

ALALUNGA 85 OPEN

DOPPIO LIVELLO

TESTO ROBERTO FRANZONI FOTO DI JÉRÔME KÉLAGOPIAN

UNA FORTE PERSONALITÀ DISEGNATIVA E DELLE PRESTAZIONI AL TOP CARATTERIZZANO L'ESORDIO DELLO STORICO CANTIERE DEL TIGULLIO NEL DORATO MONDO DEI GRANDI OPEN. LE SUPER COLLAUDATE "MATITE" DI CARLO GALEAZZI - QUI CON RESPONSABILITÀ COMPLESSIVA PER IL DESIGN DI ESTERNI E INTERNI - E DI ANDREA BACIGALUPO PER LA CARENA E L'INGEGNERIA GARANTISCONO UN'ESTETICA E UNA FUNZIONALITÀ FUORI DAL COMUNE.





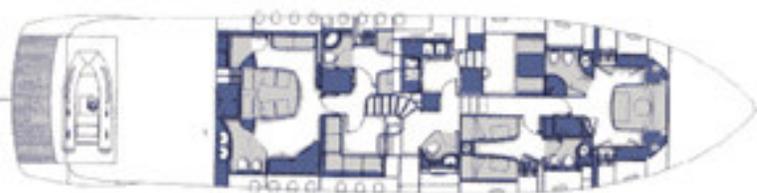


Quanti Alalunga navigano nel nostro mare? Centinaia, tra i mitici fisherman degli anni Sessanta, con cui i primi ardimentosi pescatori d'altura nostrani iniziavano a misurarsi timidamente con le grandi prede pelagiche e i megayacht fino a 30 metri in doppio fasciame, ardite costruzioni dell'epoca di Mario Spertini. Un episodio del 1965 a Santa Margherita Ligure, dove passavo le estati da adolescente: un Alalunga 15 metri, forse il primo, approfittando di un inusuale passaggio di tonni all'interno del Golfo del Tigullio tornò in banchina con ben 15 grossi bestioni da 80-100 chili l'uno, una scena hemingwayana da "Isole nella corrente". Noi con una barca a vela ne avevamo pescato solo uno da 10 chili. O era un'alalunga? Poi seguì la lunga stagione delle barche di Aldo Cichero. La prima fu un 17,50 metri turchese per il conte Rossi di Monteleone nel 1970. Seguirono il 18 metri, il 19, il 22 metri, che andavano magnificamente, il 23,50, il Primorca, per il Maresciallo Tito presidente della Jugoslavia, il 25, il 26, che ha ancora oggi il signor Bialetti, e il 30 metri di Otto Hertz, il cugino dell'inventore dell'autonoleggio, del 1980. Successivamente fu il turno di Tommaso Spadolini che iniziò la sua lunga serie di Alalunga in legno con un

27 metri nel 1992, seguito da un 24 metri, da un 26, da un 22, da un 21, divenuto poi 65 piedi e successivamente 72'.

Con l'era della vetroresina il 72' fu trasformato in un ottimo prodotto classico nelle linee e aggiornato nella tecnologia.

E siamo ai giorni nostri con il passaggio del cantiere nelle mani di Fabio Cosentino, sotto la cui gestione è avvenuto il lancio della linea open che ha esordito con questo poderoso 85, presentato ufficialmente nella sua versione definitiva di open coupé nei saloni autunnali dello scorso anno, dopo un primo esemplare di preserie tutto open, con soft top, presentato al salone di Genova

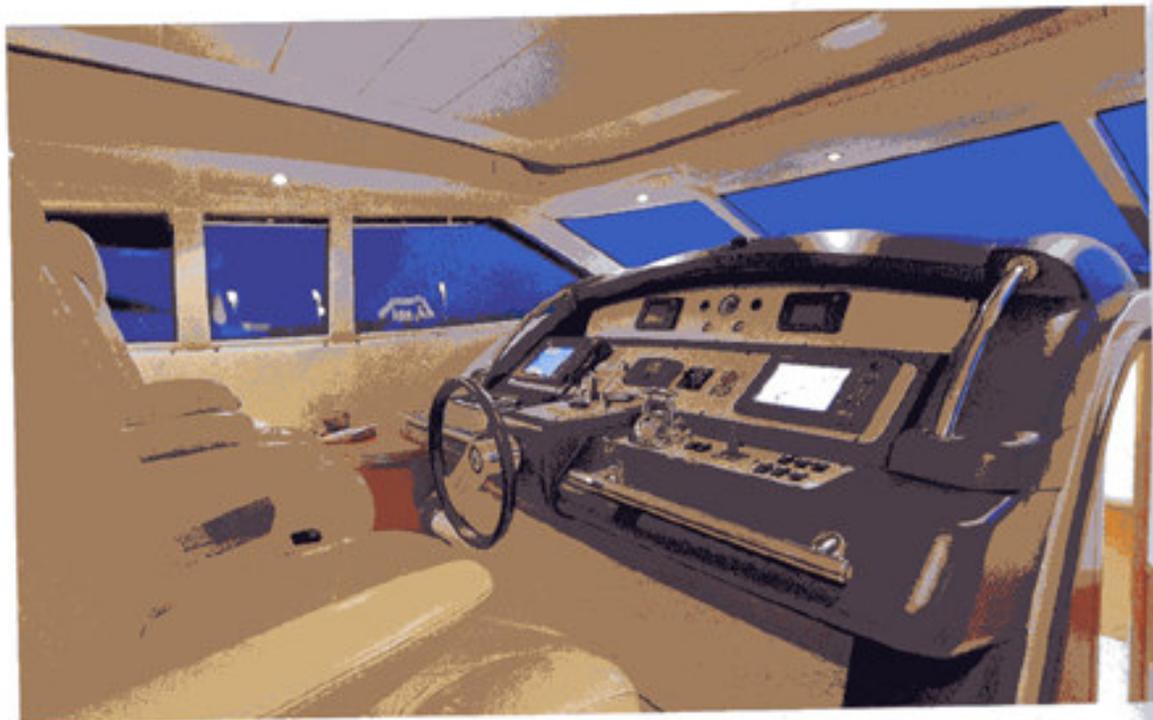


ACQUA 1.500 L
 MOTORI 2 X 1.670 CV CAT o 2 X 2.000 CV
 MTU 16V o 2 X 1.820 CV MTU COMMON RAIL
 CERTIFICAZIONE CE A
 DESIGN CARLO GALEAZZI
 CARENA ANDRE BACIGALUPO
 COSTRUZIONE C.N. SPERTINI ALALUNGA



L'EFFICIENTE CARENA DI ANDRE BACIGALUPO, CONCEPITA PER LE ARRNESON, E LE BUONE POTENZE APPLICATE, CONSENTONO DI SUPERARE FACILMENTE I 40 NODI ALLE 53 TONNELLATE DELL'ALALUNGA 85 OPEN.

CARLO GALEAZZI HA DISEGNATO CON FINEZZA ANCHE IL CRUSCOTTO, UN MUST SU UN GRANDE OPEN DOVE IL PILOTAGGIO È AL CENTRO DELLA SALA E DELL'ATTENZIONE. NELLA PAGINA A FIANCO LA VEDUTA CENTRALE DEL SALONE BENE ILLUSTRATA LA LUMINOSITÀ DELLO SPAZIO. SOTTO A SINISTRA LA VIP E A DESTRA LA CUCINA.



2003. Il team progettuale dell'85, che è seguito dal prossimo 78 (vedi Brevi a pag. 20) è costituito da Carlo Galeazzi per il design, il layout e il décor e da Andre Bacigalupo per la carena e l'ingegneria. Sulla fama ed esperienza del secondo, poco, niente da aggiungere. "Per l'85 Open ho concepito una carena appositamente per l'utilizzo con eliche di superficie - chlarisce - questo vuol dire una carena monoedrica nella metà posteriore di cui le eliche sono quasi una prosecuzione, con tre pattini di sostentamento per aumentare portanza, e con un deadrise di 15°, valido compromesso tra potenza necessaria e prestazioni elevate".

"Questo è l'unico megaopen ad avere due piani di calpestio sottocoperta - commenta Carlo Galeazzi, che sull'85 ha concentrato la sua creatività complessiva - questa soluzione ci ha permesso non solo di ottenere un'articolazione molto gradevole dei volumi e degli spazi, un percorso del sottocoperta più flessibile e morbido, ma anche di poter offrire diverse soluzioni abitative secondo le esigenze dell'armatore". Infatti dopo l'area di disimpegno che si trova appena scesi tre gradini dalla scala che parte dal salone superiore si trova una day toilet, a destra, e la cucina, comoda posizione per un rapido servizio in coperta, al cui fianco c'è l'accesso al quartiere equipaggio,

ampio e arioso. Verso poppa si scende con sette gradini al quartiere armatoriale che dispone di tre ambienti: la grande cabina a tutto baglio, illuminata da otto obli verticali, una cabina a due letti singoli per ospiti che in parte è collocata sotto al piano del disimpegno e a destra un'area che può essere differenzialmente personalizzata o con un salottino/office/entertainment room o con un gigantesco bagno armatoriale, che renderebbe ancor più vasta

la già vasta cabina. Se si realizza l'office, il bagno viene ricavato al lato del letto matrimoniale. Se poi l'armatore rinuncia alla cabina ospiti a sinistra e vi sistema l'office utilizzando il bagno a destra, viene a disporre di un appartamento degno di un 40 metri! Andando invece verso prua si trova un'altra cabina due letti singoli a destra e la Vip all'estre-

ma prua, come si usa. Varie soluzioni flessibili quindi che si possono ottenere grazie all'astuta disposizione di piani di calpestio e paratie e che consente un elevato grado di customizzazione, senza spostare sostanzialmente niente.

"L'ultimo esemplare che abbiamo consegnato - conferma Pietro Mussio, l'architetto che coordina i lavori in cantiere - ha quattro cabine più la jolly che è attrezzata a studio, ma anche a cabina d'emergenza con due letti".

**ELEVATA
PERSONALIZZAZIONE
GRAZIE ALL'ASTUTA
DISPOSIZIONE
DI PIANI
E PARATIE**







COME OPEN ESIGE IL PRENDISOLE DI PRUA E IMMENSO. A SINISTRA IN ALTO L'ARMATORIALE, NOTARE LA VASTITÀ. SOTTO A SINISTRA IL BAGNO VIP E UNA OSPITI A DUE LETTI.

Il salone sul piano di coperta è ben illuminato dalle lunghe finestrate a doppio andamento ed è pure caratterizzabile da diversi sistemi di seduta. Su questo esemplare i divani sono simmetrici. "Sulla numero quattro - prosegue Mussio - la disposizione è asimmetrica con una seduta più importante a sinistra con un grande divano a C e due tavolini con poltrone singole a destra". L'area di pilotaggio è dotata di tre poltrone Treben e di un cruscotto finemente disegnato con ampio spazio per tutta la navlonica necessaria a un megaopen d'altura. Il tetto scorrevole si apre proprio sopra l'area di pilotaggio e consente a pilota e "navigatori" di navigare "en plein air". La manovra di apertura del tetto è particolarmente efficiente silenziosa e ultrarapida. La coperta è un walkaround con i passavanti che contengono bene e conducono all'area prendisole di prua, molto ampia e corredata agli angoli superiori di portabicchieri. Il pozzetto offre sopra al garage porta tender un'altra zona prendisole che contiene il divano a servizio del tavolo esterno. Grande cura è stata posta nei sistemi di insonorizzazione sia all'interno che nell'impianto di scarico sommerso. In particolare la paratia di divisione tra sala macchine e cabina armatoriale è costituita da un pannello di 14 centimetri di spessore costruito a sandwich multistrato con interposti due strati di aria per un risultato davvero notevole, anche in navigazione a velocità di crociera, tanto da

poter conversare nell'appartamento armatoriale a bassa voce, disturbati soprattutto dal rumore dell'acqua.

La macchina è offerta in opzione con due Cat C 32 di 1.670 cv, due Mtu common rail di 1.820 cv o coi classici Mtu 2.000 cv. In tutti i casi la trasmissione è affidata alle Arneson ASD 15 con velocità massime tra i 40 e 45 nodi. In crociera si viaggia tra i 38 e i 40 nodi, consumando tra i 500 e i 700 litri ora, con percorrenze tra le 400 e le 500 miglia.

Sportività, prestazioni, una forte personalità e una customizzazione molto elevata fanno dell'Alalunga 85 open un bel contendente della sempre più aspra terzzone dei megaopen, per 4 milioni di euro con i Cat e 4,3 con gli Mtu.