

 **Advanced Yachts**

# Advanced

di Luca Sordelli - Impresione di navigazione n. 1589

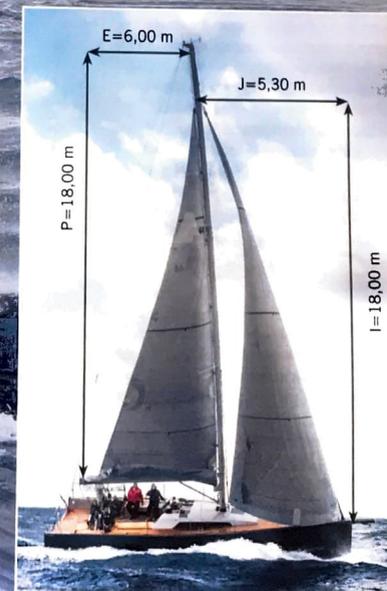
# 44



Prezzo base: Euro 650.000 IVA esclusa

## Scheda tecnica

- ❑ Progetto: Advanced Yachts - Biscotini Yacht Design; design di interni ed esterni Nauta Yachts
- ❑ Costruttore: Advanced Yachts; Via Brera 6, 20121 Milano; tel. 02 433507224; [www.advancedyachts.it](http://www.advancedyachts.it)
- ❑ Categoria di progettazione CE: A
- ❑ Chiglia: fissa con bulbo finale
- ❑ Lunghezza ft.: m 13,46
- ❑ Lunghezza al galleggiamento: m 12,70
- ❑ Larghezza massima: m 4,25
- ❑ Rapporto lunghezza/larghezza: 3,16
- ❑ Pescaggio: m 3,30
- ❑ Peso imbarcazione: kg 7.100
- ❑ Peso zavorra: kg 2.600
- ❑ Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 36%
- ❑ Tipo di armamento: sloop
- ❑ Albero: in carbonio frazionato, a 9/10 con due ordini di crocette acquisite a 20°
- ❑ Sartiame: tondino d'acciaio discontinuo
- ❑ Superficie velica randa: mq 74 (versione squared top); mq 64 (standard)
- ❑ Superficie velica jib al 108%: mq 51
- ❑ Superficie velica gennaker: mq 178
- ❑ Motorizzazione barca in prova: 40 HP
- ❑ Trasmissione: S drive
- ❑ Elica: tre pale abbattibili
- ❑ Capacità serbatoio nafta: 200 litri
- ❑ Capacità serbatoio acqua: 300 litri
- ❑ Principali extra: A allestimento Easy Performance: ponte in teak, pozzetto in teak, winch elettrici, trasto randa elettrico. Allestimento Race: volanti, timone in carbonio, sartiame in PBO, trasto randa.



Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: [www.nautica.it/photo](http://www.nautica.it/photo)



**A**rriva un oggetto decisamente nuovo sul mercato. Salta fuori dall'incontro tra le linee d'acqua tirate da Roberto Biscontini (Luna Rossa, tanto per dirne una), gli interni disegnati da Nauta Yachts (il meglio in circolazione) e un cantiere, Advanced Yachts, che costruisce barche veramente molto bene (a Fano, in collaborazione con Maurizio Testuzza). Un cantiere che sta ampliando la sua gamma, a breve arriverà anche un 80', e che qui ha sfornato un piccolo TP 52 da crociera. Potrà sembrare una



contraddizione in termini: "Ma come, addomesticare un pura bestia da corsa?". L'operazione invece è riuscita, e questo strano ed elegante oggetto, naviga che è un piacere. Certo i volumi interni non sono abbondanti e la coperta non vanta un pozzetto

profondo e ben protetto, ma sono sacrifici necessari quando si vuole una barca veloce e divertente. E l'A 44, ve lo assicuriamo, è una vera delizia. Prima di tutto è velocissima, anche nella versione molto pacata scelta dall'armatore dell'esemplare numero uno che abbiamo provato (senza, ad esempio, la randa square top e senza trasto). La barca bisogna innanzitutto capirla, ma ci vuole pochissimo: vietato steccare subito di bolina, prima serve avere dei buoni numeri sul log, poi si stringe e, allo stesso modo, quando si corre alle portanti bisogna prima prendere velocità e poi poggiare. Una volta entrati in sintonia con quanto chiesto dal progetto, ecco che il miracolo è servito: grandi velocità, ottime accelerazioni, un'agilità sorprendente. La gestione delle manovre è molto semplice, grazie a una coperta molto sgombra, e anche utilizzare il Code O (obbligatorio da avere e da usare su una carena come questa) è elementare. Noi, personalmente, non avremmo mai rinunciato al trasto di randa, anche se in effetti il pozzetto in questo modo è completamente libero (e un piacere per gli ospiti). All'interno, per avere una barca leggera, veloce e dalle linee d'acquinate, lo spazio a disposizione alla fine non è tantissimo, ma sfruttato molto bene. Ad esempio non si sono inseguiti inutili centimetri verso l'alto, la randa è minima ma l'altezza interna sfiora comunque i due metri (e potranno lamentarsi solo armatori del nord di vichinghe fattezze). Per il resto, l'A 44 numero uno è un grande, luminoso ed elegante loft. Una scelta abbastanza forte voluta dall'armatore, che desiderava una barca per uscite in giornata e allestimento open space, ma che alla fine, grazie al frutto di Nauta, è diventata un piccolo capolavoro. Un solo appello: le cucine, anche sui day cruiser, facciamole sempre basculanti. Ora aspettiamo con ansia (arriverà in estate) la versione "cattiva" dell'Advanced 44.

### Impressioni al timone

Visibilità: ottima. Aiuta la tuga molo bassa - Bolina: Bisogna prenderci la mano, poi impressiona per le velocità che sprigiona. Serve velocità per partire. Inutile provare a "steccare" dall'inizio - Traverso, lasco e poppa: divertentissima. Anche qui bisogna prima capire "come funziona", ma poi è adrenalinica. Anche in questo caso "velocità über alles". Quindi prima si orza e si mettono in cascina qualche decimo in più, poi si può poggiare accelerare e facilmente surfare - Stabilità di rotta: non abbiamo potuto provarla con onda, quindi in condizioni veramente impegnative. Sul piatto viaggi sui binari, aiutata dal doppio timone e dallo spigolo. Molto piacevole - Passaggio sull'onda: vedi sopra, non rilevato - Navigazione a motore: come tutte le carene veloci a vela, anche a motore viaggia bene. Trascina poca acqua e il doppio timone aiuta a stabilizzare la rotta. Il motore di serie da 40 HP è più che sufficiente - Silenziosità motore: nella media - Vibrazioni motore: praticamente assenti. Per sentirle bisogna spingere le manette a fondo corsa - Manovrabilità in porto: agile, ma bisogna prenderci la mano.

### Costruzione e allestimento

Materiale di costruzione scafo e coperta: in sandwich di vtr con resina eposidica, anima in PVC, rinforzi in carbonio nei punti di maggior carico. Bulbo costruito su stampo femmina con la tecnica dell'infusione - Materiale di costruzione coperta: è realizzata in sandwich con anima in balsa - Chiglia: in acciaio con bulbo finale in piombo (4% di antimonio) - Timone: in composito con anima in PVC e assi in acciaio - Interni: sandwich di PVC con pannelli esterni in legno di rovere sbiancato.



### La prova

CONDIZIONI -  
Vento: 10/12 nodi  
- Mare: calmo.

### PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità massima a vela con vento reale di 10 nodi: 11,1 nodi - Bolina stretta: 6,4 nodi - Bolina larga: 7,7 nodi - Traverso: 9,1 nodi (col Code O) - Lasco e poppa: 8,6 nodi (130° col Code O) - 6,5 nodi (a 170° col Code O) - Velocità a motore misurata: massima 8,7 nodi a 3.000 giri. In crociera 7,2 a 2.400 giri.

### La barca provata in dettaglio

• **PROGETTO** - Un piccolo TP 52, ovvero un purosangue da corsa. In realtà è tutto un po' più addomesticato, soprattutto su questa prima barca voluta dall'armatore molto semplificata e più gestibile, ma lo spirito corsaiolo rimane. Il 36% del dislocamento è appeso a 3,3 metri sotto al pelo dell'acqua, le linee di ingresso sono fini e i volumi sono nel complesso contenuti (a cominciare dalla tuga, evviva!), la superficie velica è tanta. In più la costruzione è sofisticata, compreso l'albero in carbonio. Aspettiamo con ansia le versioni Race - Piano velico: a bassa sovrapposizione, con jib al 108%. Equilibrato e facile da gestire. Nella versione della prova è un po' addomesticato, col boma alto, senza trasto e la randa normale (non square top). Quindi grande facilità di gestione, come chiesto dall'armatore, ma a noi sarebbe piaciuto molto provare anche quella "vera" - Coperta: pulitissima, easy sailing 2.0. Ci lascia un po' perplessi l'assenza di protezione dietro gli schienali delle panche in pozzetto - Interni: l'idea di base è lasciare la massima libertà all'armatore di customizzare. Questa numero uno è pensata come daily sailing o poco più (cucina piccola e non basculante, no carteggio, cabina di prua open space). E' l'armatore che comanda... ma a noi piacerebbe un po' diversa - Gavone ancora: ben studiato insieme al bompresso per il gennaker. Nel complesso le due operazioni, manovrare l'ancora o la vela di prua, risultano entrambe piuttosto agevoli - Bitte e passacavi: poche bitte, quattro, ma ben posizionate e dimensionate, sono a scomparsa con i passacavi.

• **ESTERNI - Attrezzatura** - Albero e sartame: albero e boma in carbonio Southern Spars. Sartame in tondino discontinuo - Paterazzo: sdoppiato, idraulico - Vele: North Sails - Attrezzatura di coperta: ben dimensionata sulla barca della prova. Con cinque winch di cui quello centrale e uno sulla tuga elettrici.

• **Manovre** - Timoneria: doppia ruota e doppio timone, decisamente azzeccata la demoltiplica. Sensazione alla guida molto piacevole - Riduzione fiocco: avvolgitore sotto al filo della coperta - Riduzione randa: circuito chiuso con due mani di terzaroli. Si fa tutto dal pozzetto - Carrelli genoa: sì, senza regolazione dal pozzetto - Rinvio delle manovre: sulla tuga, con doppio ordine di stopper (5+5) - Trasto randa: no, solo optional - Vang: rigido, rinvio in pozzetto - Comandi motore: monoleva vicino alla ruota destra, ben posizionato ma poco protetto - Strumenti motore: tradizionali Volvo Penta a lato della leva (dal bel disegno).



**Pozzetto** - Dimensioni: m 5,15x 3,23 - Disegno: timonerie gemelle - Comfort: ottimo. Bene la lunghezza delle panche da cm 178. Molto anche lo spazio alle spalle delle ruote, con i cuscini dedicati diventa un grande prendisole. Altrimenti è una perfetta "spiaggia" sul mare. Particolare il disegno degli schienali imbottiti, non molto protetti ma molto comodi - Postazione

timone: a doppia timoneria, ben strutturata, con i puntapedali al posto giusto e una seduta corretta - Gavoni: due, entrambi enormi - Tavolo pozzetto: non presente sul modello della prova, ma è previsto - Doccia esterna: sì, con acqua calda e fredda - Posizione autogonfiabile: ottima, all'interno del gavone di poppa. Si accede dalla plancetta abbattibile - Discesa a mare: buona, dalla plancia di poppa ribaltabile più scaletta a scomparsa. Si manovra manualmente più i pistoni a gas.

Discesa sottocoperta - Facilità di accesso: cinque gradini non sagomati, migliorabile - Sistema di chiusura: tradizionale tambuccio a "ghigliottina".

• **INTERNI** - Divisione interna (da prua): cabina armatoriale; quadrato con tavolo da pranzo centrale ad ante abbattibili; cucina lineare sulla destra e bagno sulla sinistra; una cabina matrimoniale a poppa sulla destra.

**Quadrato** - Altezza: m 1,88 - Tientibene: non molti, ma nei posti giusti - Comfort dinette:

ottima la sensazione quando si arriva, luminoso e spazioso. Non c'è separazione con la cabina di prua. Un grande ospitale loft - Dimensioni tavolo: m 1,15 x 1,40 - Ventilazione sufficiente, dai passauomo di prua e centrale, e dal tambuccio - Illuminazione naturale: eccezionale grazie alle notevoli finestre in murata sia che sulla tuga - Illuminazione artificiale: molto piacevole e ben diffusa grazie ai led a scomparsa nei cieli lunghi camminamenti. Faretto nella cabina e in bagno - Stivaggio: molto, sia negli stipi laterali sotto le sedute - Carteggio: piccolino, cm 55 x 57 - Illuminazione artificiale: usata solo quella della dinette.

Cucina - Altezza: m 1,88 - Lavelli: uno - Acqua dolce: sì - Fornelli: uno - Capoforno - Frigo: a con accesso frontale - Volumi gavoni e armadi: con cinque armadi e due cassetti - Illuminazione naturale: ottima - Illuminazione artificiale: grazie ai led nel cielo. Ventilazione: sufficiente, dal tambuccio e dall'osteriggio centrale.

Cabina di prua - Tipo: armatoriale, doppia - Altezza interna: m 1,87 - Numero letti: uno - Dimensione letto: m 2,0 x 1,140 - Materiali: sandwich di PVC con pannelli esterni in legno di rovere sbiancato - Ventilazione: nella media, con un grande passauomo centrale - Illuminazione naturale: ottima, oltre al passauomo le strette e lunghe finestre in murata - Illuminazione artificiale: anche qui bene grazie alla sofisticata illuminazione a led, diffusa - Volumi: armadi: un armadio grosso, due armadi, due cassetti, due stipi a scomparsa.

Cabina di poppa a destra - Tipo: matrimoniale per gli ospiti - Altezza interna: m 1,87 - Numero letti e tipo: uno, doppio - Dimensione letto 1: m 2,00 x 1,40 - Materiali: sandwich di PVC con pannelli esterni in legno di rovere sbiancato - Ventilazione: nella media, con un piccolo osteriggio - Illuminazione naturale: ottima, con tre diversi punti luce - Illuminazione artificiale: due, abatjour e led per illuminazione diffusa - Volumi gavoni e armadi: un grande armadio, due cassetti, stipetti laterali.

**Bagno** - Accesso da: dinette - Altezza minima: m 1,85 - Lavabo: 1 - Comfort: ottimo - wc: elettrico - Spazio e comfort doccia: molto, ampio anche il box doccia separato - Gestione osteriggio: sufficiente - Illuminazione naturale: ottima, osteriggio e due finestre - Illuminazione artificiale: ottima, faretti sul ciello.

**Vano motore** - Insonorizzazione: ottima - Accessibilità: buona su tre alti - Accessibilità controlli: nella media.

**Impiantistica** - Quadro elettrico - Disposizione: vicino al piccolo tavolo da carteggio - Strumenti: voltmetro, amperometro, livelli acqua e gasolio, interruttori luci ed elettronica AGM; due per i servizi 12V/90 Ah AGM, due equivalenti per i winch - Impianto 220 V: con idraulico: tre serbatoi in polipropilene integrati nel vano strutturale, per un totale di 300 litri, boiler da 40 litri. Serbatoio acque grigie e nere (40 litri) - Pompe di sentina: una elettrica e una manuale - Accessori: sostanzialmente sconfinati. La barca nasce per essere personalizzabile in ogni dettaglio.

### Valutazioni sulla barca provata

Allestimento pozzetto e coperta: c'è poco, pochissimo. Ed è giusto così, quello che serve, e al giusto posto. La filosofia minimal all'insegna dell'easy sailing è di un design molto pulito non hanno punto la funzionalità.

Allestimento rig: questa è la versione "addomesticata", senza randa maggiorata e con rig semplificato. La barca è comunque un missile, ed è facile da gestire.

Trattamento antisdruccio: teak ovunque. Quindi la migliore delle scelte.

Ergonomia e sicurezza esterne: la semplicità è spesso garanzia di sicurezza. Tutto giusto, anche se il pozzetto ci sembra un po' troppo scoperto.

Sistemazione zattera autogonfiabile: ottima. A poppa nel gavone che si apre a ribalta.

Vani di carico: lo spazio per stivare qualsiasi cosa non manca, soprattutto nella versione con il grande gavone tecnico a poppa al posto della terza cabina.

Ergonomia area timoneria: comoda la seduta, al posto giusto i puntapedali, leggibili le bussole. Un po' meno il plotter ai piedi della scotta randa.

Visuale dalla timoneria: ottima. Autano molto la tuga bassa e il baglio largo e abbastanza arretrato.

Articolazione degli interni: un grande open space più un bagno e una cabina e un grande gavone tecnico. L'armatore voleva un day sailor e l'ha avuto. Nauta ha fatto un ottimo lavoro visti i volumi non esagerati della barca, pensata prima di tutto per andare veloci.

Finitura: uno dei punti di forza dell'Advanced 44, soprattutto all'interno. Cucina: in realtà non merita neanche questo appellativo, è un angolo cottura con i fornelli non basculanti e senza forno. Su esplicita richiesta dell'armatore.

Cabine: grande e tradizionale quella di poppa, grandissima e in diretto contatto con la dinette quella armatoriale di prua. Scelta forte, visto che stiamo parlando di un 44', ma a noi non dispiace ed è in linea con la filosofia progettuale scelta per questa numero uno.

Salone: luminoso, spazioso, elegante. Il centro vitale della barca.

Carteggio: stesso discorso della cucina: non è un carteggio.

Ergonomia e sicurezza interni: nel complesso bene. Pochi gradini, tutto molto sgombro. Migliorabile la discesa sottocoperta.

Prestazioni veliche: il primo vero punto di forza dell'A 44. Divertente e veloce. Basta poco per prenderci la mano. Poi si parte felici.

Risposta timone: anche qui molto bene, piacevole e sensibile nonostante la doppia pala.

Stabilità di rotta: non l'abbiamo testata in un giorno impegnativo in termini di onda, ma timonandola la sensazione è che navighi sui binari.

Marcia a motore: una carena che da piatta trascina poca acqua e che quindi a motore viaggia con leggerezza. Vibrazioni e rumorosità nella media.

Manovrabilità in acque ristrette: poco immersa, ruota bene sulla sua lunga pinna e i due timoni non si fanno sentire. Ci vuole un attimo per capirla, poi è tutto facile.

