

Tornado 45S *Il ritorno di un mito*

Stessa carena del modello originale e ottimo restyling di coperta e pozzetto. Torna il 45 piedi del cantiere romano con una missione: conquistare gli amanti dell'open puro

testo di **Nico Caponetto** foto di **Tony Valente**

Alcune barche hanno un tale carattere da rendere impossibile per loro la sola definizione di "prodotto". Per chi le costruisce o per chi le ama nella veste di armatore, probabilmente iniziano ad assumere caratteristiche quasi umane: la barca diventa "lei", si diventa gelosi e ci si spinge a disquisire sulle "sue" preferenze - "a lei piace molto la navigazione sportiva" - facendo imbufalire l'altra "lei", quella in carne e ossa per intenderci. Emblema di questo modo di pensare alle barche è sicuramente Tornado, cantiere storico di Roma, anzi di Fiumicino, che ha lasciato una vera e propria impronta nella nautica italiana. ►►





Grandi prestazioni per questa barca dalla carena intramontabile. Ottima tenuta di mare, velocità, consumi contenuti.

Sotto, la sala macchine celata dal prendisole di poppa sollevabile con un meccanismo idraulico



Nato 40 anni fa, lo scorso anno è stata rilevata da Michele Prestipino. Giovane uomo d'affari, abituato a muoversi fra Roma e Londra come per un milanese fra la stazione centrale e la fermata di Sesto S. Giovanni, un bel giorno ha deciso di fermarsi. Appassionato non semplicemente di barche, ma di Tornado (e come poteva essere diversamente), lo scorso anno in giugno ha rilevato il 100% della società dal fondatore, Carlo Marchiolo, e in dodici mesi ha fatto lievitare la produzione da 4 a 18 unità. Ci ha portato entusiasmo, capacità imprenditoriali, nuove motivazioni, un bel po' di soldi ma, soprattutto, come accade a una calamita con un pezzo di ferro, ha aderito perfettamente alla logica totalizzante della "barca amata/amante". Così in quel magico squarcio di verde che si staglia sull'ansa del Tevere dove sorge il cantiere, molto è cambiato, quasi tutto, tranne la filosofia che sostiene il sogno, il progetto, la capacità di realizzare questi motoscafi. E quel parlare di loro, come delle "lei" amate e indimenticabili. La spiegazione di questo "clima" sta a nostro avviso nella capacità di miscelare istinto e numeri, colpo d'occhio e calcoli. Così si spiega come sia possibile che una carena rimanga identica negli anni, in alcuni casi nei decenni. Come quella del nuovo 45 S che siamo andati a provare in una caldissima giornata di inizio giugno.

Progetto e costruzione

Il progetto risale a 13 anni fa, quando il progettista americano Tom Fexas prende una matita e



A destra, il prendisole ricavato sulla prua, assente nel modello precedente. Sopra, la bella sala macchine ottimamente organizzata e, a destra, la plancia



In alto a sinistra, il carattere sportivo del Tornado non prevede la battaglia. Sopra, il pozzetto, altro punto di forza della barca e, a sinistra, il prendisole di poppa

disegna direttamente sulle onde una carena dalle caratteristiche sorprendenti: potente, marina, affidabile. Una barca sportiva, che nelle gare esprime la sua grinta fino a toccare la vetta nel 1997 e nel 1998, quando Adriano Panatta vince la "Venezia-Montecarlo". Quando 13 anni dopo l'ingegner Francesco Guida viene incaricato del restyling della barca, riesce a introdurre una ventata di fresche novità ovunque, tranne che sotto la linea del galleggiamento, dove non ha nessuna intenzione di mettere mano. Va benissimo così. Una V profonda a prua, che sale in uno slancio elegante e non privo di una certa sensualità, si apre verso poppa in modo molto graduale. Ed è osservando la carena del 45 piedi che si può intuire cosa accadrà in mare. Tre pattini di sostentamento percorrono tutta l'opera viva in modo da creare una sorta di scafo dentro l'altro. In questo modo, ad ogni angolo di sbandamento in virata, la barca ha un formidabile appoggio che la sostiene e ne riduce a zero la derapata. A poppa poi, il progettista non ha ceduto a nessuna voglia di compromesso. Si tratta di un motoscafo pensato per correre e, nel- ►►

la sua versione croceristica, per portare la gente a fare il bagno nel pieno del confort. La stabilità è necessaria in navigazione e magari con mare formato; fermi in rada si può accettare di buon grado quel po' di rollio in più rispetto a quello di una barca dal fondo molto più piatto. ►►



La costruzione è tradizionale, con una laminazione a mano di stuoie e tessuti e l'utilizzo di resine vinilestere nei primi strati e isotaliche nei successivi.

Da prua a poppa corrono lunghi longheroni realizzati in vetroresina con rinforzi nei punti di maggior sollecitazione. Le paratie, infine, sono tutte strutturali e resinate a scafo e coperta.

Esterni

La coperta è una vera e propria linea che traccia, questa sì, un confine fra ieri e l'oggi nell'estetica di queste barche. Qui si è andati davvero alla ricerca di una direzione nuova e precisa: maggiore comodità e, anche sul piano estetico, un profilo più accattivante, al passo con i tempi. È interessante mettere a confronto due 45 piedi,

versione vecchia e nuova, per cogliere le profonde differenze: via il prendisole di poppa a tutta larghezza, per lasciare il posto a una cuscineria comunque ampia affianco alla quale corre un corridoio che conduce in pozzetto. Anche qui si è voluta creare una zona living con divano e frigorifero dove prende piede il concetto di ergonomia un po' sottovalutato nella precedente ver-



sione. Alla sinistra del doppio posto di comando, decisamente comodo sia nella conduzione da seduti che in piedi, si apre una porta scorrevole che conduce all'interno. Infine la prua, ►►



L'arredo e l'organizzazione degli interni sono funzionali e sobri. Sopra, il piccolo tavolino contrapposto al divano sulla murata di sinistra. A destra, il bel pannello di controllo molto funzionale e, a sinistra, la cucina a totale scomparsa



raggiungibile lungo due stretti passavanti senza battagliola (assenza che ribadisce il carattere sportivo del 45 S) dove si apre una grande zona libera. A poppavia dell'osteriggio della cabina di prua è stato ricavato un incasso nel piano di coperta per l'alloggio di un grande prendisole. Sicuramente molto apprezzato in rada, fa sentire il suo effetto in dinette, dove si perdono alcuni dei centimetri in più in altezza conquistati con il restyling.

Interni

Gi interni di questa barca sono un elemento di forte coerenza. Riflettono in pieno il carattere sobrio e quella piacevole essenzialità senza

tempo così bene impressa nelle linee di scafo e coperta. Che tradotto in ambienti e arredamento, significa una bella cabina a prua con letto matrimoniale a isola e molto spazio per lo stivaggio degli effetti personali. La dinette prevede una cucina a murata sulla destra e un divanetto con tavolo contrapposto sulla sinistra. Ai lati della scaletta troviamo, sulla sinistra, la seconda cabina con due letti singoli, uno disposto a murata e l'altro in senso trasversale, mentre sulla destra l'accesso al bagno arredato in modo funzionale e con una certa eleganza.

Coerenza, dicevamo, nell'organizzazione degli spazi e nel loro arredo, con la destinazione d'uso di questo motoscafo classico, un open



Sopra la cabina di prua con letto a isola e molto spazio per lo stivaggio. A destra, il bagno con la possibilità di ricavare un grande piano d'appoggio (in basso). A destra, la cabina con due letti a poppa



per crociere giornaliera, ma anche in grado di ospitare una famiglia per qualche giorno fra rare e porti. Qualche limite, sul modello testato, lo dobbiamo rilevare sul livello delle rifiniture della falegnameria (tutti gli interni sono rivestiti in legno) e su alcuni dettagli, come la presenza di un tavolino tanto piccolo da risultare superfluo in dinette e la porta del bagno che non si apre completamente. Dettagli a nostro avviso comunque importanti, che il cantiere at-

tribuisce alla forte accelerazione subita dalla produzione e alla necessità quindi di sorvolare su alcuni particolari risolvibili in seconda battuta. ►►

Il costruttore

Michele Prestipino è l'uomo che ha deciso di rilanciare il marchio Tornado acquistandone la proprietà un anno fa. E in un anno ha quadruplicato la produzione. Lo abbiamo incontrato nel cantiere dove trascorre ormai gran parte del suo tempo dopo avere lasciato la sua professione nell'alta finanza.

Cosa ha cambiato alla Tornado per raggiungere questi obiettivi e cosa, invece, ha mantenuto?

Ho sicuramente mantenuto quel patrimonio di esperienza e tradizione maturato in 40 anni di attività. Non solo competenze tecniche, ma anche amore per queste barche. Di nuovo ho portato il mio entusiasmo e la voglia di rilanciare il marchio. Con un obiettivo: tornare ai risultati e al periodo d'oro del decennio '85-'95.

La situazione attuale del mercato pensa sia propizia per cogliere questo risultato?

Penso che ci sia un futuro di crescita per una produzione nautica attenta ad alcuni elementi: prezzi ragionevoli, un buon prodotto e consumi ridotti. Con queste carte in mano penso che si possa andare lontano e la Tornado, su questo piano, ha pochi rivali.



Resta in piedi l'annoso problema delle infrastrutture che nel nostro Paese sono carenti.

È il solito vecchio discorso, ma proprio perché è così vecchio confido sul fatto che sia stato metabolizzato e che la "politica" abbia voglia di intervenire. È chiaro che non si possono produrre e vendere barche se non si sa dove metterle o se i costi dell'ormeggio sono insostenibili.

Due parole sul nuovo 45S.

Spledida barca con un grande successo alle spalle. Per questo abbiamo mantenuto intatta la carena intervenendo su coperta e pozzetto per modernizzarli. È la barca destinata fisiologicamente ai nostri vecchi clienti, a chi ha acquistato un 38 piedi e oggi ha voglia di crescere.

l'aeroporto, i cantieri e gli innumerevoli approdi sorti nei decenni lungo le rive del fiume. A 600 giri filiamo a oltre 6 nodi con il rumore dei motori quasi impercettibile e spostando pochissima acqua. In acque ristrette la manovrabilità, anche grazie al bow thruster è eccellente.

Raggiunto il mare aperto, iniziamo a rilevare i primi parametri in condizioni meteomarine molto buone, con un ponente di circa 10-12 nodi e poca onda. Flap a zero e trim a - 5 - come indicato dalla Volvo - passiamo da 0 a 31 nodi in 8 secondi entrando in planata dopo 5 secondi a 1.600 giri e a una velocità di 15 nodi. Lavoriamo un po' con i trim portandoli in posizione neutra e poi qualche grado in positivo: la risposta è un assetto fantastico, con la barca in planata che pare sfiorare l'acqua con il solo specchio di poppa. Iniziamo a incrociare la scia della barca appoggio, un Tornado 38 su cui sono imbarcati il nostro fotografo e l'operatore video, per testare il passaggio sull'onda: la tenuta è eccellente, la carena sembra aggrappata al mare pur subendo le normali sollecitazioni.

Virate strette a 25 nodi, 360 gradi, incroci ripetuti, accelerazioni e decelerazioni: le reazioni della barca sono eccellenti in tutte le condizioni, con una risposta al timone e alle manette immediata e senza sbavature. Rientrando verso la foce del Tevere, portiamo i due Volvo da 370 hp a un regime di crociera di 2.900 giri attestando la velocità a 33,5 nodi. Un affondo alle manette e a 3.400 giri sfioriamo i 40 nodi. Sappiamo di avere ancora un po' di margine per strappare qualche giro in più: ma "lei" ha già dato molto al nostro test certo non di cortesia; riduciamo la pressione sulle manette, trim di nuovo a meno 5, e infiliamo la prua nel biondo (forse una volta) Tevere per riportarla a casa. ■

Tornado 45

Profilo

Lunghezza f.t.	m. 13,48
Larghezza massima	m. 3,80
Dislocamento	kg 9.750
Immersione	m. 0,98
Cabine	2
Bagni	1
Trasmissioni	Efb
Motorizz.	2 x 370 hp Volvo
Carburante	lt. 1.000
Acqua	l. 300
Categoria di progettazione	B

Prezzo (Iva esclusa)

Con 2x370 vp **€ 420.000**

Dotazioni extra (Iva esclusa)

Pozzetto in teak	€ 15.000
Aria condizionata	€ 16.400
Barca bicolore	€ 4.200
Passerella idraulica	€ 18.800
Autopilota	€ 3.600

Servizi (Iva esclusa)

Antivegetativa	€ 2.000
Immatricolazione	€ 400
Messa in acqua	€ 400

Condizioni della prova

Litorale di Fiumicino, mare calmo, vento 10 nodi, serbatoi: acqua 20%, carburante 50%.

Prestazioni

Consumi
a velocità di crociera **70 lt/h**

Autonomia stimata
a velocità di crociera **14 h**

Velocità
Crociera **33,5 nodi**
Massima **41 nodi**
Di planata **15 nodi**
Tempo di planata **5 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.	●●●●●

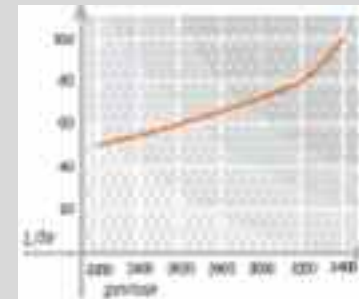
● discreto ●● medio
●●● buono ●●●● molto buono
●●●●● ottimo

Rapporto Peso/Potenza



Il rapporto tra il peso della barca e la potenza su di questa istallata 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



la rumorosità è rilevata in una scala da 1 a 10

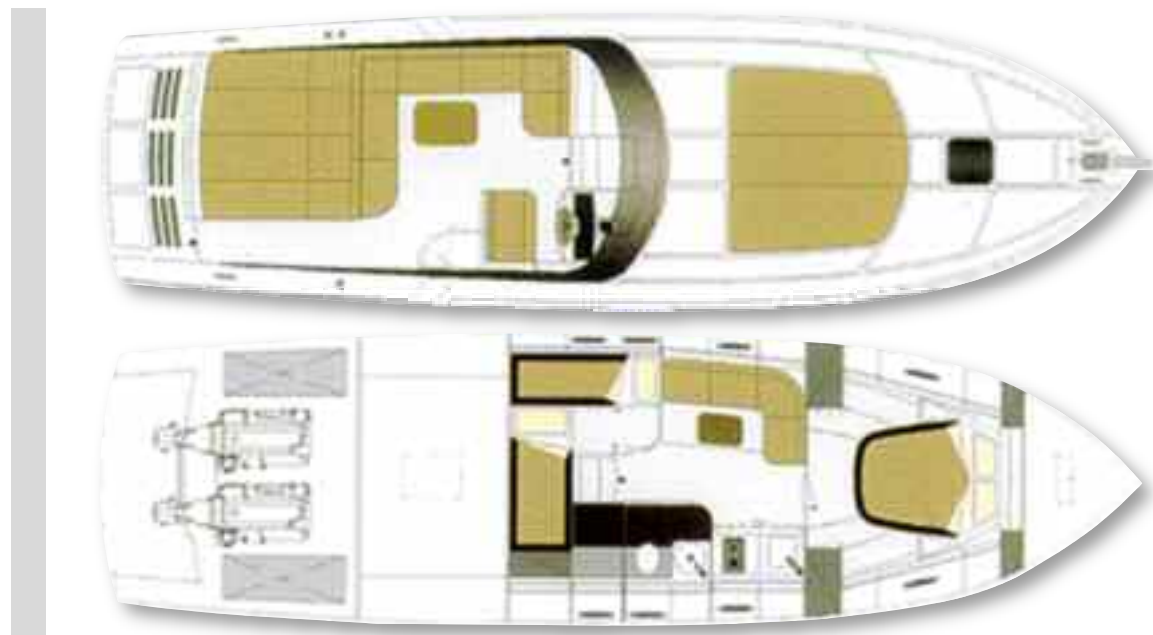


Tabella comparativa

	Tornado 45 S	One 43 Sport	Unica 42	Wake 46
Cantiere	Tornado Marine	Cantieri Baia	Ulisse 2000	Wayachts
L.f.t.	m. 13,48	13,33	13,31	13,82
Larghezza massima	m. 3,80	4,61	4,20	4,50
Dislocamento	kg. 9.750	11.000	12.000	14.000
Motorizzazione	2x370 hp	2x370hp	2x370 hp	2x370 hp
Cabine	2	2	2	2/3
Bagni	1	1	2	2
Prezzo	€ 420.000	450.000	456.000	615.000

In particolare



Sì
La carena è il punto forte del Tornado 45 S. V profonda e 3 pattini di sostentamento offrono un'ottima tenuta



No
Qualche pecca sulle rifiniture interne che può essere risolta velocemente e quel tavolino di troppo in dinette

Il leasing propone

Prezzo dell'imbarcazione € 420.000 + Iva

Proposta 1

n° canoni	59
Anticipo 30% Iva incl.	€ 138.600
importo per canone	€ 6.356,98
riscatto finale	€ 5.040
spesa accensione pratica	€ 576

Proposta 2

n° canoni	83
Anticipo 30% Iva incl.	€ 138.600
importo per canone	€ 4.807,20
riscatto finale	€ 5.040
spesa accensione pratica	€ 576

Assicurazione

Assicurazione **Rc**
€ 91,10

Assicurazione **Casco**
€ 3.393,93

Franchigia
€ 1.800