

A photograph of a white sailboat on a blue body of water. The boat has a yellow lifebuoy on the deck and an Italian flag flying from the mast. The name 'ANSIARO' is visible on the side of the hull. The background is a clear blue sky and water.

PROVA — Questo nuovo 40 piedi del cantiere Zuanelli si distingue per la finizione artigianale e la costruzione di qualità. La firma del progetto è di Sparkman & Stephens, lo studio newyorkese più famoso al mondo. Così, nasce sul lago di Garda...

Una solida americana

di ANTONIO VETTESE

Presente sul mercato italiano da circa un anno, lo Zuanelli 40 ha saputo conquistarsi una clientela subito affezionata. È un progetto dello studio newyorkese Sparkman & Stephens che ha seguito con attenzione le esigenze del cantiere, per la realizzazione di una barca che si rivela ben inserita nel difficile mercato dei dodici metri, uno dei più affollati ed agguerriti. Lo Z 40 è bene dirlo, pur conservando nella linea (ma ci saranno aggiornamenti) qualche traccia del passato, è un progetto recente, sebbene impostato dallo studio americano seguendo i canoni di una certa classicità.

Carena

Impostata su un dislocamento abbastanza generoso, appare equilibrata nei volumi, poco forzati e concepiti per una navigazione sicura in ogni tempo. La poppa, pur accogliendo interni ben abitabili non è molto voluminosa e la barca resta neutra anche quando è piuttosto sbandata. La stratificazione del corpo canoa è in vetroresina rinforzata, mentre la coperta è realizzata in sandwich con impiego di Coremat. Per il timone (del tipo a ruota) è stata scelta la soluzione dello skeg su

tutto l'asse, con fissaggio in tre punti, una realizzazione che privilegia la robustezza. La chiglia è in piombo ed è sospesa. La stratificazione avviene in cantiere, con un controllo scrupoloso del dosaggio delle resine, a garanzia di un elevato standard qualitativo.

Coperta e pozzetto

Per la coperta sono state scelte alcune soluzioni originali, come il montaggio delle rotaie sugli angoli della tuga per lasciare i passavanti liberi e le drizze "sotto traccia" dall'uscita dell'albero al pozzetto. Il tutto lascia la coperta piuttosto libera da intralci ed inciampi, rendendola più vivibile e pronta all'impiego per prendere il sole. Il pozzetto è molto protetto e ben dotato di gavoni, con la timoneria a ruota delle giuste dimensioni. Buona la posizione delle manovre. Il trasto della randa, con paranco a due velocità, è tra il pozzetto e la discesa, ma realizzato in modo che non dia fastidio a chi è seduto.

Interni

Rispetto alle versioni viste in precedenza, hanno subito qualche modifica nella dinette e nelle cabine di poppa. La compartimentazione appare equilibrata, sono state realizzate due cabine a poppa, la matrimoniale a prua e due bagni. Molto piacevole il quadrato realizzato con legni di qualità; il divano, eventualmente trasformabile, secondo le ultime tendenze è molto avvolgente e circonda il tavolo, la cucina è a murata. Una certa attenzione è stata posta alla realizzazione di un numero sufficiente di armadi e cassetti, che non bastano mai. Molto bello, ad esempio, l'armadio destinato alle cerate.

Piano velico e attrezzatura

Il piano velico è un tradizionale sloop in testa d'albero con armamento a due crocette. Tut-



Gli interni dello Z40 si distinguono per la qualità dei legni e per la lavorazione particolarmente accurata. Lo spazio non manca nelle cabine: la classica matrimoniale a prua (in alto a destra) e in quelle a poppa (in alto a sinistra). Al centro, uno dei due bagni e il comodo armadio destinato alle cerate. A lato, la zona carteggio molto ben disposta con il pratico portastrumenti, il pannello sul quale trova posto l'elettronica e il quadro elettrico sulla sinistra. Le carte vengono riposte sotto il tavolo.

to bene per quanto riguarda il dimensionamento, molto belli gli arridatoi delle sartie, con la protezione cilindrica che attenua gli effetti dello sfregamento sul genoa. Il vang è rigido a gas, il che consente di evitare l'uso dell'amantiglio. Sulla barca in prova c'era una randa full

batten, dotata di lazy jack per la presa rapida dei terzaroli, molto efficace, e avvolgifiocco. Nel complesso l'abbinamento sembra riuscito, non ci sono difficoltà particolari a terzarolare e la randa resta efficiente.

Qualità nautiche

La giornata non era delle più entusiasmanti, per la scarsità del vento, in particolare con una barca che dichiara a prima vista la sua vocazione per mare

e vento di una certa intensità. Grazie al discreto rapporto tra superficie velica e superficie bagnata comunque lo Z 40 si muove anche con poco vento, rendendo possibile un test sulle sue attitudini. La posizione sulla tuga delle rotaie del genoa ha come effetto anche quello di consentire di stringere un po' meglio il vento, rispetto a tante altre barche da crociera, questo però a patto di regolare bene le vele ed evitare di chiudere troppo il canale randa-ge-

La ruota con la panca relativa a schiena d'asino (foto a lato) sotto la quale si nasconde un capace gavone. Lo Z40 si timona in buona posizione anche seduto a lato, con lo scafo sbandato. Nella foto sotto, il motore ben insonorizzato facilmente ispezionabile, il piede d'albero con i due winch per le drizze e gli stopper per le borose alla base del boma e il tradizionale gavone di prua con il verricello salpaancora. Nella pagina a fianco, una veduta da poppa della barca: si notano le drizze "sotto traccia" e le rotaie sulla tuga che consentono di avere piano di coperta e passavanti liberi.



noa. La velocità è buona e lo Z 40 risponde con delle accelerazioni abbastanza pronte, nonostante il peso, all'aumento del vento. Il timone è sempre centrato, neutro, e la barca si mantiene evolutiva anche a bassa velocità. Non è possibile parlare del passaggio sull'onda, perché durante la prova c'è sempre stata calma piatta. Una certa facilità della barca ad immergere la poppa può far pensare ad un assetto non ottimale e forse ad un dislocamento leg-

germente superiore a quello di progetto: ma siamo nell'ambito del perfezionismo, la carena dello Z 40 soddisfa pienamente l'impiego croceristico. Tutto bene per quanto riguarda la marcia a motore, ben insonorizzato e potente. Lo studio di progettazione americano non ha voluto che fosse installato un motore turbo (quello montato è un Nanni Mercedes da 72 cv) e ha imposto anche la linea d'asse restando quindi nell'ambito delle scelte particolarmente

tradizionali e collaudate che caratterizzano come si è visto gran parte della barca.

Per concludere non resta che elogiare lo sforzo fatto da Zuanelli per rinnovare, con questo modello, la sua produzione, da sempre caratterizzata da una costruzione che rivela una cura artigianale nella scelta dei materiali e nelle finiture, immettendo sul mercato un prodotto che merita attenzione, anche per le notevoli dotazioni fornite di serie.



Scheda tecnica

Imbarcazione Zuanelli 40; progetto Sparkman & Stephens; costruttore cantiere Zuanelli, via G. Marconi 54, 25080 Padenghe, tel. 030/9907337.

Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop**; materiale di costruzione **Vtr rinforzata**, sandwich di Coremat per la coperta; lunghezza f.t. **m 12,30**; lungh. al gall. **m. 10,35**; larghezza **m 3,90**; immersione **m 1,95**; dislocamento **kg 9000**; zavorra **kg 3500**; altezza in quadrato **m 1,95**; cabine **3**; posti letto **6 + 2**; bagni **2**; serbatoio gasolio **lt 230**; acqua **lt 400**; superficie velica tot. **mq 91** randa **mq 31** genoa **mq 60**; fiocco **mq 38,5**; spinnaker **mq 130**; albero **Canclini**; winch **Barbarossa**; attrezzatura di coperta **Harken**; Prezzo **225 milioni** di lire con Iva.

Indici di prestazione

Slanci della carena $LOA/LWL = 1,18$; Finezza della carena $BWL/LWL = 0,33$; Rapporto di zavorra $(Z/\Delta) 100 = 40$; Indice di stabilità di forma $SA \times H / (BWL)^3 = 35,02$; Superficie velica per tonnellata $SA/\Delta = mq/ton 10,11$; Potenza motrice per tonnellata $HP/\Delta = HP/ton 8$; Numero di Bruce $\sqrt{SA^3/\Delta} = 0,45$; Dislocamento relativo $\Delta / (LWL)^3 = Kg/m^3 8,11$; Velocità limite teorica $2,54\sqrt{LWL} = nodi 8,17$.

Pro

Realizzazione interni
Progetto di qualità
Robustezza.

Contro

La colorazione della tuga
Dislocamento anche troppo importante



Per orientarsi nel mercato

| Caratteristiche | Zuanelli 40 | G. Soleil 39 | Bavaria 410 | First 405 | Comet 420 |
|------------------------|-------------|--------------|----------------------|--------------------|------------|
| Larghezza f.t. (m) | 12,30 | 12,50 | 12,80 | 12,46 | 12,60 |
| Lunghezza al gall. (m) | 10,35 | 9,85 | 10,70 | 10,90 | 9,98 |
| Larghezza (m) | 3,90 | 3,76 | 3,98 | 3,96 | 3,90 |
| Immersione (m) | 1,95 | 1,90 | 1,80 | 2,20 | 2,05 |
| Dislocamento (kg) | 9.000 | 8.700 | 7.500 | 8.700 | 8.500 |
| Zavorra (kg) | 3.600 | 3.400 | 3.200 | 3.700 | 3.500 |
| Superf. velica (mq) | 91 | 84,4 | 90,5 | 89,28 | 92,3 |
| Posti letto (nr) | 6+2 | 9 | 6+2 | 6+2 | 6+3 |
| Motorizzazione | 72cv | 49cv | 43cv | 44cv | 45cv |
| Progetto | S & S | Jezequel | J/V | Berret | Vallicelli |
| Costruttore | Zuanelli | Del Pardo | Bavaria | Bénéteau | Comar |
| Importatore | — | — | Eritros Motorvela | Bénéteau Italia | — |
| Prezzo (milioni) | 225 | 195 | 190 | 186 | 220 |

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato nella fascia interessata, vuole essere soltanto un'informazione in