



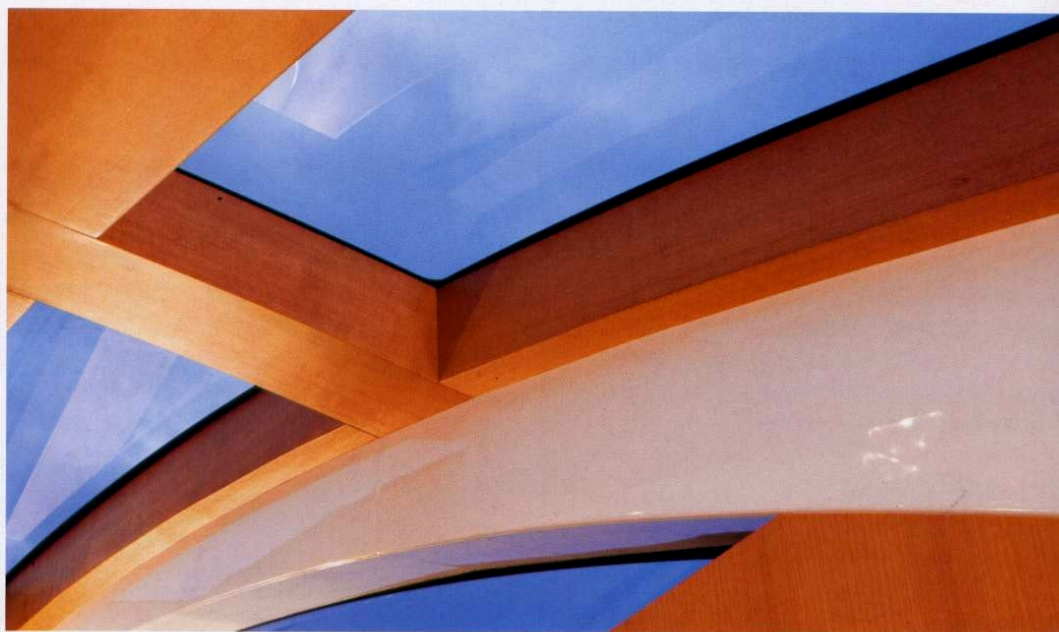


CANADOS 90

TRASPARENZE

DI RENAUD JOURDON FOTO DI MATTHIEU CARLIN

MOLTO ATTESO DAL MOMENTO DELLA PRESENTAZIONE DEL PROGETTO IN OCCASIONE DEL SALONE DI MIAMI DEL 2004, IL CANADOS 90' OPEN NON PUÒ LASCIARE INDIFFERENTI. FRUTTO DELL'ESTRO DI UN DESIGNER DI TALENTO, QUALE LUIZ DE BASTO, QUESTO OPEN È IL PRIMO COSTRUITO DAL CANTIERE ROMANO CHE, IN QUESTO SEGMENTO, NON POTEVA PERMETTERSI ERRORI. PER QUESTA RAGIONE, OLTRE AD AVER SCELTO UN PROGETTISTA DI LIVELLO INTERNAZIONALE, IL CANTIERE HA FATTO RICORSO A SYDAC, UNO STUDIO DI PROGETTAZIONE, INGEGNERIA E ARCHITETTURA NAVALE DI GRANDE PRESTIGIO.



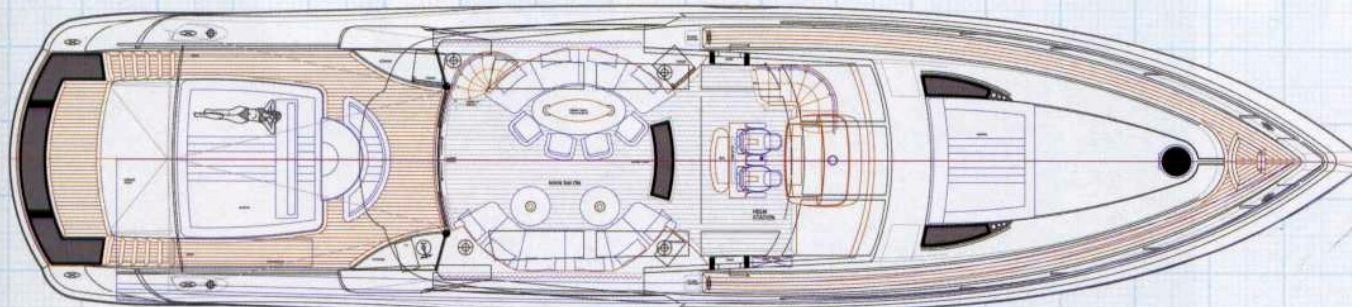
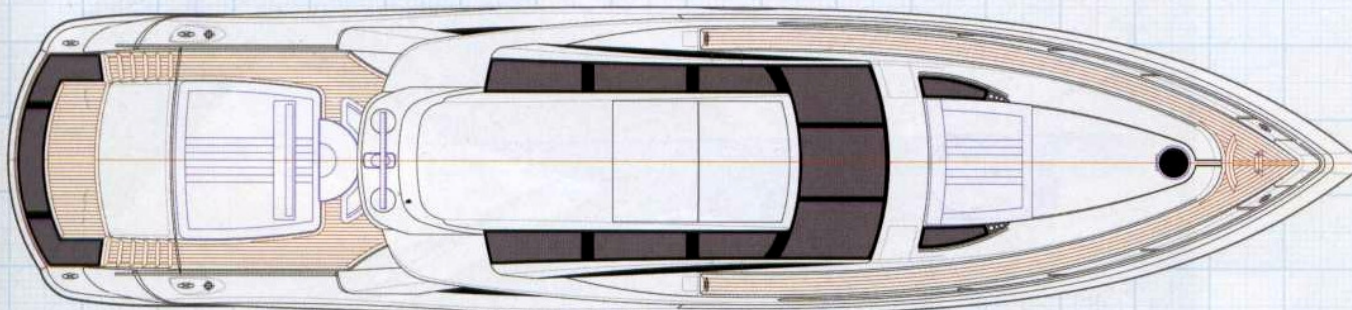
l'impegno del cantiere era chiaro: offrire un open in cui al lusso degli allestimenti corrispondessero performance eccellenti.

Raggiungere i 50 nodi è un ambizioso obiettivo, anche quando si ha a che fare con uno yacht lungo 28 metri. Per ottenere tale risultato è necessario eliminare i pesi superflui, ecco perché il Canados 90' Open pesa solo 58 t, a vuoto, nonostante arredi certamente non minimalisti. Il cantiere ha fatto dunque ricorso a tecniche e materiali ottenendo un alleggerimento complessivo spettacolare. Scafo, paratie, sovrastruttura sono stati realizzati con procedure elaborate. La laminazione della vetroresina è stata fatta sottovuoto con un controllo perfetto dei quantitativi di resina, utilizzo sistematico di rinforzi a nido d'ape e altri materiali scelti per la loro solidità e leggerezza. Era la prima volta che ciò veniva fatto in Europa con un'unità di queste dimensioni. Risultato, un risparmio di peso che ha permesso di montare casse per il gasolio da 7.500 l che consentono una notevole autonomia. L'obiettivo rimango-

no i 50 nodi, ma cantiere e futuri proprietari dovranno accontentarsi, per ora, di 48 nodi. Poco danno poiché la velocità di punta non è che una delle virtù di questo open. Inoltre sembra che il cantiere intenda lavorare a nuove eliche... Se il Canados ha fatto parlare tanto di sé prima di toccare l'acqua lo si deve, evidentemente, allo stile e al concetto sviluppato da Luiz de Basto. Oltre all'eleganza delle sue curve, ciò che sorprende è la dimensione delle superfici vetrate, il loro numero e la loro collocazione.

La piattaforma poppiera, ad esempio, ha il bordo trasparente che permette di vedere le estremità delle trasmissioni Arneson. Di notte, l'effetto è moltiplicato dalle luci sottomarine che illuminano il mare facendolo apparire una piscina privata. Una volta arrivati nel pozzetto, quasi tutto lo spazio è occupato da un immenso prendisole che copre il garage dove stanno un tender e un jetski.

Una parte del prendisole funge da divano per il tavolo creando, insieme ad un altro divano, una zona pranzo esterna. Sulla numero uno, i mobili laterali posti agli angoli della



SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. **28 m**
 Larghezza **6,30 m**
 Altezza di costruzione **3,10 m**
 Altezza media in cabina **2,05 m**
 Immersione **1,10 m**
 Dislocamento a pieno carico **58000 kg**
 Cabine ospiti **4**
 Cabine equipaggio **2**
 Motorizzazione **MTU 16V 2000M 93 2x2450 cv**
 Trasmissione **Arneson Drive**
 Velocità massima dichiarata dal costruttore **45 nodi**
 Velocità di crociera **37 nodi**
 Consumi a velocità di crociera **300l/h**
 Serbatoio combustibile **7500 l**
 Serbatoio acqua **1300l**
 Serbatoio acque nere **400l**
 Generatori **2 x Kohler EFOZ 20Kw**
 Dissalatori **High Pressure 180 l/h**
 Impianto elettrico **220V 50 Hz**
 Vernici **GEL-COAT neopentilico**
 Bowthruster **VETUS BOW 280 kgf hydraulic bowthruster**

Strumentazione di navigazione:

- radar **FURUNO M 1944 BB**
- autopilota **FURUNO NAV 500 PROF**
- Gps **FURUNO GP 320 B**
- chart plotter **FURUNO MU 155 C**
- cartografia elettronica **C-map**

Telecomunicazione radio Ssb

Intrattenimento:

- salone: **1 TV LCD 40"**
- cabina armatoriale: **1 TV LCD 20"** con lettore DVD e impianto Hi-Fi
- cabine ospiti: **3 TV LCD 15"** con DVD e impianto Hi-Fi
- cucina: **1 TV LCD 15"**
- impianto stereo centrale **BOSE Lifestyle**
- impianti stereo nelle cabine **BOSE Lifestyle**

Arredamento:

- tavolo da pranzo
- sedie pranzo **GHOST DI KARTELL**

Bagni:

- rubinetterie acciaio lucido
- lavandini in corian, pavimenti in legno

Cucina:

- forno a microonde **SMEG**
- lavastoviglie **SMEG**

Lavanderia:

- lavatrice **SMEG**

Coperta:

- tender **AVON**
- gru **BESENZONI**
- passerella **BESENZONI**
- salpancora verricello elettrico verticale a 24 V 2500 Watt

Progetto:

- styling e concept **Luiz De Basto Design**
- décor **Luiz De Basto Design**
- project management **Canados**

Classificazioni: **100-A-1.1 "Y" Classe Croce di Malta**

Costruzione

Canados - via dell'Idroscalo 182 - 00121 - Roma
www.canados.com
commerciale@canados.com

STILE ART DÉCO REINTERPRETATO, MATERIALI MODERNI, GRANDI SUPERFICIE VETRATE : LA LUCE È PROTAGONISTA.



porta vetrata sono dei semplici contenitori e non hanno uno stile particolarmente curato. Sembra che il cantiere intenda attrezzare quest'area con una cucina molto più completa. Per andare verso prua si può passare dall'interno e quindi uscire da una delle porte laterali, oppure optare per il passaggio esterno, ma questo percorso è consigliato a chi ha il piede marino e un buon senso dell'equilibrio. Giacché parliamo delle porte che collegano con i passavanti, c'è da sottolineare che sono realizzate in maniera molto interessante; sono costituite da due pannelli, quello inferiore in poliestere scivola nello spessore della sovrastruttura, quello superiore, in vetro, ruota verso l'alto. Per tenerlo aperto è previsto un sistema di bloccaggio a vista. Questo sistema non è soddisfacente né dal punto di vista del design né da quello della sicurezza perché il peso del vetro può essere eccessivo per il blocco. Inoltre per chiudere ermeticamente la porta si deve far ricorso ad una manovella da winch per azionare una sorta di giunto che fa aderire la parte in poliestere e quella in vetro. Ma dimentichiamoci di questo dettaglio minore che verrà modificato e occupiamoci degli arredi del ponte principale, in stile Art Déco, che

associano materiali molto moderni a essenze quali il wengè. L'ambiente è inondato di luce grazie alle vetrate laterali che, volendo una maggiore intimità, si opacizzano azionando un pulsante. L'operazione avviene agendo sul gas inerte inserito nell'intercapedine tra i due vetri. L'unica parte vetrata che rimane trasparente è quella del parabrezza e, in navigazione, è opportuno che rimangano trasparenti anche i vetri laterali all'altezza della timoneria, dotati anch'essi del medesimo sistema di oscuramento.

Una volta che si è comodamente seduti nel vasto salone, si rimane affascinati dall'eccellente lavoro realizzato da Luiz de Basto e dal cantiere sull'hard top. Le fasce vetrate laterali che corrono lungo tutto l'hard top danno una sensazione di spazio notevolissima e gli archi rivestiti in legno che le sostengono sono delle opere d'arte.

Questo hard top è realizzato benissimo e ciò che avevamo percepito come un'innovazione stilistica nel rendering in 3D della presentazione, si rivela una soluzione molto avanzata in termini costruttivi e tecnici oltre che estetici. Se si desidera dell'aria fresca non c'è che da aprire la parte anteriore dell'hard top sopra la timoneria. Luiz de Basto e Cana-







dos hanno dato un importante contributo ai canoni stilistici degli open con questo hard top magnifico. La luce naturale diventa il leitmotiv di questo open: la ritroviamo che filtra persino nella cabina armatoriale attraverso una lastra trasparente inserita nel pavimento del salone. Tutti gli ambienti sottocoperta sono luminosissimi, compresi i bagni e gli alloggi dell'equipaggio, inondati dai raggi che penetrano dai grandi oblò.

Il cantiere ha fatto un gran lavoro e, nonostante le scelte mirate al contenimento dei pesi, ha ottenuto un'insonorizzazione eccellente grazie alla qualità dei materiali impiegati. Oltre all'assenza di vibrazioni, il livello del rumore, a tutta velocità, è incredibilmente basso. Gli apparecchi non servono per constatare che stando seduti sul divano si può chiacchierare tranquillamente, senza alzare la voce, con chi sta al posto di guida. Si tratta di un risultato significativo che mette in risalto il lavoro fatto dal cantiere e dà la misura del comfort generale di questo yacht sportivo.

In navigazione, il Canados 90' Open ha dimostrato che il

cantiere romano è perfettamente in grado di costruire open. Oltre a raggiungere i 48 nodi con le trasmissioni Arneson, si dimostra agile sull'onda: niente urti, niente vibrazioni, la carena scivola sull'acqua mantenendo una velocità di 41 nodi. I comandi sono posizionati razionalmente e la facilità di manovra con le Arneson semplificano le manovre e la navigazione. Le marine della carena sono i prendisole di poppa e di prua dove si può stare rilassati mentre lo yacht fila a oltre 40 nodi: solo guardando a poppa ci si rende conto della velocità.

Innovare non è facile e ancora meno lo è conciliare performance e comfort. Luiz de Basto e Canados con questo open lo hanno fatto egregiamente. Una volta eliminati i piccoli difetti dovuti alla fretta di completare il lavoro per presentare il modello al Festival de la Plaisance di Cannes, il Canados 90' Open si affermerà come uno dei leader della categoria per la qualità del design, della realizzazione e per il livello del comfort. Per averlo si dovranno spendere attorno ai 6 milioni di euro.

**CURVE STRETTE, MANOVRE AGILI, CONTENIMENTO
DI RUMORE E VIBRAZIONI: IL COMFORT IN NAVIGAZIONE
È ASSICURATO.**