

PROVA

- l'originalità del disegno
- la lavorazione del legno in coperta
- il comportamento sul mosso

- dimensioni ridotte della sala macchine
- alcune dotazioni non sono comprese nel prezzo



Il fascino della linea esclusiva
tra il sapore del legno
e la funzionalità della vtr.
Il disegno classico dello scafo
insieme a soluzioni moderne.
Interessanti le prestazioni,
anche con mare difficile.

di Maurizio Bulleri

C'è voglia di barehe nuove, di scafi originali che sappiano farsi scorgere nel porticciolo affollato da decine di imbarcazioni tutte uguali. Ma in fase d'acquisto occorre non sbagliare, evitare scelte troppo estremiste o futuriste, facili all'invecchiamento e difficili da riciclare sul mercato dell'usato. Così si spiega il successo di moda dei gozzi sorrentini



APPREANMARE

PROVA APREAMARE 10



1. Il materasso del prendisole, ben incassato e utilizzabile anche in navigazione.
2. La piattaforma poppiera rivestita di teak è una confortevole alternativa alla passerella telescopica.
3. Il posto guida protetto dal parabrezza, con ruota verticale e divano dotato di poggiatesta.



di Apreamare, che conservano il fascino discreto del legno e l'antico sapore della vita di bordo circondati da materiali che si sposano a meraviglia con gli elementi naturali. Apreamare è uno dei più autorevoli interpreti di questa filosofia di costruzione e con i suoi nuovi cabinati e semicabinati è riuscito ad attirare l'attenzione di un pubblico esigente, stanco del solito motoscafo e disposto a spendere qualcosa in più per godere del calore di una barca che pare costruita solo con il legno.

Il progetto

Tutta l'opera morta e le parti strutturali dello scafo sono costruiti di vetroresina, una soluzione indiscutibile per una produzione di grande serie. Tuttavia lo stampo delle murate ripropone anche sul 10 metri il classico disegno che simula il fasciame in legno dei gozzi. Anche il controstampo è di vetroresina per ridurre i costi, le manutenzioni ed il peso di una struttura in legno. In ogni caso buona parte della coperta risulta rivestita di teak e tutti gli arredi e le strutture accessorie sono rigorosamente in



3



4. Il roll bar può essere usato per sostenere la capottina sole con l'ausilio di archi di acciaio.
5. Il divano semicircolare a coronamento è caratteristico di questo modello.
6. Il verricello elettrico è tra gli impianti di serie.
7. Il passavanti è ben rifinito e non mancano gli appigli per andare a prua.



massello. L'abitabilità interna è garantita da una buona altezza delle murate e da una larghezza dello scafo superiore alla media, ma ben proporzionata rispetto alla lunghezza fuori tutto. Apremare ha inteso creare una unità di qualità superiore e non ha lesinato sulla qualità dei materiali né sulla lavorazione, come testimonia la precisione delle finiture. In particolare si apprezzano il disegno originale del teak in molte parti della coperta e la sua perfetta composizione.

La coperta

Una barca nata dove il sole splende per gran parte dell'anno non poteva rinunciare a un ampio spa-

zio prendisole; il materasso ha grandi dimensioni ed è accuratamente rifinito, può restare installato permanentemente anche durante la navigazione, in quanto è ben ancorato. Con lo stesso tessuto viene rivestita la seduta fronte marcia posta dinanzi alla consolle, ideale per godersi vento e sole durante gli spostamenti. Nelle giornate più fresche la cappottina parasole che unisce il parabrezza al roll-bar offre un riparo perfetto a pilota e navigatore. Gli altri posti a sedere sono a poppa, sulla panca posta nel coronamento e corredata di morbidi cuscini in similpelle. Sotto la panca di guida è stato ricavato un grande stipo chiuso

PROVA



1. La cucina a paratia, con numerosi cassetti e stipi.
2. La dinette ad angolo con il tavolo apribile, trasformabile in cuccetta.
3. L'ampia cuccetta a prua.
4. Ampia la scala di discesa agli interni.
5. Il bagno realizzato in parte in controstampo.

con due ante e, sull'estremità di dritta di questa struttura, un'anta più stretta nasconde il tavolo per il pozzetto. Al timone si gode della comodità del puntapiedi, ideale per pilotare da seduti, e del comodo bracciolo sistemato sulla fiancata di dritta della tughetta. Assai pregevole il disegno del teak nell'area di prora dove una larga costola centrale raccorda le tavolette a lisca di pesce provenienti dai due passavanti laterali.

Gli interni

L'accesso ai locali sottocoperta è reso comodo dall'apertura superiore a ribaltina che non costringe a chinare il capo durante la discesa. La dinette accoglie le persone sul divano disposto ad L intorno al tavolo da pranzo. Sotto le sedute ci sono i gavoni, capienti e rifiniti con cura. Abbassando il tavolo fino al livello del divano si forma una cuccetta aggiuntiva. Sulla

fiancata di dritta si sviluppa la cucina attrezzata con frigo, due fuochi, lavello. La mobilia per la cambusa consta di una pratica cassettera e di alcuni stipi in murata disposti sopra la cucina, altri sono invece incassati sul lato opposto, sopra al divano. Ovunque domina il legno laccato lucido che regala una piacevole sensazione di calore e di luminosità. Il bagno gode di un arredamento ricco di stipetti in legno e la cabina doccia ha un bel carabottino in teak. L'altezza sottocoperta resta sempre intorno a 1,95 metri. La cuccetta di prua vanta un letto matrimoniale grandissimo ed in cabina ci sono anche due comodi appendiabiti.

Gli impianti

Il quadro elettrico è sistemato lungo la scala di discesa in dinette, sulla sinistra; molti i termomagnetici forniti per ciascun utenza. Il

salpaancora è uno dei pochi accessori elettrici forniti di serie. Molti altri impianti come lo stereo, la radio Vhf, il caricabatterie automatico con rete di terra, il boiler elettrico per l'acqua calda, vengono installati solo come optional. A richiesta può essere montata anche la passerella elettroidraulica con telecomando, ma forse è preferibile propendere per la planchetta poppiera con carabottino in teak, molto elegante, utile per sistemare anche la scaletta per il bagno e ugualmente efficace per salire a bordo. Gli impianti idraulici di bagno e cucina e le pompe di sentina sono ispezionabili facilmente attraverso appositi portelli o sollevando alcune parti del pagliolo interno.

La prova

Non abbiamo certo trovato condizioni favorevoli per testare il nuovo 10 metri di Apreamare: mare



Progetto e design

Cantiere Apreamare.

Prezzi

Lire **330.000.000** con 2 VM da 250 cv, lire **370.000.000** con 2 Volvo Penta KAMD 44 P da 260 cv, lire **380.000.000** con 2 Yanmar 6LP-STE da 300 cv, franco cantiere Sorrento, Iva e immatricolazione escluse.

Dati

Lunghezza fuori tutto **m 9,60** - larghezza massima **m 3,35** - peso a vuoto **7.300 kg** - posti letto **2+2** - persone trasportabili **n. 10** - serbatoio carburante **lt 700** - serbatoio acqua **lt 240** - materiale di costruzione:

vetroresina e legni pregiati - categoria di omologazione **B**.

Spazi interni

Altezza nella dinette **cm 195** - altezza nel bagno **cm 192** - cuccetta prora **cm 190 x 181** - altezza sopra cuccetta prora **92** - cuccetta poppa **cm 191 x 100**.

Motori

2 VM modello 706 LI da 250 cv - 6 cilindri a L - cilindrata 4.1 lt - coppia massima 56.1 kgm a 2.400 giri/min - alesaggio x corsa **mm 94 x 100** - peso a secco **kg 450** - in alternativa **n. 2 Volvo Penta modello KAMD 44 P da 260 cv o 2 Yanmar modello 6LP-STE da 300 cv**.

Dotazioni optional

Cuscini prendisole e cuscini panca di poppa (lire 3.300.000) - plancetta poppa con carabottino in teak e scaletta bagno (lire 6.400.000) - passerella idraulica telecomandata (lire 21.500.000) - caricabatterie automatico con presa di terra (lire 3.800.000) - impianto acqua calda (lire 3.700.000) - impianto stereo (lire 3.000.000) - Vhf Icom (lire 2.500.000) - chiusura totale di poppa (lire 2.900.000) - tavolo esterno (lire 2.200.000) - documentazione C.E. (lire 1.500.000) - immatricolazione (lire 2.300.000) - dotazioni di sicurezza (lire 8.000.000).

Indirizzi

Costruito da
Apreamare s.r.l. - Sorrento,
tel. 081-8072818
fax 081-8773301
www.apreamare.it
e-mail:
info@apreamare.it

Le prestazioni

Giri	nodi	note
2.000	11,1	limite della planata con flap negativi
2.500	16,6	
3.200	23,8	
3.400	26,5	velocità di crociera
3.600	30	
3.800	32	velocità massima

Le condizioni della prova

Le prestazioni sono state misurate a Zoagli, nel Golfo del Tigullio, in assenza di vento ma con mare mosso e altezza massima delle onde di un metro e mezzo, temperatura dell'aria 18° centigradi, due persone a bordo, serbatoio carburante con 300 litri.



Ai 2 VM da 250 cv si accede direttamente dal pozzetto. Un po' sacrificate le dimensioni del vano motori.

Il giudizio dell'esperto

Uno scafo che necessita di una bella mandria di cavalli a causa del suo dislocamento, necessaria conseguenza della presenza di tante belle rifiniture in legno, di mobili in massello e di una coperta completamente rivestita dal teak. Buona l'abitabilità interna, insospettabile osservando lo scafo da fuori. L'originalità e l'eleganza del modello continuano ad essere premiati dalla clientela alla ricerca di qualcosa di esclusivo e raffinato.

lungo da scirocco forza 3, ma per fortuna assenza di vento e un tiepido sole autunnale. Lo scafo è piuttosto pesante ma una volta lanciato a tutta velocità diventa improvvisamente agile ed esce bene dall'acqua. Provando a spingere progressivamente sulle manette dei due VM da 250 cavalli ciascuno si nota che ad alta velocità la prora impatta con le onde aprendole dolcemente, senza mai subire colpi violenti. Malgrado le condizioni siano impegnative, non risulta necessario l'impiego dei flaps e si riesce a navigare a tutta manetta in ogni direzione. Anche con mare in prua la massima velocità risulta sempre la medesima: 32 nodi a 3.800 giri/minuto, un dato soddisfacente per un dislocamento di 7.000 kg circa. La velocità di crociera si attesta sui 26-27 nodi con i motori a 3.400 giri/minuto, una andatura che costituisce il migliore compromesso tra consumi e ve-

locità. Grazie al serbatoio da 700 litri, si possono sfamare i due motori diesel da 250 cavalli per circa 10-11 ore per una autonomia approssimativa di 270 miglia. I dati stimati dipendono ovviamente dalle condizioni del mare, mentre il carico risulta quasi influente. Il dislocamento piuttosto elevato costringe ad installare potenze importanti e la scelta del costruttore di offrire motorizzazioni per complessivi 500-600 cavalli pare senza alcun dubbio azzeccata. Per affrontare situazioni di mare molto difficili conviene abbassare i flaps e procedere appena sopra l'andatura minima di planata, a circa 20-22 nodi. In navigazione sul mare molto mosso gli spruzzi che la carena lancia altissimi e lontani possono talvolta essere risucchiati nel coronamento sotto forma di vapore acqueo; l'effetto scompare eliminando la cap-pottina parasole.

