



Un ketch di 16 metri adatto a una crociera comoda, confortevole, sicura. Ma allo stesso tempo in grado di regalare anche prestazioni di tutto rispetto

di **Roberto Rughi**

Era il 1998 quando il cantiere di La Rochelle, Amel, decise di mettere in produzione una riedizione di una barca veramente notevole, il Super Maramu, dando al Super Maramu 2000. Un ketch lungo 16 metri, con un baglio massimo di 4 metri e 60 centimetri. Si fa notare per la qualità dei materiali utilizzati, per l'elevato livello delle finiture e per le indiscusse qualità marine. Come per ogni altra imbarcazione prodotta e progettata dalla coppia Amel-Cardreau, si ha l'impressione che ogni minimo dettaglio sia stato attentamente studiato per assecondare i desideri dell'armatore.

Scafo e Coperta

La linea dello scafo è decisamente classica, mentre per il disegno della carena è stato adottato un approccio più moderno, nel tentativo di regalare alla barca delle doti velocistiche veramente degne di nota. Si è mantenuta piuttosto limitata la superficie bagnata, con una lama di deriva non molto profonda, che pesca al massimo 2,05 metri, con bulbo e alette, e una zavorra che costituisce il 35 per cento del dislocamento totale, conferendo un effetto positivo alla stabilità.

Lo scafo è costruito interamente in vetroresina laminata a mano, mentre la coperta è in sandwich di balsa. Ciò che realmente distingue questa imbarcazione è la qualità della costruzione: tutto lo scafo ha undici compartimenti stagni, realizzati da paratie strutturali. È possibile definire il piano di coperta con un solo aggettivo: agibile. Interamente rifinito in teak, i due passavanti laterali sono talmente ampi da rendere quasi impercettibili le sopraelevazioni della tuga. In questo modo si permette una grande libertà di movimento durante la navigazione; il tutto è reso molto sicuro dall'utilizzo di materiali antiscivolo.

A prua, ancora e salpancora sono perfettamente alloggiati, e manovrabili attraverso un semplice meccanismo automatizzato, azionabile direttamente dal pannello di controllo in plancia. Due gavoni molto comodi, per lo stivaggio di scotte, parabordi e vele, sono posizionati ai lati del salpancora, mentre in corrispondenza del pozzetto (in posizione centrale), sulla sinistra, c'è un gavone per

l'autogonfiabile. A poppa due canotti pneumatici e due motori fuoribordo sono alloggiati all'interno di un portellone completamente stagno. Per aumentare il livello di sicurezza nei movimenti in coperta, l'intero perimetro è stato circondato da una battagliola in acciaio, che ...**continua...**