

Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su:
www.nautica.it/photo

Costruzione e allestimento

Materiale di costruzione scafo e coperta: sono realizzati in sandwich con tessuti in vetro biassiali e unidirezionali impregnati con resina vinilestere. L'anima del sandwich è realizzata con PVC espanso a cellula chiusa di densità differenziata nelle diverse zone dell'imbarcazione. Rinforzi in carbonio saranno collocati nelle zone di particolare carico. La fascia centrale dello scafo viene realizzata in laminato pieno. E' possibile realizzare un crash-box sulla prua come optional. La struttura di rinforzo principale è realizzata in acciaio ad alta resistenza e galvanizzato, supporta i carichi di chiglia, lande e albero. - Bulbo: la chiglia standard è di tipo fisso con configurazione a "T" rovesciata, lama con parte strutturale scatolata in Weldox 700 e un siluro in piombo. L'estremità superiore della struttura è costituita da una piastra alloggiata in un incasso sul fondo dello scafo collegata alla struttura metallica del ragno con perni in acciaio inox AISI 316 serrate con dado e controdado. Le parti in acciaio vengono protette con adeguato ciclo epossidico e rivestite con carenature a profilo alare realizzate in vetroresina su stampo femmina, incollate alla parte strutturale. Il siluro è realizzato in fusione di piombo al 3% di antimonio, è collegato alla chiglia tramite perni verticali passanti solidali alla parte terminale dello scatolato. - Timoneria: la pala è realizzata in sandwich con laminato in vetro "E" impregnato con resina vinilestere e anima in PVC espanso a cellula chiusa di densità variabile. L'asse del timone è in acciaio inox 316 ad alta resistenza o in alluminio Anticorodal. Le due bocche per l'asse del timone sono del tipo auto allineante con rulli in Derlin. Il sistema di governo è realizzato su due colonnine, due settori circolari in alluminio con frenelli in acciaio sproidale da 8 millimetri e pulegge. Le due ruote sono in vetroresina verniciate di bianco, con un diametro di 100 centimetri. - Interni - Materiali: interni e paratie sono realizzati in compensato marino di vari spessori e impiallacciati in teak di elevata qualità con finitura a mano satinata. Il pagliolato è in compensato marino impiallacciato teak, mentre i gradini d'ingresso, le cornici delle porte e alcuni dettagli sono in lamellare di teak.

Scheda tecnica

● Progetto: Italia Yachts Design Team, architettura navale; coordinamento progetto Matteo Polli; design e styling Studio Spadolini; progetto strutturale Cossutti Yacht Design. ● Costruttore: Italia Yachts Srl, Via Maestri del Lavoro 50, Chioggia, tel. 041 4967891, fax 041 5543923; www.italiayachts.it; info@italiayachts.it ● Categoria di progettazione CE: A ● Chiglia: fissa con siluro finale ● Lunghezza f.t.: m 16,60 ● Lunghezza scafo: m 15,98 ● Lunghezza al galleggiamento: m 14,00 ● Larghezza massima: m 4,85 ● Rapporto lunghezza/larghezza: 3,4 ● Pescaggio standard: m 2,90 ● Peso imbarcazione: kg 15.800 ● Peso zavorra: kg 5.700 ● Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 36% ● Tipo di armamento: frazionato 9/10, tre ordini di crocette acquarteriate ● Albero: passante in alluminio ● Sartime: tondino discontinuo ● Superficie velica randa: mq 98 ● Superficie velica genoa (107%): mq 78 ● Superficie vela spinnaker o gennaker: mq 220 ● Motorizzazione barca in prova: Volvo Penta 75 HP ● Trasmissione: Sail Drive ● Clica: Gori 3 pale orientabili con over drive ● Velocità di crociera dichiarata: nd ● Capacità serbatoi acqua: litri 700 ● Capacità serbatoi nafta: litri 600 ● Portata omologata: 12 persone ● Principali extra: passavanti e tuga in teak, elettronica B&G o Simrad, motore Volvo Penta da 110 CV e trasmissione in linea d'asse, elica tre pale Gori, riscaldamento, aria condizionata, inverter-charger, batterie AGM, wc elettrico, elica di prua a scomparsa, attrezzatura gennaker, elettrificazione winch, avvolgifiocco elettrico, tendalino lazy bag, vele Millennium Tecnora, gennaker con calza, cuscinerie in coperta.



Italia Yachts

ITALIA 15.98

di Luca Sordelli
 Impresione di navigazione n. 1573

In estrema sintesi? Cominciando con il voto finale, così, subito all'inizio? Nove. Senza troppi preamboli possiamo dire che l'ultimo nato in casa Italia Yachts ci è piaciuto, e anche molto. E' il coronamento di un processo che ha portato il cantiere chioggiotto alla creazione di un'intera gamma di barche belle, di progetti coerenti. Il 15.98 è l'ammiraglia, la più grande, ed è risultato del lavoro di molte menti esperte come quelle di Maurizio Cossutti, dello Studio Spadolini, di Franco Corazza, di Maurizio Testuzza (nel cui cantiere vengono fatte "le plastiche"), insieme a quella più giovane ma evidentemente già affidabile di Matteo Polli, che ha coordinato tutto il progetto.

E' la nuova ammiraglia del cantiere di Chioggia. Una vera barca per macinare tante miglia, anche in oceano. Costruzione eccellente e prestazioni sempre divertenti.

La barca ci è piaciuta molto perché, cosa che ci accade sempre più raramente (forse stiamo invecchiando, forse le belle barche sono sempre più rare), ci ha fatto veramente venire la voglia di partire. Molto retoricamente potremmo dire che è una barca

che fa sognare, che istiga a navigare veramente. Sia dentro che fuori ha il DNA da vero blue water cruiser, da scafo per macinare tante miglia, ovunque. Una volta questa era la sensazione che si aveva salendo a bordo degli Swan, ancora belli e affascinanti. Ma adesso sono tutti grandi, troppo grandi per poter far sognare le persone normali (il prezzo del 15,98, certo, non è per tutti, ma non siamo ancora nel mondo delle vere "big boat"). Ecco che le barche di Italia Yachts, e in particolare quest'ultima, vanno proprio a colmare quel vuoto, e lo fanno bene, senza improvvisazioni. Perché ci è piaciuto tanto questo sedici metri? Prima di tutto per come naviga. Ha parecchia immer-

sione e tanto peso nel bulbo (il 36%), estremità piuttosto fini, i pesi ben addensati a centro barca, e parecchia "colla", cioè molta tela da tirare a riva. Ha anche una sola e bella grande pala del timone. E' insomma una barca che può navigare veramente, anche di bolina, e che alla ruota si sente sempre. E' estremamente divertente: bisogna portarsi in giro più di 10 tonnellate ma non si sentono. Anche durante la nostra prova tra i 10 e i 12 nodi, e quindi non con una grande angoscia, con un po' di fastidiosa onda morta, se l'è cavata brillantemente. Bene le accelerazioni in uscita dalle virate, bella planata, ottimo l'angolo di bolina. Poggiando, in queste condizioni, serve subito il gennaker, ma la sua gestione è estremamente facile nonostante sia un "fazzolettone" da 220 metri quadrati. La coperta è infatti ben organizzata, con molta attenzione alla crociera pura (vedi grande pozzetto con specchio di poppa, imbaltabile) ma anche pensata per portare sempre bene la barca (c'è una vero trasto randa, due veri carrelli per il gennaker, uno a poppa, un paterazzo idraulico regolabile). E sotto il pozzetto tutto più che bene, leggere i "giudizi in sintesi" per la barca. Una particolare nota di merito per la cucina (perfetta per un'uscita) e per la cabina (si muove bene ovunque, ma di più si "naviga" ovunque sul pagliolato) e per la concezione generale di barca dove le cabine sono viste come luoghi di riposo a letto, inutile dedicargli troppi volumi, ben più utili i volumi (per esempio, in sottrazione, per rendere la carena più snella). Filosofia che sposiamo in pieno.

Prezzo base Euro 690.000, IVA esclusa



Le impressioni

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

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima a vela con vento reale di 10/12 nodi: 6,8 nodi - Bolina stretta: 7,1 nodi - Bolina larga: 8,3 nodi - Traverso: 8,9 nodi - Lasco e poppa: 8,6 e 6,6 nodi - Velocità a motore misurate: massima 9 nodi; crociera a 2.500 giri 8,2 nodi; a 2.000 giri 7,2 nodi.

IMPRESSIONI AL TIMONE - Visibilità: ottima la "lettura" del genoa, bene anche la disposizione e la leggibilità degli strumenti - Bolina: andare controvento è il suo mestiere - Traverso, lasco e poppa: anche qui i numeri sono ottimi, il gennaker con calza rende molto facile divertirsi anche con le ariette - Stabilità di rotta: non

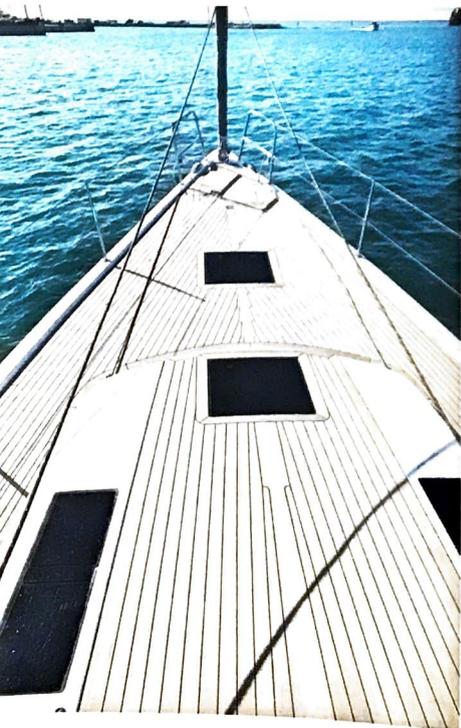


abbiamo potuto testarla in condizioni impegnative - Passaggio sull'onda: giornata di vento leggero da terra. Non rilevato. - Navigazione a motore: la motorizzazione base della prova mette in mostra numeri più che soddisfacenti - Silenziosità motore: nella norma, il rumore comincia ad essere fastidioso solo navigando al massimo dei giri - Vibrazioni motore: come sopra, basta non esagerare - Manovrabilità in porto: elica a tre pale abbattibili ed elica di prua, nel complesso tutto molto semplice.

VALUTAZIONI SULLA BARCA - Progetto - Carena: una notevole immersione con un bel "bulbone" (36% del dislocamento) in fondo. Una barca vera, con tanto raddrizzamento. Bene anche le linee, con estremità non troppo piene e senza "spigoli alla moda" - Piano velico: con genoa a bassa sovrapposizione, al 107 %, molto equilibrato. Di "cavalli" ce ne sono più che a sufficienza, ma sempre facilmente gestibili - Coperta: molto classica, ma altrettanto funzionale. Molto bene la plancia di poppa di poppa che allunga il pozzetto in maniera molto semplice, la zona alle spalle delle ruote è sconfinata - Interni: anche qui tutto all'insegna della classicità e della vera funzionalità, anche quando si naviga veramente. Peccato per la particolare scelta dell'armatore di abolire il tavolo da carteggio. Scelta poco in armonia con la concezione generale della barca - Gavone ancora: con verricello da 1.500 Watt, ad asse verticale nel gavone. Musone in inox fisso, ancora Delta da 25 chilogrammi, 50 metri di catena - Bitte e passacavi: sei bitte: due a prua, due a poppa e due a centrobarca.

Attrezzatura - Albero e sartame: frazionato a 9/10, passante con sartie in tondino discontinuo, tre ordini di crocette acquartierate - Vele: fiocco avvolgibile steccato e randa steccata Millennium Tecnora - Attrezzatura di coperta: 2 winch Harken XT 66 per le vele di prua, due winch Harken XT 62 per scotta randa e drizze. Tutti elettrificati (optional).

Manovre - Timoneria: un timone, due ruote con sistema di demoltiplica preciso, piacevolissimo "alla guida" - Riduzione fiocco: avvolgitore elettrico sotto al filo della coperta - Riduzione randa: randa semistecata e lazy bag - Carrelli genoa: sì, regolabili dal pozzetto - Rinvio delle manovre: sulla tuga con doppio ordine di stopper (complessivamente 14) - Trasto randa: sì, a scomparsa sotto al filo della coperta - Vang: rigido, rinvio in pozzetto - Comandi motore: monoleva tradizionale Volvo Penta - Strumenti navigazione: strumentazione Garmin sdoppiata su entrambe le colonnine - Strumenti motore: contagiri, elica prua, luci di coperta - Comfort: nel complesso ottimo, è il centro vitale della barca - Posto di governo: doppia timoneria, molto comoda la seduta per il timoniere, puntapedi a scomparsa - Gavoni: due gavoni, non grandissimi,



sotto alle panche - Tavolo pozzetto: smontabile - Doccia esterna: sì, acqua calda e fredda - Posizione autogonfiabile: in un gavone apposto alle spalle della ruota di sinistra
 - Discesa a mare: dalla plancia di poppa abbattibile con scaletta a scomparsa - Discesa sotto coperta: facilità di accesso ottima, quattro gradini ben sagomati con tentibene
 - Sistema di chiusura: tradizionale, con "ghigliottina" e tambuccio a scomparsa -
 Divisione interna (da prua): cabina matrimoniale; cabina doppia con letti sovrapposti; dinette con tavolo sulla sinistra, divanetto sulla destra; cucina a "U" sulla destra appena scesi dalla scaletta, con bagno sulla sinistra; cabine matrimoniali gemelle a poppa.

Quadrato - Altezza interna: m 2,01 - Tentibene: ai lati della scala, sui ciellini, sul passaggio in cucina. In pratica ovunque - Comfort dinette: ottimo, ben sfruttato ogni centimetro utile - Ventilazione: due osteriggi apribili più il tambuccio - Illuminazione naturale: sei finestrate sulla tuga, quattro sulle murate più i due osteriggi centrali e il tambuccio - Illuminazione artificiale: 16 punti luce sul ciellino più 2 abatjour più luci a led a scomparsa - Stivaggio: molto, negli stipi in murata e nei gavoni sotto le sedute - Carteggio: assente - Illuminazione artificiale: 16 punti luce sui ciellini più due luci a parete - Cucina - Altezza interna: m 2,01 - Lavelli: doppio - Acqua dolce: serbatoi a centro barca da 700 litri - Fomelli: tre più il forno - Cappa: sì - Frigo: uno a pozzo da 140 litri, uno frontale sempre da 140 litri - Illuminazione naturale: un osteriggio - Illuminazione artificiale: quattro punti luce più led a scomparsa - Ventilazione: un osteriggio apribile.



Nella versione della prova la distribuzione dei volumi si presenta molto tradizionale: tre cabine matrimoniali di cui l'armatoria a prua, le due di poppa quasi gemelle (la cucina sulla destra toglie un po' di spazio calpestabile), più una quarta a letti sovrapposti a pruvina del quadrato. Solo due i bagni, ma molto grandi. Cucina "U", ideale per essere usata anche in navigazione.

due punti luce a parete più luci diffuse a led - Volumi gavoni e armadi: armadio con appendiabiti, 1 armadio con mensole, stipi laterali - Servizio igienico di poppa - Accesso da: dinette - Lavabo: singolo - Comfort: nella media, adeguato - wc: elettrico - Spazio e comfort doccia: molto, con box separato - Gestione scarichi: facilmente raggiungibili e riconoscibili - Ventilazione: un osteriggio - Illuminazione naturale: ottima, osteriggio più finestrate laterale - Illuminazione artificiale: anche qui bene, con due punti luce.



Vano motore - Insonorizzazione: ottima, con pannelli schiumati riflettenti -
 ottima, su tre lati - Accessibilità controlli: anche qui senza problemi.
 Impiantistica - Quadro elettrico: ben organizzato, facilmente raggiungibile
 Disposizione: a pruvina del divano di dx in dinette, dove è previsto il tavolo
 - Interruttori: Quadro elettrico sinottico 24 Volt con vista longitudinale dell'impianto
 con interruttori per utenze, luci di via a led, elettronica, livelli casse, amperometro;
 stacca batterie e parallelo - Impianto B.T.: Batterie senza manutenzione
 servizi (6 da 130 Ah 24V) e avviamento motore (1 da 70 Ah 12V) - Impianto
 Volt: Presa banchina, pannello di distribuzione 220 Volt, 3 prese 220 Volt
 installare ulteriori prese come da listino optional) - Impianto idraulico: serbatoio
 litri a centro barca, autoclave elettrica con polmone, boiler della capacità di 70 litri
 doccetta esterna con miscelatore per acqua calda e fredda, rubinetto miscelatore per
 ciascun lavello (cucina e bagni) - Pompe di sentina: una pompa di sentina manuale
 installata nel pozzetto, una pompa di sentina elettrica centralizzata con
 in ghiozza dedicata, una pompa sentina elettrica nella sala macchine, per
 l'evacuazione delle docce, due casse acque nere.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento pozzetto e coperta: ci sono mestiere ed esperienza nell'allestimento della coperta. Tutto ben dimensionato e complessivamente molto ricco. Molto bene la plancia di poppa abbattibile e il tanto spazio alle spalle della timoniera.
 Allestimento rig: anche qui tutto ben dimensionato e, soprattutto, molto funzionale. Furbo il genoa al 107%, bene il rinvio di tutte le manovre in pozzetto.
 Trattamento antisdrucchiolo: teak, il migliore antisdrucchiolo possibile su tutta la barca (ma su passavanti e tuga è optional), e anche di ottima qualità.
 Sistemazione zattera autogonfiabile: perfetta. In un gavone dedicato alle spalle della timoniera.

Vani di carico: ce ne sono molti, sia sopra sia sottocoperta e sempre ben rifiniti, anche all'interno. Non tanti solo nelle cabine.

Ergonomia area timoniera: comoda, strumenti ben leggibili e manovre bene a portata di mano. Con i winch elettrici (forse da rivedere solo la posizione dei pulsanti) la barca la può portare anche una persona sola.

Visuale dalla timoniera: ottima, la tuga è molto bassa e la visuale è ottima a 360°
 Articolazione degli interni: da vera "blue water cruiser". Non ci sono effetti spettacolari, design eccessivo, invenzioni futuristiche. E' tutto al posto giusto (tranne il carteggio... vedi sotto).

Finitura: c'è un'ottima percezione di qualità, in ogni dettaglio. Sulla barca della prova c'era qualche sbavatura da "numero 0", appena uscita dai saloni. Ma, nel complesso, la qualità di finiture e materiali è una delle briscole più pesanti che il 15,98 può giocarsi sul mercato.

Cucina: pronti via. Viene voglia di partire e di mettersi subito a cucinare: è ricca come una normale cucina domestica, ma è pensata per essere utilizzata, veramente, anche in navigazione. Rarissimo.

Cabine: nel lay-out di questo primo modello l'armatore ha scelto quattro cabine, delle quali una a centro barca con letti sovrapposti. Scelta che non ci dispiace per nulla.

Salone: non può vantare le mostruose volumetrie di altre concorrenti con baglio massimo da transatlantico, ma lo spazio certamente non manca lo stesso. E' "pieno" nel modo giusto: non mancano punti di appoggio quando si naviga, ma a disposizione c'è tanta superficie calpestabile.

Carteggio: saremo vecchi... ma anche nell'era del digitale ci sembra necessario. Non la pensa allo stesso modo l'armatore di questo primo esemplare di Italia 15.98. E' previsto di serie.

Ergonomia e sicurezza interni: tientibene ovunque, scaletta sicura, pochissimi gradini, nessun angolo vivo. Ottimo, da vera barca oceanica.

Prestazioni veliche: ottime, se non addirittura esaltanti per un "bestione" da 16

tonnellate come questo. E con una predilezione (cosa rarissima di questi tempi) per le andature portanti.

Risposta timone: uno dei punti forti della barca. Piacevole, immediata, leggera, da barca ben più piccola.

Stabilità di rotta: bene, non abbiamo potuto testarla in condizioni impegnative, ma l'impressione è che possa facilmente correre sui binari.

Marcia a motore: in crociera si naviga comodi a 7,5 nodi, che diventano 8,3 con l'overdrive. Volendo c'è la possibilità di montare il 110 HP (e serve la linea d'asse al posto del sail drive), ma non ne abbiamo assolutamente sentito il bisogno.

Manovrabilità in acque ristrette: con l'elica di prua (optional) nessun problema. La manetta ha un innescio molto morbido e si riesce a gradare bene il gas anche nelle manovre "di fmo".

