

PROVA



- Le velocità
- Il comfort in navigazione
- La qualità di costruzione



• Nel modello prova una sola cabina per 19 metri di barca

Baia Azzurra ⁶³

Lusso vero, ma anche prestazioni impressionanti. 53 nodi di punta massima con due MTU da 2.000 cv ciascuno. Interni raffinati e una coperta in stile tipicamente mediterraneo.

di Luca Sordelli

Una di quelle barche che non può passare inosservata. Sarà per la velocità (oltre i 100 km/h), sarà per il rombo dei suoi 4.000 cv o per l'inconfondibile scia di poppa che parte alta e verticale, tipica delle trasmissioni di superficie. Ma sarà anche per le linee "così open che più open non si può", per la prua affilata e "cattiva", per l'eleganza del suo profilo. Le barche Baia rappresentano l'archetipo dei grandi fast-cruiser veloci, potenti e aggressivi.



In particolare raffigurano al meglio l'interpretazione mediterranea di questa famiglia di imbarcazioni.

I Cantieri di Baia hanno una storia antica che nasce nel 1961 con i primi cruiser di legno e che è fatta di imbarcazioni che hanno lasciato il segno nella nostra tradizione nautica, come B50 Forse One che, nato nel 1988, un 15 metri di serie naviga a 55 nodi, o il B80, uno scafo di 80' capace di viaggiare a 50 nodi. Il tutto sempre all'insegna del comfort e della massima raffinatezza degli allestimenti.

Attualmente gli stabilimenti coprono una superficie di oltre 26.5000 mq, di cui 100 di fronte a mare.

Il 63 Azzurra si colloca, all'in-

terno della produzione del cantiere napoletano, esattamente a metà della gamma. Cinque sono infatti i modelli a partire dal "piccolo" Flash 48' per arrivare fino all'ammiraglia, il Panther 80'. Veloci e raffinate sono barche destinate ad un pubblico esigente e internazionale.

Il modello che abbiamo provato è una versione particolarmente esclusiva: una sola cabina, due motori da 2.000 cv, il sistema di aria condizionata nella sala macchine. Una versione ancora più aggressiva della norma, voluta dal suo armatore e realizzata dai Cantieri di Baia che da sempre fanno della personalizzazione degli allestimenti uno dei loro punti di forza, proprio per soddisfare le esigenze di chiunque vada per mare.

Il carattere tipicamente mediterraneo della barca è evidente anche ad una prima occhiata dalla banchina.

Spiccano prima di tutto le grandi superfici prendisole, sia sullo "sconfinato" ponte di prua che a poppa alle spalle del pozzetto. Questo è ben diviso in due aree separate: la zona living, con il tavolo da pranzo quadrato al centro e il divano dalla forma a U che lo circonda, e la zona di pilotaggio. Questa è un bel-l'esempio del felice incontro tra design e funzionalità. La plancia è ben visibile, le manette sono al posto giusto per un controllo perfetto, e comoda è anche la seduta. Ben dimensionato è anche il parabrezza che, pur senza ostacolare la visibilità, protegge bene da mare

1. La plancia comandi ha una struttura quasi aeronautica. Ottima sia la leggibilità degli strumenti che la visione a 360° sul mare.

2. L'organizzazione della coperta è tipicamente mediterranea. Ampie le distese per prendere il sole.



1



2



3

1. La barca della prova era allestita con una sola cabina a prua. Più che generose le sue dimensioni, con un grande letto matrimoniale e molto spazio per stivare il bagaglio.
2. Lungo la murata di sinistra, a centro barca, corre la cucina a L.
3. Alla cabina armatoriale è dedicato un bagno con box doccia separato.

e vento. Lungo la murata di sinistra è stato ricavato anche lo spazio per un utile angolo bar, intelligentemente separato da un bancone "all'americana". All'estrema poppa troviamo una serie di accessori che rendono la vita a bordo del Baia 63 estremamente semplice. La passerella idraulica è a scomparsa e ad azionamento idraulico, corre sotto il ponte ed è la naturale prosecuzione del "corridoio" che porta senza soluzione di continuità dal tambuccio al mare (o, quando si è all'ormeggio, in banchina); all'interno di un gavone nel coronamento c'è poi la gruetta per il tender, anche lei servoassistita, e quest'ultimo trova il suo posto naturale sulla grande plancia rivestita in teak. Un insieme di accessori, lo ripetiamo, ben pensato nella sua complessità

e che rende veramente facile godersi il mare (tutto però all'insegna della praticità, senza ricorrere a meccanismi troppo complessi). Così come per gli allestimenti degli interni, anche per la coperta, il cantiere prevede un'ampia scelta tra varie versioni. Quella da noi provata è probabilmente la più "pura", la più semplice e al tempo stesso aggressiva. E' la versione 100% open, senza né roll-bar né altre sovrastrutture. E' quella che a noi piace di più, fedele allo spirito del cantiere, ma anche gli altri allestimenti sono degni di nota e incontrano sempre più i gusti dei clienti Baia. L'idea è infatti quella della barca all-round, multifunzionale. Un open sì, ma con molti dei confort che possono vantare le barche coperte. Questa è l'essenza

della versione con hard-top (un accessorio in realtà applicabile anche sugli altri modelli) che si allunga verso poppa, sovrapponendosi all'intera zona living. Interessante soprattutto la possibilità di aprirne la parte centrale, un modo per creare di giorno un piacevole gioco di ombre e luci, e di notte per godersi la vista delle notti stellate. Come versione "intermedia" il cantiere propone quella con il solo roll-bar (inclinato verso prua) sul quale è possibile installare un tendalino a scomparsa.

Gli interni

La versione da noi provata era, per l'allestimento degli interni, molto particolare, frutto della personalissima scelta del suo armatore. C'era infatti una sola cabina su una lunghezza



4

complessiva della barca di quasi 19 metri. Questa è una "imperiale" stanza da letto a prua che sfrutta al meglio la larghezza massima dello scafo in quel punto, per un'abitabilità complessiva notevole. Tra i punti di forza, qui come in tutta la barca, l'alto livello delle finiture, con una equilibrata scelta di tessuti e materiali. Qui è ottima la luminosità, grazie agli oblò laterali, ma anche agli allestimenti di colore chiaro che garantiscono una piacevole sensazione di ampiezza. A questa cabina è dedicato un doppio locale bagno con box doccia separato.

Zona regina della barca è però la grande dinette centrale, dalle forme ovaleggianti e sinuose. Sulla destra corre il lungo divanetto fronteggiato dal suo tavolo da pranzo, mentre sulla

murata opposta troviamo la cucina a L. Tra le cose che ci sono piaciute proprio la ricca dotazione di quest'ultima e le altezze, in tutti i locali sopra alla media.

All'estrema prua della barca c'è anche una seconda piccola cabina per il marinaio, con ingresso separato.

Come dicevamo questa è però una versione "anomala" del Baia 63, versione che rappresenta bene la volontà del cantiere di fare prodotti molto vicini al custom e vicinissimi alle specifiche richieste dei suoi (esigenti) armatori. Abbiamo visitato anche la versione standard della barca che prevede un più tradizionale (e pratico) allestimento a tre cabine (e in più rimane sempre quella di prua del marinaio) con due locali gemelli a poppa (che nella ver-

sione del test scompaiono per lasciare spazio ai due motori da 2.000 cv ciascuno). Entrambi hanno letti separati e un ampio bagno dedicato. Una particolare nota di merito va sicuramente ai legni in ciliegio, lavorati con una cura artigianale ormai rara da trovare sulla maggior parte delle imbarcazioni.

La prova

Correre a più di 53 nodi sull'acqua, su un mezzo da 25 tonnellate, non è esperienza di tutti i giorni. Difficile descriverla, sintetizzarla. Nel nostro test abbiamo incontrato anche un mare leggermente mosso, con 50/60 cm d'onda che ci ha fatto aggiungere altre emozioni a quelle della velocità pura. Il Baia 63 macinava miglia su miglia, implacabile. A poppa si naviga accompagnati dall'alta e

4. Sottocoperta la dinette è la zona regina della barca. Ampli i volumi e raffinata la scelta di tessuti e materiali.



1



2 3



1. Il Baia 63 Azzurra nella sua versione con roll-bar e hard-top.
2/3. L'allestimento base per gli interni è con tre cabine di cui due gemelle a letti separati a poppa.
4. Per chi sceglie di montare il roll-bar esiste la possibilità di avere anche un piccolo tendalino che protegge dal sole la postazione di guida.

spettacolare onda verticale tipica delle eliche di superficie che rende questi "razzi del mare" inconfondibili.

La velocità di punta che siamo riusciti a toccare è stata di 53,5 nodi (con 1.500 litri di gasolio nei serbatoi, cioè il 50%,) ma, a detta dei tecnici del cantiere, in altre prove fatte con eliche diverse (Radice) si erano superati i 55. Noi comunque ci siamo "accontentati", godendoci i nostri salti sul mare ad oltre 100 km/h. Salti ovviamente sempre in controllo e bene al riparo dietro al para-

brezza avvolgente. Stando alle manette le reazioni sono impressionanti, in particolare si fa sentire l'impres-



4

sionate accelerazione a 1.700 giri/minuto (a 44 nodi) quando si innesca la seconda turbina dei due MTU da 2.000 cv cia-

scuno. Una ragionevole media di crociera si attesta invece sui 2.000 giri a 49,5 nodi, con la barca in perfetto assetto. La velocità minima di planata è, visto ovviamente il genere di barca, piuttosto bassa, 15 nodi a 1.350 giri, garanzia di una buona spinta anche ad andatura ridotta e con mare formato. La carena ha un deadrise variabile, di 22,5° al centro e 14° a poppa, e anche questa configurazione (insieme ad un baricentro al 16% da poppa) aiuta l'effetto planante sul mosso. I pattini di sostentamento sono due per lato. Le due trasmissioni di superficie della Arneson, grazie alla loro capacità di orientarsi lateralmente garantiscono, una buona capacità evolutiva anche al minimo, nelle manovre in porto. Accoppiate con un'elica di prua portano la barca a tra-

BAIA AZZURRA 63 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Ufficio tecnico del cantiere
Ing. Alberto Ascenzi

Prezzo

Su richiesta.

Dati

Lunghezza ft. m 18,90 - larghezza max m 5,02 - pescaggio m 0,82 - dislocamento ton 25 - posti letto 2/6 - serbatoio carburante lt 3.000 - serbatoio acqua lt 650 - altezza di costruzione mt 2,70 - trasmissioni di superficie Arneson - motori 2 MTU o Man da 1.000 a 1.300 cv - eliche della prova France Elices 5 pale.



Dotazioni standard

Passerella idraulica a scomparsa
gru idraulica per il tender
zattera di salvataggio e dotazioni di sicurezza - flaps per correzione assetto del tipo elettroidraulico

aria condizionata - boiler elettrico da 50 lt - impianto stereo interno ed esterno - impianto TV - mobile bar esterno con ice maker e piastra cottura - doccia esterna
verricello di prua da 1.500 Watt

ancora e linea d'ormeggio parabordi e cime d'ormeggio bimini - vhf, gps plotter, pilota automatico con interfaccia.

I motori

La barca in prova era equipaggiata da due MTU 183 TE da 2.000 cv ciascuno - 12 cilindri a V a 90°, diesel - alesaggio x corsa mm 128 x 142.

Gli indirizzi

Cantieri di Baia Spa
Via Lucullo 45/A, Baia (NA)
tel 081/8687231
fax 081/8687048
www.baia yacht.it

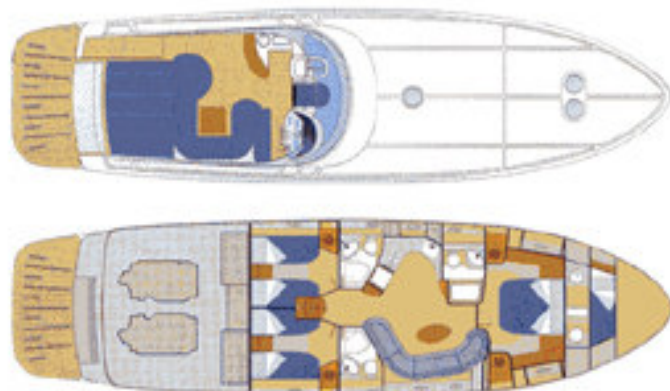
Le prestazioni

Giri	nodi	rumor. dbA in pozz.	note
1.350	15	75	minimo di planata
1.700	44	84	entra la seconda turbina
2.000	49.5	85	velocità di crociera
2.350	53.5	87	velocità massima

Nota: i dati sono stati rilevati a Genova, mare leggermente mosso, temperatura dell'aria 21°, 8 persone a bordo. Serbatoio carburante 50%.

In sintesi

Nata per correre. Prestazioni impressionanti dovute anche alla scelta di una motorizzazione estrema, ben supportata da una carena molto veloce e sicura. Esclusivo l'allestimento; funzionale, tipicamente mediterranea, la coperta.



slare lateralmente su se stessa. Viste le medie a cui si viaggia col Baia 63 in termini di rumorosità si fanno ovviamente sentire in maniera pesante anche l'effetto del vento e dell'acqua sulla scafo, piuttosto che il rombo dei due MTU. Il valore, rilevato alla postazione di guida, è al minimo di 64 dbA, la punta massima è stata invece di 87. Interessante notare che abbiamo provato testare la rumorosità, sempre al minimo, ma con il portellone del vano motori aperto, e ne uscito un ruggito da 87 dbA. Segnale che da una lato ci racconta dell'impressionante potenza di questi propulsori, dall'altro dell'ottimo livello di insonorizzazione della sala macchine. Quest'ultima è ampia e ben accessibile (e anche tenuta in temperatura ottimale dal

sistema di aria condizionata, così come da esplicita richiesta dell'armatore), i motori sono costantemente sotto controllo dal sistema di monitoraggio elettronico Blu Line della MTU. La scelta di avere ben 4.000 cv di spinta, è, come dicevamo prima, ovviamente estrema, voluta da un proprietario dalle idee molto chiare e con una grande esperienza di navigazione. Il cantiere offre un range di scelta che parte da due MTU da 1.000 cv per poi passare sempre a due MTU da 1.150 o ad una coppia di Man da 1.300.



Scelte che garantiscono prestazioni più tranquille (secondo i dati forniti dal cantiere circa 45 nodi di punta massima con i 2 x 1.000 cv MTU e 50 nodi con i 2 x 1.300 della Man) e anche consumi più contenuti. Già e i consumi? Per pochi, così come il prezzo della barca. Un pieno, con i due MTU da 2.000 cv, costa infatti circa 2.500 Euro, e l'indicatore di livello va giù al ritmo di 10 lt al minuto. Impressionante vero? Ma per il lusso, quello vero, si sa, si deve pagare.

5. La sala macchine con i suoi due MTU da 2.000 cv ciascuno. In fondo si notano le centraline del sistema di monitoraggio elettronico Blu Line.
6. Inconfondibile segno distintivo delle trasmissioni con eliche di superficie è la scia verticale a poppa.