

pregi

- > Qualità della costruzione
- > Grandi volumi di stivaggio
- > Dotazioni di serie complete

difetti

- > Risposta lenta e scarsa sensibilità del timone
- > Estetica molto squadrata della tuga
- > Passerella poco funzionale

L'Amel 54 in bolina, nella prova svolta con vento reale da 10 a 14 nodi. Le vele triradiali sono in sandwich.



Robusto e affidabile quanto il mitico Super Maramu, altrettanto facile da manovrare, il nuovo modello del cantiere francese ha guadagnato in prestazioni e comfort



AMEL 54

Dopo 17 anni di onorato servizio, il Super Maramu del cantiere francese Amel cede il posto a un nuovo modello. Che, com'era logico aspettarsi, ricalca la stessa filosofia improntata alla marinità e alla facilità di conduzione. Nessuna rivoluzione, dunque, bensì una evoluzione di quei contenuti e quelle forme che hanno fatto del Super Maramu la barca di serie più "tipizzata" del mercato, una delle poche pensata espressamente per navigare a lungo raggio e affrontare le condizioni più impegnative. Le migliorie apportate all'Amel 54, questa la sigla della nuova unità da noi provata in anteprima a Hyères, sono in parte servite a ottimizzare la funzionalità del piano di coperta e a incrementare le prestazioni. Ma sono più che altro gli 80 cm in più di lunghezza fuoritutto e i 20 di baglio massimo a differenziarlo dal precedente modello, conferendogli una ben diversa abitabilità interna. Hanno impiegato tre anni per realizzarlo con quella maniacale pignoleria ben nota a chi conosce gli Amel. Uno sforzo ripagato dai 43 esemplari venduti ancor prima che il prototipo toccasse l'acqua.

Progetto 8/10

Poco appariscente quanto lo è il Super Maramu, il nuovo Amel 54 conserva la stessa impronta stilistica un po' démodé, riproponendo quelle linee squadrate della tuga e quel ponte in finto teak che è ormai l'emblema degli Amel. Qualche piccola variazione sul tema comunque si nota: la colorazione più chiara della sovrastruttura, non più grigia come un tempo, la dog house di forma più avvolgente e la sagoma più aggraziata degli oblò laterali. Ma le differenze sostanziali si concentrano nel progetto dello scafo - opera come al solito del cantiere - che presenta sezioni di poppa molto più larghe così da migliorare la stabilità alle andature portanti, riducendo il beccheggio, e allungare il galleggiamento dinamico a barca sbandata. Diversa anche la prua, caratterizzata da un dritto un po' meno inclinato che contribuisce ad ammodernare le linee, oltre a incrementare la velocità teorica di carena. In sintesi si apprezza una distribuzione più equilibrata dei volumi immersi, meno profondi nelle sezioni centrali e più pieni alle estremità, alla ricerca di un migliore assetto in navigazione.

La pala del timone è sempre incernierata sullo skeg, ma la sua forma è ora più stretta e allungata così da facilitare la conduzione a forti angoli di inclinazione. Invariato invece il profilo della chiglia, che dispone del solito scarpone in ghisa appeso su una lama in vetroresina che è parte integrante della struttura. Un sistema semplice e affidabile per abbassare il baricentro e aumentare la coppia raddrizzante, mantenendo il pescaggio poco sopra i 2 metri.

Costruzione 10/10

Sono davvero poche le barche di serie che possono vantare una costruzione robusta come quella degli Amel. Basta osservare le stratifiche dell'opera viva, con quel laminato pieno composto da 22 fino a 26 strati di tessuto biassiale da 520 g/mq, per intuire che al fattore affidabilità viene dedicata la massima attenzione. Madieri e longheroni, paratie e giunzione scafo-coperta sono fazzolettati e non incollati, così da formare un corpo unico di estrema rigidità. Presenti anche sul 54 i quattro compartimenti stagni che servono a garantire la necessaria riserva di galleggiamento in caso di collisione, così come stagna è la sala macchine dove convergono le acque di sentina. Particolare il trattamento antiosmosi della carena, realizzato con minuscole lamelle tipo scaglie di pesce resinata sotto il gel coat. Il ponte in sandwich di balsa è rivestito con uno speciale prodotto antisdrucchiolo di ottima tenuta (il "finto teak") che si conserva come nuovo anche dopo molti anni, senza richiedere alcuna manutenzione.

Piano velico 8/10

Adottato anche sull'Amel 54 l'armo a ketch, che permette di ripartire il piano velico su vele più piccole, con conseguente abbassamento del centro di spinta e maggiore maneggevolezza. Se in bolina con poca aria si perde ovviamente un po' di efficienza, non potendo contare su profili allungati, alle andature portanti si può armare un fiocco di strallo tipo carbonera che, con il gennaker provvisto di frullone, porta a 215 mq la superficie complessiva. Ottima la qualità del rigging, a iniziare dagli alberi allestiti dal cantiere su profili (sovradimensionati) realizzati ad hoc per Amel. Di serie quattro vele con (esclusa per la trinchetta) i relativi sistemi avvolgibili elettrici.

SEGUE A PAG. 98 >>



Daniele Oberrauch/Sea&See

Sotto, la plancetta ribaltabile con annessa scaletta da bagno. Da rivedere il sistema della passerella incassata nella poppa.



A sinistra, i passavanti sono larghi e liberi da intralci. Sia le rotaie del genoa, con regolazione a circuito chiuso del carrello, sia le lande sono a murata. La battagliola alta 75 cm è realizzata con tubolare di acciaio inox.



A sinistra, il pozzetto è lungo 230 cm e largo 250. Le panche offrono fino a 10 sedute comode. Sul retro del sedile del timoniere è visibile il tavolo provvisto di due piani che si aprono a libro.



COPERTA 9/10

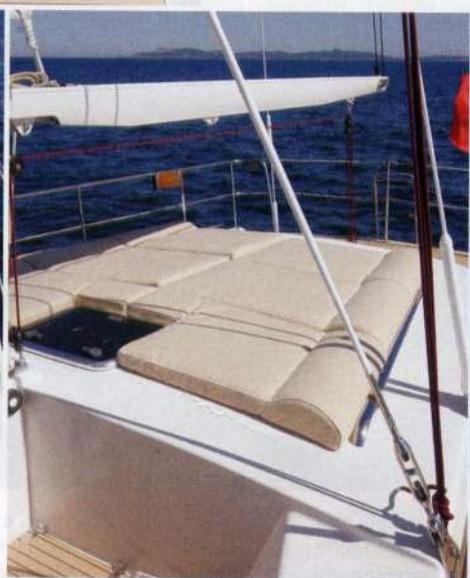
Lo schema è identico a quello del Super Maramu e ruota ancora una volta attorno al grande pozzetto centrale di forma quadrata. Questa zona perfettamente protetta dagli alti schienali e dalla dog house in vetroresina, provvista di copertura in tela e di due vetri apribili frontali, ospita nella parte anteriore la timoneria con annessa poltroncina e quadro di comando: è da qui che si gestiscono tutte le manovre di bordo, dai circuiti elettrici per avvolgere le due rande, il genoa e la trinchetta, ai winch (anch'essi elettrici) per le relative scotte, dall'elica di prua ai due salpancora (uno dei quali opzionale). Una sola persona, senza spostarsi dalla ruota, è così in grado di condurre la barca in totale autonomia. La circolazione sul ponte è agevolata dai passavanti larghi e liberi da intralci (le rotaie del genoa sono sulla falchetta e le lande a murata), oltre che dai lunghi tientibene della tuga e dalla battagliola in tubolare di acciaio, un autentico parapetto alto 75 cm che delimita tutto il perimetro della coperta. A poppavia del pozzetto la tuga ospita un prendisole di oltre 4 mq attrezzato con cuscini in gommapiuma a cellula chiusa. Per lo stivaggio ci sono ben sette gavoni separati, tra i quali uno dedicato alle dotazioni di sicurezza e la cala vele di prua. Molto pratica infine la soluzione dei due verricelli appaiati che permettono un facile utilizzo della seconda ancora, che può essere tenuta sempre armata sul musone.



Sopra, la cala vele. A sinistra, i tre gavoni del pozzetto e la timoneria.



Sopra, una vista da prua della coperta con in primo piano l'avvolgi-trinchetta elettrico opzionale. A destra, il prendisole ricavato sulla tuga poppiera, la sua superficie è di 4 metri quadrati.



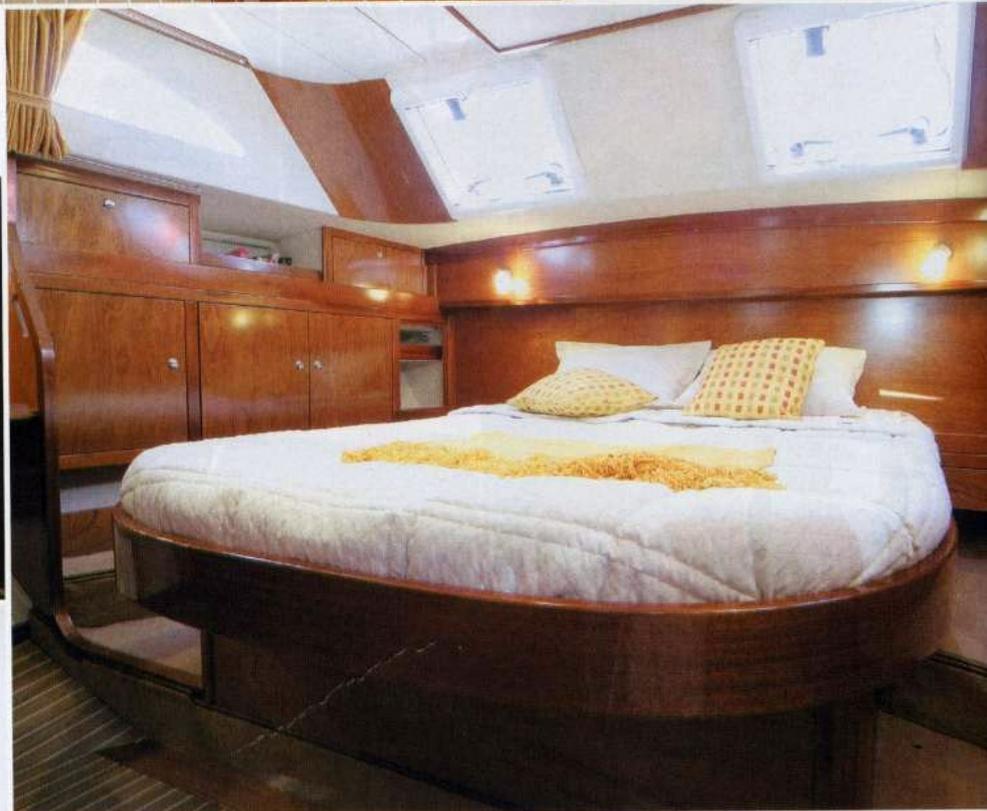
ATTREZZATURE

Winch scotte genoa:2 Lewmar 58 elet.
 Winch scotta maestra: ...1 Lewmar 40 elet.
 Winch scotte trinch.:2 Lewmar 40
 W. drizze e sc. mezz:2 x 40 +3x16+1x36
 Rotaie e trasto:Antal
 Stopper: Antal
 Albero e boma:Amel
 Oblò e boccaporti:Goiot/Lewmar
 Bussola: Plastimo
 Salpancora:Lewmar
 Avvolgifiocchi:Bamar/Amel
 Vele: Demè Voiles

>>
Amel 54

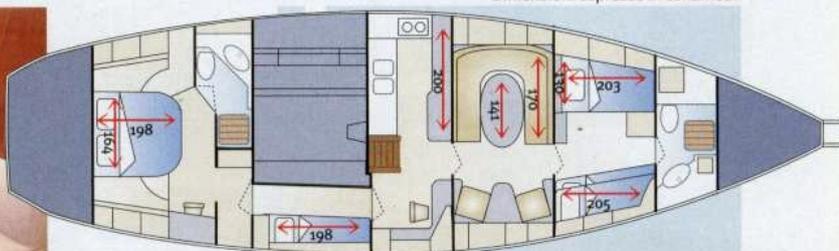


Sopra, il quadrato visto da prua. Da notare il corridoio ribassato rispetto al piano delle due zone living contrapposte. Sotto, le due cabine di prua, separabili con la paratia a pannelli scorrevoli visibile nella foto.



Sopra, la cabina armatoriale, lunga 3,4 metri e larga mediamente 3, dispone di un vero letto matrimoniale con accesso da entrambi i lati. A sinistra, l'apertura in pozzetto della sala macchine, che si sviluppa per baglio occupando gran parte della zona centrale dello scafo.





A sinistra, la dinette è composta da un divano a ferro di cavallo il cui sviluppo è di oltre 4 metri.

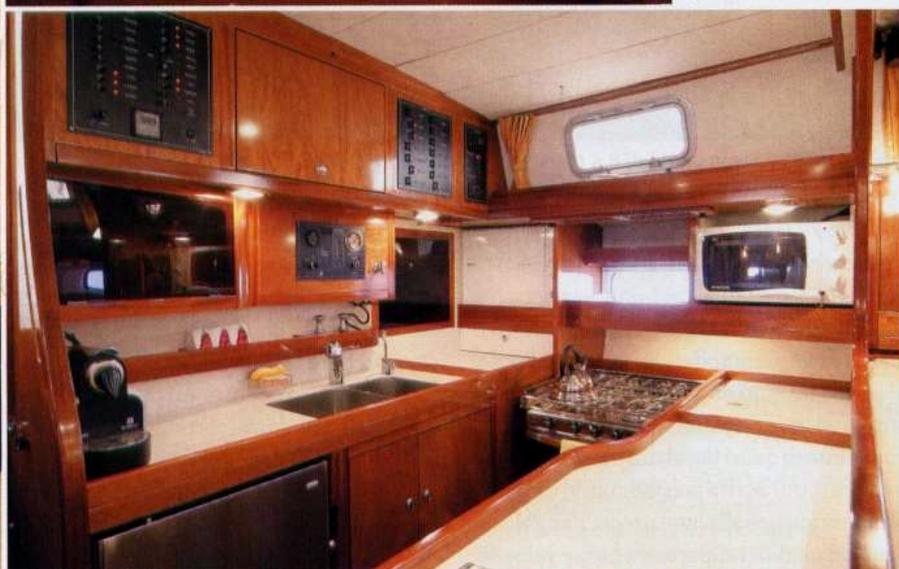
INTERNI 9/10

Come accennato, l'Amel 54 si differenzia dal Super Maramu soprattutto negli interni. Principalmente nella zona di poppa, dove la maggiore ampiezza delle sezioni ha permesso di realizzare una cabina armatoriale di ben 10 mq con una cuccetta delle stesse forme e dimensioni di un letto matrimoniale, armadi e stipetti a iosa e uno scrittoio con sedile. Molto spaziosa anche la toilette con accesso interno, che dispone di un vero box doccia separato. Il corridoio di passaggio sotto il pozzetto, ad altezza d'uomo, ospita la solita cuccetta di guardia con armadio. Invariata la disposizione del quadrato, che gioca ancora una volta sullo sviluppo per baglio della cucina e della dinette, entrambe di forma a U ma ovviamente più grandi rispetto al modello precedente. Sulla murata di dritta, al posto del divanetto ci sono due poltroncine con mobile bar al centro. Completamente rivista invece la zona del navigatore, il cui piano a L con poltroncina girevole consente di carteggiare orientati verso prua o di lavorare al computer ruotandosi a murata. A pruvia della paratia maestra, al posto dell'unica cabina del Super Maramu ce ne sono due, separate da una paratia a pannelli scorrevoli che consente di trasformarle in un unico locale molto arioso: quella di sinistra dispone di una cuccetta a una piazza e mezzo, l'altra di passaggio ha due cuccette a castello larghe 80 cm. Entrambe sono servite da un'ampia toilette con lavatrice e asciugabiancheria. In sostanza, interni pensati per vivere a bordo come a casa, ricchi di volumi di stivaggio e ottimamente ventilati da 7 boccaporti e 13 oblò apribili.

Daniele Oberrauch/Sea&See

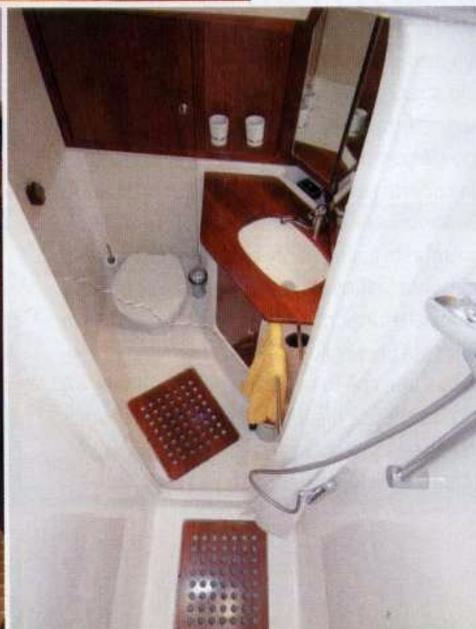
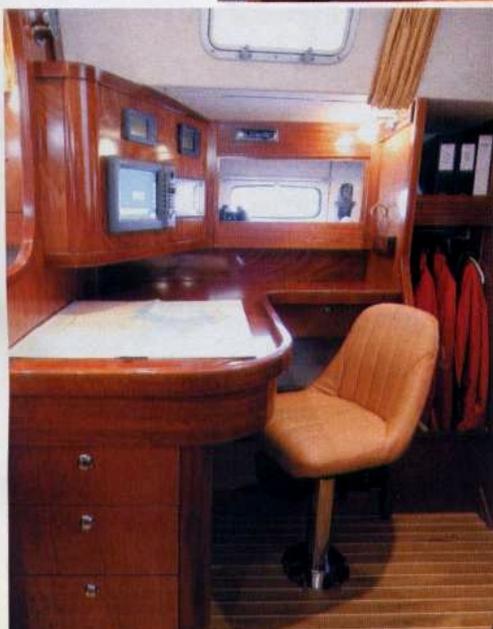
ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 194
Toilette di poppa	cm 196
Cabina di passaggio	cm 190
Cucina	cm 202
Dinette	cm 207
Cabina di prua sn	cm 184
Cabina di prua dx	cm 195
Toilette di prua	cm 188



Sopra, la cucina disposta per baglio presenta due ampi piani di lavoro in Corian ed è equipaggiata di serie con lavastoviglie, frigo, congelatore e forno a microonde. Sotto, la toilette di poppa con annesso box doccia separato.

A destra, la zona living opposta alla dinette. Al centro delle due poltroncine, il mobile bar. Sotto, il carteggio con sedile girevole per sfruttare sia il piano frontale che quello a murata. Da notare l'armadio cerate.





Al lasco, con il gennaker, l'Amel 54 ha tenuto una buona andatura, con punte di 8,5 nodi. Sempre notevole la facilità di manovra.

<< SEGUE DA PAG. 94

Impianti e dotazioni 9/10

I componenti sono tutti concentrati nella enorme sala macchine accessibile dal pozzetto. Aria condizionata, dissalatore, generatore, pompe e autoclave, caricabatterie sono facilmente ispezionabili e isolati acusticamente rispetto ai locali interni. La qualità dell'impiantistica è eccellente, basti dire che ogni fascetta è dotata di una protezione in modo che l'acciaio non danneggi la gomma delle tubazioni. Tutti i metalli sono a massa su zinchi montati sul timone, c'è una sola presa a mare in nylon caricato (esente da fenomeni di corrosione galvanica) che alimenta tutte le utenze. Abbondanti le autonomie di acqua, carburante ed elettricità. Come si può notare dalla lista delle dotazioni di serie (pagina a lato), la barca è super accessoriata.

A vela 7/10

Provato con vento da 10 a 14 nodi, l'Amel 54 ha messo in luce un buon passo e soprattutto la capacità di mantenerlo con costanza nelle varie andature. In bolina come al lasco (invelati con gennaker e fiocco di strallo) il log non è mai sceso sotto i 7 nodi, con punte di quasi 8,5 al traverso. Per contro, il piano di deriva poco allungato e le lande a murata penalizzano un po' l'angolo al vento; il miglior rapporto tra prua e velocità è intorno a 55°. Meglio dovrebbe andare con aria più sostenuta, quando al posto del genoa al 160% si arma la trinchetta. La risposta del timone è lenta, la trasmissione con cavo inguainato e la mancanza di compenso della pala tolgono sensibilità alla ruota. In compenso la stabilità di rotta è eccellente e la seduta del timoniere molto confortevole. Grazie alla possibilità di alzarsi in

pie di oltre il culmine del vetro frontale (la pedana si regola su tre posizioni), non ci sono inoltre quei limiti di visuale tipici delle barche con dog house. In sostanza, un comportamento da fondista a cui si somma quella facilità di manovra che è poi il suo principale punto di forza: con equipaggio ridotto, poter regolare e ridurre le vele con un pulsante è una bella comodità. E un ulteriore fattore di sicurezza.

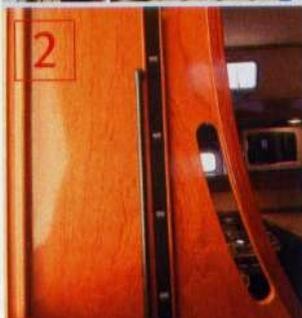
A motore 9/10

Con il Volvo da 110 cv dotato di trasmissione C-Drive (brevettata dal cantiere) ed elica Autoprop si superano 8,5 nodi a regime di crociera e 9 a manetta. La rotazione lenta del motore e l'ottimo isolamento acustico garantiscono livelli di rumore estremamente bassi. Molto efficiente la nuova elica di prua retrattile, come al solito fornita di serie. ■



DETTAGLI AZZECCATI

1 Barca da navigazioni a lungo raggio, l'Amel 54 vanta volumi di stivaggio straordinari. Quello visibile nella foto è il gavone di poppa, a tutta altezza e largo da murata a murata, al cui interno c'è posto anche per il motore fuoribordo. Tutti i portelli in coperta sono a tenuta stagna. **2** Già adottato sui modelli precedenti, l'indicatore di livello del serbatoio dell'acqua (un'asta galleggiante con a lato una striscia graduata) testimonia la filosofia del cantiere improntata alle soluzioni semplici e funzionali. **3** Per agevolare l'accesso alla dinette, sviluppata per baglio, il pianale del tavolo è provvisto di un meccanismo che lo fa scorrere in diagonale. **4** La struttura della dog house dispone di due pannelli frontali apribili in perspex trasparente, provvisti di guarnizioni ermetiche e sostenuti da pistoni a gas in acciaio inox.



LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 17,20
 Lunghezza scafo m 16,40
 Lunghezza al gall.: m 13,75
 Larghezza al b. max: m 4,80
 Pescaggio: m 2,10
 Dislocamento kg 17500
 Zavorra: kg 5100
 Superficie velica (genoa 150%): mq 138,00
 Superficie randa maestra: mq 41
 Superficie randa mezzana: mq 22
 Superficie genoa 150%: mq 75
 Superficie gennaker: mq 100
 I: m 18,50
 J: m 5,30
 P: m 16,20
 E: m 4,50
 Numero cuccette: 7
 Motore: Volvo Penta cv 110
 Capacità serbatoi acqua: lt 900
 Capacità serbatoio gasolio: lt 900
 Omologazione CE: Cat. A 8 persone
 Disegnata da: Amel/Carteau
 Costruita da: Amel
 Importata da: Amel Italia by Sail Away
 Nona Strada 4, 20090 S. Felice Segrate (MI)
 tel.02 70309103, fax 02 70309107
 info@amelyachts.it, www.sailaway.it



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 10/14 nodi
 Stato del mare: quasi calmo
 Equipaggio imbarcato: 5 persone
 Serbatoi: 1/2 acqua, 1/2 carburante
 Pulizia carena: buona

Vele usate

Maestra e mezzana avv. - Genoa avv. 160% -

Trinchetta avv. - Fiocco di strallo - Gennaker

Strumentazioni usate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento B&G

VELOCITÀ A VELA



PREZZI

Versione standard € 650.000

f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Autoclave, batterie servizi 420 Ah/24 V + 1 batteria motore 105 Ah/12 V, generatore 7 kW, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, boiler, doccia in pozzetto, scaletta bagno, elica a 3 pale fisse su C-Drive, avvolgifiocco e avvolgirande elettrici, congelatore e frigo elettrici, lavastoviglie, lavatrice e asciugabiancheria, forno a microonde, elica di prua retraibile, 4 vele triradiali, wc elettrici, aria condizionata calda/fredda, caricabatterie 100 A/24 V con linea 220 Volt, salpancora elettrico, radio Cd con 2 altoparlanti esterni e 2 interni, tavolo pozzetto, Gps fisso, Radar, Vhf, elettronica completa B&G, Pilota Ray Marine 7001+.

Optional

Pack Comfort (2° caricabatterie 30 A, doppio filtro decantatore Racor, 2° autoclave, alternatore 175 A 24 V, suppl. gruppo elettrogeno 9,5 kW, 4 batterie suppl. per totali 630 Ah/24 V) € 8.500
 Dissalatore 220 V 150 l/h € 9.450
 Riscaldamento a gasolio 5500 W € 8.500
 Serbatoio acque nere 90 lt (cad) € 1.800
 Gennaker con frullone € 6.100
 Trinchetta avvol. elettr. € 11.000
 Secondo salpancora elettrico € 2.950
 Suppl. radar Furuno 1834 con C-Map € 2.650
 Pack video (Sharp LCD 20", lettore DVD Sony, amplificatore, sistema a scomparsa elettrico, inverter 500 W 24/220 V, antenna) ... € 3.500

TIPOLOGIA DI PROGETTO

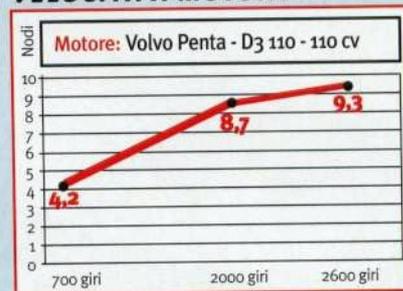


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x v_{lw}): nodi 9,01
 Lunghezza scafo/baglio max: 3,41
 (< 3,00 = barca molto larga)
 (> 3,60 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/dislocamento: 29,1%

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE

decibel	4,2 nodi		8,7 nodi		9,3 nodi		4,2 nodi		8,7 nodi		9,3 nodi	
	Alto	Normale	Alto	Normale	Alto	Normale	Alto	Normale	Alto	Normale	Alto	Normale
90												
85												
80												
75												
70												
65												
60												
55												
	Pozzetto			Cab. poppa			Dinette			Cab. prua		

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Amel 54	Hallberg Rassy 53	Locwind 57	North Wind 56	Comet 54	Oyster 53 DS	Moody 54
LFT (m)	17,20	16,44	17,75	16,87	16,20	16,40	16,72
LARG. (m)	4,80	4,64	5,20	5,02	4,60	4,66	4,85
DISLOC. (kg)	17500	23000	20800	21000	16500	22500	20060
S.V. (mq)	138	133	173	167	147	149	157
IMMERS. (m)	2,10	2,29	2,60	2,30	2,50	1,83	2,28
CUCLETTE	7	6+2	8+2	6/8+2	6/8+2	6/8+2	6/8+2
PROGETTISTA	Amel/Carteau	Frers	Mortain	S&S	Vallicelli	Humphreys	Dixon
CANTIERE	Amel	Hallberg Rassy	Locwind	North Wind	Comar	Oyster M.	Moody
PREZZO	€ 650.000	€ 644.300	€ 783.000	€ 795.000	€ 650.000	€ 1.092.306	€ 583.405

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".