)

Antivegetativa	€ 1.200
Immatricolazione	€ 2.500
Messa in acqua	/

Condizioni della prova

Lago Maggiore, 2x Cummins
MerCruiser Diesel QSB 5.9 con Zeus
Pod Drive, serbatoio acqua vuoto,
serbatoio gasolio 530 lt., sette persone a bordo, vento leggero.

Prestazioni

Consumi

a velocità di crociera 110 lt/h

Autonomia stimata

a velocità di crociera 13,6 h

Velocità

Crociera	25 nodi
Massima	35,5 nodi
Di planata	12 nodi
Tempo di planata	8 sec

Valutazioni

Struttura	●●●●●
Prestazioni a motore	●●●●●
Comportamento in mare	●●●●●
Manovrabilità	●●●●●
Attrezzatura standard	●●●●●
Comodità esterni	●●●●●
Comodità interni	●●●●●
Qualità finiture	●●●●●
Volumi di stivaggio inter.	●●●●●
Volumi di stivaggio est.	●●●●●

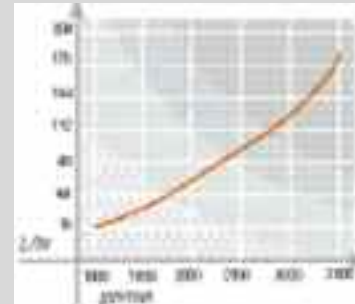
● discreto ●● medio
●●●●● buono ●●●●● molto buono
●●●●● ottimo

Rapporto Peso/Potenza



Il rapporto tra il peso della barca e la potenza su di questa installata è fondamentale per poter determinare la sua velocità. Tuttavia questo va messo in relazione con il tipo di carena della barca. Una carena a V profonda tiene meglio il mare, ma richiede, a parità di peso, una maggiore potenza.

Tabella dei consumi



Il grafico del consumo è fornito dalla casa costruttrice dei motori, questo indica il consumo in litri ora ai diversi regimi. I valori sono teorici e, fattori contingenti come carena sporca o vento contrario, possono alterare i consumi. I dati si riferiscono al consumo di un singolo motore

Velocità e rumorosità

Velocità (nodi)	1	2	3	4	5	6
1.000	2	3	2	1		
2.000	4	3	3	1		
3.000	5	4	4	2		
4.000	6	5	4	2		

la rumorosità è rilevata in una scala da 1 a 10



Tabella comparativa

	SC 47	Atlantis 47	Absolute 47 ht	Mediterranee 47 HT
Cantiere	Sealine	Atlantis Yachts	Absolute Yachts	Cranchi
L.f.t.	m. 14,30	14,58	14,60	14,45
Larghezza massima	m. 4,48	4,25	4,19	4,10
Dislocamento	kg. 14.000	n.c.	10.600	13.600
Motorizzazione	hp 2x480	2x575 hp	2x435 hp	2x575 hp
Cabine	2	2	2	2
Bagni	2	2	2	2
Prezzo	€ 521.000	460.000	483.000	507.969

Contatti

Cantiere Nautico
Solcio

Via al Campeggio 10,
28040 Solcio di Lesa (NO)

Tel. +39 0322 77881
Fax +39 0322 76789

cantierisolcio@solcio.it
www.solcio.it