

**PROVA** — In attesa della nuova ammiraglia di 130' la flotta Posillipo si arricchisce di un 58', in cui si fondono validità progettuale, professionalità costruttiva, inventiva e stile nelle linee e negli arredi. Con 2 Man da 680 cavalli alla velocità di crociera di 25 nodi affronta qualunque mare e macina miglia.

Nel segno di  
**Technema**



di ROBERTO GEMINIANI

L'única limitazione che si può porre al futuro armatore di questa bella barca Posillipo è quella data dallo Stretto di Gibilterra. Ma neanche del tutto, perché se il Technema 58 è un motoryacht quasi perfetto per lunghe o lunghissime crociere in Mediterraneo, le faticose Colonne d'Er-

cole della mitologia antica le può superare per puntate lungo le coste atlantiche dell'Africa o del Portogallo (l'Algarve ad esempio è una meta fantastica per una vacanza estiva). Per i meno determinati nessun problema nello scegliere se far rotta su Malta e la Turchia, oppure sulle Baleari, oppure su Tunisia, Algeria o Marocco, passando dalle Egadi o da Pantel-

leria. Insomma, con la sua solidità strutturale, la sua abitabilità per 6-8 persone più 2 marinai, la sua autonomia di oltre 300 mg il Technema 58 può considerarsi, a velocità di crociera attorno ai 24-26 nodi, una barca senza barriere all'orizzonte. E se il cantiere, ormai professionalizzato ad alto livello, ha impiegato il meglio delle sue risorse nella realizzazione,



A destra: il portello di dritta a centro barca è gemello a quello di sinistra. Questo dà accesso direttamente alla cucina, l'altro al salone. Come si vede la bella sagoma si fonde con la linea aerodinamica della tuga. Si noti, in alto a sinistra, a lato del fly, la sistemazione di una delle zattere. Ben studiata la finestratura che dà luce alla zona giorno. Sotto: primo piano sul comodo prendisole prodiero, con i materassi incassati antivento nell'incavo della stampata. La parte frontale è apribile e dà su un grande gavone.

gli architetti Zuccon e Galeazzi hanno profuso senza risparmio inventiva e buon gusto nel curare linea esterna e compartimentazione interna con tutti gli annessi e connessi che sono irrinunciabili su un motoryacht di queste dimensioni.

### Scafo e carena

L'altro lato del triangolo equilatero composto da costruttore e designers è dato dalla firma dell'ing. Giovanni Arrabito, progettista più che affermato, al quale si devono le azzeccate linee d'acqua. Come poi vedremo in dettaglio nella prova, il Technema 58 ha un assetto degno di lode ad ogni andatura, regge il mare in scioltezza, garantisce prestazioni di tutto rispetto pur senza una motorizzazione esasperata. Comunque, a nostro personalissimo parere, se dovessimo decidere come andare in mare con questa barca opteremmo per la propulsione maggiore tra quelle proposte da Posillipo, cioè 2 Man da 820 cv, invece dei 2x680 cv montati sulla versione provata.



Ma torniamo alla carena. È un V variabile, con gli immancabili pattini di idrosostentamento, con un angolo profondo a prua che arriva a 40° per andare progressivamente ad ammorbidirsi a poppa dove si registrano soltanto 12°. In altre parole buona penetrazione idrodinamica con eccellenti doti di portanza.

La stratificazione della vetroresina, selezionata tra le migliori sul mercato, è curata con certissima pignoleria e con un occhio molto attento alla polimerizzazione, in modo da assicurare resistenza all'osmosi. Gli spessori in chiglia variano tra i 15 ed i 19 mm, le fiancate in sandwich sono rinforzate con costole trasversali e serrette longitudinali. I motori sono ancorati su piastre d'acciaio annegate nella vetroresina con adeguati rinforzi. La sala macchine è dotata di impianto di esaurimento grandi masse.

Lo scafo è diviso in 4 sezioni stagne, servite da pompe elettriche e da una manuale ultrapotente. Scafo, coperta e fly sono stratificati singolarmente ed assemblati chimicamente e meccanicamente.

In sostanza, l'ing. Arrabito ha progettato e la Posillipo ha costruito un'imbarcazione robusta e sicura, privilegiando l'ossatura in funzione dei punti di maggiore sollecitazione, piuttosto che appesantire la barca con eccessivi spessori. In tal modo la leggerezza (relativa, trattandosi pur sempre di un motoryacht di 32 t. di displacement) non va a scapito della rigidità longitudinale e della solidità. Tant'è vero che anche in navigazione veloce e con impatti secchi non si avvertono né allarmanti scricchiolii, né vibrazioni di sorta.

## Coperta e fly

La spaziosa coperta offre piacevole permanenza a chi, più dei bagni di mare, gradisce quelli di sole. I materassini sono comodi e sono alloggiati in un apposito incasso, realizzato in stampata. Verso prua si apre il portello che immette nella doppia cabina marinai, arredata con gusto. A prua estrema il verricello elettrico con barbotin e campana di tonnage che sovrasta l'ancora autostivante



La semplicità delle forme in mare vuol dire funzionalità e libertà di movimenti. In alto: la controplancia da cui il pilota gode la massima visibilità. Al centro: il pozzetto è protetto dal prolungamento del fly e diventa veranda-dinette all'aperto. A sinistra: anche vista da poppa la barca presenta linee moderne e gradevoli. Nella grande poppa scaletta, passerella e gruette si mimetizzano perfettamente.

con 75 metri di catena. Tutta la coperta è protetta da un'alta battagliola di acciaio inox, che si abbassa in corrispondenza dei gradini che portano a poppa. I passanti laterali sono comodi, con il piano di calpestio realizzato in listellato di teak, così come il pozzetto.

Due portelli scorrevoli, che seguono il disegno aerodinamico della coperta, si aprono a centro barca consentendo l'ingresso, rispettivamente, a dritta nella cucinà e a sinistra nell'ampio salone. Un passaggio con scala di salita si apre nel prolungamento della controplancia per raggiungere dal pozzetto il fly, che appare elegante, confortevole, ben inserito nella linea complessiva. È arredato con un divano a cin-

que posti, che può diventare piano prendisole. Il posto guida può ospitare 4 persone ed è dotato di strumentazione completa. La timoneria idraulica Seipem servoassistita è in bypass con la stazione di governo interna. La visibilità è eccellente, ma alle andature veloci il parabrezza non protegge totalmente chi siede sul divano di guida. Il roll-bar, chiude armonicamente il fly ed accoglie i vari apparati di ausilio alla navigazione.

## Pozzetto

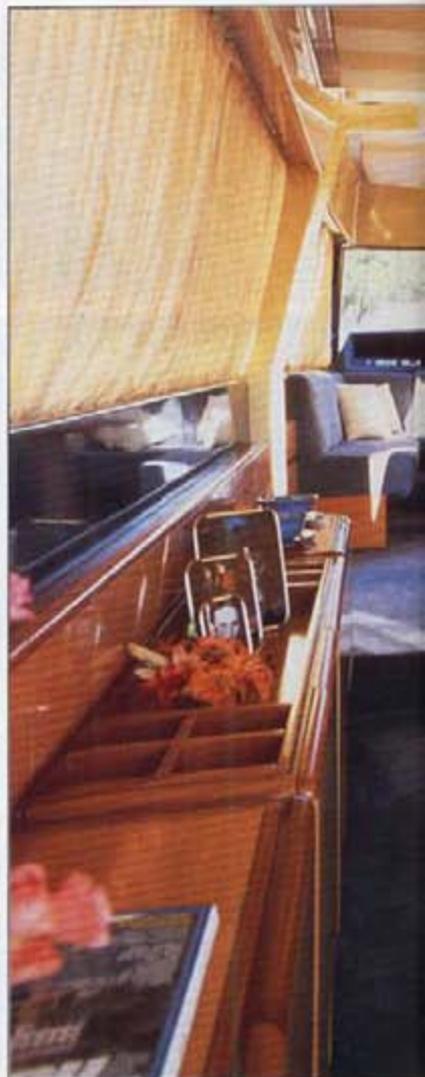
Il prolungamento della controplancia offre un buon riparo e le sagomature aerodinamiche evitano fastidiose turbolenze durante la navigazione anche veloce. All'estrema poppa è sistemata la plancetta bagno ed alla sinistra si trova la scaletta di salita che immette nel pozzetto. Lo specchio di poppa è sovrastato dalle due gruette di

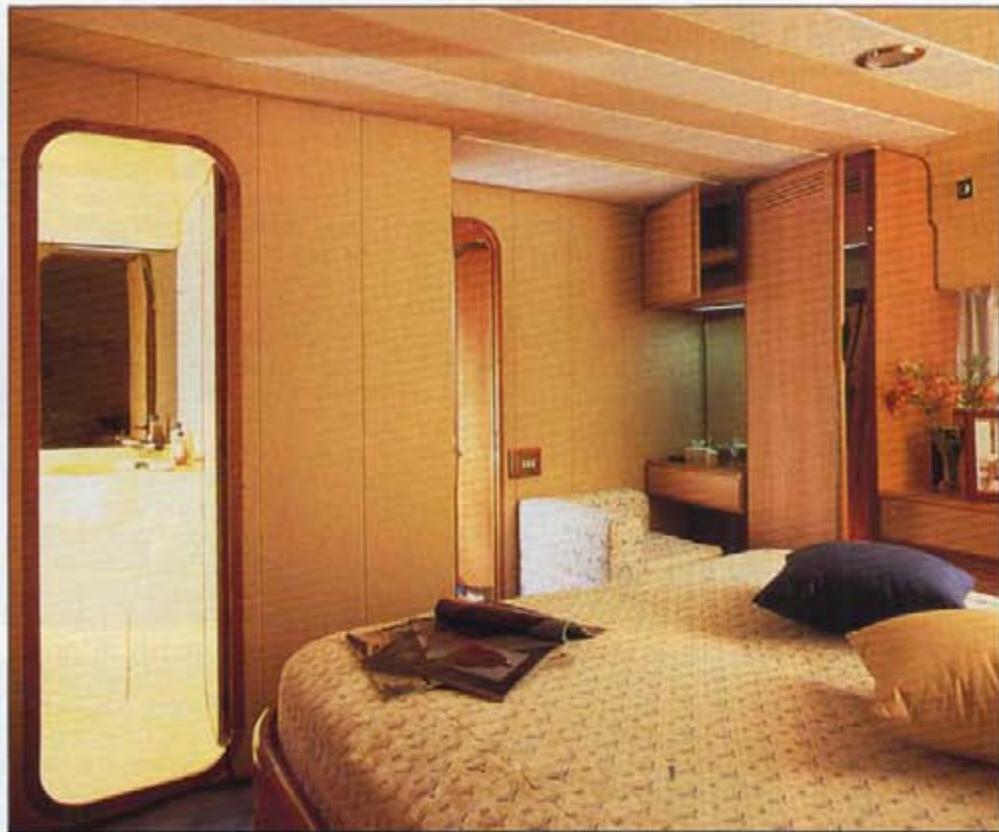
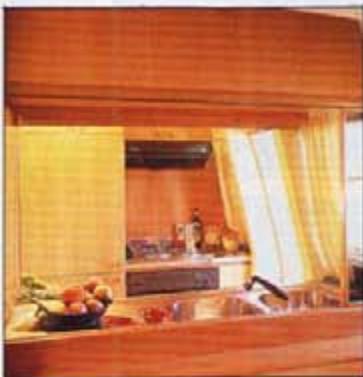
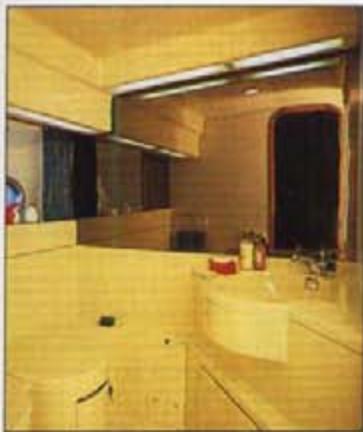
lega leggera azionabili elettricamente e girevoli. Al centro, tradizionalmente, è posta la passerella.

Nel pozzetto, un portello immette nella sala macchine, molto grande ed agibile, totalmente insonorizzata. Vi sono sistemati l'impianto di decantazione con rubinetto di spurgo, il sistema di filtraggio con filtri in trasparenza per l'acqua del raffreddamento dei motori. Durante la nostra visita, un marinaio era intento a verniciare un tavolinetto proprio all'interno della sala motori: un episodio che sottolinea l'abbondanza di spazio a disposizione in un ambiente così vitale.

In sala macchine sono sistemati anche i generatori da 16 kW per l'impianto di climatizzazione e vi fa capo l'impianto elettrico a 24 V con due gruppi di batterie indipendenti per i motori ed i servizi con possibilità di parallelo, più un gruppo elettrogeno da 20 kW.

Armonia di colori e soluzioni stilistiche degli interni appagano anche l'occhio più esigente. A destra: tutta la "privacy" desiderata nella zona pranzo del salone, per la quale è stato scelto un elegante divano a U con un tavolo per almeno 4 persone. Al centro: una panoramica del salone completo, con l'angolo bar. Sullo sfondo si vede il salotto, che separa la stazione di governo. Il legno di pero naturale aggiunge calore ad un ambiente già assai accogliente. Nel disegno sotto la compartimentazione degli interni della zona notte.





## Interni

Dal pozzetto una porta vetrata scorrevole immette nello spazioso salone. Un grande divano ad U è sulla dritta, servito da un tavolino rettangolare. Il colpo d'occhio è appagato dall'armonia dei colori e dalle pregevoli soluzioni estetiche. I mobili di legno di pero naturale si raccordano con le ricercate tappezzerie e con i marcati colori della moquette e dei tendaggi, rendendo l'insieme luminoso ed elegante.

Un bell'angolo bar si affianca al volume della cucina separando la plancia ed occultando alla vista il posto di guida senza che, peraltro, risulti ridotta la prospettiva verso la plancia.

La zona destinata al pilota è anch'essa ad ampio respiro: la poltrona di guida anatomica e regolabile consente una posizione di massimo comfort, la ruota è rivestita di pelle e tutta la ricca strumentazione è di lettura istantanea. Alla stazione di governo sulla dritta si aggiunge, sulla sinistra, una ampia area "living" con un divano ad L e tavolino. Al centro è posta la scala per l'accesso al ponte sottocoperta.

Prima di lasciare questo ambiente, la cucina, che come ac-

**A sinistra nelle due foto piccole: sopra uno dei locali bagno e, sotto, la zona cucina con tutto il necessario, compresa la cappa aspirante. Nell'immagine più grande: la accogliente cabina armatore, con accesso diretto al bagno personale. Oltre alle impeccabili rifiniture, tutti gli ambienti godono di perfetta aerazione e, volendo, anche di climatizzazione.**

cennato si interpone tra il salone e la plancia, merita due parole in più. È dotata di cappa aspirante e piano di cottura con 4 piastre e relativi fermapentole, capaci ripostigli, frigo da 140 lt e congelatore da 70 lt. Sul lato opposto al piano di cottura, ci sono un lavello a due vasche di acciaio inox e il piano d'appoggio.

In tutti questi ambienti l'aerazione è abbondante e gode, in aggiunta, di un sistema di climatizzazione.

Sottocoperta la zona notte propone soluzioni modulari secondo le esigenze, con 3 o 4 cabine. La cabina armatore, verso prua, è in sintonia con l'importanza della barca e vi trova posto un grande letto matrimoniale, alla sinistra del quale è realizzato un beauty-desk; l'arredo si completa di scrivania, bagno indipendente con doccia, capienti armadi e cassettiere. La cabina è predisposta per un allestimento con letti separati a murata.

Le due cabine per gli ospiti sono gemelle, ognuna con bagno indipendente, ma possono

essere unificate in un unico locale con letto centrale o due separati.

I moduli centrali dei servizi sono suscettibili di diverse variazioni, che comprendono un bagno supplementare, due diversi blocchi cucina, guardaroba per le altre cabine e, come accennato, una eventuale quarta cabina doppia con servizio. L'attenta progettazione ha dato luogo ad una versatilità di utilizzo degli spazi davvero sorprendente ed in grado di esaudire le singole esigenze di ogni armatore. I bagni sono completamente modellati in vetroresina e concentrano in ambienti razionali tutti gli elementi richiesti; ovviamente con doccia ed acqua calda. Impeccabili rifiniture e materiali di prima scelta impreziosiscono tutti i locali. Chi apprezza il bello non può non esserne colpito, ma anche un osservatore superficiale o meno acculturato è costretto a soffermarsi per apprezzare ogni particolare.

## Qualità nautiche

La nostra prova si è svolta a San Felice Circeo, in una giornata di grande affollamento e di traffico nel porto. Il Technema 58, ormeggiato tra altre imbarcazioni, ha potuto guada-

gnare rapidamente il mare anche grazie alle sue doti di manovrabilità. Governato dal fly si è mosso con dolcezza e con risposta immediata: impegnando esclusivamente gli invertitori, con i motori al minimo, si è girato quasi su se stesso prima di mettere la prua al mare.

Affondando le manette, in 22 secondi, il Technema 58 è entrato in planata a 15 nodi, con un regime di 1.800 giri. Ancora 6 secondi e le lancette degli strumenti hanno indicato 25 nodi, equivalenti alla velocità di crociera, con i motori a 2.150 giri. Ormai lanciato, il Technema ha raggiunto i 29,6 nodi, il massimo a 2.350 giri, in poco più di 30 secondi, con pieno di carburante e d'acqua, 7 persone e stivaggio completo per la crociera che, la mattina seguente lo avrebbe portato molto lontano.

Quando poi abbiamo chiesto al Technema 58 manovre esasperate, virate strette, (alla velocità massima il raggio di virata è di circa 40 m) lo scafo si è piegato dolcemente mantenendo un buon assetto. Nessun problema anche nell'affrontare a vari regimi la turbolenza del Technema 52 d'appoggio. Abbiamo poi decelerato bruscamente notando come la prua rimanesse parallela senza puntare verso il basso, un ennesimo sintomo di una lodevole progettazione e di conseguente scrupolosa realizzazione cantieristica.

Al ritorno, un filtro sporco ha limitato il funzionamento di uno dei motori. È stata una buona occasione per escluderlo e verificare le possibilità con un solo motore. La barca si è sempre mossa con disinvoltura, in particolare in porto, dove l'ormeggio è risultato agevole.

Si tratta, in definitiva, di una imbarcazione di alta classe con doti nautiche assolutamente convincenti; una imbarcazione in cui si fondono caratteristiche tecniche e pregi estetici che ne fanno motivo d'orgoglio per la cantieristica italiana ed in grado di portare un messaggio di qualità sui più importanti mercati nautici mondiali. E se è stato ottenuto un simile risultato con il 58' c'è da attendersi ben altro dall'imminente nuova ammiraglia di 130'.

L'insieme della stazione di governo, con una invitante poltrona regolabile. La strumentazione è in sintonia con l'importanza della barca, le manette sono ben posizionate e la ruota, rivestita di pelle, si impugna agevolmente. A sinistra si vede l'ingresso al ponte sottostante interamente dedicato alla zona notte.



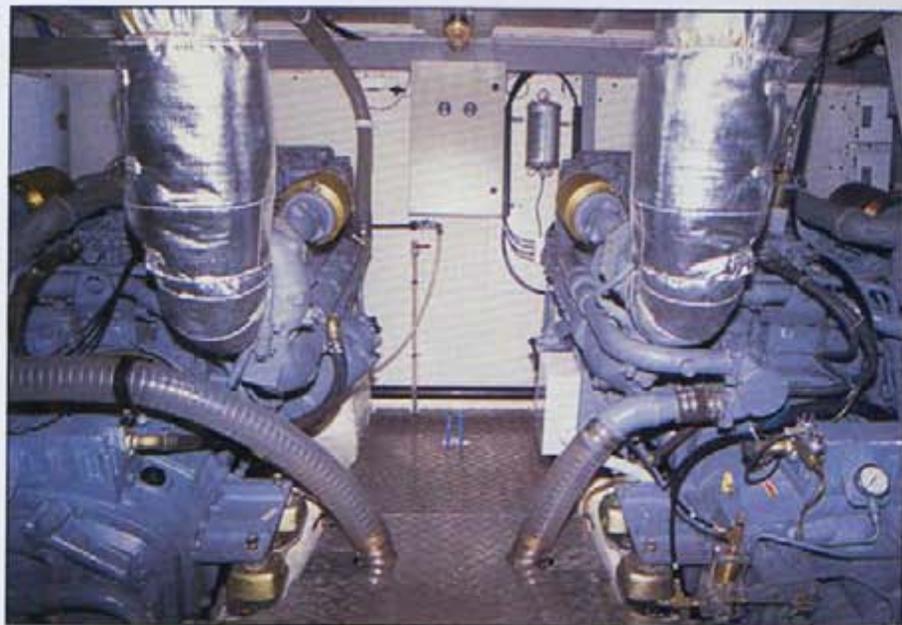
## Motori prova

La coppia di Man installati sulla barca prova appartiene alla serie D 2848 LXE, particolarmente studiata per applicazioni navali su scafi planati. Il motore è un 8V, 14.620 cc di cilindrata totale, alesaggio/corsa di mm 128x142, rapporto di compressione 13,5:1, che eroga 680 cv (500 kW) a 2.300 giri. La coppia max è 1.700 Nm a 2.290 giri. Il consumo specifico a potenza max è di 160 g/cv/h pari a circa 131 l/ora. Il peso a secco è di kg 1.200. È sovralimentato, ciclo 4 tempi, iniezione diretta, raffreddato ad acqua, con intercooler. L'impianto elettrico è a 24V, l'alternatore è da 28V 120A, con a richiesta alternatore addizionale.

La Man Nutzfahrzeuge GmbH è a Norimberga, Postfach 440180, D-8500 Nürnberg 44.

## Dotazioni

Il cantiere Posillipo, è risaputo, fornisce le sue barche con una ricca dotazione standard ed il 58, come è giusto che sia per un motoryacht di questa fascia, non fa eccezione, anzi. L'imbarcazione è virtualmente pronta a muovere, completa di serie tra l'altro di Vhf, ecoscandaglio, gruppo elettrogeno da 20 kW, lavavetri e tergilicristallo, impianto anticendio ed estintori, pompe di sentina elettriche e manuale, bussola, cime, impianto lavaggio catena, 75 m di catena e ancora, verricello salpa ancora elettrico, salvagenti e parabordi, cassellario con handiere, frigo, congelatore e icemaker, corredo lenzuola e federe, stereo nei vari locali, tendine ed altro ancora. Tra gli optional antenna Tv, climatizzazione e riscaldamento, pilota automatico, radar, Ssb, zattere autogonfiabili, interfonico e così via.



## Scheda tecnica

Imbarcazione **Technema 58**; costruttore **Cantieri Posillipo Spa**, Porto del Bufalo 04166 Sabaudia (LT), tel. 0773/57135, telex 680562 Pos Sa 1, fax 0773/57139; progetto Ing. **Giovanni Arrabito**, design e interni architetti **Gianni Zuccon**, **Paola Galeazzi**, **Carlo Galeazzi**.

## Generalità

Tipo di imbarcazione **motoryacht da grande crociera**; tipo di carena a **V variabile** con pattini di sostentamento; materiale di costruzione **vetroresina e sandwich**; lungh. f.t. **m 17,70**; largh. **m 5,30**; immersione sotto le eliche **m 1,20**; dislocamento **kg 32.000** (versione 3 cabine) e **kg 33.000** (versione 4 cabine); serb. carburante **lt 3.700**; serb. acqua **lt 1.200**; cabine **3+4+1** marinai; posti letto **6+2** (versione standard) oppure **8+2**; motorizzazioni **Man 2x680 cv**, **Man 2x820 cv**, **GM 2x735 cv**. Autonomia **320-350 mg** secondo motorizzazione; velocità max **29-30 nodi** e di crociera **25-27 nodi** secondo motorizzazione. Omologazione **RINA oltre 6 mg**. Prezzo da stabilire.

## Pro

Doti nautiche  
Eleganza linea  
Comfort interni  
Scelta e finitura arredi  
Accessoristica.

## Contro

Parabrezza fly sottodimensionato con conseguente insufficiente riparo.

## Per orientarsi nel mercato

Caratteristiche	Technema 58	Leopard S	C55 Fly	Mochi 56	F58
Lunghezza f.t. (m)	17,70	17,30	17,00	17,00	17,80
Larghezza (m)	5,30	5,10	4,70	5,00	4,68
Dislocamento (kg)	32.000	25.000	18.000	23.000	—
Posti Letto (nr)	6-8+2	6+2	6+1	6+2	6+1
Motorizzazione	Man 2x680 cv	GM 2x650	Man 2x820 cv	Man 2x820 cv	Fino a 2x1000 cv
Costruttore	Posillipo	Arno	Camuffo	Mochi	C. Navali Napoletani
Prezzo (x 1.000 Iva escl.)	da stabilire	da stabilire	da stabilire	da stabilire	da concordare

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 più per il lettore.