

SHOW 42'

LA CONOQ



CARLO BORLENGHI



Èra difficile, solo dieci anni fa, ipotizzare un ribaltamento polare della geografia dello yacht racing e dello yachting business; gli americani erano il punto di riferimento, polo vincente e tridente nello yacht design Ior e S.I. e nella production. La Coppa era ancora saldamente imbullonata al suo basamento nell'Octagonal Room del Clubhouse del New York Yacht Club e il mercato americano rimaneva ancora, per tutti gli europei, con la sola eccezione dei finlandesi e degli olandesi, un sogno lontano. La Coppa America è oggi più lontana e sembra difficilmente raggiungibile. Gli europei hanno intanto acquisito una solida leadership nello Ior, la production europea, nel motore prima e nella vela poi, è entrata, passo dopo passo, sui mercati d'oltreoceano. Lo yachtsman americano si è fatto sempre più attento alle proposte della produc-

UISTA DEL WEST

Derivato direttamente da Blu Show e firmato Vallicelli, Show 42' è una proposta accortamente calibrata nel tema difficile e sempre stimolante del cruiser/racer, performante e affidabile anche nelle condizioni più impegnative.

Il mercato, quello nordamericano in particolare, attento ai valori formali e d'uso dell'oggetto barca, ha risposto con entusiasmo e il 42', oggi prodotto nel nuovo cantiere di Malta, ha acquisito una posizione di tutto rilievo nel panorama della produzione italiana in rapida espansione verso target sempre più importanti.



tion europea più qualificata, similmente a quanto, da anni, va accadendo nella moda, nell'arredamento e sul mercato dell'automobile. È ormai un fatto di costume che va assumendo un rilievo economico assolutamente importante e sembra essere un fenomeno portante dell'America anni '80. In quest'ottica vanno anche valutati gli accordi, conclusi in anni recenti, tra alcune firme della cantieristica francese e alcuni tradizionali protagonisti della production d'oltreoceano. Il gusto e la ritrovata predilezione degli americani per il legno lavorato semiartigianalmente ha indotto molte iniziative produttive basate a Taiwan, ma resta costante il fatto che il prodotto europeo continui ad avere un fascino tutto particolare.

* * *

Da alcuni anni i cantieri italiani compaiono sem-

pre più spesso sui media nordamericani; e con realismo e coraggiosa concretezza Barberis è riuscito ad acquisire una posizione avanzata nella penetrazione del prodotto italiano qualificato in questi mercati. Il 42' è stato concepito per l'export e deriva direttamente dalle esperienze di Blu Show. Dopo la vittoria alla One Ton del 1980 di Filo da Torcere e le brillanti prestazioni di Brava, la decisione di affidare allo Studio Vallicelli la progettazione di un cruiser/racer intorno ai 40' sembra essere stata una scelta decisamente pagante sul piano tecnico e degli esiti formali nonché in termini di immagine, soprattutto sui mercati stranieri. La carena è stata pensata per essere competitiva sia con il dislocamento leggero del prototipo che con quello più pesante degli esemplari prodotti in serie: una conversione quindi prevista in fase preliminare e non una

decisione presa a posteriori. È uno scafo dalla larghezza moderata, con discreta stabilità aggiuntiva di forma, prua fine e volumi emersi di poppa moderatamente importanti. Mediamente importante è anche la lunghezza degli slanci e notevole è l'allungamento dinamico della figura del galleggiamento. Sono forme semplici e pulite, su rapporti equilibrati. Le forme della versione serializzata replicano esattamente quelle di Blu Show, varia solo l'altezza del bordo libero, minore sul prototipo.

La produzione è iniziata nel 1982 e i risultati sui campi di regata non sono mancati: ad esempio

(continua)

Gianfranco Gullì

Nella foto a doppia pagina, Show 42 in navigazione di bolina. Nella foto piccola, un'immagine di prua con vento teso.

LA CONQUISTA DEL WEST

(segue)

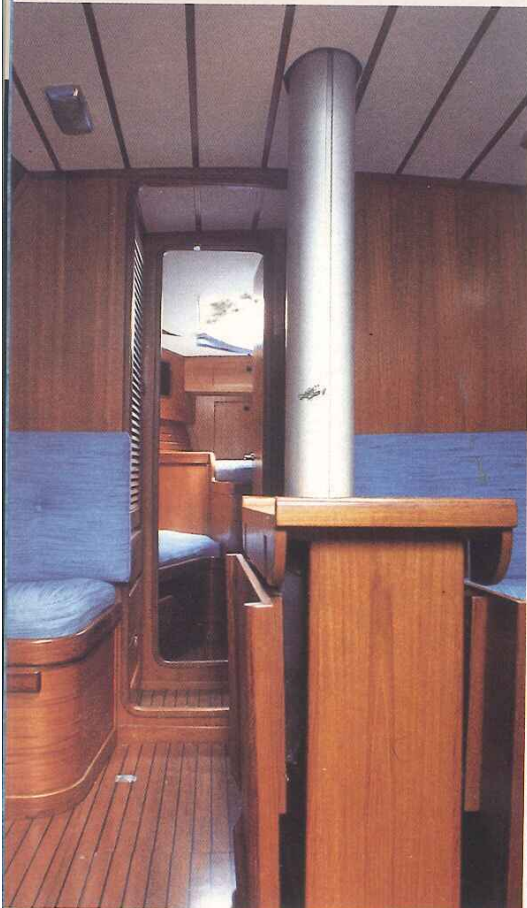
Coko e Pisaurum, due esemplari di serie, hanno vinto nella loro classe, rispettivamente la Block Island Sailing Week del 1984 e la 500x2 del 1985.

* * *

Dal 1983 Barberis partecipa, con un proprio stand ai Saloni di Londra, Düsseldorf, Newport, Norwalk e Annapolis, con il 34', il 38' e, naturalmente, il 42'. Il 50% della produzione è, oggi, assorbito dall'estero, Inghilterra, Germania, Grecia

Trieste, evidentemente orientata al servizio della clientela centroeuropea e al teatro adriatico.

La costruzione è in Vtr per lo scafo, rinforzata con quattro coppie di longheroni longitudinali, in sandwich di poliuretano espanso, resinati a mano allo scafo. La coperta è in sandwich di Vtr, poliuretano espanso e legno nelle zone di sforzo. Le paratie sono cinque, quattro strutturali. La lavorazione è classica, senza controstampo. Grande attenzione va all'ispettibilità del motore e



e Stati Uniti; il Nordamerica da solo quota il 25-30%.

L'apertura del cantiere di Marsa, Malta, data al 1984. Vi è attualmente concentrata la produzione del 42' e del 43' a motore. Il cantiere, guidato da tecnici e maestranze italiane, è stato in grado di operare secondo un rapporto qualità/costi decisamente interessante. Quella di Malta è una struttura polifunzionale che oltre alla produzione è destinata all'assistenza e al rimessaggio; per il servicing e l'assistenza post-vendita Barberis, inoltre, prevede, a breve, l'apertura di una base a

degli impianti; il cablaggio dell'impianto elettrico passa ad esempio entro tubatura resinata a scafo.

Gli interni sono in teak, in finitura semilucida. La disposizione è abbastanza classica; due le versioni disponibili: a tre e a due cabine. La discesa, ricavata nel dorso del cofano motore, dà accesso a una zona di disimpegno in cui insistono il carteggio, sulla sinistra, e, di fronte, la cucina, disposta a L, con monoblocco cucina basculante con forno e tre fuochi. Oltre, c'è il living/dinette con ampio divano a U e tavolo sulla dritta, e, di

CARLO BORLENGHI

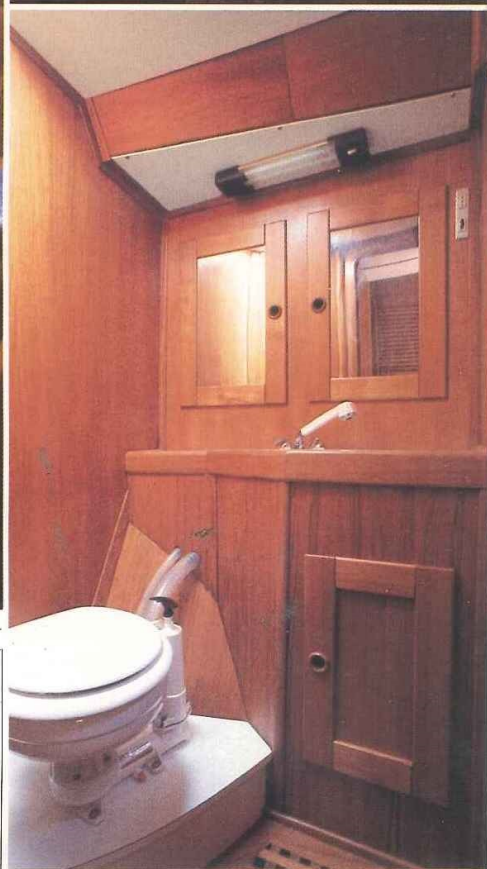
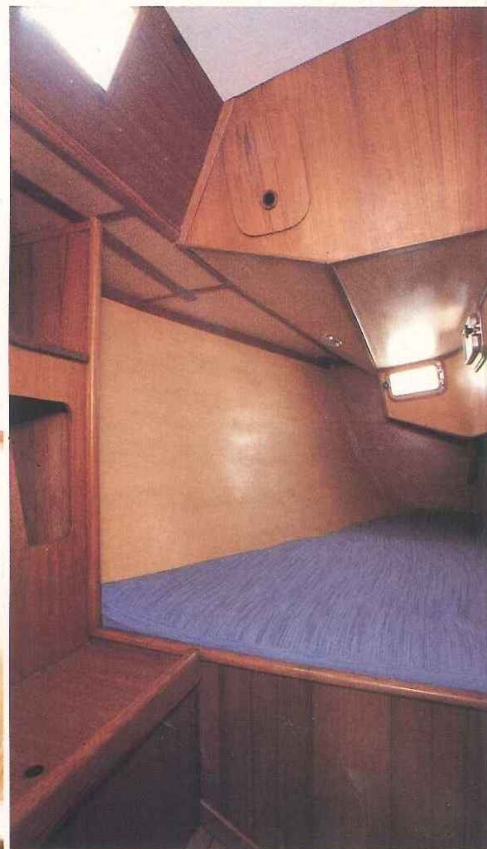
fronte, un divano a C. Verso prua c'è un'ampia cabina con grand lit, armadio e divano, disposto per fasciame, e accesso alla propria beauty-room. La seconda cabina, con grand lit e armadio, è a poppavia della cucina, sulla destra, con accesso attiguo alla discesa. La beauty-room, che serve anche il salone, è sulla sinistra. Ancora sulla sinistra, accessibile dal pozzetto, c'è un ampio gavone. Nella versione a tre cabine, ci sono a poppa due doppie gemelle con grand lit, ognuna con accesso indipendente, attiguo alla discesa.

Rimarchevole è la pulizia e l'equilibrio delle scelte formali, nel dettaglio e nell'insieme. Esternamente la tuga è rastremata verso prua e pro-

tegue lateralmente verso poppa nel paramare che protegge il pozzetto, capace e profondo. Tutte le superfici di calpestio del pozzetto e del ponte sono, a richiesta, in listellato di teak. L'esito finale, sia sotto il profilo della funzionalità che dell'immagine, è decisamente apprezzabile e allineato con quelli della production nordeuropea più qualificata.

Gianfranco Gullì

Nella foto a doppia pagina, uno scorcio del living con l'angolo cottura. Nelle foto piccole, a sinistra, la cabina di prua del salone e la zona carteggio; a destra, una doppia ospiti e la toilette.



SCHEDA TECNICA

lunghezza ft	m	12,65	carburante	litri	160
lunghezza al galleggiamento	m	10,50	motorizzazione	48 HP Perkins o Bukh	
larghezza massima	m	3,96	produzione		
immersione	m	2,10	e commercializzazione	Barberis Cantieri	
dislocamento	kg	8400		Piani di Vezzano Ligure	
zavorra	kg	4200		19037 S. Stefano Magra (Sp)	
superficie velica (R+G)	m ²	106,60	tel. (0187) 997132/3-516907/8/9/10		
spinnaker	m ²	161,00	telex 271198		
acqua	litri	400	BARCAN I		

E
N
D