Delphia 40

Nasce con tutta la forza del marchio Comar questo dodici metri da crociera pura i cui punti di forza sono una carena brillante e un prezzo incredibilmente concorrenziale

di **VANNI GALGANI**

All'ultimo Salone di Genova siamo rimasti tutti stupiti: una barca nata dal nulla venduta in più di venti esemplari alla sua prima comparsa in pubblico! Va bene l'ottimo prezzo, ma non può essere l'unica spiegazione. Come sempre accade per le operazioni ben riuscite, se il nome è nuovo, le menti che l'hanno creato partono da molto lontano e la sanno lunga. Delphia è un marchio creato da Comar Yachts per produrre una linea di barche da crociera pura, ma con linee attente alle prestazioni, che potesse fare concorrenza alla grande produzione francese e tedesca. Per ottenere ciò, la costruzione è stata affidata alla Sportlake che, con 400 dipendenti e 2000 barche prodotte ogni anno per terzi, rappresenta la più grande realtà cantieristica della Polonia. Come potrete facilmente immaginare, la loro forza commerciale sta nel basso costo della mano d'opera, che non significa una qualità scadente: al contrario, vuol dire poter spendere più ore/uomo per migliorare la qualità delle lavorazioni e la cura dei particolari. La gamma Delphia prevede un 24 piedi, un 28, il 40 che vi presentiamo e, nell'immediato futuro, un 37 e forse anche un 49. Tutte barche pensate in collaborazione con il cantiere polacco ma attrezzate e dotate di componenti di prima qualità comprati in Italia. Una joint-venture destinata ad acquisire una posizione importante sul mercato.

Anche se pensato per la crociera pura, questo capiente dodici metri dimostra ottime doti veliche

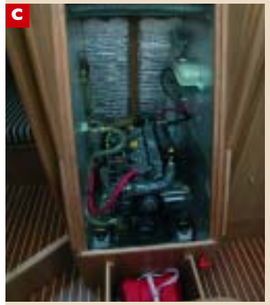
FOTO LAUTIZER

Il Delphia 40 nasce dalla matita di Andrej Skatz, uno dei più prolifici progettisti polacchi. A questo proposito vale la pena ricordare che la Polonia, con i suoi numerosi laghi, rappresenta un incredibile mercato interno. Questo ha sviluppato, negli anni, numerose realtà produttive in campo nautico tanto che nomi famosi, come Jeanneau, vi realizzano alcuni modelli. Se Skatz è il progettista, va detto che l'ideazione, l'ottimizzazione, la scelta dei materiali, la fornitura dell'attrezzature e dell'impiantistica, e, non ultima, la commercializzazione, sono tutti aspetti curati da Comar, con relativa garanzia di qualità e di assistenza. L'ufficio tecnico del cantiere italiano ha speso e spende ore nel continuo miglioramento dei prodotti, fino a spostare alcuni uomini in Polonia per un controllo diretto della qualità. **Il progetto** del Delphia 40 nasce per garantire un buon comfort in crociera. Questo significa volumi importanti, certo, ma non necessariamente carene bolse e poco performanti. Al contrario, una delle armi con cui Delphia intende dare battaglia alla grande cantieristica mondiale è proprio la bontà delle carene e l'accurato studio delle appendici, allo scopo di fornire prestazioni di tutto rispetto anche a chi, in una barca, ricerca soprattutto la comodità. Quindi priorità allo spazio sopra il galleggiamento, complice anche il furbo disegno della tuga, ma per la carena linee tese, volumi poco immersi, sezioni fini a prua e performanti a poppa. Anche **le appendici** del Delphia 40 sono pensate con un occhio alle prestazioni: il bulbo ha una pinna piuttosto fine che termina con un importante scarpone, a garanzia di un buon momento raddrizzante; il timone, che durante la prova ci ha meravigliato per l'efficienza, ha una forma quasi da racer, con un disegno ellittico e un notevole allungamento. **Il piano velico**, piuttosto contenuto, presenta un classico frazionamento a 9/10 con crocette acquartierate, e offre un buon equilibrio tra le superfici della randa e del genoa avvolgibile. Se il comfort è la priorità del Delphia 40, **il piano di coperta** ha centrato l'obiettivo, con spazi a disposizione veramente notevoli. **Il grande pozzetto** è il centro della vita all'aperto: ci si stende comodamente e si circola bene, con un passaggio agevole intorno alla ruota e un pratico sistema per abbassare la panca centrale dando accesso all'ampia plancetta di poppa. Quest'ultima ha un disegno gradevole e offre, nonostante lo slancio contenuto, una discreta superficie calpestabile senza che questo ne appesantisca la forma. Alcuni appunti vanno fatti sull'organizzazione del pozzetto a barca sbandata: il notevole spazio tra le panche rende necessario un puntapiedi più efficiente di quello in dotazione, magari anche un robusto tavolo fisso. Anche il timoniere dispone di due piccoli puntapiedi che, complice il ridotto diametro della ruota, risultano in una posizione sbagliata. I winch di scotta genoa sono posti subito davanti alla timoneria, perfettamente controllabili da chi governa: quindi, una volta regolata la randa, potrete gestire le virate in totale autonomia. Buona la dotazione di gavoni: se quelli di poppa sono profondi ma di accesso più complicato, sotto le panche se ne aprono due perfettamente accessibili e veramente ampi. Uscendo dal pozzetto, i passavanti risultano sempre di ampiezza adeguata nonostante il volume della tuga. L'antisdrucciolo di stampata è piuttosto efficiente e, sul piano della tuga, si trovano buone aree per sdraiarsi. A prua si apre un grande vano per l'ancora (il portello è però privo di fermo) completo di salpancore. Di pregio la ferramenta in inox (in piena tradizione Comar), che comprende sei robuste bitte

1. L'avveniristico disegno della tuga garantisce ottime altezze interne senza appesantire la linea. Da notare anche gli abbondanti spazi per sdraiarsi. 2. Il grande pozzetto è dotato di panche comode e paraonde alti a formare un notevole riparo. Il puntapiedi centrale, però, risulta insufficiente. 3. Il robusto pulpito di prua è poggiato su quattro punti e saldato direttamente sul musone: questo, se ne aumenta la robustezza, rende poco pratici eventuali interventi di manutenzione. 4. I winch sulla tuga servono le manovre dell'albero e comprendono anche il controllo della scotta di randa

5. Il pozzetto, visto da poppa, dimostra tutta la sua ampiezza. Lo scarso diametro della ruota (che sui prossimi esemplari verrà montata più grande) impedisce anche la possibilità di sedersi sui paraonde. Da notare la posizione dei winch di scotta genoa. 6. Il disegno dello specchio di poppa risulta pratico ed esteticamente indovinato. 7. Il particolare disegno della tuga, non una vera deck house ma più che altro un'ampia finestratura per dare più luce e altezza al quadrato, non impedisce la corretta organizzazione delle manovre, che corrono verso poppa rinviate sui due winch

A. Sotto le panche del pozzetto trovano spazio due ampi gavoni, dotati di aperture complete, che possono contenere agevolmente la zattera autogonfiabile e tutta l'attrezzatura. B, C. Ecco il pratico e veloce sistema per abbassare la parte centrale della panca di poppa e dare libero accesso alla plancetta. Il passaggio che ne risulta è largo ben 47 cm. D. Il piccolo trasto davanti al tambuccio è tipico dei cruiser puri. Sul Delphia 40, seppur di buona qualità, ha dimensioni veramente ridotte. A nostro avviso, sarebbe addirittura meglio non metterlo affatto, dotando la randa di un attacco fisso in pozzetto e affidando l'apertura della balumina a un robusto vang rigido



La costruzione del Delphia 40 risulta robusta e accurata, specie se paragonata ai più diretti concorrenti. Lo scafo e la coperta sono in sandwich con anima in Airex e utilizzo di resina poliestere isoftalica. La zona centrale della chiglia è in laminato pieno. La struttura è mista: alle estremita ha rinforzi tradizionali resinati direttamente allo scafo, mentre la zona centrale è rinforzata con una robusta griglia di madieri e longheroni controstampati completamente fascettati; inoltre, le paratie principali sono resinate sia allo scafo che alla coperta. La giunzione scafo/coperta avviene mediante l'utilizzo di adesivi strutturali, ed è ulteriormente irrigidita da una falchetta in alluminio fissata con bulloni passanti. Dati i notevoli sbalzi della temperatura esterna, i processi di laminazione avvengono a temperatura e umidità controllate, a garanzia di uniformità del manufatto. Notevole anche la cura con cui viene finita la vetroresina (uno degli aspetti in cui la mano d'opera ha il suo peso), punto di vanto della tradizione polacca. Per quanto riguarda le finiture, risultano corrette e in linea con la fascia di mercato. L'essenza usata per gli interni, il rovere, garantisce molta luminosità ai legni e le varie lavorazioni, compresa l'applicazione dei siliconi, denotano una buona cura nell'esecuzione. Semmai il design risulta forse ancora un po' ingenuo, curato dal punto di vista pratico (sono molti gli interni di stipetti sagomati per usi specifici), ma poco raffinato nell'estetica e nella ricerca di materiali e componenti pregiati (come nei bagni, spogli e poco accoglienti). Quello che c'è, però, è quasi sempre coerente e realizzato senza grosse sbavature o disallineamenti. La scala di accesso risulta comoda e ben sagomata. Appena scesi **sottocoperta**, vi sorprenderete della incredibile sensazione di ampiezza, dovuta alle abbondanti finestrature e ad altezze superiori alla media. Proprio in questo sta uno dei segreti che hanno decretato l'immediato successo del Delphia 40: pur non essendo un vero deck saloon (il pavimento del quadrato non è rialzato), chi soffre l'angustia che affligge molte barche a vela, rimarrà piacevolmente impressionato dalla sensazione di ariosità del suo quadrato, ulteriormete accentuata dall'organizzazione atipica e poco ingombrante della **dinette**. Questa è disposta in diagonale, con divano a "L" e tavolo triangolare. Le sedute, che comprendono anche la panchetta centrale, offrono buono spazio a otto persone, anche se il tavolo risulta giusto per sei. Sul lato opposto si sviluppa **la grande cucina**, ricca di volumi per lo stivaggio compresi quattro grandi cassetti e un tagliere. Vi è un solo lavello, completo di scolapiatti. Peccato che la posizione del portello per accedere al frigo occupi una grande area utile per lavorare. Di pregio la finitura del piano in marmo sintetico opzionale (perchè non adottare lo stesso materiale per i bagni?). **Il carteggio** ha una forma regolare e offre buoni vani per lo stivaggio, anche se il piano apribile non ha un fermo. Verso poppa si trovano **due cabine** quasi gemelle (cambia solo la forma del calpestio) dotate di buoni letti e di un piccolo osteriggio, e **il secondo bagno** corretto nelle dimensioni e nella disposizione. La zona di prua prevede **una grande cabina** con due armadi e ottimo calpestio, ma letto alto da terra e di larghezza sacrificata ai piedi (è prevista anche una versione con la quarta cabina). Ampio **il bagno** dedicato, con tanto spazio per fare comode doccie. Incredibili ovunque le altezze, sempre sopra i 190 cm, talvolta anche superiori ai 2 metri. In conclusione, questo 40 piedi è una barca pensata bene nella sostanza a cui mancano ancora alcuni dettagli: sfumature giustificabili anche in virtù dell'ottimo prezzo, la cui messa a punto costituirà, se vorrete, uno dei divertimenti nel possedere un Delphia.

1. Il carteggio è ampio e comprende zone apribili destinate all'elettronica. Manca però una libreria. 2. Il quadrato risulta arioso e molto luminoso. Scarseggia però l'aerazione affidata a un solo osteriggio e a un piccolo oblò. 3. Questa foto mette in evidenza la grande finestratura che caratterizza il quadrato. Da notare che le finestre sono purtroppo tutte fisse. 4. La cucina offre molti vani ben organizzati per lo stivaggio. Per non rinunciare a un cassetto, vi è un solo lavello di dimensioni ridotte ma completo di zona per scolare i piatti

5. Da questa immagine si può percepire l'ncredibile altezza interna del Delphia 40. Considerate che, ai piedi del tambuccio, supera abbondantemente i 2 metri, che quindi rimangono anche nelle cabine e nel bagno di poppa. Di poco inferiori le altezze nella zona di prua. 6. La cabina di prua ha un abbondante calpestio ma un letto stretto ai piedi (ci sarebbe spazio per portarlo più a poppa). 7. Il bagno di prua, abbondante nelle dimensioni ma, come quello di poppa, povero nell'aspetto e nelle finiture. 8. Il tavolo della dinette ha ante abbattibili in modo da formare una vera zona salotto. 9. Una delle ampie cabine ospiti

A. Sotto il letto di prua vi è (purtroppo) uno dei serbatoi. Verso poppa è stato ricavato un pratico vano di stivaggio completamente controstampato. B. Buono il volume sotto la panca per la cambusa. Sia la panca che il tavolo sono attaccati solo al paiolo e danno una sensazione di precarietà e scarsa robustezza. C. Il vano motore è ampio e accessibile, anche se il portello non è incernierato. Buona l'insonorizzazione. D, E. I vani di stivaggio in cucina comprendono zone organizzate per i piatti e cassetti completi di tagliere

FOTO LAUTIZER

FOTO LAUTIZER

FOTO LAUTIZER

FOTO LAUTIZER

Benvenuti a bordo

Dunque, sulla carta uno dei punti di forza del Delphia 40 sembrerebbe la carena. Ma è veramente così? Abbiamo avuto la fortuna di provare questo dodici metri di successo nell'arco di due giornate, con condizioni decisamente diverse. Il primo giorno il vento ha latitato a lungo consentendoci di fare con tranquillità tutte le prove a motore. La velocità massima raggiunge gli 8 nodi consentendo di navigare a regime di crociera (2.800 giri) a 7,6 nodi e di passeggiare a 7 nodi con solo 2.300 giri di motore, riducendo il rumore e i consumi. Il timone ha sfoggiato la sua efficienza già dalle prime evoluzioni: abbiamo ormeggiato in retromarcia con tranquillità alla prima esperienza, con una sensazione di sicurezza e una prontezza di risposta non comuni per barche di questo tipo. Ottimo anche il raggio di evoluzione. Appena il vento si è manifestato, però, ne abbiamo approfittato per saggiare il rendimento in condizioni leggerissime. Eppur si muove! Certo il piano velico non abbonda e la barca risente subito delle eventuali onde (fatto aggravato dalla posizione in estrema prua del serbatoio acqua). Ma l'ottima reattività del timone (valutata, come il resto, sempre in relazione alla tipologia di progetto) e l'immediatezza con cui, stando al timone, si può intervenire sul genoa, rendono facile sfruttare ogni raffica; la bontà della carena fa il resto, garantendo prestazioni accettabili (non bisogna stringere troppo) e, comunque, fornendo una eccellente sensazione di controllo. Intendiamo dire: non terrete il passo di una barca sportiva ma, di sicuro, vi divertirete. Diversa la musica del giorno dopo: vento molto rafficato con escursioni rapide dai 12 ai 20 nodi, sempre con mare quasi calmo (eccezion fatta per il passaggio delle navi). Le foto qua sopra parlano chiaro: assetto corretto, scia pulita, ottima reattività del timone, aiutata dalla trasmissione cardanica (quindi priva di gioco) e dalla corretta demoltiplica, 3/4 di giro per parte. Le prestazioni fanno desiderare maggiori possibilità di regolazione, tipo il carrello scotta genoa spostabile dal pozzetto o un più efficiente controllo della randa. Anche la posizione del timoniere denuncia alcuni limiti: si è costretti a stare sempre in piedi e si riescono appena a vedere i filetti del genoa, piccoli difetti ovviabili con l'adozione di una ruota più grande. La posizione dei winch primari consente al timoniere di gestire agevolmente le virate: unico neo, la scotta rinviata quasi in diretta trasmette al braccio gli strattoni della vela che sbatte. Onorevoli le velocità: intorno ai 7 nodi di bolina, con accelerazione sopra i 7,5 appena si mollano le vele, fino a un massimo raggiunto di 7,8 al lasco. Ma non sono tanto le velocità pure a farci sorridere, quanto la sensazione di portare una vera barca a vela, con un timone degno di questo nome e una buona sensazione di raddrizzamento. Per questo ci è venuta subito voglia di vele migliori e di regolazioni più complete: sono aspetti che il Delphia 40 si merita di cui si sentirebbero gli effetti benefici. Aspetti che ogni armatore potrà personalizzare e adattare alle proprie esigenze ed il proprio livello "velico" con facilità, completando con attrezzature aggiuntive un progetto dalle buone caratteristiche di base.

SCHEDA TECNICA

Panche pozzetto	**160x45 cm**
Spazio tra panche	**80÷115cm**
Passavanti	**40÷45÷36 cm**
Tavolo dinette	**133x91cm**
Tavolo carteggio	**84x56 cm**
Letto prua	**193x154÷37 cm**
Letti poppa	**208x145÷105 cm**
Larghezza porte	**43 cm**

Progetto: Andrzej Skrzat

Lunghezza scafo	11,95	m
Lunghezza gall.	11,05	m
Larghezza	3,94	m
Immersione	2,00	m
Dislocamento	8.250	kg
Zavorra	2.760	kg
Sup. vel. (randa + genoa 140%)	79,20	mq
Motore Lombardini sail drive	60	hp
Serb. nafta	150	l
Serb. acqua	300	l

ATTREZZATURA

- Albero 9/10 in alluminio poggiato in coperta Sparcraft, 2 crocette acquartierate, sartiame in spiroidale continuo
- Avvolgifiocco Arte Bamar C2
- Tendipaterazzo meccanico Bamar
- Winch Harken 2x48 ST + 4x40 ST
- Stopper (10) Easylock Midi
- Timoneria Solimar, ruota in acciaio ø 110 cm
- Attrezzatura di coperta Harken

COSTRUZIONE

- Scafo: sandwich (fondo in laminato pieno) di vetro E con anima in Airex, resina poliestere isoftalica; struttura controstampata e fascettata completamente allo scafo; paratie resinate a scafo e coperta
- Coperta: sandwich di vetro E con anima in Airex

DOTAZIONI

- Randa e genoa avvolgibile in dacron
- Osteriggi (6) e oblò (4) Moonlight
- Frigorifero elettrico 12 v
- Batterie 12 v 1x100 Ah + 1x80 Ah
- Pompe di sentina elettrica e manuale
- Pompe di scarico doccia elettriche

METEO DELLA PROVA

Vento: da 2 a 6 nodi reali - da 12 a 20 nodi reali
Mare: quasi calmo

PREZZO

Delphia 40	**€ 1.250.000**
Optional	
Versione 4 cabine	4.810
Vang rigido Sparcraft	320
Impianto acqua calda	880
Impianto 220 v + caricabatt. 25 Ah	1.240
Salpancore elettrico 1.000 w Quick	1.580
Fondo pozzetto in teak	460
Doccia esterna calda/fredda	330
Piano cucina in Corian	1.060
Riscaldamento Webasto Airtop 3500	3.530
Bimini	1.220
Sprayhood	1.220

Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Delphia by Comar
Viale Traiano 27 - 00054 Fiumicino, Roma
Tel. 06 6522012 - Fax 06 65029816
www.sportlake.com.pl/ - info@comaryachts.it

Dedicato a...

Che il mercato aspettasse una barca del genere lo dimostrano i numeri delle vendite: nonostante il nome nuovo, la bontà del progetto unita alla garanzia del nome Comar hanno portato all'incredibile risultato di oltre 30 barche vendute tra Salone e doposalone. Quindi, complice l'incredibile prezzo, tanto più apprezzabile se si considera la qualità sostanziale della costruzione e la bontà di quasi tutti i componenti, i clienti hanno apprezzato la barca per quello che è, senza dare importanza al nome o alla gamma. Questo porta a due considerazioni: la prima è che il Delphia 40 è stato apprezzato anche da gente che si accostava alla vela per la prima volta; la grande quantità di spazio e di luce ha catturato molti clienti che hanno sempre sognato la vela ma che non avevano mai digerito gli spazi chiusi e bui delle relative barche. La seconda è che il cliente-velista italiano è più maturo e smaliziato di quanto non si potesse immaginare: di fronte a un progetto ben riuscito è capace di valutarne le effettive doti, senza farsi solo abbindolare dal prezzo, passando sopra alla notorietà e al ritorno di immagine. Una scelta di qualità garantita, si intende, da un gruppo di fama internazionale, che premia una operazione gestita con professionalità e passione.

FOTO PIZZO

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
BAVARIA 41	Bavaria	12,55	3,99	7.900	88,50	118.000
OCEANIS 393	Beneteau	11,95	3,96	7.900	75,00	115.910
SUN ODYSSEY 40.3	Jeanneau	12,20	3,95	7.300	77,20	121.153
DUFOUR 385	Dufour	11,72	3,93	6.600	75,40	125.460