

di Luca Sordelli

Adria 49

Bello e divertente, un vero fastcruiser dove convivono prestazioni e abitabilità. E' la Barca dell'anno 2004.



È la prima barca di un cantiere tutto nuovo, Adria Sail. Vela e Motore, in collaborazione con SelmaBipiemme, gli ha subito conferito il loro tradizionale premio di Barca dell'Anno 2004. Un azzardo? Un salto nel buio? La domanda è lecita, ma vi assicuriamo che non ce ne siamo per nulla pentiti. E vi spieghiamo perché, rimandandovi a più avanti per la descrizione della goduriosa prova in mare, e

prima raccontandovi la genesi del cantiere, indispensabile per capire come si è potuti arrivare ad una barca come l'Adria 49. Adria Sail nasce nel 2003 per opera di Maurizio Testuzza l'uomo che prima costruiva i Wally e che ha ora deciso di creare una nuova realtà autonoma, nel marchio e nella filosofia. Rimane il know how, quello della costruzione di barche in composito, ad alta tecnologia, raffinate nell'estetica, ricerca-

te nel design. A lui si affianca l'esperienza dello studio Felci Design, l'unico in Italia che può vantare la progettazione di barche di grande serie (vedi Dufour), oltre ad avere una lunga e vincente esperienza nel campo delle regate. Si è arrivati quindi all'incontro tra il sofisticato, la ricerca del bello e del nuovo a tutti i costi (nel vero senso della parola) da una parte e dall'altra del pratico, dell'attenzione commerciale, della conoscenza



1. La cabina armatoriale di prua.
2. In uno dei due locali notte di poppa è stata ricavata un'ulteriore intelligente cuccetta a ribalta.
3. Il bagno di prua.
4. Il carteggio. Il sedile è ricavato dalla seduta del divanetto in quadrato.

dei bisogni del diportista. Un incontro felice, nutrito anche dalla presenza in tutto il team di bravi velisti, di gente che in barca ci sa andare, che conosce il gusto di una bolina e di un lasco e che lascia volentieri ad altri la navigazione motore e genoa. L'obiettivo era arrivare a fare una barca per la crociera veloce, divertente, ma per le vacanze. Per soddisfare la voglia di andar per mare con la famiglia di tutti i velisti veri.

Il progetto

Uno dei principi base nella realizzazione di questa barca è stato quello di eliminare pesi "parassiti" per concentrarli tutti in chiglia. In quest'ottica la costruzione è stata fatta in composito, sandwich con fibra di vetro-Kevlar, resina epossidica, rinforzi in carbonio. Alla fine quattro delle 9,8 tonnellate

comprehensive di dislocamento sono nel bulbo appeso a 2,8 m sotto il filo dell'acqua. Questo significa grande raddrizzamento (in altre parole più potenza e passo) e anche sicurezza (con un più alto limite di stabilità positiva). La velocità è il valore principe di questo progetto, velocità vista anche come possibilità di controllo, sensibilità al timone, marinità. Insomma un concetto moderno dell'andar per mare sicuri: non più barca pesante uguale resistenza e affidabilità, ma barca leggera e ben costruita (così come la tecnica ora permette senza doversi inventare cose avveniristiche ed economicamente inarrivabili). Le linee sono ben equilibrate, pulite. Murate basse, così come la tuga. Il dritto di prua è quasi verticale, molto aggressivo. Le entrate molto fini e la poppa

abbastanza potente, per una larghezza massima nella media. Albero e tangone, sempre nell'ottica del contenimento e abbassamento dei pesi, sono in carbonio. L'armo è frazionato, con genoa al 110%, crocette acquaretate a 20° e niente volanti.

Interni

Semplici, tradizionali. Nulla di sconvolgente per innovazione, ma anche nulla di sbagliato. Anzi tutto perfetto. Qui, sottocoperta, è dove più di tutto si fa sentire la precedente esperienza di Maurizio Testuzza che ha voluto, riprodurre in piccolo il dorato mondo Wally, dove nulla è fuori posto. La barca è più piccola, obiettivi e funzioni diversi, ma la cura maniacale rimane. Il legni sono in rovere (un sandwich di composito impiallacciato), tutto corre a filo,



6

ogni spigolo superfluo è stato annientato. Anche maniglie o pomelli sono stati soppressi, per aprire praticamente ogni cosa, il pagliolato come il frigo a pozzo, bisogna usare la ventosa.

Il layout è classico, due cabine gemelle a poppa, una terza matrimoniale a prua, due bagni. Ci sono piaciuti: la terza cuccetta ribaltabile in murata, nelle cabine di poppa; il disegno della cucina che permette di spadellare anche in navigazione, offrendo validi appoggi al cuoco; le altezze, ovunque più che sufficienti; le volumetrie dei bagni, "solo" due, ma di dimensioni domestiche. Volendo fare un appunto si può dire che questi interni immolati al 100% alla funzionalità sono forse un po' troppo "tirati", troppo dritti, poco lavorati. Molto meno rispetto a quanto si è abituati a

vedere su altre pari taglia.

Una nota particolare la meritano gli impianti. Anche qui prevale l'intelligenza. C'è molta semplicità nell'organizzazione, nonostante di "cose" a bordo da gestire ce ne siano molte, come il sistema di controllo e monitoraggio Naviop, con schermo sia sopra che sottocoperta; il deviatore per far funzionare direttamente sul 220 le utenze quando si è in banchina; un dissalatore a 12 volt. Non giochi ma veri plus, per una crociera autonoma. Di serie anche il sistema di raccolta acque grigie e nere.

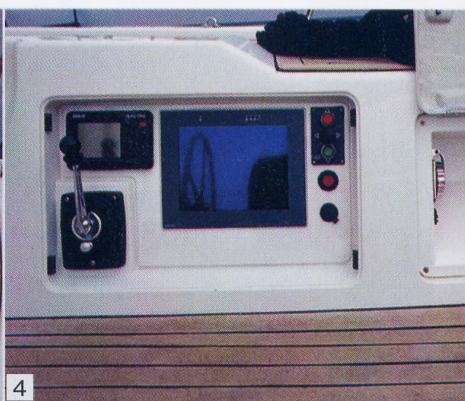
La prova

Dopo una paio d'ore per mare durante le quali, lo ammettiamo spudoratamente, ci siamo divertiti come bambini, scendiamo in banchina con impresse negli

occhi l'immagine degli 11 nodi toccati al lasco con il gennaker e randa piena, spinti da 16 nodi di vento reale. Una bella velocità direte voi, ma neanche esagerata per un 15 m. Quella che va sottolineata è però la facilità con cui questa barca si può portare, in tutte le condizioni. Quegli 11 nodi, lo ripetiamo, non sono un'esagerazione per uno scafo da regata, un open oceanico o un Vor 60. Ma per una barca da crociera, è l'Adria 49 è una vera barca da crociera, sono veramente un bel risultato. Nella nostra corsa a scendere con la tramontana che ci portava lontani da una Genova che diventava sempre più piccola, al timone il controllo era facile, anche sotto raffiche cattivelle e improvvise: grande stabilità, nessun segno di ingavonamento. E questo con 5 persone a bordo,

5. La cucina dalla pianta a L. Si può usare con tranquillità anche in navigazione.

6. Gli interni sono in rovere impiallacciati su un'anima in composito molto leggero. Tradizionale il layout della dinette, l'altezza massima è di 185 cm.



1. In primo piano la doppia timoneria e il trasto ben lavorabile dal randista.
2. Pulizia in coperta, per le drizze è previsto un apposito gavoncino ai piedi del tambuccio.
3. Le lande scaricano direttamente in murata.
4. Una raffinatezza, un ripetitore Naviop anche in pozzetto.
5. Sia il musone dell'ancora che l'avvolgifioco sono a scomparsa nel gavone di prua.

in assetto del tutto crocieristico, con anche il tempo di scattare foto, prendere dati sul taccuino, fare quattro chiacchiere. Anche di bolina ci siamo tolti le nostre soddisfazioni con un vento sempre sui 16/17 nodi, con genoa e randa pieni (entrambi in dacron, debitamente regolati con balumine aperte, base e cadute tese) la barca filava via tranquilla, a 8 nodi, stringendo a 30°, con l'equipaggio sopravvento sì, ma certamente non in falchetta a farsi venire il mal di schiena, quanto in pozzetto a bere birra. Qui sotto raffica (circa 20/22 nodi) si poteva intervenire lasciando un po' di carrello o anche puntando leggermente le prua nel vento, con una leggera orzata. Insomma, l'Adria 49 faceva tutto quello che una barca a vela deve fare pur restando, per concezione generale del desi-

gn, abitabilità interna, funzionalità della coperta, una vera barca da crociera. Delle belle linee d'acqua, un piano velico equilibrato, un dislocamento leggero con un alto momento raddrizzante. Cose semplici, mutuata dall'esperienza delle regate, ma ben interpretate in chiave cruising. Il risultato è stabilità, manovrabilità, velocità e sicurezza. Tutto l'opposto di quanto si può normalmente trovare sulle barche di serie che, sacrificate al dio della finta comodità, dei tanti volumi messi un po' ovunque, popolano le flotte per il charter. Scusate l'entusiasmo, ma l'Adria 49 è la dimostrazione che ci si può (e ci si deve) liberare dell'assioma: barca comoda e facile da portare uguale autobus galleggiante. Che è sostanzialmente una pericolosa menzogna. E per trovare qualche difetto, possiamo dirvi che c'è

sicuramente da prevedere un puntapiedi per il timoniere che ora non c'è, che il diametro delle ruote è un po' troppo piccolo (la misura superiore farebbe guadagnare 5 cm senza problemi di ingombro) e che la rumorosità a motore è risultata, ai regimi più alti, leggermente superiore alla media. E il prezzo? 500.000 euro iva inclusa, più vele ed elettronica. Non sono bruscolini, ma il confronto con gli altri cruiser racer in circolazione, di piccola o grande serie, visto soprattutto in rapporto alla qualità della costruzione, è decisamente positivo. Ed è auspicabile la realizzazione di una versione più economica, magari con interni in composito, albero in alluminio, e qualche gadget in meno, ed ecco che si può arrivare a risparmiare circa un 6/8% del prezzo.



prova

ADRIA 49 - IN CIFRE

Progetto

Felci Yachts Design

Prezzo

Euro 420.000 + Iva.

Lo scafo

Lunghezza f.t. **m 14,80** - lungh. al galleggiamento **m 12,90** larghezza **m 4,30** - pescaggio con chiglia standard **m 2,80**

dislocamento **kg 9.800** - zavorra **kg 3.900** - serbatoio carburante **lt 300** - serbatoio acqua dolce **lt 500** - posti letto **6 + 2**.

Piano velico

Sup. velica di bolina **mq 131** genoa al 110% **mq 58** - randa **mq 73** - gennaker **mq 225** armo frazionato senza volanti albero, boma e crocette in carbonio, sartie in tondino.

Misure interne

Cab. prua: dim. letto 2,10 x 2,10 m - h max 1,85 m. - **toilette prua:** h max 1,88 m. - **cab. poppa:** dim. letto 2,00 x 1,60 m, cuccetta ribaltabile m 0,70 x 2,0 - **dinette:** h max m 1,95 larghezza porte **cm 49**.

Motore

Yannmar 4JH3 diesel con S Drive - **75 cv (51 Kw)** a 3.700

gir/min. - cilindrata **lt 1,9** cilindri 4 in linea - alesaggio x corsa mm 84 x 90 - peso a secco con il piede **kg 260**.

Gli indirizzi

Costruito da **Adria Sail Composite** Via Turati 12/B Fano (Pu) tel. 0721 853007 info@adriasail.it **Felci Yacht Design** 030/9908841

Le prestazioni

| a vela | | | a motore | | |
|---------------|-------|----------|----------|----------|----------------|
| Andatura | Vento | Velocità | giri | velocità | DbA in dinette |
| Bolina* | 17/18 | 8,2 | 1.500*** | 5,5 | 69,5 |
| Bolina larga* | 17/18 | 8,6 | 2.000*** | 6,9 | 72,1 |
| Traverso** | 17/18 | 10,7 | 2.500*** | 8,3 | 76,3 |
| Lasco** | 17/18 | 11,2 | 3.000*** | 8,9 | 77,9 |
| Poppa** | 17/18 | 9,2 | | | |

n.b. le velocità del vento e della barca sono espressi in nodi - *randa e genoa pieni, **con il gennaker - ***con elica Gori 3 pale con l'overdrive inserito. La prova si è svolta fuori dal porto di Genova con vento proveniente da Nord di intensità compresa tra 12 e 20 nodi. Serbatoio carburante a metà, serbatoio acqua a metà, 5 persone a bordo, dotazioni complete, carena leggermente sporca.

- Il piacere di timonarla.
- La cura nella costruzione.
- Rapporto qualità/prezzo.

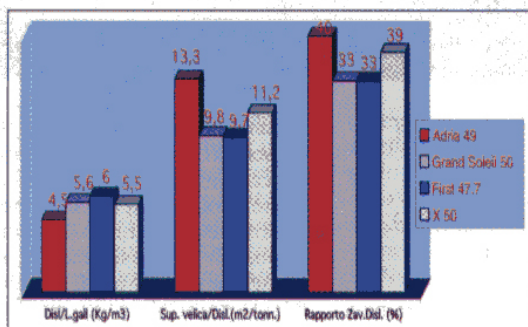


- Rumorosa agli alti regimi.
- Manca un puntapiedi per il timoniere.

In sintesi

Raro esempio di vera barca per la crociera veloce. Divertente da portare, bella da vedere, ma anche abitabile e funzionale nell'organizzazione degli spazi. Più che giusto il prezzo in rapporto alla qualità. Nella gamma sono in arrivo anche un 56' e più avanti un 43'. Premiata da Vela e Motore e SelmaBipiemme come barca dell'Anno 2004.

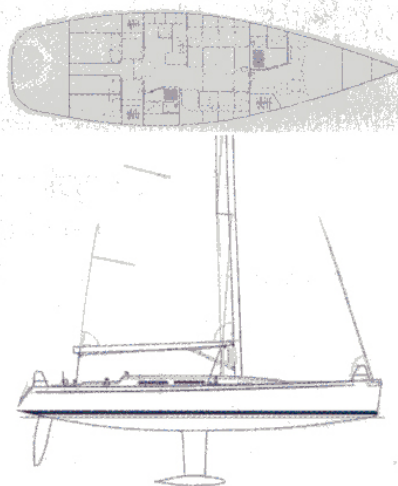
Gli indici di prestazione a confronto



Nota: dislocamento relativo (disl./gall): più il valore è basso più la barca è leggera - sup. velica relativa (sup.velica/disl): a valori alti corrispondono barche più invelate - rapp. zavorra/disl.: a valori alti corrispondono barche rigide.



Eccoci, con il gennaker da 225 mq a riva tocchiamo gli 11 nodi al lasco. Orzando qualche grado si sfioravano i 12.



Le avversarie

| Barca | L.f.t. (m) | largh. (m) | disl. (kg) | sup. vel. (mq) | pesc. (m) | Progetto | Cantiere | Prezzo (Euro) |
|-----------------|------------|------------|------------|----------------|-----------|---------------|------------|---------------|
| Adria 49 | 14,80 | 4,30 | 9.800 | 131 | 2,80 | U. Felci | Adria Sail | 420.000 |
| Grand Soleil 50 | 14,90 | 4,56 | 13.000 | 128 | 2,55/2,80 | Judel/Vrolijk | Del Pardo | 336.400 |
| First 47.7 | 14,50 | 4,50 | 12.000 | 117 | 2,80/2,30 | B. Farr | Bénéteau | 215.200 |
| X 50 | 15,24 | 4,28 | 12.400 | 139 | 2,70/2,50 | N. Jeppesen | X Yachts | 567.000 |