

# Superprova

- la carena veloce
- la facilità di conduzione
- l'ampiezza della cabina di prua

- la rumorosità ad alti regimi
- la posizione dei winch del genoa

# Barberis 511

Un brillante 15 metri nato dalla penna di Jean Marie Finot. L'abbiamo provato nelle due versioni Crociera e Hard Top. È un dislocamento medio-leggero dalle linee eleganti. Ottime le prestazioni, tradizionale l'organizzazione degli spazi.



testi e foto di Luca Sordelli

**D**ue barche per un solo scafo. Nelle acque del Golfo di La Spezia abbiamo provato la nuova nata in casa Barberis, nelle versioni Crociera e Classic Hard Top. La carena rimane la stessa, disegnata da Jean Marie Finot, cambia la coperta. Rimane immutato anche il concetto base della barca che è quello di un dislocamento medio leggero pensato per la crociera veloce. È un progetto interessante, non solo per le sue prestazioni (ottime, come ci si può sempre

# Superprova



Nelle acque del Golfo di La Spezia abbiamo provato la nuova barca dei Cantieri Barberis anche nella versione Crociera.

aspettare dagli scafi di Finot) ma anche per la sua estetica e per il suo prezzo. La prima infatti si stacca dai canoni a cui siamo stati abituati negli ultimi anni dalla grande produzione di serie (e siamo molto lontani dal "look" tipicamente IMS), stupisce piacevolmente per l'equilibrio delle linee. Il secondo è decisamente interessante, visto in rapporto alla qualità di costruzione.

Non tragga in inganno la definizione "Crociera" del modello base. In realtà questa è una barca che, seppur pensata per il navigare comodo, rimane inevitabilmente uno scafo brillante, fatto per navigare a medie alte, sia a vela che a motore.

Questo 15 metri si pone al vertice della produzione del cantiere di Arcola che ha in listino sette differenti modelli, a partire da un 9,70 metri. Viene presentato anche in una versione per il charter e il noleggio, con quattro cabine e altrettanti bagni.

## Il progetto

Basta dare un'occhiata agli indici di prestazione (nella tabella in ultima pagina) per capire di fronte a quale tipo di barca ci troviamo. Rispetto ad altre quattro barche simili (in termini di prezzo, tecniche di costruzione e vocazione d'utilizzo) il Barberis 511 mostra di essere la più leggera, la più invelata e quella con più peso in chiglia in rapporto al dislocamento totale.

Il progetto è tipicamente di Finot. Dislocamento leggero, linee potenti a poppa e fini all'ingresso, molta tela a riva e una stabilità molto più di peso che non di forma (il bulbo di serie è al 60% in piombo). Noto è la larghezza in coperta e contenuta invece quella al galleggiamento.

## La coperta

Ormai elemento quasi inevitabile su tutte le barche di questa fascia, la doppia timoneria campeggia anche sul Barberis 511, in entrambe le sue versioni. Sulle due colonne a pruvia delle ruotine gemelle sono stati montati i due winch per il genoa, soluzione a nostro avviso non troppo pratica e che costringe i tailer a lavorare in una posizione decisamente scomoda. Al centro del pozzetto trova posto un classico tavolo ad ali abbattibili ed asportabile. Il trasto della randa, nel modello Pilot House, è sulla tuga mentre in quello Classic corre a poppa del pozzetto.

L'albero è in alluminio anodizzato, a tre ordini di crocette leggermente acquistate, e poggia direttamente in chiglia. L'armo è in testa d'albero e nelle due barche provate una aveva un genoa al 140% mentre l'altra ne utilizzava un più pratico al 128%. Particolarmente larghi i due passavanti laterali che consentono un comodo passaggio da poppa verso prua.

Un'ultima differenza tra il modello Pilot House e quello tradizionale. Nel secondo tutte le manovre sono rinviate in pozzetto mentre nel primo si fermano a piede d'albero assistite da un proprio winch.



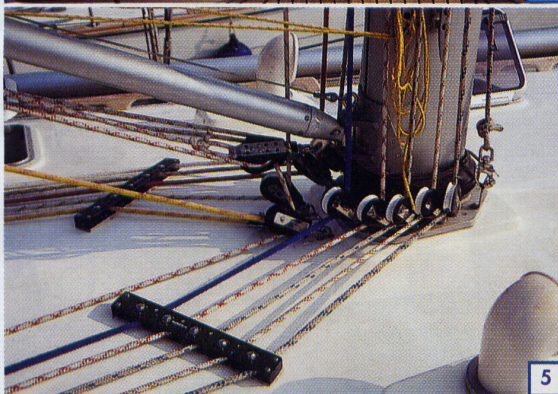
1/2 - Le due diverse tughe nelle versioni Hard Top e Crociera. Nella prima si nota il corto trasto di randa davanti al tambuccio, nella seconda la batteria di stopper per drizze e borose, tutte rinviate a poppa. 3/4 - A confronto anche i due pozzetti. Rimane l'impostazione di base con la doppia timoneria e il tavolo asportabile al centro. Nella versione Crociera (foto 3) si nota però il lungo carrello di randa appena a pruvia delle due ruote gemelle.



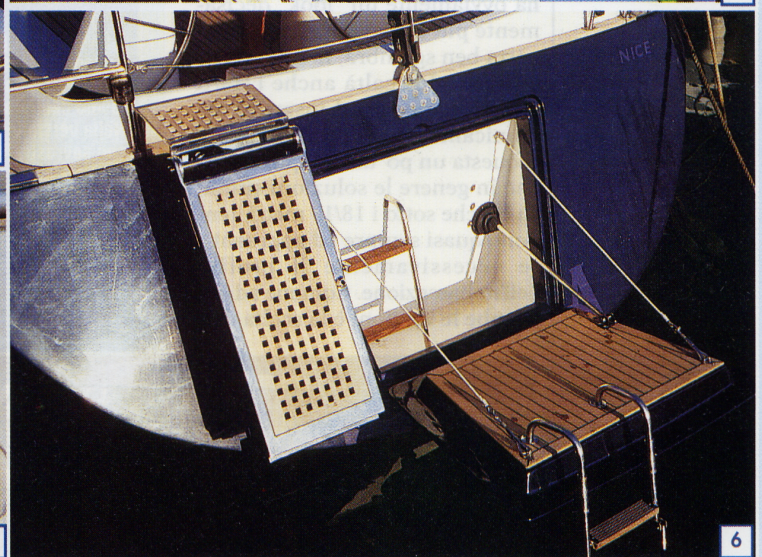
3



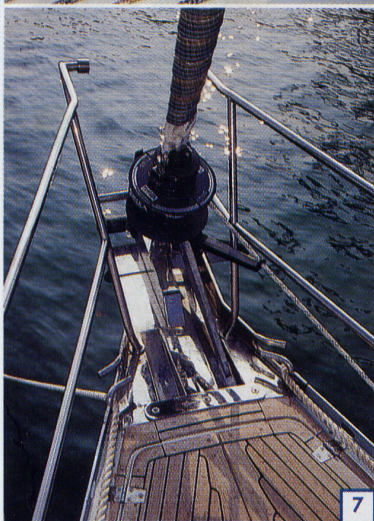
4



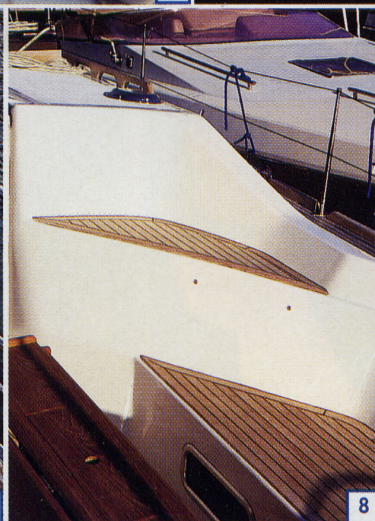
5



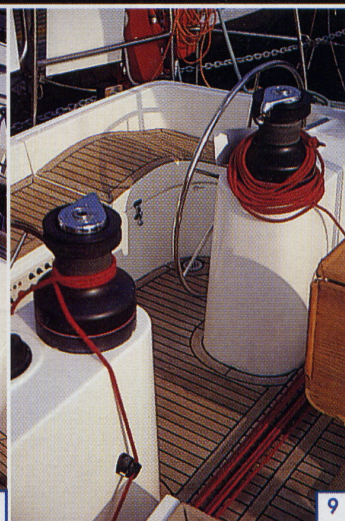
6



7



8



9

5 - Il piede d'albero della versione Crociera.  
 6 - Nello specchio di poppa è previsto lo spazio per una plancetta da bagno a scomparsa. Optional invece la passerella idraulica.  
 7 - Il robusto musone di prua. Di serie l'avvolgifiocco e l'ancora CQR da 25 kg.  
 8 - Il particolare gradino alle spalle della tuga nella versione Pilot House.  
 9 - I due winch gemelli per il genoa.

# Superprova



Nelle due versioni del Barberis 511 cambia la coperta ma rimane la stessa poppa potente, "marchio di fabbrica" di Jean Marie Finot.

Il bordo libero decisamente basso e il cavallino piuttosto pronunciato danno alla barca un aspetto elegante e leggermente retrò (come si diceva, ben distante dallo stile "minimalista" tipicamente IMS).

Nella versione Crociera la barca ha ovviamente un "look" decisamente più corsaiolo, con una coperta ben sgombra, la tuga bassa e filante. In realtà anche l'Hard Top riesce però ad inserirsi armonicamente nel progetto.

È questa un po' una sorpresa perché in genere le soluzioni simili, su barche sotto i 18/19 metri, tendono quasi sempre ad appesantire eccessivamente il profilo dell'imbarcazione. Comune ad entrambe le versioni è la scelta del

## Gli interni

L'organizzazione degli spazi interni del Barberis 511 è tradizionale, improntata sulla funzionalità più che sulla spettacolarità dei suoi allestimenti. Zona regina è certamente la grande dinette centrale che, su entrambe le versioni provate spicca per spaziosità. È interessante notare come, in termini di altezze, la soluzione con l'Hard Top porti ad un guadagno di soli cinque centimetri.

La grande differenza si sente ovviamente in termini di luminosità offerta dalla vetratura, luminosità che contribuisce ad aumentare ancor di più la sensazione di grandezza del locale. A nostro avviso, proprio nella versione con Pilot House, manca invece qualche altro osteriggio che contribuisca a migliorare l'aerazione.

Delle tre cabine quella più comoda è certamente quella di prua, dotata di una grande cuccetta matrimoniale e, soprattutto, di molto spazio di disimpegno tutt'intorno al letto. Numerosi anche gli armadi e gli stipi per riporre i bagagli.

Più che sufficienti anche le dimensioni delle due cabine gemelle di poppa con cuccette da 198x133 cm. Un po' sotto alla media delle concorrenti invece l'altezza che si atesta sui 180 cm.

Una nota di merito si guadagna poi l'ampio tavolo da carteggio al quale è dedicato anche parecchio spazio per installare la strumentazione di bordo.

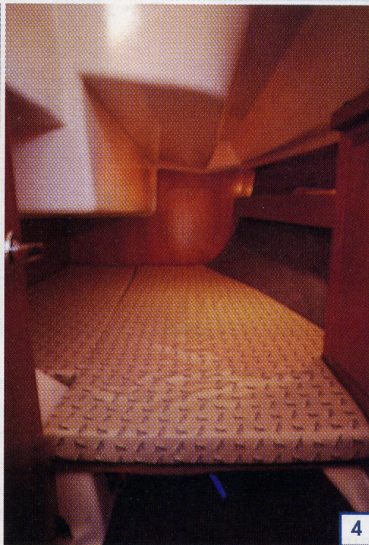
Barberis 511 esiste anche in versione per il charter, cioè con quattro cabine (le due di prua sono una con letto matrimoniale e una con due cuccette a castello) e altrettanti bagni. Su tutti i modelli della serie è stato ricavato lo spazio anche per una piccola cabina di prua per il marinaio che, all'occorrenza, può servire anche da cala vele o per riporre i parabordi.

1/2 - Le due diverse dinette, nelle versioni Hard Top e crociera. Nella zona centrale la differenza di altezza è di 5 cm a favore della prima. Rimane il classico divano a C con tavolo centrale. Nella versione con sovrastruttura centrale è ottima la luminosità, migliorabile invece l'aerazione.





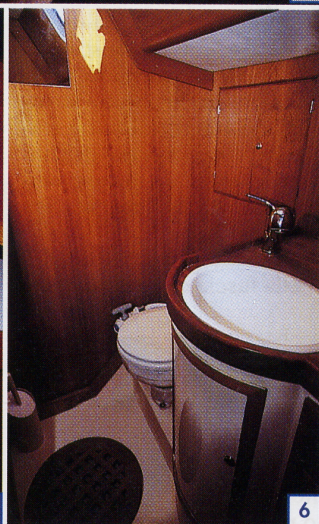
3



4



5



6



2



7

3 - La più ampia delle cabine è quella di prua. La cuccetta misura 200x140 cm.  
4 - A poppa, in entrambe le versioni, Crociera e Hard Top, ci sono due locali gemelli. A tutti due è dedicato un proprio bagno. Molto lo spazio per stivare i bagagli.  
5 - La grande cucina ad U. Nella versione con pilot house è ribassata rispetto al livello del quadrato, si guadagnano così preziosi centimetri in altezza.  
6 - Uno dei tre bagni di bordo. Il wc è ad azionamento manuale.  
7 - Molto lo spazio dedicato alla zona carteggio. Il tavolo è orientato in maniera tradizionale per baglio.

# Superprova

Due epoche a confronto. Il nuovo 511 incrocia il "vecchio" Sciacchetrà, prima barca prodotta dal cantiere Barberis. Era un progetto di Philippe Harlé. La prova su Vela e Motore del settembre 1974.



la doppia timoneria, soluzione intelligente che libera un vero e proprio corridoio che dalla tuga arriva fino allo specchio di poppa. La costruzione avviene con tecniche classiche (laminato pieno per lo scafo, sandwich di balsa per la coperta)

e questo porta ad avere in prezzo finale al pubblico più che concorrenziale. Sarebbe interessante veder navigare anche un Barberis 511 in versione hi-tech, realizzata con materiali compositi. Il progetto sembra fatto apposta per una soluzione di questo genere.

La prova nelle acque del Golfo di La Spezia, in condizioni di vento a regime di brezze e mare piatto. Va subito detto che i due modelli erano armati in maniera decisamente diversa, con la versione con Hard Top dotata di randa avvolgibile e genoa al 128%, entrambi in dacron. Il Barberis 511 Crociera montava invece vele in Kevlar/Mylar, con un genoa al 140%. Evidentemente la seconda barca si è trovata molto più a suo agio in condizioni di poco vento, spinta soprattutto dalla grande vela di prua.

La prova

## La prova

Rimane comunque la certezza di una carena che impressiona subito per la sua velocità (e per la sua notevole lunghezza al galleggiamento) e di un piano velico che, anche nella versione più "tranquilla", rimane più potente della media delle concorrenti. Le barche, appena il vento superava gli 8 nodi di vento, prendevano il loro assetto naturale leggermente sbandato e acquistavano immediatamente un buon passo. Come spesso accade sulle barche disegnate da Finot impressiona la pulizia della scia di poppa, segno della

poca acqua trascinata, della minima superficie immersa. Come si diceva, tra i due modelli le differenze maggiori si sentono a livello di organizzazione della coperta e di impostazione del piano velico (mentre il dislocamento cambia di soli 300 kg, misura irrilevante su questo tipo di imbarcazione). Spicca il diverso posizionamento del trasto di randa e del rinvio della scotta che, nella versione con Hard top, si trovano sulla tuga. Soluzione che certamente libera molto spazio nella zona living del pozzetto ma di contro rende a nostro avviso piuttosto scomoda la regolazione della vela. Nel complesso comunque le manovre sono ben organizzate secondo un evidente principio di semplicità e funzionalità. Nelle virate e nelle strambate le vele riescono quindi a seguire con facilità le evoluzioni di cui è capace la barca. Ed è stata proprio per l'agilità con cui riesce a muoversi in acqua che ci è piaciuto il Barberis 511. Molto leggero al timone, mette in mostra soprattutto delle ottime accelerazioni. Anche a motore le prestazioni sono più che soddisfacenti. La barca della prova era dotata di uno Yanmar diesel da 95 cv (quasi 8 cv per ogni tonnellata di dislocamento) che consentiva una velocità di crociera abbondantemente sopra ai 7 nodi. Ci pare quindi superfluo ricorrere a motorizzazioni più potenti, anche se offerte come optional. In acque ristrette abbiamo riscontrato delle buone capacità evolutive, e un effetto evolutivo dell'elica praticamente inesistente anche in retromarcia. Leggermente sopra alla media i valori relativi alla rumorosità, soprattutto navigando ad alti regimi.

Vela Motore

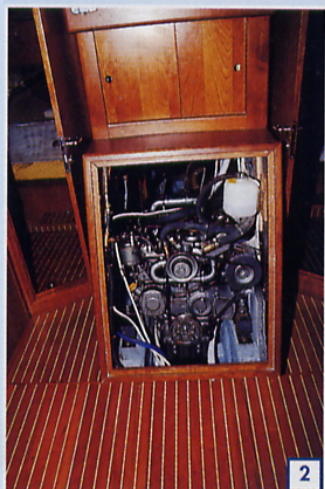
## Materiali e impianti

Tradizionale la tecnica costruttiva dello scafo che è in laminato pieno di vtr con resina di tipo vinilestere per offrire una maggior protezione dall'osmosi. Per la coperta, al fine di contenere i pesi, è stato invece scelto un sandwich di balsa con irrobustimenti strutturali in compensato marino nei punti maggior carico. Sempre di compensato le paratie strutturali che, insieme ai rinforzi longitudinali e trasversali rappresentano lo "scheletro portante" dell'imbarcazione. La zavorra è realizzata in un misto piombo (60%) e ghisa su cui l'albero, passante, scarica direttamente la sua compressione.

Le falchette sono in alluminio anodizzato, imbullonate con perni passanti nella fascia di assemblaggio scafo-coperta.

Buona la capacità dei serbatoi di acqua e gasolio, 700 litri il primo, 250 il secondo.

Si poteva invece fare qualcosa di più per l'impianto elettrico, sostenuto da 4 batterie da 100 Ampere. Decisamente agevole l'accesso al vano motore a cui si arriva da sotto la scaletta che porta sottocoperta. Di serie viene fornita un'elica a due pale fisse.



1 - Intelligente la soluzione escogitata sotto al tavolo del navigatore per conservare le carte nautiche. 2 - Decisamente agevole l'accesso al vano motore. Ci si arriva anche lateralmente dalle due cabine di poppa.



## BARBERIS 511 LA SUPERPROVA IN CIFRE

### Progetto

**Gruppo Finot**, design degli interni: ufficio progettazione Barberis.

### Il prezzo

Lire **590.000.000** versione Crociera, **645.000.000** versione Classic Hard Top. I prezzi sono intesi Iva esclusa, e franco cantiere.

### I dati

Lungh. ft **m 15,25** • lungh. al gall. **m 13,80** • largh. **m 4,70** • immersione **m 2,30** • dislocamento **kg 12000** (12300 vers. Hard Top) • zavorra **kg 5500** • sup. velica complessiva **mq 148,5** • sup. velica randa **mq 62,1** • sup. velica genoa **mq 85,8** • albero in alluminio anodizzato, passante e poggiato in chiglia • tre ordini di crocette acquareate • armo in testa d'albero • serbatoio acqua **lt 700** • serbatoio gasolio **lt 250** • categoria **CE: A** • posti letto **6/8** + cabina marinaio • costruzione scafo in vtr piena con resina vinilester, coperta in sandwich di balsa.

### Le misure principali

Cabina di prua: altezza **cm 190**, cuccetta **cm 200x140** • dinette: alt. **cm 199** • cabine di poppa: alt. **cm 180**, cuccette **cm 198x133** • alt. toilette **cm 178**.

### Principali dotazioni standard

Randa con tre mani di terzaroli • genoa con avvolgifiocco • ancora CQR da 25 kg con catena e cima • cime d'ormeggio • elica a due pale fisse • 4 batterie da 100 Amp • frigo elettrico • musone in acciaio inox • verricello salpancora da 1500 W • 5 winches self-tailing • materassini per il pozzetto.

### Il motore della prova

**Yanmar** diesel da **95 cv** di potenza all'albero a 3600 giri/min • mod. **4JH2 DTE** • cilindrata cc 1860 • architettura a 4 cilindri verticali • alesaggio per corsa mm 82/88 • sistema di iniezione diretta • raffreddamento ad acqua di mare con scambiatore di calore • peso a secco con invertitore kg 244 • in alternativa: motori Yanmar da 72 a 100 cv.

### Il giudizio dell'esperto

Tipica barca per la crociera veloce, bello il disegno della carena, notevole la superficie velica.

In coperta spicca la soluzione della doppia timoneria. Buone le altezze in cabina, negli interni qualche finitura da migliorare. Di dimensioni superiori alla media la cabina armatoriale di prua. Brillanti le prestazioni, sia a vela che a motore. Costruito in maniera tradizionale, è un dislocamento medio/leggero dal prezzo concorrenziale.

### Gli indirizzi

Costruito da **Barberis srl**, Arcola (SP), tel. 0187/954656 fax 986767 E-mail [barberis@dada.it](mailto:barberis@dada.it) Sito internet [www.dada.it/barberisboats/](http://www.dada.it/barberisboats/).

### Le prestazioni

Giri	vel. (nodi)	rumorosità dB (A)	
		cab. prua	dinette
800	2,1	53	62
1500	4,8	57	67
2000	6,1	62	72
2500	7,3	64	75
3000	8,2	67	77
3500	8,7	69	79

Rapporto peso/potenza (cv/ton): 7,9

Velocità critica (2,54 xV l.gall): 9,3 nodi

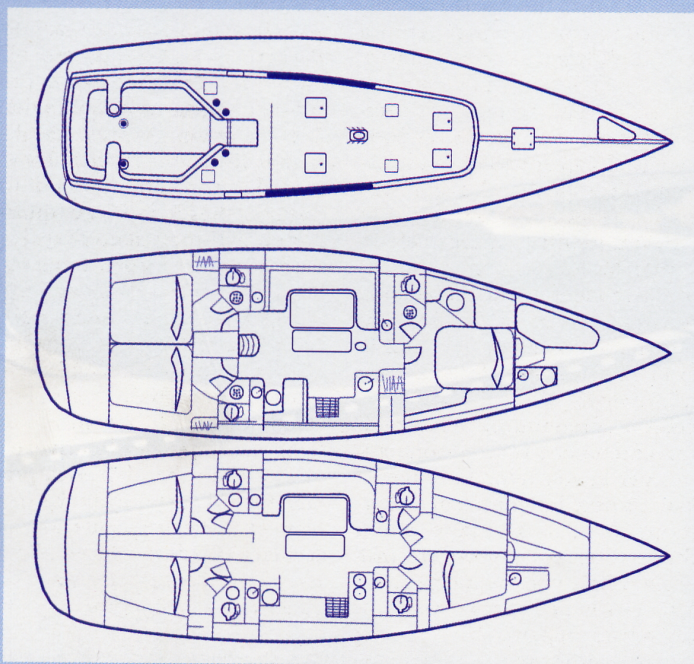
### Le condizioni della prova

Golfo di La spezia, brezza leggera da S-SE, intensità variabile tra i 6 e i 10 nodi, mare piatto. Sei persone a bordo, carena leggermente sporca. Serbatoio acqua vuoto, serbatoio gasolio al 50 %. Strumentazione usata: GPS Garmin 12, fonometro Lutron SL-4001

### Gli indici di prestazione a confronto

Barca	Disl./L.gall (kg/m <sup>3</sup> )	Sup.velica/Disl. (mq/ton)	Zavorra/Disl. (%)
Barberis 511	4,5	12,3	40
Bénéteau 50	5,2	9,0	30
Sun Odyssey 52.2	7,3	8,5	37
Bavaria 50	5,9	9,6	32
Comet 50	6,4	11,8	33

Note: dislocamento relativo (Disl./L.gall): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (Sup.velica/Disl): a valori alti corrispondono barche molto invelate.



### Le avversarie

	Lft (m)	Largh. (m)	Disl (kg)	Sup. Vel. (mq)	Progettista	Prezzo (Lire)
Barberis 511	12,25	4,70	12.000	148	Finot	590.000.000
Bénéteau 50	15,48	4,48	14.000	126	Farr	522.000.000
Sun Odyssey 52.2	15,39	4,85	15.000	128	Farr	561.000.000
Bavaria 50	15,43	4,55	13.000	126	J&J	425.444.000
Comet 50	15,20	4,40	12.500	134	Vallicelli	485.000.000

Nota: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere.