



[@ CONTATTI](#)
[FEED](#)
[FORUM](#)
[BLOG](#)

[home](#)
[info](#)
[barche](#)
[usato](#)
[accessori](#)
[charter](#)
[meteo](#)
[norme](#)
[riviste](#)
[shopping](#)
[america's cup](#)
[scubaweb](#)
[pescaweb](#)
[siti](#)

[Boatshow](#)
[Prove di navigazione](#)
[Barche nuove](#)
[Barche usate](#)
[Barche motore](#)
[Barche vela](#)
[Gommoni](#)
[Motori](#)
[Annunci](#)
[Video](#)
[Superyacht](#)



Obiettivo Sicurezza
Localizzazione satellitare e sistemi di sicurezza

Destinazione Mare
Charter e vendita barche nuove e usate Jeanneau, Prestige e Arcoa

Antares CPM Yachts
Imbarcazioni a motore Maiora, AB Yachts, Gianetti, Galeon

Maresporteam
Vendita e assistenza barche nuove e usate, gommoni e motori

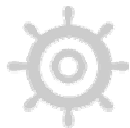
Nextworks
Engineering forward, soluzioni per la nautica

NAUTICA ON LINE - Giovedì, 19 Gennaio 2012 17:11:48 GMT +0100

SPONSOR :: MARIO GARAU CARBURANTI

[NOTIZIE](#)
[NOVITA'](#)
[FORUM](#)
[BLOG](#)
2011-03-09 13:01 - Audi Melges 24 Sailing Team di Riccardo Simoneschi Alla Bacardi Cup

IMPRESSIONE DI NAVIGAZIONE
tratta dalle migliaia di prove di barche effettuate da Nautica in quasi **50 anni** di attività



Si ricorda che il modello oggetto di questa prova potrebbe essere fuori produzione mentre il prezzo, se presente, si riferisce al momento della pubblicazione dell'articolo sulla rivista

Per eventuali informazioni aggiornate sul modello in prova nonché su tutti gli altri modelli prodotti dal medesimo cantiere vi rimandiamo al nostro **ANNUARIO DELLA NAUTICA**

Consultare anche i nostri archivi di **BARCHE USATE** **BARCHE IN VENDITA** **FILMATI DI BARCHE** **E-BOOK DI BARCHE**

Testo e foto di Stefano Ruia

ZETA GROUP - QUEENTIME

Abbiamo provato il Queentime sia sull'Adriatico, in una assoluta giornata di piatta, che sul Tirreno, con tempo nuvoloso e brezza; possiamo senza dubbio affermare che si tratta del motorsailer del futuro. Ma cosa è un "motorsailer"? Fino a venti anni fa il motorsailer era un'imbarcazione a vela dalle forme generose, con dei grandi volumi interni, dotata di un motore possente per navigare a motore su lunghe distanze. Il motore di grande potenza aveva anche una discreta pesantezza, cui si abbinavano in genere grandi serbatoi del gasolio, quindi anche grandi serbatoi d'acqua, ecc. In definitiva i motorsailer erano imbarcazioni pesanti. Il loro nomignolo inglese era "fifty- fifty", ovvero metà a vela, metà a motore; i velisti puri li sbeffeggiavano dicendo che fifty-fifty significava che a vela andavano alla metà della velocità di un'imbarcazione a vela ed a motore andavano alla metà della velocità di un'imbarcazione a motore.



L'evoluzione delle barche a vela per uso crocieristico e per il charter verso volumi generosi, la nascita dei motori potenti e leggeri (soprattutto i turbocompressi), la nascita dei desalinizzatori ed altre migliorie tecniche decretarono la scomparsa dei motorsailer, sostituiti da imbarcazioni in grado di avere buone prestazioni a vela e discrete prestazioni a motore. Ma proprio quando il motorsailer sembrava ormai solo un ricordo del passato ecco che Zeta Group, giovane gruppo emiliano, decide di farlo risorgere. Zeta Group è un'associazione di aziende continuamente alla ricerca di segmenti di mercato particolari, a cui appartengono coloro che chiedono qualcosa che ancora non c'è. Per rivitalizzare il motorsailer, Zeta Group è approdata all'idea "Queentime": imbarcazione versatile e potente sia a vela che a motore. Per la concezione ed il progetto si è affidata ad un binomio eccezionale: Renzo Zavatta e lo studio Finot. Questa fantastica coppia inventò il Comet 910, caratterizzato, in un periodo in cui tutti i velisti puri la abborrivano, dalla poppa larga. Il Comet 910 vinse subito le principali regate, contribuendo ad accendere la stella di Cino Ricci. Oggi, i Comet 910 navigano ancora e la loro poppa è molto meno larga delle barche attuali! A loro si è rivolta Zeta Group, per rivoluzionare l'idea del motorsailer, richiedendo di ideare una barca con buone prestazioni a vela e buone prestazioni a motore. E come sempre il progettista Finot è partito disegnando una buona barca a vela, ottimizzando successivamente le linee per la navigazione a motore.



Questa è la ragione per la quale Queentime non è una barca tradizionale. Essa condensa tutta una serie di innovazioni che potrebbero fare "storcere il naso" ai più tradizionalisti. In realtà la tradizione è un insieme di idee innovative che hanno avuto successo. Le scelte estreme di Finot sul Queentime potrebbero essere l'apertura di una nuova porta nella nautica: il motorsailer del futuro. In questo caso i proprietari dei Queentime potranno essere orgogliosi di essersi distinti come i pionieri di un'idea rivoluzionaria, come lo furono (e lo sono ancora) i proprietari del Comet 910.



A chi è diretta l'offerta Queentime? A tutti coloro che amano la crociera comoda. Infatti abbina una buona velocità ad una grande comodità. Le manovre a vela sono estremamente semplici e quando il vento sparisce si può rientrare velocemente a motore. Ed in questo caso "velocemente" significa a dieci nodi!

Questa barca desterà grande interesse anche fra i subacquei, per via della velocità a motore, del



CONDIVIDI QUESTA PAGINA



INVIA AD UN AMICO

Catamaran Center
Catamarani Lagoon, gruppo Beneteau

Blu Nautica
Ormeggio, rifornimento, rimessaggio, assistenza motori Selva e Volvo Penta

Marcucci SpA
Ricestrutturanti, vhf, ssb, strumenti e componenti elettronici

SA.C.I.R.N. Srl
Rifornimento carburante, manutenzione, riparazione imbarcazioni

Cantieri Magazzù
Costruzione gommoni, barche a motore e a vela di lusso e sportive

Meridiana Rent
Barche nuove e usate Guernsey, Arvor, Quicksilver, Valiant, BlackFin



In primo piano

ANTARES CPM YACHTS
Imbarcazioni a motore Maiora, AB Yachts, Gianetti, Galeon

VELE ZADRO
Vele per crociera, regata e barche d'epoca

MARESPOTEAM
Vendita e assistenza barche nuove e usate, gommoni e motori

VIACOLVENTO
Charter e noleggio di imbarcazioni

CHORUS
Prodotti informatici per la nautica

[Altri inserzionisti...](#)

grande gavone poppiere, per il pozzetto di insolita comodità e per la facilità della discesa a mare. Il Queentime è quindi prodotto da Zeta Group, associazione di aziende, fra le quali citiamo Iniziative Commerciali ed il cantiere Flying Dragon. Iniziative Commerciali è la proprietaria dei marchi Queentime, Blutime e Cantiere Zaniboni, di cui possiede anche il know-how, gli stampi, ecc. Flying Dragon, di Maurizio e Roberto Zanoni, è un cantiere molto noto per la qualità delle barche realizzate (per la maggior parte vendute con il nome di altri cantieri). Roberto Zanoni era in Comar il responsabile dei nuovi prodotti. Per Zeta Group è fondamentale la ricerca della qualità, intesa non come ricerca del "particolare" costoso, ma della qualità ad un giusto prezzo. A questa ricerca si accompagna una mentalità "umile", pronta ad accettare ogni nuova proposta dei naviganti. Per questo ogni esigenza od idea dell'armatore viene vagliata e, se ritenuta valida, riprodotta su tutta la produzione. Quindi le Queentime sono imbarcazioni rivoluzionarie in continua evoluzione. Siamo ormai alla sedicesima barca varata ed ancora sono allo studio migliorie.

Un fiore all'occhiello: quasi tutta la barca è "italiana", anche negli accessori. Considerando che alcuni degli armatori sono francesi, non possiamo non esserne orgogliosi. Per ora il Queentime è prodotto in tre versioni. Quella provata aveva due cabine ed un bagno. Inoltre vi sono la versione con due cabine e due bagni e quella con tre cabine ed un bagno. C'è anche una motorizzazione alternativa, più potente. Con il motore di serie la barca è immatricolabile a vela od a motore ed è omologata per 11,98 metri. Non sembra che vi saranno a breve modelli di dimensioni maggiori o minori. Per il momento Zeta Group pensa ad una diversificazione, più che ad un ampliamento della gamma. A Genova vedremo pertanto una nuova versione di coperta, con il pozzetto centrale.



● COSTRUZIONE

Materiale di costruzione scafo: in stratificato monoblocco; resina vinilestere e gelcoat di tipo neopentilico; longheroni e paratie strutturali stratificati allo scafo con resina poliestere ortofalica omologata RINA
Materiale di costruzione coperta: in stratificato a sandwich con anima in termanto; resina poliestere isofalica e gelcoat di tipo neopentilico
Giunzione scafo/coperta: con viti inox e successiva resinatura, rifinitura in gelcoat
Bulbo: lama in ghisa e siluro terminale in piombo; fissaggio allo scafo con otto bulloni in acciaio inox AISI 316 di diametro mm 30; fissaggio siluro alla lama con quattro barre di acciaio inox
Timone: stratificato in fibra di vetro, riempito con schiuma di poliuretano a cellule chiuse; asse in acciaio inox AISI 316 montato su cuscinetti autoallineanti
Interni: in massello e compensato di teak, selezione AAA, lucidato a poro aperto a 45 gloss; paglioli in teak; laminato plastico speciale (Varicor) per piano cucina.



● SCHEDA TECNICA

Concezione: Renzo Zavatta

Progettista: Groupe Finot

Costruttore: Zeta Group

Distributore: Iniziative Commerciali;
via Carina 6; Finale Emilia (MO); tel.
0535/92022; fax 92603

Abilitazione alla navigazione:

imbarcazione a vela (con randa e gennaker) od a motore (con randa e fiocco), senza limiti

Chiglia: tonda

Lunghezza fuori tutto: m 12,30

Lunghezza scafo (di omologazione): m 11,98

Lunghezza al galleggiamento: m 11,65

Larghezza massima: m 3,93

Rapporto larghezza/lunghezza (scafo): 32,80%

Pescaggio (bulbo lungo/bulbo corto): m 2,00/1,55

Peso imbarcazione (bulbo lungo/bulbo corto): kg 8.500/8.850

Peso zavorra (bulbo lungo/bulbo corto): kg 2.140 (lama in ghisa kg 940, siluro in piombo kg 1.200) /2.500

Rapporto zavorra/peso imbarcazione (bulbo lungo/bulbo corto): 25%/29%

Dislocamento in mare (bulbo lungo/bulbo corto): L 8.252/8.592

Dislocamento relativo (bulbo lungo/bulbo corto):

151/157 [nota: il dislocamento relativo è calcolato come rapporto fra il peso in grammi ed il cubo della lunghezza al galleggiamento in piedi; un ultraleggero ha un dislocamento relativo inferiore a 100]

Tipo di armamento: sloop

Attrezzatura albero: armato in testa con due ordini di crocette acquaretate all'indietro, con stralsetto e senza volanti; il paterazzo è doppio, con tenditore classico (tenditore a volantino optional)

Albero: Nemo in alluminio, di dimensioni mm 210x120, con avvolgiringa interno, altezza m 16, altezza testa albero dal livello del mare m 18

Boma: in alluminio, di dimensioni mm 150x110

Sartie: continuo in cavo inox 1x19; diametro stralli e sartie mm 8, diametro paterazzi mm 7

Superficie velica fiocco su avvolgifiocco: m2 44

(LPG al 110%)

Superficie velica randa su avvolgitore: m2 42

Superficie velica totale con vele di serie: m2 86

Superficie velica gennaker: m2 145,5

Dislocamento/Superficie velica senza spinnaker (bulbo lungo/bulbo corto): L/m2 95/100 [nota: indicatore della lentezza a "prendere il passo"]

Motorizzazione su barca provata: EB turbodiesel quadricilindrico Yanmar da 79 kW

(107 HP); in alternativa è possibile avere un motore da 110 kW (150 HP)

Trasmissione: linea d'asse inox con diametro mm 40 ed astuccio Deep Sea

Dislocamento/HP motore (bulbo lungo/bulbo corto): L/HP 77/80

Velocità critica a dislocamento: nodi 8,9

Velocità massima a motore dichiarata: nodi 12,2 a 3.650 giri/min

Velocità di crociera dichiarata: nodi 9 a 2.500 giri/min; nodi 10 a 3.000 giri/min

Capacità serbatoi carburante: litri 300

Consumo orario dichiarato a velocità di crociera: litri/h 7/9



Capacità serbatoi acqua: litri 830

Portata omologata: 10 persone

Prezzo di vendita (IVA esclusa): 298.830.000, comprese vele (randa più fiocco)

Principali extra (IVA esclusa): package consigliato (albero maggiorato a m 16, timoneria, caricabatteria, tavoli pozzetto, scaletta bagno, acqua calda e fredda in pozzetto, tendalino completo, tavolo interno abbattibile con seggiolino, scala in massello, boiler elettrico/motore, ancora e catena, antivegetativa, trasporto a Cesenatico, armo, varo e consegna) 35.374.000; secondo bagno 14.800.000; terza cabina 9.200.000; trasporto in Alto Tirreno 11.448.000; bulbo a pescaggio ridotto 8.424.000; passavanti in teak 12.500.000; pozzetto e passarella in teak 7.500.000; lavello in cabina 1.800.000; WC elettrico con bidet 1.800.000; immatricolazione e RINA 2.400.000; VHF Shipmate 8300 con connessione interna/esterna 2.650.000; Eco/Log Autohelm ST50 Plus 1.857.000; stazione del vento Autohelm ST50 Plus 2.116.800; pilota automatico Autohelm 7000 8.316.000.



● LE IMPRESSIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Vento: 0 - 5 nodi

Mare: calmo/poco mosso

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità massima a vela misurata (con vento reale di 5,0 nodi): al traverso nodi 5,0

Velocità a motore misurate: massima nodi 12 a 4.000 giri/min; nodi 10 a 3.000 giri/min; nodi 9 a 2.500 giri/min; nodi 7,5 a 2.000 giri/min; nodi 6 a 1.500 giri/min

● IMPRESSIONI AL TIMONE

Visibilità: buona, anche con la cappottina paraspruzzi

Bolina: la barca manifesta un buon passo nonostante il vento fosse leggero; il bordo libero alto a prua rende la navigazione molto asciutta

Traverso: buono

Lasco: buono

Poppa: non valutabile per il poco vento

Stabilità di rotta: buona

Passaggio su onda: buono

Navigazione a motore: di eccezionale velocità; la ruota del timone si indurisce molto quando la velocità sale

Silenziosità motore: dipende molto dal regime

Vibrazioni motore: limitate

Manovrabilità in porto: ottima, la barca gira effettivamente sotto i piedi del timoniere, con un raggio di virata eccezionalmente stretto.



● VALUTAZIONI SULLA BARCA

Progetto

Carena: questo disegno di Finot appare come quello di una barca di dimensioni maggiori che venga "tagliata" prima della poppa; ciò è confermato anche dalla linea al galleggiamento, maggiore di quella di imbarcazioni di pari lunghezza di scafo. Questa caratteristica rende l'imbarcazione semidislocante e le permette velocità a motore di tutto rispetto

Piano velico: il piano velico di serie è limitato se confrontato alla lunghezza al galleggiamento, medio se confrontato al peso dell'imbarcazione; l'utilizzo del gennaker permette di aumentarne la superficie, con un netto miglioramento delle prestazioni veliche, soprattutto con poco vento

Coperta: abbastanza funzionale e semplice, come si addice alla crociera comoda; per i velisti puri è necessario aggiungere qualche piccolo ritocco, come la regolazione del punto di scotta dal pozzetto.



Costruzione

Materiali impiegati: buoni, la costruzione è certificata RINA (CEE) e garantita contro l'osmosi per 10 anni

Grado di finitura: buono

Interni: gli spazi sono ben disposti e permettono una crociera molto comoda per quattro persone.

Coperta

Comodità passavanti: scarsa; a causa dell'intralcio delle sartie basse (connesse alle lande, posizionate sullo scafo) lo spazio utile è ridotto a pochi centimetri

Antisdrucciolo: da stampo di buona tenuta

Candelieri: otto, alti cm 65; robusti; bloccati sulla coperta con base passante e supporto di ottone interno

Appigli-tientibene: in tuga

Organizzazione prua: buona

Gavone ancora: spazioso e dotato di salpaancore elettrico verticale Lofrans Airon da 1.000 W (in serie), comandabile sia sul posto che dal pozzetto

Passacavi: otto, incorporati nella falchetta; di dimensioni adeguate all'imbarcazione e con rulli antisfregamento

Bitte: due a prua e due a poppa; a metà barca sono previste altre due bitte per gli spring; di dimensioni adeguate all'imbarcazione

Sicurezza: buona; battagliola in doppio cavo inox rivestito.

Attrezzatura

Albero: Nemo, di buona fattura

Sartame: di dimensioni adeguate

Vele: le vele fornite di serie (South Sails) sono di buona qualità e sono garantite per tre anni

Bozzellame: Antal di ottima qualità e di adeguate dimensioni.

Manovre

Timoneria: Solimar a ruota con diametro cm 80

sua funzionalità: buona a vela; nella navigazione a motore ad alta velocità si indurisce

Riduzione genoa: su avvolgifiocco Nemo Wonderfurl con tamburo sovracoperta

sua funzionalità: ottima

Riduzione randa: su avvolgitore interno all'albero

sua funzionalità: buona

Numero verricelli: due Antal 225 self-tailing a due velocità per scotte fiocco, randa e servizi; un verricello Antal a una velocità per salire in testa d'albero

Qualità verricelli: ottima

Carrelli per genoa: 2, con rotaie lunghe m 1,80 circa sulla tuga; il punto di scotta non è regolabile dal pozzetto

Numero stopper: 4 stopper Antal in tuga e 3 sull'albero; 2 rinvii con stopper per le scotte del fiocco

Trasto randa: posizionato sull'arco che sovrasta il pozzetto, in posizione di lavoro ottimale; lungo circa m 1,60; la posizione del carrello a sfere è con circuito chiuso, regolabile tramite una "macchinetta" Antal ed una manovella per i verricelli

Vang: "rigido" Nemo con paranco 20:1 comandato sul posto

Comandi motore: Ultraflex monoleva posti a destra della timoneria, di comodo uso

Strumenti navigazione: bussola, posizionata sulla tuga, di fronte alla timoneria

Strumenti motore: quadro standard del costruttore, di buona qualità.

Pozzetto

Dimensioni: cm 215x220, inclusa la zona del timoniere, abbassando il paramare

poppiero si prolunga di altri 90 centimetri

Comfort: buono per 10 persone più il timoniere

Posto di governo: a destra, nella zona anteriore del pozzetto; comodo ed abbastanza funzionale

Silenziosità motore in navigazione: ad alti regimi il rumore si sente

Vibrazioni motore innavigazione: molto limitate

Gavoni: uno di grande capienza più una vasca esterna

Tavolo pozzetto: fisso, rotondo con diametro di cm 70, che con una prolunga rimovibile arriva a cm 70x175

Doccia esterna: a scomparsa, con acqua calda e fredda, con vaschetta

Posizione autongofiabile: non prevista; può essere posizionato nel gavone del pozzetto

Discesa a mare e risalita: comodissima, grazie al paramare abbattibile a poppa, allo spoiler poppiero ed alla scaletta.

Discesa sotto coperta

Facilità di accesso: ottima

Sicurezza: buona

Tenuta stagna: a labirinto

Sistema di chiusura: con pannello in policarbonato trasparente di buon spessore (mm 15) e porta a due ante in legno; blocco con chiave.

Divisione interna (da prua): cabina doppia con bagno; grande dinette a sinistra, contrapposta alla cucina, disposta per chiglia, ed alla zona carteggio; cabina poppiera doppia e bagno.

Quadrato

Altezza interna minima: cm 200

Tientibene interni: assenti

Comfort dinette: ottimo per 6/7 persone

Dimensioni tavolo: trapezoidale, cm 150x90/77, abbassabile per trasformare la dinette in letto doppio

Ventilazione: buona, grazie ad un osteriggio di cm 50x50, più due oblò apribili in tuga di cm 32x12 e tambuccio grande

Illuminazione naturale: ottima, grazie a 6 finestre, un osteriggio e due oblò

Illuminazione artificiale: una lampada ad incandescenza più tre plafoniere alogene ad accensione indipendente

Ripostigli e scaffalature: due lunghe scaffalature, non ci sono librerie

Vibrazioni motore in navigazione: limitate

Volumi gavoni ed armadi: ottimi.

Carteggio

Piano di carteggio: rettangolare, con dimensioni cm 70x60, accesso al ripostiglio sottostante per mezzo di un'apertura di cm 63x50

Comfort carteggio: medio; si carteggia in piedi

Posto per accessori elettronici: laterale, con un solo pannello

Ventilazione: buona, sfrutta quella del quadrato

Illuminazione naturale: buona, sfrutta quella del quadrato

Illuminazione artificiale: una plafoniera alogena

Sicurezza: scarsa

Vibrazioni motore in navigazione: limitate

Volumi gavoni ed armadi: limitati.

Cucina

Altezza interna minima: cm 200

Lavelli: 2 in inox, cilindrici di dimensioni cm 38 (o) x 27 (profondità) e cm 30 (o) x 27 (profondità), per circa 30 e 20 litri

Acqua dolce: con miscelatore calda/fredda

Acqua salata: non prevista

Fornelli cucina: a 3 fuochi

Forno: a gas

Cappa cucina: assente, è possibile avere l'oblò del tipo apribile (optional)

Piano di lavoro: in Varicor, di dimensioni cm 60x50

Frigorifero: litri 120, con apertura frontale; c'è la predisposizione per un freezer

tipo frigo: elettrico

Volumi gavoni ed armadi: buono; c'è anche un comparto scolapiatti con scarico

Comfort cucina: ottimo

Ventilazione: buona, sfrutta quella del quadrato

Illuminazione naturale: ottima, sfrutta quella del quadrato

Illuminazione artificiale: una plafoniera alogena

Sicurezza: buona

Vibrazioni motore in navigazione: limitate.

Cabina di prua

Altezza interna minima: cm 200

Lunghezza letto: cm 198

Larghezza max letto: cm 170

Larghezza min letto: cm 125

Aria max letto: cm 105

Aria min letto: cm 100

Ventilazione: buona, grazie a due osteriggi apribili di cm 50x40

Illuminazione naturale: buona, con due osteriggi di cm 50x40

Illuminazione artificiale: una plafoniera, due luci di lettura alogene, una luce toeletta

Volumi gavoni ed armadi: ottimi, con tre grandi cassetti, un armadio ed un armadietto in zona toeletta

Lavello: optional, occuperebbe il mobile

Toeletta

Vibrazioni motore in navigazione: assenti.

Cabina di poppa di sinistra**Altezza interna minima:** cm 205**Lunghezza letto:** cm 210**Larghezza max letto:** cm 175**Larghezza min letto:** cm 175**Aria max letto:** cm 110**Aria min letti:** cm 55**Ventilazione:** ottima, grazie a tre oblò apribili di cm 32x12**Illuminazione naturale:** limitata, tre oblò verticali di cm 32x12**Illuminazione artificiale:** una plafoniera e due spot alogeni**Volumi gavoni ed armadi:** buoni, bello specchio**Vibrazioni motore in navigazione:** limitate, al contrario della rumorosità ad alti regimi.**Servizio igienico di poppa****Altezza interna minima:** cm 205**Lavabo:** di forma ellittica, con dimensioni cm 45x32**Comfort lavabo:** ottimo**wc:** marino elettrico**Comfort wc ormeggio:** medio, risente del sopravanzamento della parete posteriore**Comfort wc navigazione:** medio, risente del sopravanzamento della parete posteriore**Spazio doccia:** non separato**Comfort doccia:** buono; sentina separata con pompa di scarico elettrica**Altezza sbocco doccia:** cm 180**Volumi gavoni ed armadi:** buono**Ventilazione:** 1 oblò di cm 32x12 apribile in tuga**Illuminazione naturale:** 1 oblò**Illuminazione artificiale:** tre plafoniere alogene**Vibrazioni motore in navigazione:** limitate, al contrario della rumorosità ad alti regimi.**Vano motore****Insonorizzazione:** schiuma di poliuretano e lamina di piombo**Accessibilità frontale:** buona**Accessibilità laterale:** da sinistra, buona**Accessibilità asta olio:** buona**Accessibilità invertitore:** buona**Ventilazione:** naturale; il ventilatore è previsto solo nella versione con motore di potenza maggiore.**Impiantistica****Quadro elettrico:** apribile con quattro viti, dispone di un totale di 20 interruttori magnetotermici a 12 V ABB S251, più uno doppio ABB S241Na per verricello salpa ancora, tre interruttori più salvavita per la 220 V, quattro fusibili per le luci di navigazione (oltre agli interruttori magnetotermici), amperometro digitale, voltmetro digitale, livello acqua visivo; il livello visivo del gasolio è posto all'esterno, sul quadro motore**Impianto elettrico:** a 12 V ed a 220 V, di buona qualità, con cavi omologati CE**Batterie/capacità totale:** una da 100 Ah per il motore e due da 100 Ah per i servizi; alternatore 40 A con raddrizzatore e ripartitore di carica; caricabatteria 24 A con presa da banchina**Serbatoio carburante:** in inox con coperchio per ispezione e pulizia**Serbatoio acqua:** strutturale, in vetroresina con tappi per ispezione e livello visivo**Serbatoio gas:** bombola in alloggiamento esterno e doppio rubinetto**Qualità impianto idraulico:** buona, tutte le valvole degli scarichi sono del tipo a sfera; tutte le fascette fermatubi sono in acciaio inox**Boiler:** elettrico (220 V)/scambiatore motore; da 30 litri**Pompe di sentina:** due elettriche, una manuale comandata da pozzetto ed una bocca di lupo applicata al motore**Accessori:** kit ferri motore.**● QUELLO CHE CI È PIACIUTO****Di più:** il grande pozzetto, la velocità a motore, gli ampi spazi della dinette e della cabina di prua.**Di meno:** la ruota del timone diventa dura navigando a motore ad alta velocità, i punti di scotta non sono regolabili dal pozzetto, i passavanti sono ostacolati dalle sartie basse.

- Ads by Google -

[Wedding Photo](#)**Boatshow**

Barche nuove e usate
 Prove di navigazione
 Catalogo barche nuove
 Barche a motore
 Barche a vela
 Gommoni
 Motori marini
 Barche d'occasione
 Broker
 Barche d'epoca
 Superyacht
 Yachtmarket
 Video Nautica

Accessori nautici

Marchi e distributori
 Ricerca delle aziende
 Categorie di accessori

Charter e viaggi

Dove il charter?
 Informazione
 Ricerca delle agenzie
 Articoli tematici
 Crociere e viaggi
 Vagabondi del mare
 Noleggio barche
 Prenotazione alberghi

[Chat Room](#)**Informazioni nautiche**

Articoli e documenti
 Avvisi ai naviganti
 Eventi nautici
 Previsione delle maree
 Effemeridi di sole e luna
 Tecnica
 Astronomia
 Manutenzione e restauro
 Motore e impianti
 Elettronica di bordo
 Strumenti
 Comunicazioni
 Sicurezza in mare
 Patente nautica
 Scuole di vela
 Corso di vela
 Parchi marini
 Sport
 Subacquea
 Pesca sportiva
 Storia, arte, cultura
 Biblioteca di bordo
 Esperienze di bordo
 Musei marittimi
 Ambiente mare
 Il Cybernauta
 Medico a bordo

[Car Auction](#)**Normativa**

Guida del diportista
 Documenti di bordo
 Patenti nautiche
 Dotazioni di sicurezza
 Scadenzario nautico
 Leggi e decreti
 Ordinanze Capitanerie

Porti turistici

Liguria
 Toscana
 Lazio
 Campania
 Basilicata
 Calabria
 Puglia
 Molise
 Abruzzo
 Marche
 Emilia Romagna
 Veneto
 Friuli Venezia Giulia
 Sicilia
 Sardegna
 Corsica
 Costa Azzurra
 Slovenia
 Croazia

[Furniture](#)**Meteorologia**

Bollettino meteorologico
 Bollettino del mare
 Meteomar
 Meteomd™
 Previsioni meteomarine
 Previsioni meteo
 Previsioni locali
 Carte venti e onde
 Carte meteo
 Condizioni osservate
 Archivio meteo
 Meteosat
 Radar
 Meteofax
 Webcam
 Medie climatiche
 Temperatura media
 Venti prevalenti
 Pilot chart
 Clima delle onde
 Temperatura del mare
 Meteo sul cellulare

Shopping

Pubblicazioni
 Abbonamenti
 Numeri arretrati
 Riviste digitali
 Listino pubblicità
 Superyacht
 Nautica International
 Antiquariato marinaro
 Simulatori per PC
 Nautica Store

Servizi

Mappa del sito
 Ultime notizie
 Le novità in linea
 Feed RSS
 Ricerche avanzate
 Forum dei diportisti
 Nautica News blog
 Archivio newsletter
 Gestione newsletter
 Elenco inserzionisti
 Registro dei visitatori
 Pubblicità online
 Contatti

Principali siti

Nautica On Line
 Nautica Mobile
 NauticaOnline.ORG
 Nautica Shopping
 Scubaweb
 Pescaweb
 Nauticalweb
 Pagine Azzurre
 Pagine Azzurre Mobile
 Eurometeo
 Euroweather
 Eurometeo Mobile
 Meteomd
 Olympic
 Olympic Mobile

Copyright © 1995-2011 **Nautica Editrice S.r.l.** - Via Tevere, 44 - 00198 Roma - Telefono 06-8413060 - Fax 06-8543653 - E-mail info@nautica.it - PI 00904971009.

Questa pagina web è un servizio proposto da Nautica On Line ®, rivista iscritta nel Registro della Stampa presso il Tribunale di Roma il 19/12/1995 al n. 620 e il 7/07/2003 al n. 302.

Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica sono riservati. È vietata la riproduzione totale o parziale senza il consenso scritto dell'editore. Realizzazione: **Paolo Ciraci**