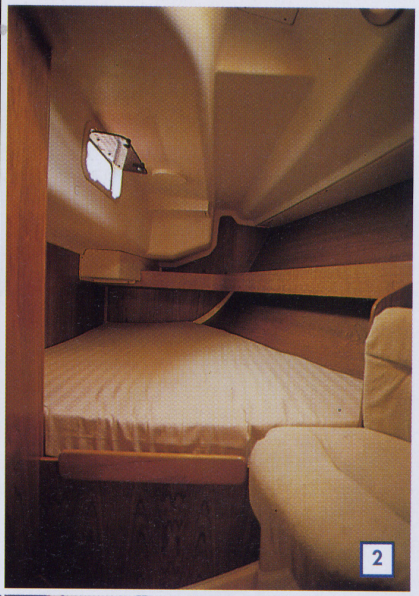
Genesi 43

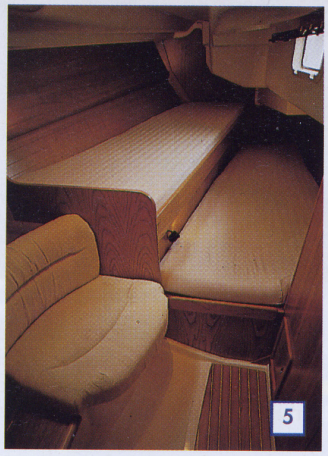
Ritorna sul mercato un modello importante della cantieristica nostrana. Sono nuove le appendici, la tecnica costruttiva, l'armo e molti particolari che la rendono una barca moderna e particolarmente robusta. Sempre eleganti le linee disegnate dallo studio Vallicelli, interessante il prezzo

di Luca Sordelli

Al salone di Genova del 1990 veniva lanciato dal Cantiere Comar di Forlì il Genesi 43. Era una barca da crociera-regata innovativa e originale il cui ingresso sul mercato fece un notevole scalpore.
Dal 1997 alla guida della Comar, è subentrata una nuova gestione (guidata da Massimo Guardigli, per la distribuzione della Media Ship di Roma) che vuole riportare ai fasti di una volta uno dei marchi che ha fatto la storia della cantieristica (in vetroresina) nostrana. E giustamente la "nuova Comar" ha deciso, all'interno della sua produzione che conta 10 modelli dai 7 ai 17 metri di lunghezza, di puntare con forza sul rilancio del Genesi 43.
La rivisitazione della barca è stata affidata agli stessi progettisti che l'imbarcazione l'hanno creata, lo Studio Vallicelli & C.
L'obbiettivo era quello di riammodernare un progetto sicuramente vincente, potendo contare sulla base di un "collaudo" durato otto anni. Come è avvenuta quest'opera di "restiling" ce lo racconta Alessandro Nazareth, dello studio Vallicelli: «*Il nuovo Genesi 43 recupera molto del progetto originale che si era dimostrato sicuramente centrato. Molte sono però*

1 - Un particolare degli arridatoi in acciaio inox, le sartie sono in cavo spiroidale.
2 - La consolle della timoneria.
3 - Una vista da prua della coperta.
4 - La particolare forma del pozzetto con il tambuccio molto avanzato.





1 - La dinette, vista nel suo insieme. Sotto al divanetto centrale c'è il motore Lombardini da 48 cavalli con la tradizionale trasmissione ad asse.
2 - Una delle due cabine di poppa.
3 - Buone le dimensioni della grande cucina lineare. Sopra la media le altezze che superano i 190 centimetri.
4 - La cabina di prua. Si notano sullo sfondo il locale toilette e l'ingresso della cala vele.
5 - Nella barca della prova una delle due cabine di poppa era attrezzata con due cuccette sovrapposte.

le migliorie che sono state apportate e che rendono questa barca veramente moderna. Innanzitutto il nuovo disegno della chiglia che si svincola dalle vecchie influenze IOR, e mette in mostra un bulbo finale che diminuisce anche il pescaggio. Simile invece il profilo del timone, già all'avanguardia nel 1990. Aumentare ancora l'allungamento avrebbe comportato l'impiego di un'asse in carbonio e certamente non sarebbe stata una scelta coerente con l'insieme del progetto. La nuova chiglia comporta anche un guadagno in termini di dislocamento. La barca originaria era costruita in sandwich, quella nuova è in single skin eppure non c'è stato un sensibile aumento di peso. La scelta del laminato piena era dettata da un'esigenza di mercato: dovevamo tenere i costi competitivi nei confronti della produzione di serie francese.
In coperta i cambiamenti fondamentali sono stati il passaggio dall'armo frazionato a quello in testa d'albero e la scomparsa dei finestroni sulla tuga».

Il progetto

Nel complesso il Genesi 43 è un dislocamento medio dalla buona lunghezza al galleggiamento e con tanta tela a riva. È un fast cruiser molto versatile. Si nota che è una barca libera da vincoli di stazza e quindi non sottoposta a forzature estetiche o stilistiche. Gli slanci, più pronunciato quello di prua, "ingentiliscono" molto il profilo dello scafo (slanci penalizzati dall'IMS). In evidenza anche la volontà di non esagerare con le dimensioni dei volumi interni. Il bordo libero è infatti piuttosto basso e siamo ben lontani dagli eccessi (per esempio le enormi tughe) che contraddistinguono le barche francesi degli ultimi anni.

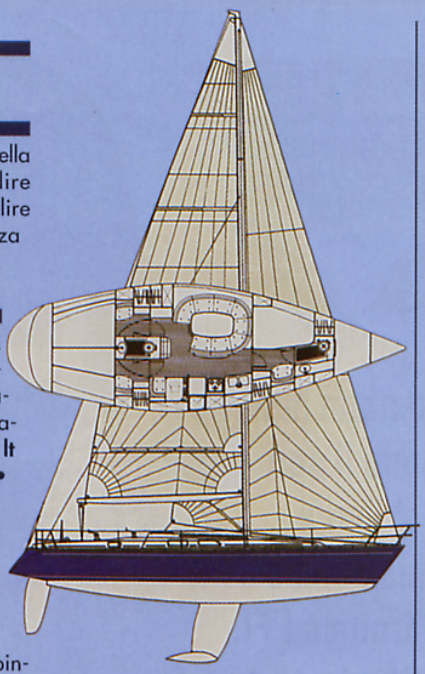
Gli interni

Sottocoperta il Genesi 43 è dominato da un quadrato di dimensioni decisamente superiori alla me-

dia delle concorrenti. Prevalgono le forme ovaleggianti, con un grande tavolo da pranzo "avvolto" da un divano che corre lungo la murata di sinistra e da un secondo divanetto esattamente a centro barca. Proprio sotto a quest'ultimo c'è il motore, dotato di una tradizionale trasmissione ad asse. È questa una scelta progettuale (dettata principalmente dall'esigenza di concentrare i pesi) che ci piace. Rivela l'anima corsaiola della barca e inoltre rende molto facile accedere a tutte le parti del motore in caso di problemi meccanici.
Nell'arredamento del quadrato è stato fatto sicuramente un passo in avanti rispetto alla versione originale dove i due divani erano uniti a formare un'unico grande ferro di cavallo, soluzione che rendeva molto difficile muoversi. Sulla destra trovano posto la cucina lineare con fornello basculante a tre fuochi e forno, e il lavandino con doppio lavello. Ottima la qualità dei legni adottati per tutti gli allestimenti, compensato di ciliegio americano con le cornici intorno a porte ed oblò di massello o lamellare. È poi personalizzabile la scelta dei i tessuti per la cuscineria.
A prua è stata ricavata la cabina armatoriale che mostra un layout intelligente, con un divanetto di disimpegno e molto spazio per muoversi. Buona l'altezza che, come in quadrato è di 193 cm. Questa cabina può usufruire di un bagno dedicato il quale porta poi verso la cala vele, all' estrema prua. Decisamente furba l'idea di lasciare in vita questo locale, così come nel progetto originale.
Questo spazio è infatti utilissimo per stivare i parabordi e gran parte delle dotazioni di bordo, oltre allo spi con la rispettiva attrezzatura. All'estrema poppa ci sono altre due cabine doppie, una con le cuccette sovrapposte e l'altra con un normale letto a due piazze. In mezzo c'è il secondo bagno, con la doppia entrata. Buona le sue dimensioni (l'altezza è di 185 cm).

Coperta

Rispetto alla versione originale il cambiamento più evidente è il passaggio dall'armo di serie frazionato con fiocchetto autovirante (a 9/10 la versione da crociera e a 7/8 con le sartie volanti quella da regata). Allora la scelta era evidentemente dettata più che altro da una moda del momento. Più azzeccata ci appare invece la soluzione attuale, che porta ad un guadagno di una ventina di metri quadrati di tela. Lungo la tuga scompaiono i due grossi finestroni laterali, sostituiti da una più tradizionale (e decisamente più elegante) fila di oblò. In pozzetto la timoneria ruota Solimar è montata su una consolle centrale che ospita anche i ripetitori degli strumenti. Le sue dimensioni sono contenute e la "circolazione" per effettuare le manovre risulta sempre agevole (nonostante le dimensioni non particolarmente grandi del pozzetto). Il trasto di randa trova posto appena a pruavia della ruota, collocazione ideale per chi il carrello vuole usarlo veramente.
Ottima la qualità di tutta l'attrezzatura di coperta Harken e Lewmar. Il pozzetto ha una forma abbastanza rara sulle barche dell'ultima generazione con il tambuccio molto avanzato e preceduto da una piccola zona di "disimpegno" (sotto alla quale è stata ricavata l'altezza per il locale toilette). Ottimo il posizionamento dei sei winch che danno modo di lavorare con comodità su tutte le manovre. Infine spicca il nuovo disegno dello specchio di poppa, con i due gradini che rendono agile l'ingresso e la risalita dall'acqua. Nel più basso dei due gradini, a scomparsa, trova posto anche la scaletta in inox.



GENESI 43 L'IMPRESSIONE IN CIFRE

Progetto
Studio Vallicelli & C.

Prezzo
Prezzo base: lire **315.000.000**, nella versione con optional Pack 1: lire **340.000.000**, versione Pack 2: lire **360.000.000**. I prezzi sono senza IVA e franco cantiere.

Dati
Lungh. ft **m 13,10** • lungh. al gall. **m 10,90** • largh. **m 4,02** • pescaggio **m 2,20/2,60** • dislocamento complessivo **kg 9100** • zavorra **kg 3300** • serbatoio acqua **lt 430** • serbatoio gasolio **lt 220** • motorizzazione standard **Lombardini LDW 2004 M da 48 cv.**

Attrezzatura velica
Sup. velica **mq 110** • sup. randa **mq 50** • sup. genoa **mq 60** • spinnaker **mq 120** • albero passante a due ordini di crocette leggermente acquartierate • sloop con genoa in testa d'albero • vang a paranco • winches **Harken e Lewmar** • sartiame in cavo spiroidale • lande in acciaio inox.

Dotazioni optional
Dotazioni Pack 1: antivegetativa • trasporto a Cesenatico o Fiumicino • varo e installazione albero • collaudo in mare • scaletta bagno in inox • dotazioni di sicurezza • salpaàncora da 1000 W • dotazioni di ormeggio • impianto 220 Volt • avvolgifiocco • vang rigido • tendine dinette .
Dotazioni Pack 2: trattamento epossidico carena • ponte in teak • autopilota • stazione del vento • ecoscandaglio • log • musone di prua doppia

Indirizzi
Costruito dalla **Comar** di Forlì.
Distribuito da **Media Ship,** Roma, tel. 06/5015990, fax 5015891.