



Comodità assoluta

La barca di acciaio e dislocante non è veloce, ma è sicura, stabile, durevole, parca nei consumi e silenziosa. La linea è marina, piacevole e senza forzature stilistiche

testo di **Aldo Martinetto** foto di **Andrea Muscatello**



Gli inventori delle barche da diporto sono stati i Romani ancora prima dell'era cristiana. Con la loro stirpe sono finite anche le barche lusive e si è dovuto attendere secoli fino a quando a riscoprirle sono stati gli olandesi, una razza altrettanto "tosta" che per sopravvivere in un ambiente ostico ha dovuto prendere familiarità con il mare. Costruire barche è diventata una tradizione, ma i loro mari erano e sono difficili per cui le imbarcazioni hanno dovuto essere sempre atte a navigare in tutte le condizioni meteomarine. Alle costruzioni di legno sono subentrate quelle di acciaio e con questo materiale gli olandesi sono diventati costruttori ineguagliabili. Anche le carene dovevano essere dislocanti sia a vela che a motore, perché fuori dal Mediterraneo solo in pochissime zone del mondo o in particolari condizioni si può navigare in sicurezza con una barca non dislocante. È chiaro che con una carena dislocante si dovrà rinunciare alla velocità, ma a questa rinuncia corrispondono

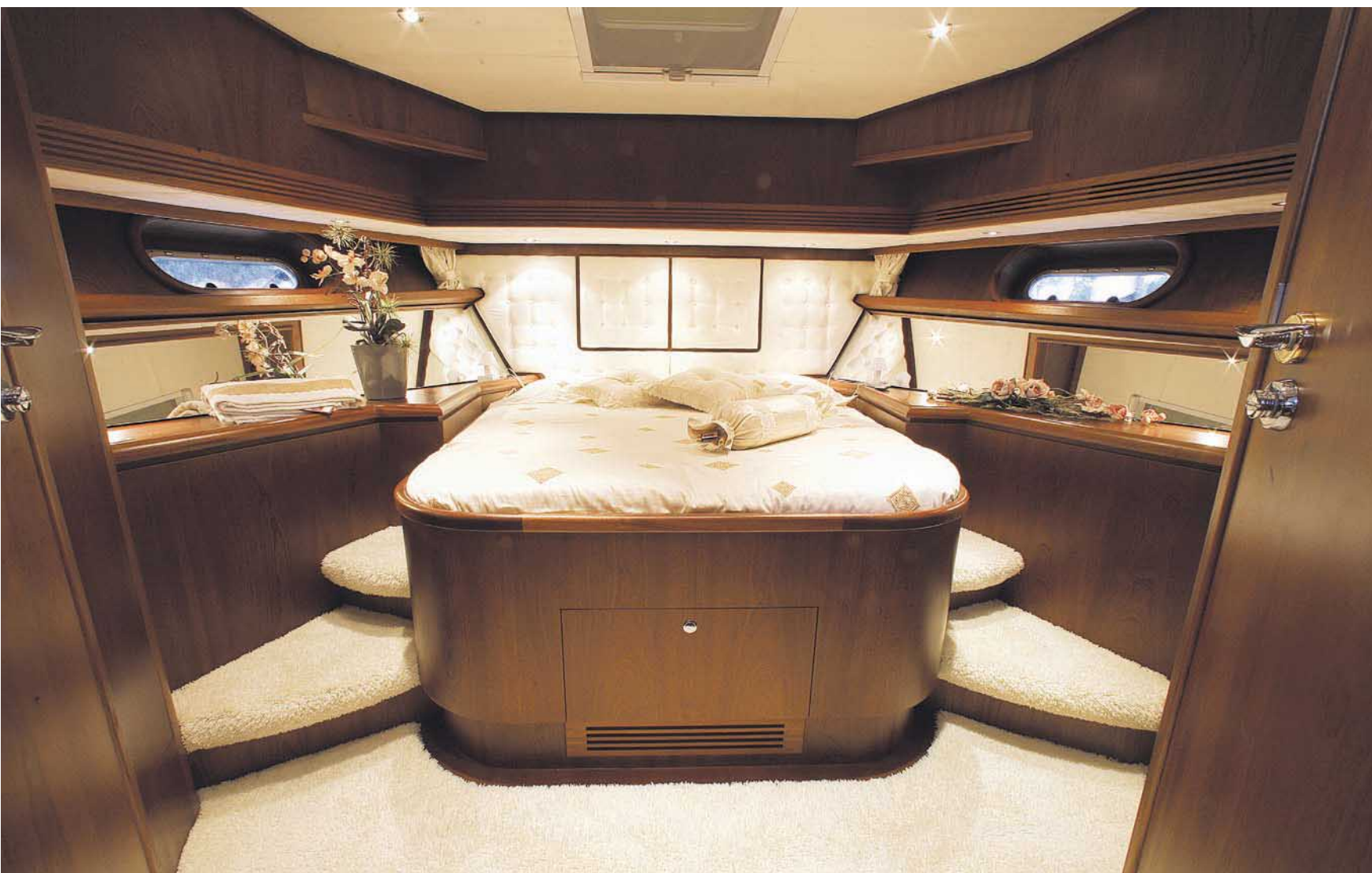
la comodità di vita a bordo, i minori consumi in generale e la sicurezza nel proporsi mete ambiziose.

Ed è così per il Prestige 170, coraggiosamente importato in Mediterraneo da Antema Yachting, che abbiamo provato con tempo incerto e piovoso, simile a quello olandese, ma con vento e onda più clementi. La linea generale è accattivante, con lo scafo simile a quello di una navetta e la sovrastruttura bassa, compatta, essenziale, moderna, ma decisamente marina.

La costruzione è interamente di acciaio speciale, di lega particolarmente adatta all'ambiente marino. Le lamiere sono curvate, formate e saldate sui due lembi dei correnti interni secondo il tipico sistema olandese.

Nella foto grande di apertura, l'ambiente accogliente all'interno della tuga. Sotto, la cucina che si trova sottocoperta a prua.





Lo **scafo** è simile a quello di una navetta e la sovrastruttura è bassa, compatta, essenziale, moderna ma **decisamente marina**

Ai masconi pieni e potenti corrisponde una poppa altrettanto marina con unica concessione per la piattaforma bagno a movimentazione idraulica. È una evidente comodità moderna quando l'uso della barca è balneare.

La carena tonda e dislocante è stata sperimentata in vasca navale e in quella occasione è stata anche individuata la ristretta fascia di potenza propulsiva necessaria. Forse, scorrendo la scheda tecnica,

qualcuno si meraviglierà dei 280 cavalli per ciascun motore, ma deve sapere che sono stati adottati per l'esportazione in Italia, altrimenti ne basterebbero 30 in meno senza intaccare le prestazioni, ma riducendo ulteriormente i consumi. La linea Prestige comprende barche di lunghezza variante fra i 17 e i 24 metri e la mari-



nità del modello traspare da un insieme di particolari di forma e di funzionalità. L'impavesata alta corre da prora a poppa con sovrapposto un corrimano di acciaio inox robustissimo, i corridoi laterali sono larghi, protetti e resi sicuri anche dai lunghi e numerosi tientibene, gli ombri-nali e le bocche di rancio larghi e ben distribuiti si accordano con la coperta di prora sgombra e occupata solo dal verricello dell'ancora con campana orizzontale per il tonneggio. È inutile perdersi in altri mille particolari perché ogni dettaglio è stato curato per l'uso in mare.

Gli interni

La funzionalità della barca è stata un impegno anche per gli interni. L'unica concessione è stata fatta per il letto matrimoniale nella cabina dell'armatore che peraltro, su una barca a motore con grande stabilità, può essere perdonata.

In queste due pagine, dall'alto a sinistra, in senso orario: la cabina dell'armatore, il corridoio della zona notte, una delle due cabine a letti gemelli, il locale da bagno.





Sopra, il pozzetto con i due divanetti e il tavolino. Sotto, la poppa del Prestige 170 con le due scale che portano alla plancia bagno. Nella pagina di destra in basso, la barca in navigazione.



Oltre alla presenza di due ponti inferiori, eccezionali per una barca lunga solo 17 metri con altezza al baglio mai inferiore ai 185 centimetri, e del lungo corridoio centrale che mette in comunicazione le sezioni prodiera con le due cabine di poppa e nel contempo crea due sale motori distinte (preziosità sconosciuta in Italia), il massimo impegno è stato posto nel rendere la barca silenziosa nella sua totalità. I rilievi fonometrici che abbiamo effettuato sono espliciti nel confermare l'eccezionale risultato ottenuto.

Il sistema di trasmissione Python Drive (esente da vibrazioni), la lana di roccia (isolante e antifuoco), l'Agglomer (isolante dei pavimenti), il Flamex GW (isolante antifuoco), i pannelli multistrati con interposta gomma inerte fonoassorbente, i doppi vetri con termocamera, il sughero applicato all'interno delle pareti dove ci sono gli oblò, le piastre di acciaio con pasta Vibradamp A90P nelle zone interessate dalle pulsazioni delle eliche, i pagliolati a struttura metallica con interposto materiale gommoso fonoassorbente e antivibrante e l'applicazione a spruzzo all'interno dell'intera opera morta di espanso per 50 millimetri di spessore sono tutti accorgimenti che hanno reso il Prestige 170 completamente silenzioso.

All'aria condizionata calda e fredda uniformemente distribuita si aggiunge una caldaia a gasolio che fornisce acqua calda e nei climi molto più freddi interviene con riscaldamento supplementare.

La prova

La grande plancia di governo è complessa per la quantità di strumenti e visori (comprese le telecamere a circuito chiuso per il controllo delle sezioni), ma è ordinatissima, lineare, molto tecnica e senza forzature stilistiche. L'impiantistica elettrica è esemplare, ottimamente sezionata, accessibile e sotto controllo. La direzionalità è ottenuta con una vera ruota di acciaio inox comoda d'impugnatura e precisa nella risposta. La poltrona è ergonomica e a movimentazione elettrica e ne richiederebbe una gemella per l'eventuale accompagnatore-assistente.

Utilissima la porta stagna basculante di accesso al corridoio esterno.

Nell'arredamento c'è
l'uso quasi totale del
mogano e delle
pelli sintetiche di
alta qualità

In porto la manovrabilità, con l'ausilio dell'elica idraulica di prora, è millimetrica. La passerella Besenconi a grande allungamento ha consentito a una sola persona di lasciare e riprendere (al rientro) gli ormeggi di poppa con massima facilità.

A 1.000 giri/m quasi non ci si accorge dei motori in moto e la barca procede a 4 nodi in completo silenzio. Fuori dal porto, oltre a qualche piovasco aumenta anche il vento incrociato con tendenza a rinforzare, ma con valori che non vanno oltre forza 4 (m/s 5,5-7,9) e onda, pure incrociata, ma entro il valore 3 della scala Douglas (altezza media m 0,50-1,25). A questi valori la barca non è sensibile e naviga in prora e al mascone senza rumore, senza beccheggio e rollio. In poppa la stabilità è ancora maggiore. Mettiamo onda e vento al traverso, ma anche a questa andatura il rollio è minimo.

Dato che la carena è provvista di due alettoni idraulici stabilizzatori proviamo a utilizzarli e constatiamo che anche quel minimo rollio scompare. Il segnalatore sulla plancia tuttavia indica che il lavoro degli stabilizzatori è molto contenuto. Evidentemente ci vuole ben altro mare per poterne apprezzare l'intervento.

Invertendo la rotta di 360° alla velocità massima il raggio è cortissimo e non supera i 15 metri.

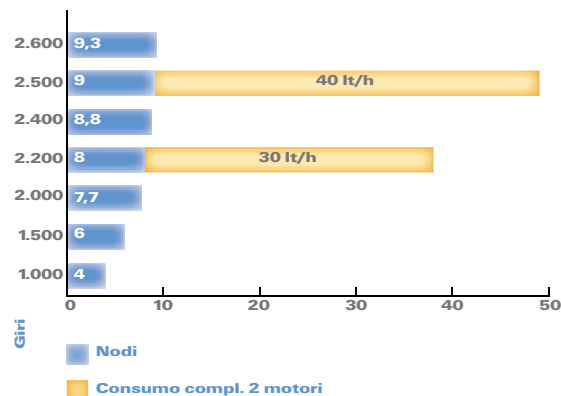
La velocità massima che abbiamo raggiunto è stata di 9,3 nodi a 2.600 giri/m, addirittura con 100 punti in più del regime massimo indicato dalla Volvo.

Ciò significa che le eliche lavorano in scioltezza e i 100 giri costituiscono una riserva in caso di emer-

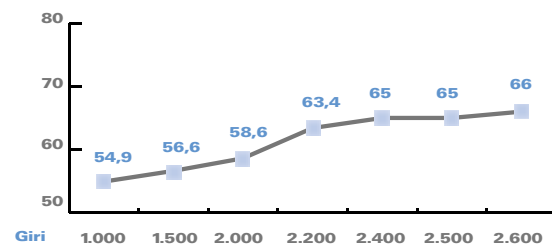


Le prestazioni

Condizioni della prova Tempo variabile con piovaschi • vento forza 3 da NE con salti a N • mare poco mosso con onda altezza massima cm 80 corta e scavata • 5 persone a bordo • carichi liquidi 3/4 • dotazioni sicurezza complete • carena mediamente pulita



Rumore dBa



La scheda

Makma Yachting, Olanda

Importatore esclusivo

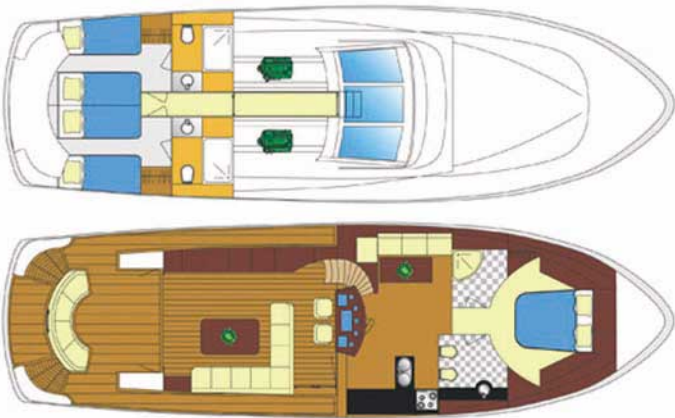
Antema Yachting Srl,
24121 Bergamo, viale Papa Giovanni
XXIII 48, tel. 035 222607/035
4872140, fax 035 4178828,
@info@antemayachting.it,
www.antemayachting.it

Progetto Studio tecnico del cantiere

Scafo Lunghezza f.t. m 19 · lunghezza
di costruzione m 17,50 · larghezza
m 5 · immersione m 1,35 · altezza di
costruzione m 4 · 3 cabine · 6 posti
letto · 3 bagni · 3 box doccia · riserva
combustibile lt 3.000 · riserva
combustibile giornaliera lt 400 ·
riserva acqua lt 1.400 · cassa acque
grigie e nere lt 500 · materiale
costruzione acciaio · rapporto di
forma lunghezza/larghezza 3,5 · di-
slocamento kg 38.000 · rapporto
peso/potenza 67,057 kg/cv
Motori Due turbodiesel Volvo Penta
· mod. D6 · 4 tempi · iniezione diret-
ta common rail · 6 cilindri in linea ·
alesaggio x corsa mm 103 x 110 ·
cilindrata 5.500 cc · turbocompres-
sore con aftercooler · controllo elet-
tronico · potenza cv 280 (206 kW) ·
regime 3.500 giri/m · peso kg 750 ·

rapporto peso/potenza 2,678 kg/cv
Principali dotazioni standard Due
contenitori inox per parabordi · 3
estintori brandeggiabili · 4 filtri
Racor · allarme acque grigie e nere ·
allarme acqua in sentina · àncora
acciaio inox kg 35 · aria condiziona-
ta · autoclave · batterie al gel ·
ponte principale foderato di teak ·
cappa aspirante in cucina · cassafor-
te · catena àncora mm 13 inox · doc-
cia esterna pozzetto e plancia bagno
calda e fredda · doppi vetri con ter-
mocamera · elica prora idraulica ·
faro orientabile · forno combi · frigo-
freezer · impianto acque grigie e
nere · generatore Mastervolt ·
impianto antincendio automatico
nelle sale motori · caldaia a gasolio
per acqua calda e riscaldamento
Kabola · stabilizzatori idraulici ·
inverter Mastervolt · lava-asciuga
Bosch · lavastoviglie Miele · siste-
ma trasmissione Phyton-drive ·
piani cucina Corian · gps Raymarine
· pilota automatico Raymarine ·
radar-plotter Raymarine · vhf Ray-
marine · tv color · wc elettrici e cera-
mica Tecma · salpancora idraulico
con campana tonnellaggio
Alcuni optional Due tonnellaggi a
poppa · 3 telecamere controllo ·
asciugatrice Bosch · scafo colorato

a scelta · coordinati Jesorum · dis-
salatore Idromar · frigobar nel salo-
ne · tv satellitare · passerella elet-
troidraulica Besenconi · plancia
bagno elettroidraulica kg 500 e kg
800 · porta laterale posto guida ·
rivestimento divani pelle · tavolo e
due poltrone in pozzetto · tende elet-
triche per parabrezza · tetto elettrico
· teli coprifinestrature · cabina mari-
naio 2 letti con locale servizio
Alcune misure principali Salone
tuga cm 350 x 292 · h cm 198 · diva-
no cm 300 con seduta cm 53 · 2
tavoli trasformabili in puf cm 80 x 55
· mobile servizio cm 350 x 40 · posto
di governo cm 170 x 140 · ponte
aperto poppa cm 270 x 440 · divano
cm 360 con seduta cm 50 · tavolo
cm 80 x 126 · cucina cm 260 x 210 ·
banco cm 66 x 210 + piano ceramica
· zona pranzo cm 260 x 180 · h cm
3,40 · tavolo cm 148 x 83 · divano
cm 260 con seduta cm 50 · cabina
armatore cm 350 x 340 · h cm 195 ·
letto cm 200 x 170 · bagno cm 125 x
178 · h cm 195 · box doccia cm 92 x
130 · h cm 195 · 2 cabine con letti
gemelli cm 297 x 183 · h cm 195 ·
letti cm 200 x 77 · bagno cm 76 x
188 · h cm 195 · box doccia cm 75 x
125 · h cm 195
Certificazione CE Categoria A



genza, ma significa anche che gli 8,8 nodi a 2.400 giri/m sono da considerarsi un regime di crociera continuativa e quasi economica (lt/h 20 per motore). Riducendo altri 200 giri/m il consumo scende a lt/h 15 per motore, mentre la velocità scende di soli 0,8 nodi. Ma il fatto importante è che la navigazione procede in modo fluido, completamente stabile, quasi senza onda di poppa, ma soprattutto in silenzio. Forse con un mare forza 5 della scala Douglas (altezza onda m 2,50-4,00) potremmo procedere alla stessa velocità con un cimento un po' più apprezzabile. ■

L'Antema Prestige 170 monta due turbodiesel Volvo Penta di cv 280 ciascuno.