



5 NATANTI E 2 SCUOLE A CONFRONTO



**BAYLINER
245 CRUISER**



CHAPARRAL SIGNATURE 270



MANÒ MARINE 24.50



TOILETTE

Sebbene simili per volume, le toilette presentano sfumature che incidono parecchio sulla loro fruibilità. Combinando i vari fattori ergonomici, il risultato migliore è senz'altro quello raggiunto dal Bayliner, seguito da presso dal Chaparral che, per quanto meglio rifinito, ha il lavabo meno accessibile. Lo stesso problema, in forma più marcata, riguarda il Seacode e il Manò. Quest'ultimo ha pure lo stipetto che incombe un po' sul wc. Comunque, la toilette che ci è piaciuta di meno è quella del Rinker.

RINKER 250



SEACODE VENTISEI BLAST



funzione della più che lecita pretesa di presentarsi come un vero e proprio cabinato da crociera, anche se abbondantemente all'interno della categoria dei non immatricolati. Comprensibilmente, dunque, il natante siciliano è quello che, in assoluto, accusa il più elevato consumo di carburante. Tra gli altri quattro esemplari, tutti monomotore, il più risparmiatore in termini di litri/miglio è invece il Manò (Mercruiser da 260 HP). Lo scafo più veloce sulla carta, cioè in base alle prestazioni dichiarate dal cantiere, dovrebbe essere il Seacode, al quale vengono attribuiti ben 44 nodi. Ma la nostra prova parla chiaro: la velocità massima registrata è stata quella del Bayliner, con 34,2 nodi (a fronte dei 34 dichiarati).

Prezzi

Per tre delle barche provate (Chaparral, Rinker e Seacode) c'è una vaga uniformità di listino, intorno ai 70.000 Euro (IVA esclusa). Tuttavia, va sottolineato il caso specifico del Seacode che, a differenza degli altri due modelli, è bimotores e perciò presenta - sotto questo specifico profilo - un rapporto prezzo/valore sensibilmente più vantaggioso. Altrettanto allineati sono i prezzi del Bayliner (57.267 Euro più IVA) e del Manò (56.500 Euro più IVA) che, dotati entrambi di un solo motore Mercruiser da 260 HP, risultano i più economici. In questo caso, però, è corretto tener conto del vantaggio del quale la barca americana gode, in questo particolare periodo, a motivo del favorevole cambio Euro/Dollaro.



Prova comparativa

di Corradino Corbò

I cabinati a motore non immatricolati stanno resistendo alla crisi economica meglio di qualsiasi altra tipologia di imbarcazione. Ne abbiamo scelti tre di produzione americana, due di produzione italiana e li abbiamo messi a confronto in un serrato set di prove in acqua.





Bayliner 245 Cruiser

Costruttore: Bayliner, Brunswick Boat Group (USA) - Importatore: Lepanto Yachting; via Dosdegà 24; 37060 Alpo di Villafranca (VR); tel. 045 513777; fax 045 513221; sito web www.lepanto.it; e-mail yachting@lepanto.it - Categoria di progettazione CE: C - Lunghezza f.t.: m 7,65 - Larghezza massima: m 2,95 - Dislocamento a vuoto: kg 2.787 - Portata omologata: 8 persone - Posti letto: 4 - Marca e modello motorizzazione: 1x260 HP Mercruiser 5.0 a benzina - Trasmissione: piede poppiere - Velocità massima dichiarata: 34 nodi - Velocità massima rilevata: 34,2 nodi - Prezzo base con motorizzazione della prova (IVA esclusa): Euro 57.267.



Chaparral Signature 270

Costruttore: Chaparral Boats (USA) - Importatore: Italiamares; Circumvallazione Esterna 169; 80019 Qualiano (NA); tel. 081 8186615; fax 081 8186812; sito web www.italiamaresrl.it; e-mail info@italiamaresrl.it - Categoria di progettazione CE: B - Lunghezza f.t.: m 8,23 - Larghezza massima: m 2,59 - Dislocamento a vuoto: kg 2.540 - Portata omologata: 7 persone - Posti letto: 4 - Marca e modello motorizzazione: 1x300 HP Volvo Penta 5.7 Gi a benzina - Trasmissione: piede poppiere - Velocità massima dichiarata: 33 nodi - Velocità massima rilevata: 32,8 nodi - Prezzo base con motorizzazione della prova (IVA esclusa): Euro 74.453.



Manò Marine 24.50

Costruttore: Manò Marine; Zona Ind. ASI Strada Consortile; 81032 Carinaro Teverola (CE); tel. 081 5047765 - 5047568; fax 081 5048582; sito web www.manomarine.com; e-mail info@manomarine.com - Categoria di progettazione CE: B - Lunghezza f.t.: m 7,80 - Larghezza massima: m 2,80 - Dislocamento a vuoto: kg 2.000 - Portata omologata: 8 persone - Posti letto: 4 - Marca e modello motorizzazione: 1x260 HP Mercruiser 5.0 a benzina - Trasmissione: piede poppiere - Velocità massima dichiarata: 32 nodi - Velocità massima rilevata: 32,5 nodi - Prezzo base con motorizzazione della prova (IVA esclusa): Euro 56.500.



Rinker 250

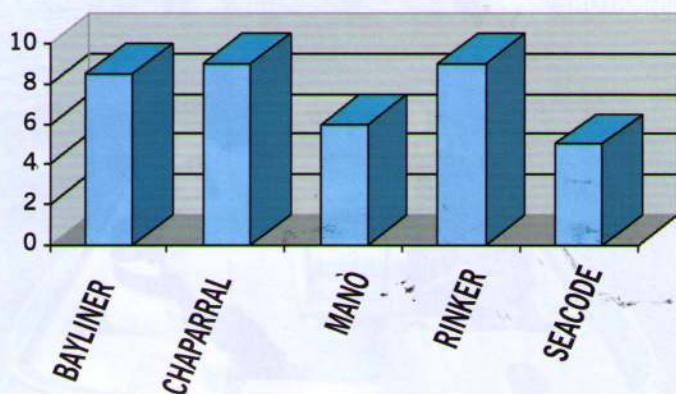
Costruttore: Rinker Boat Company (USA) - Importatore: Nord Marine; via Pasturazza 5; 21018 Sesto Calende (VA); tel. 0331 977209; fax 0331 977238; sito web www.nordmarine.it; e-mail info@nordmarine.it - Categoria di progettazione CE: C - Lunghezza f.t.: m 7,56 - Larghezza massima: m 2,59 - Dislocamento a vuoto: kg 2.880 - Portata omologata: 8 persone - Posti letto: 4 - Marca e modello motorizzazione: 1x270 HP Volvo Penta 5.0 a benzina - Trasmissione: piede poppiere - Velocità massima dichiarata: 34 nodi - Velocità massima rilevata: 34,1 nodi - Prezzo base con motorizzazione della prova (IVA esclusa): Euro 66.320.



Seacode Ventisei Blast

Costruttore: Seacode; via Acqueviola 48; 98057 Milazzo (ME); tel. 090 9282323; fax 090 9242501; sito web www.seacode.it; e-mail info@seacodeyachts.com - Categoria di progettazione CE: B - Lunghezza f.t.: m 7,68 - Larghezza massima: m 2,70 - Dislocamento a vuoto: kg 2.800 - Portata omologata: 8 persone - Posti letto: 4 - Marca e modello motorizzazione: 2x200 HP Mercruiser 4.3 a benzina - Trasmissione: piede poppiere - Velocità massima dichiarata: 44 nodi - Velocità massima rilevata: 34,2 - Prezzo base con motorizzazione della prova (IVA esclusa): Euro 70.000.

LIVELLO ERGONOMICO GENERALE



CONSUMO

(litri/ora all'80% della potenza massima)

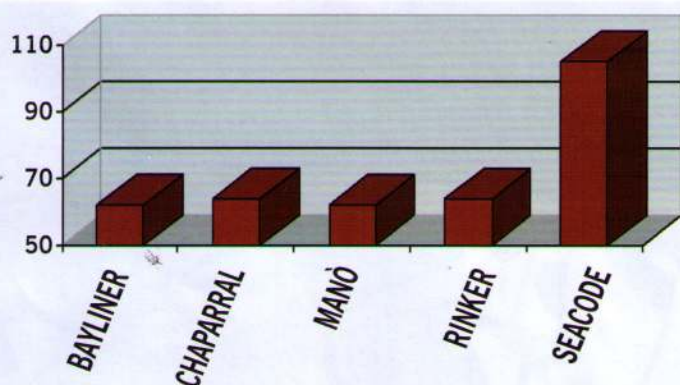
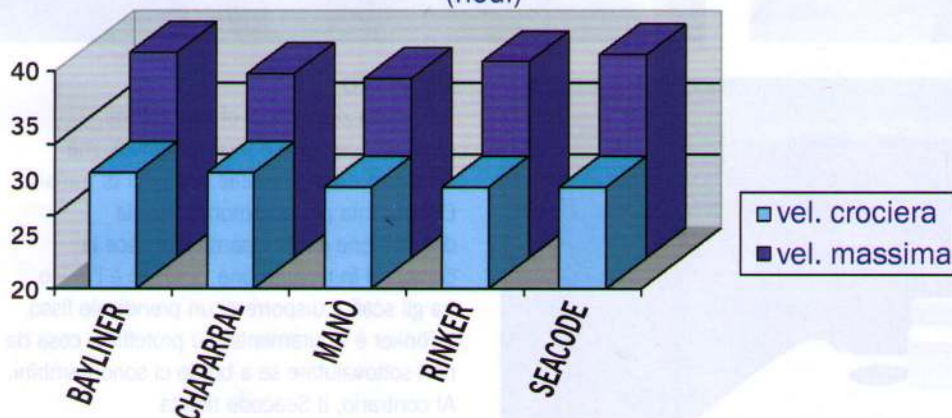
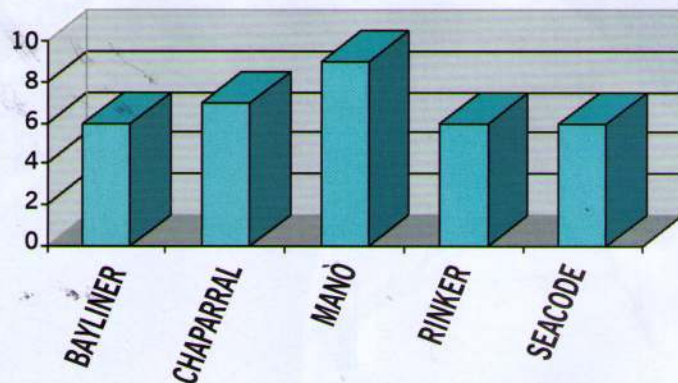


GRAFICO DELLE VELOCITÀ

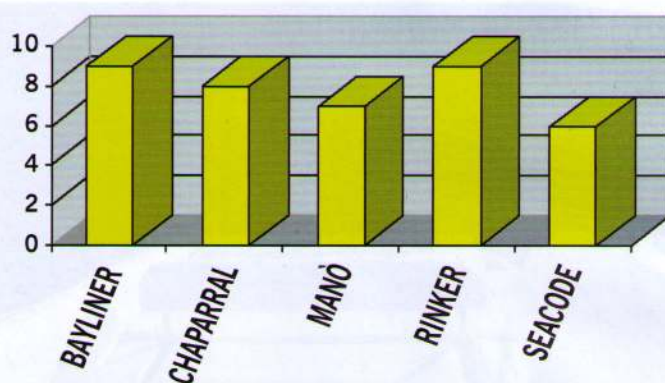
(nodi)



LIVELLO DI PROTEZIONE DELLA COPERTA



LIVELLO DI PROTEZIONE DEL POZZETTO



che, in questa specifica occasione, dipendono anche dalle due diverse scuole di provenienza: quella italiana e quella americana.

Stile e struttura

Tra i cinque modelli presi in esame esiste dunque un comune denominatore estetico, imposto da una premessa progettuale condivisa. Oltre a questo fattore, che incide macroscopicamente sulla distribuzione dei volumi, saremmo tentati di individuare il tocco più squisitamente stilistico che potrebbe classificarne l'origine geografica. Ma non lo facciamo. Il motivo è costituito dall'evidente interscambio tra italian e american style. Perciò, se il Bayliner e il Chaparral sono chiaramente made in USA, altrettanto non si può dire del Rinker che, sebbene sia progettato e costruito a Syracuse, nell'Indiana, presenta comunque elementi di chiara ispirazione mediterranea. Il suo opposto è rappresentato dal napoletano Manò, che mostra più di qualche dettaglio ispirato allo stile d'oltreoceano. Dunque, a ben vedere, la palma di una certa originalità va assegnata al siciliano Seacode che, con le sue spigolosità, sembra richiamarsi a certi semicabinati italiani degli anni '70.

Secundo un'inversione di tendenza che ha sorpreso quanti - all'inizio della grande crisi economica tuttora in atto - avevano pronosticato la tenuta sostanziale del mercato di fascia alta e il crollo di quello formato dai natanti, sono proprio le barche non immatricolate a costituire il fenomeno più positivo di questo difficile periodo. Per questo motivo, abbiamo deciso di confrontare i test di cinque unità che, per un insieme di comuni caratteristiche tecnico-commerciali,

potremmo definire, appunto, anti-crisi.

Si tratta del Bayliner 245 Cruiser, del Chaparral Signature 270, del Manò 24.50, del Rinker 250 e del Seacode Ventisei Blast: cabinati "da famiglia" aventi la stessa impostazione architettonica, lo stesso tipo di motore (a benzina) e di trasmissione (piede poppiere) e, non ultimo, dimensioni assolutamente comparabili, essendo compresi tra i 7,51 e gli 8,23 metri di lunghezza fuori tutto. Dunque, una vera e propria caccia alle piccole e meno piccole differenze



BAYLINER 245 CRUISER



CHAPARRAL
SIGNATURE 270



MANÒ MARINE 24.50



RINKER 250



SEACODE VENTISEI BLAST

POZZETTO

Il Bayliner dispone di ottime sedute, per forma, qualità e trasformabilità, ma a leggero discapito delle superfici di transito. Di impronta più automobilistica, la disposizione del Chaparral favorisce la comodità in navigazione. Il Manò è l'unico tra gli scafi a disporre di un prendisole fisso. Il Rinker è sicuramente più protettivo, cosa da non sottovalutare se a bordo ci sono bambini. Al contrario, il Seacode risulta il più esposto, perciò anche il più adatto alle attività balneari.

americana) attraverso il portello centrale del parabrezza, mentre nei due scafi italiani si ricorre ai classici corridoi laterali. La nostra leggera preferenza verso la prima soluzione parte dalla premessa che il transito tra i due ambienti possa avvenire anche durante la navigazione (a bassa velocità, ovviamente). In tal caso, infatti, il passaggio centrale risulta certamente più protettivo rispetto a quello lungo i passavanti laterali che,

Coperta

Passiamo ora alle parti che svolgono un ruolo assai importante sotto il profilo pratico. Nel caso della coperta, intesa come passavanti e

parte prodiera, l'apparente somiglianza è fallace. Infatti, nel caso del Bayliner, del Chaparral e del Rinker, il passaggio dal pozzetto alla prua è previsto (qui sì, una caratteristica tipicamente



BAYLINER 245 CRUISER



CHAPARRAL SIGNATURE 270



MANÒ MARINE 24.50



RINKER 250



SEACODE
VENTISE

PLANCIA

Nel Bayliner, l'inclinazione degli strumenti è ottimale ai fini della lettura, mentre nel Chaparral il plotter è troppo orizzontale. Il cruscotto del Manò è fin troppo essenziale ma, grazie alla superficie disponibile, può senz'altro essere migliorato. Nel Rinker, la plancia è ben disegnata e molto compatta ma lascia poco spazio agli eventuali strumenti aggiuntivi. Per il Seacode vale, più o meno, lo stesso discorso fatto a proposito del Manò. Il più alto livello di ergonomia (seduta, timone, leve-motori) è raggiunto dal Chaparral e dal Rinker.

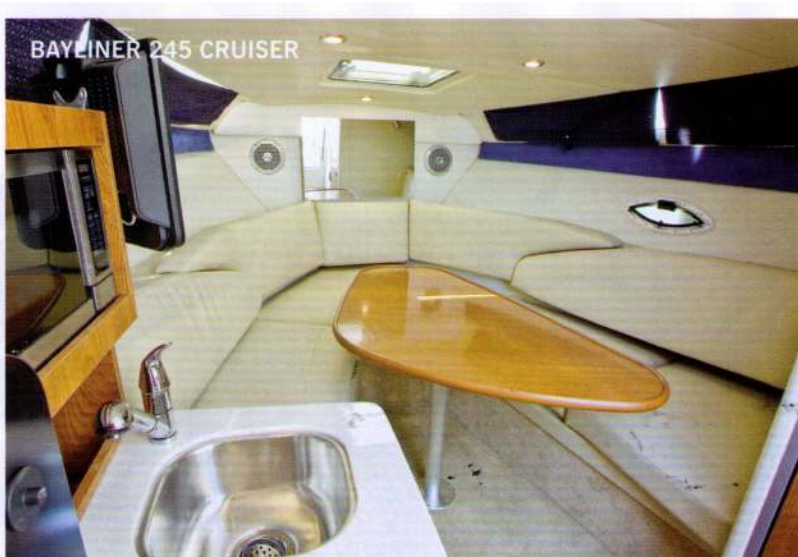
Pozzetto e plancia

Anche nel caso del pozzetto, le differenze tra le due scuole progettuali diventano più evidenti. L'ambiente dei tre scafi americani risulta più articolato e complesso, frutto di un design più capillare, talvolta tendente a una certa leziosità. L'aspetto è senz'altro gradevole e ogni cosa sembra avere il suo posto preciso. Ma, a guardar

soprattutto a motivo della loro modesta ampiezza, imposta dalla larghezza contenuta dello scafo, obbligano le persone a equilibrarsi non sempre consigliabili. Una volta a prua, però,

gli italiani si prendono la rivincita: i loro prendisole ricavati sulla tughetta risultano infatti leggermente più comodi e, soprattutto nel caso del Manò, meglio protetti dalla battaglia.

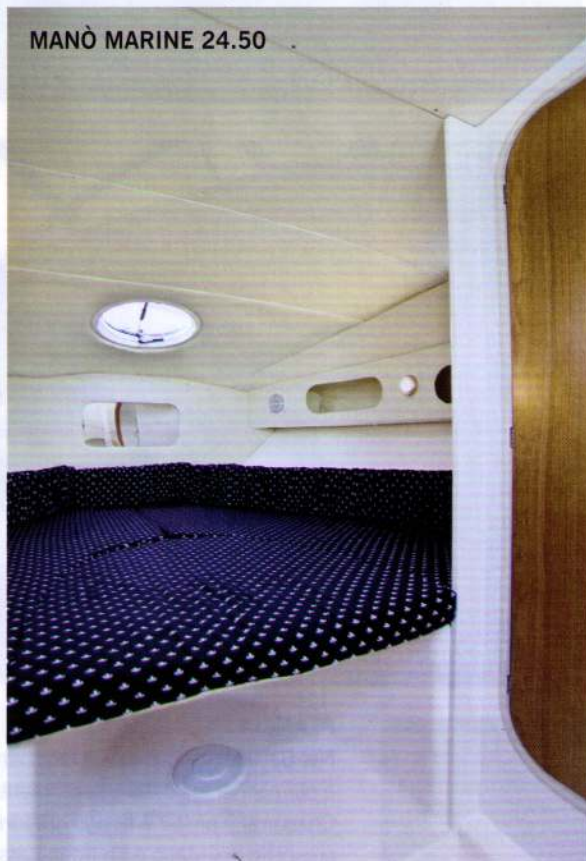
BAYLINER 245 CRUISER



CHAPARRAL SIGNATURE 270



MANÒ MARINE 24.50



RINKER 250



QUADRATO

Quasi sovrapponibili, le piante delle barche americane sono altamente ergonomiche, quindi caratterizzate da un comfort molto elevato, basato anche sull'ottima qualità dei materiali e della loro finitura. Più semplici, gli interni delle barche italiane risultano tuttavia più pratici e, laddove richiesto, assai più facili da personalizzare. In tutti i casi, la dinette prodiera può essere trasformata in cuccetta matrimoniale mediante l'abbassamento del tavolo centrale.

bene, è proprio questa volontà di scandire gli spazi secondo schemi prefissati a costituire il limite di tale impostazione, che appare certamente più ricca ma anche più rigida. Bayliner e Chaparral prevalgono per la qualità delle sedute, mentre Rinker appare complessivamente più armonico e protettivo. Decisamente più "affacciati" al mare, i due scafi italiani mostrano un design più lineare che, nel caso specifico del Seacode, sfocia in una marcata essenzialità. Il notevole pregio del Manò consiste nel disporre - unico tra i cinque modelli esaminati - di un bel prendisole fisso, raccordato con la dinette a "L" e da essa separato mediante un semplice ma efficace schienale ribaltabile. Anche il posto di guida, a dritta in tutti e cinque le unità, è fortemente condizionato dalle due scuole: più architettonico ed ergonomico negli scafi americani; più semplice e lineare in quelli italiani. Manco a dirlo, questo fatto incide sulla comodità del pilota e sulla sua possibilità di scelta tra la posizione eretta e quella seduta. Tutto sommato, sotto questo specifico punto di vista, il Chaparral e il Rinker ci sono piaciuti di più.

SEACODE VENTISEI BLAST



BAYLINER 245 CRUISER



CHAPARRAL SIGNATURE 270



MANÒ MARINE 24.50



RINKER 250



CUCETTA SECONDARIA

Anche in questo caso, le due scuole progettuali mettono in evidenza profonde differenze. Sotto il pozzetto, le barche americane dispongono di un cuccettone matrimoniale pensato per i giovani o, comunque, per le persone decisamente agili e niente affatto claustrofobiche. Parziale eccezione per il Rinker, che presenta questo ambiente completamente aperto sul quadrato. Si avvicinano un po' di più all'idea di "cabina" i due scafi italiani e, più specificamente, il Seacode che è l'unico a prevedere una porta.

Interni

Eccoci giunti al soggetto che, più di ogni altro, denota l'origine geografica delle nostre barche. Se non proprio sovrapponibili, le piante delle unità americane si assomigliano comunque in modo impressionante. In questo caso non si può neppure dire che le soluzioni di allestimento siano imposte dalle dimensioni, poiché la formula open-space di fronte alla quale ci troviamo viene applicata dai cantieri statunitensi anche negli scafi di dimensioni superiori. Ma non basta. Dobbiamo pure rilevare che all'interno del Bayliner, del Chaparral e del Rinker ritroviamo quella stessa pignoleria progettuale (intesa in senso positivo) che avevamo osservato nei loro pozzetti e che qui, sottocoperta, infonde una netta sensazione di comfort. Al confronto, gli scafi italiani appaiono quasi spartani. Ma attenzione: dietro questa sorta di minimalismo architettonico, si nasconde una superiore praticità (pensiamo soprattutto alla pulizia e alla manutenzione) e uno sfruttamento dei volumi nella direzione di una maggiore privacy per ciascuna delle due zone letto. Sotto questo aspetto, la palma per il miglio-

re risultato va assegnata al Seacode, che dispone di due cabine chiudibili con una vera e propria porta e non con una semplice tendina. Al contrario, il massimo livello di promiscuità è imposto dal Rinker, nel quale il vano della cuccetta secondaria (posta per madiere, sotto il pozzetto, proprio come quelle delle altre unità) ha il lato interno completamente aperto sul quadrato. Ovviamente, se questa soluzione può apparire discutibile sul piano della privacy, non lo è affatto per ciò che riguarda la vivibilità e lo spazio vitale: infatti, tra le cinque cuccette secondarie esaminate, proprio quella del Rinker risulta la meno oppressiva per chi ha problemi di claustrofobia.

Cucina e toilette

Quanto detto fin qui circa i diversi orientamenti manifestati dalle due scuole vale anche per il vano cucina, che trova la sua migliore realizzazione proprio nel Bayliner, nel Chaparral e nel Rinker. Il Manò e il Seacode, invece, mancano un po' di superfici da lavoro e di ripostigli. Per quanto riguarda il locale toilette, c'è una certa omogeneità di volume tra le cinque unità, perciò sono

SEACODE VENTISEI BLAST



BAYLINER 245 CRUISER



CHAPARRAL SIGNATURE 270



MANÒ MARINE 24.50



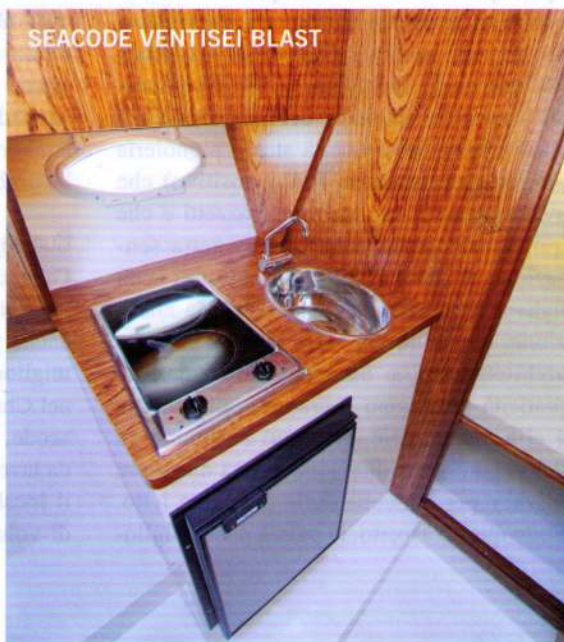
RINKER 250



CUCINA

Contrariamente a quanto ci si potrebbe aspettare, la nostra beneamata cucina non trova l'ambiente più adatto sugli scafi italiani. Le migliori realizzazioni - anche in questo caso, assai simili - sono dunque quelle degli statunitensi Bayliner, Chaparral e Rinker. Il Manò e il Seacode, invece, mancano un po' di superfici da lavoro, di ripostigli e di attrezzature.

SEACODE VENTISEI BLAST



le sfumature a fare la differenza. Il migliore rapporto tra eleganza, comodità e praticità è senz'altro appannaggio del Bayliner, seguito a ruota dal Chaparral (che pecca leggermente nell'accessibilità del lavabo), dal Seacode (idem) e dal Manò (che ha uno stipetto che incombe leggermente sul wc). Il fanalino di coda è rappresentato quindi dalla toilette del Rinker, decisamente poco ergonomica.

Motori e prestazioni

Del motore a benzina e della trasmissione con piede poppiere, comuni ai cinque modelli provati, abbiamo già accennato. La prima differenza macroscopica riguarda il Seacode, unico a disporre della configurazione bimotores (2x220 HP Mercruiser), in