

NAUTICA SALPA - LAVER 31.5

Che la cantieristica italiana sia apprezzata in ogni parte del mondo è cosa nota, anche se la maggior parte del pubblico ritiene, non del tutto a torto, che il merito vada quasi esclusivamente alle aziende che costruiscono i grandi yacht destinati ai mercati più esclusivi. Tuttavia, al di là di questa immagine di grande prestigio, esiste una realtà produttiva, poco conosciuta a livello internazionale, che non manca di meravigliare chi pensa che certi livelli di eccellenza non possano essere raggiunti da chi opera nelle fasce più basse, per dimensioni e listini. Uno dei cantieri che meglio rappresentano questa scuola è la Nautica Salpa, la quale, dopo aver sperimentato tutto lo sperimentabile su una gamma alquanto estesa di barche aperte, ha finalmente deciso di trasferire questa importante esperienza nella produzione di cabinati di piccole e medie dimensioni.



L'occasione di toccare con mano il nuovo orientamento dell'azienda campana è stata offerta dal debutto del modello Laver 31.5, uno scafo gradevole fin dal primo impatto ma, quel che più conta, tutto da scoprire per il suo contenuto fortemente innovativo. Innanzi tutto, ci troviamo di fronte a uno dei prodotti più ingegnerizzati (perdonate l'orribile parola) che si siano mai visti nell'intero panorama nautico italiano, per non dire di più. Basti pensare che questo cabinato nasce da qualcosa come settantuno stampi (otto soltanto per il roll-bar), cioè più o meno dieci volte la quantità utilizzata da un qualsiasi altro cantiere d'impostazione tradizionale per produrre una barca di analoghe dimensioni. Quel che deve impressionare di questa cifra è tutto il lavoro di progettazione e di standardizzazione svolto prima che gli operai incominciassero a posare il primo strato di vetroresina della serie. Il risultato è percettibile ovunque, persino nelle parti più nascoste, come, per esempio, le superfici interne dei portelli dei gavoni, che, invece di presentare le tipiche asperità della fibra di vetro, sono lisce e perfette come le murate esterne.



Ovviamente, questo enorme sforzo produttivo non avrebbe avuto molto senso se, alla base del progetto complessivo, non ci fosse stato un ottimo disegno per l'opera viva. Per mettersi al sicuro da qualsiasi sorpresa, lo studio tecnico della Salpa ha quindi scelto un'opera d'autore: una carena planante a V profonda, con pattini longitudinali estesi fino all'estrema poppa, firmata da Renato Sonny Levi. È lecito aspettarsi che tale geometria sia stata pensata per potenze alquanto elevate e, in effetti, una buona parte dei test di cantiere è stata svolta con una coppia di Mercruiser 5.0 a benzina, per un totale di ben 560 cavalli.



Al di là delle possibili considerazioni circa il costo del carburante in rapporto al consumo dei due brillanti motori, resta il fatto che, con essi, il Laver 31.5 fila la bellezza di 42 nodi. Ecco quindi che, la motorizzazione della nostra prova - una coppia di Volvo Penta Kad 32 Diesel, da 170 HP ciascuno - stimola in noi la curiosità di scoprire come si comporta lo scafo con una spinta così diversa.



Le cifre parlano chiaro: i due motori svedesi che, lo



ricordiamo, dispongono di un doppio sistema di sovralimentazione, spingono lo scafo alla brillante velocità massima di 32.5 nodi, consentendogli un'andatura di crociera che può essere tranquillamente fissata tra i 25 e i 28 nodi. Prestazioni di alto livello, dunque, per un cabinato dalle due anime: una sportiva, capace di soddisfare chi ama la guida spumeggiante anche sul mosso; una familiare, per chi predilige la vacanza di medio e lungo raggio. Non bisogna dimenticare, infatti, che il Laver 31.5 è pur sempre un cruiser che dispone di due cabine separate, di un grande quadrato attrezzato e di una toilette che non sfugirebbe su un cabinato di dieci piedi più lungo.

● SCHEDA TECNICA

Progettista: Renato Sonny Levi (carena): Studio Tecnico cantiere (generale)

Costruttore: Nautica Salpa; via Silvio Pellico, 27 80040 Cercola (NA); tel. 081 7332386; fax 081 7333065; www.salpa.com; salpa@iol.it

Categoria di progettazione CE: A

Importo taxa di stazionamento annuale: L. 585.000

Lunghezza f.t.: m 9,30

Lunghezza scafo: m 9,00

Larghezza massima: m 3,35

Immersione sotto le eliche: 0,80

Dislocamento a vuoto: kg 5.800; a pieno carico: kg 6.500

Portata omologata: 10 persone

Totale posti letto: 4 + 2

Motorizzazione: 2x170 HP Volvo Penta Kad 32 PDP

Potenza complessiva installata: 340 CV

Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: kg/HP 17,05

Tipo di trasmissione: piede poppiero

Velocità massima dichiarata: nodi 32,5

Velocità di crociera: nodi 28,5

Autonomia a velocità di crociera: miglia 230 circa

Capacità serbatoio carburante: litri 2x250

Capacità serbatoio acqua: litri 200

Trasportabilità su strada: trasporto eccezionale

Prezzo con dotazioni standard e motorizzazione della prova: L. 205.275.000 (Euro 106.015,69) + IVA 20%, franco cantiere.

● LE IMPRESSIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Vento: 6 nodi

Mare: quasi calmo

PRESTAZIONI RILEVATE

Tempo di planata da fermo: 7,5 secondi

Velocità di crociera: 28 nodi

Velocità massima: 32,2 nodi



● VALUTAZIONI COMFORT E FUNZIONALITÀ

Coperta: perfettamente protetta da un solido pulpito di acciaio inox che segue tutta la lunghezza dei passavanti, è praticabile quasi esclusivamente sulla tughetta, che presenta un utile incasso per l'alloggiamento dei cuscini prendisole

Pozzetto: è il pezzo forte dell'allestimento esterno, tanto da risultare uno dei migliori in assoluto della categoria. Ben attrezzato, ergonomico in ogni particolare, amplia enormemente le possibilità di vita di bordo

Interni: se è scontata la comodità della cabina amatoriale, con letto matrimoniale, sorprendente è il risultato raggiunto in quella destinata agli ospiti che, dotata di due letti gemelli, si sviluppa sotto il livello del pagliolato della zona di guida. Ottimo il design del quadrato e molto alto il livello generale di finitura

Comfort passeggeri: assai elevato, grazie anche alla netta separazione tra le due cabine, divise dal quadrato

Zona cucina: il vano cambusa si sviluppa per madiere subito a fianco della scaletta d'ingresso, godendo di luminosità e aerazione naturale; buona la dotazione di ripostigli

Servizi: fuori del comune le dimensioni e la dotazione del locale toilette, che dispone persino del bidet

Accessibilità e funzionalità vano motori: decisamente buona, anche perché coadiuvata dal vano tecnico di mezzanave, accessibile dal pozzetto, che consente di svolgere nella massima comodità molte delle operazioni di controllo e manutenzione ordinaria

Quadro e impiantistica elettrica: all'altezza del livello qualitativo generale.

