

TEST

Dieci metri con BRIO

A lively ten metres



10.34 CRUISER

Ottime prestazioni, consumi contenuti e tanto spazio sopra e sottocoperta. C'è tutto quello che serve, senza eccessi

Excellent performance, low consumption levels and a lot of space both above and below deck. There is everything you need, without any excess.

by Niccolò Volpati

10,30m

IL DESIGN AL SERVIZIO DEGLI SPAZI APERTI. I De Antonio sono così. La caratteristica distintiva sono i fuoribordo nascosti sotto un prendisole. Così la superficie utilizzabile è maggiore, nonostante i propulsori siano, appunto, dei fuoribordo. Ma questo non significa che siano barche solo open. Un valido esempio è il *D34 Cruiser* che abbiamo provato nel Golfo di Saint Tropez. Quale è la differenza rispetto alla versione aperta? Lo spazio interno, ovviamente, e una tuga più pronunciata per offrire più abitabilità nella cabina di prua. Il risultato è un natante ideale per la crociera a corto e medio raggio per una famiglia di quattro persone. La coperta rimane accogliente e in grado di sfruttare al meglio tutti i centimetri disponibili. Due prendisole, uno a prua sopra la tuga e uno a poppa sopra i motori, passavanti laterali larghi, plancetta di poppa e una zona centrale che si caratterizza con due divanetti lineari contrapposti con al centro un tavolo. A tutto questo si aggiunge una consolle di guida con una plancia più che sufficiente per

accogliere tanti strumenti e un parabrezza che fa egregiamente il suo lavoro. Inoltre c'è il bimini in tessuto che si può facilmente aprire e prolungare per riparare dal sole anche il pozzetto. La struttura che lo sorregge appare robusta e ben piantata sulla vetroresina che segna le estremità del divanetto per il pilota e i copiloti. Il divanetto della plancia ha un'unica seduta senza rispetto alla scelta di diverse poltroncine singole, perché, in questo modo, i posti disponibili potrebbero essere addirittura quattro. Se ne guadagna uno in più. Con le poltroncine singole, invece, al massimo, ci sarebbe stato spazio per tre. E poi il *D34 Cruiser* ha gli spazi interni. La cabina di prua è quella armatoriale. In questo locale si apprezza l'abitabilità. All'ingresso, infatti, ci sono più di 180 centimetri di altezza, così si può stare in piedi alla base del letto senza il rischio di prendere botte in testa. Anche lo spazio sopra la cuccetta è più che sufficiente a non dare la sensazione di claustrofobia. Insom-

Buon lavoro di ottimizzazione dei volumi interni a disposizione. La cabina armatoriale a prua ha una abitabilità che consente di rimanere in piedi senza sbattere la testa all'ingresso. Quella di poppa ha ovviamente meno volume in altezza, ma è comunque confortevole per altre due persone.

The interior areas have been arranged excellently. The owner's cabin in the bow has headroom which means you can stand without knocking your head as you come in. The stern cabin isn't as high, but it is nevertheless comfortable and sleeps a further two people.

ma, è un locale dove si può vivere serenamente. A poppa c'è la cabina ospiti con due letti separati. Trovandosi sotto il pozzetto, per forza, l'abitabilità è più contenuta. Ma il risultato complessivo è comunque positivo, anche perché le due cuccette singole hanno dimensioni proporzionate. Gli spazi non mancano, ma il comfort lo si deve avere anche in movimento. A poppa i fuoribordo sono due Mercury da 350 cavalli ciascuno. Si tratta dei motori con sei cilindri ed è la potenza media che si può avere sul *D34*. La massima, infatti, è rappresentata da una coppia di 400, mentre quella minima da due 300 cavalli. La spinta dei due motori da 350 è più che sufficiente. Per planare bastano 4,5 secondi e per arrivare alla massima ne servono poco più di trenta. I numeri sono decisamente sportivi, così come le velocità. Alla massima abbiamo raggiunto i 44 nodi e per planare ne sono bastati 13,5. Contati alla mano significa che ci sono ben trenta nodi di range di crociera da scegliere. E anche i consumi sono vari, ma sempre e comunque contenuti. Per tirare fuori tutti i 700 cavalli ci vogliono 230 litri/ora complessivi che sono comunque pochi. A tutte le altre andature di crociera, inoltre, il consumo scende radicalmente. Per navigare a trenta nodi bastano poco più di 100 litri/ora totali e per ventique ne bastano addirittura 76. Prestazioni sportive con consumi da crociera economica, che cosa si pretende di più? Ma qualcosa di più c'è e ce lo dice la sensazione al timone. La barca naviga bene, si comporta egregiamente anche nel passaggio sull'onda. Ottima anche la sensazione in virata. Il *D34 Cruiser* si piega e vira stretto a tutta barra senza perdere di potenza e velocità. L'agilità in manovra, anche ai medi e alti regimi, è quasi sorprendente. Merito della carena e della coppia di fuoribordo. Ma forse è merito anche del dislocamento. È leggermente più pesante della versione open e mi dà la sensazione di navigare perfino meglio. Non che il *D34 Open* si fosse comportato male, anzi. Ma la versione *Cruiser* mi sembra che abbia

Tutti i segni distintivi De Antonio ci sono, dai fuoribordo nascosti ai parabordi piatti lungo le fiancate.

The boat has all of the distinctive De Antonio features, from hidden outboards to flat fenders along the sides.



raggiunto un equilibrio che si avvicina alla perfezione. E tutto questo, senza dimenticarsi che siamo a bordo di una barca omologata natante perché la lunghezza dello scafo senza appendici rimane entro i dieci metri. C'è un solo dettaglio che non mi ha molto convinto ed è la mobilità in coperta. Il layout, infatti, prevede che tutto lo spazio da prua a poppa sia occupato da qualcosa. La fuga rialzata con il prendisole, la console di guida, i divanetti lineari con il tavolo da pranzo e, infine, più a poppa, il secondo prendisole che ricopre i fuoribordo. Come si fa per passare da un lato all'altro della barca? Per riuscirci si deve fare il giro largo, nel senso che la si deve circumnavigare, o da prua o da poppa. Il problema è che a prua il passavanti è rialzato proprio per regalare più abitabilità alla cabina sottostante e, inoltre, non c'è la battagliola a cui aggrapparsi. Anche il passaggio da poppa non è particolarmente agevole perché si deve andare fino all'estrema poppa, passando sulla piattaforma che si trova oltre i due fuoribordo. Nessun problema quando si è fermi in rada, ma non del tutto agevole e sicuro se invece si è in navigazione. In questo caso, l'unica possibilità è "scavalcare" divanetti e tavolo da pranzo. A parte questo, il layout della coperta è sicuramente godibile e offre tanto spazio living. Merito della scelta di nascondere i fuoribordo sotto il prendisole di poppa che vedremo in tutti i nuovi modelli con propulsori sempre più potenti.

I pavimenti sottocoperta sono un misto di legno e stoffa. Un'ottima soluzione: pratica, ma elegante allo stesso tempo.

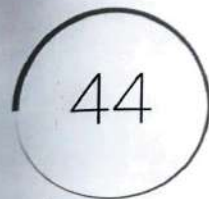
256

The flooring below the decks is a mix of wood and fabric. That is an excellent combination: it is practical but at the same time elegant.

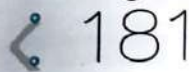


DESIGN AT THE SERVICE OF OPEN AIR. That's how De Antonio boats are. Their distinctive feature is that they use outboards, but the hidden under a sun pad. That means that the deck can be used, even with outboards. But that doesn't mean that they are just open air. A good example of that is the 34 Cruiser which tried out in the Gulf of Saint Tropez. What is the difference compared to the open version? The interior space, of course, and a more significant deckhouse so that there is more headroom in the bow cabin. The outcome is a boat that is perfect for short to medium-range cruises for a four-person family. The deck is still welcoming and makes use of all of the area available. There are two areas, one in the bows above the deckhouse and one in the stern above the engines, the gangways are wide, while there are a stern swimming platform and a central area that features two sofas facing one another across a table. Added to all this is a steering console with a bridge that is more than enough to house a large range of instruments and a windscreen that does its work perfectly. The two binnies above your head can be easily opened and extended so that the cockpit will also be protected from the sun. The structure that underpins it is strong and is well-fitted to the fibreglass that makes the edge of the sofa for the person at the helm and assistants. I think that using a sofa for the bridge, so a single seat without any gaps is a better way to do it than having individual chairs because that way there is room for four people. You get a place, whereas there would only be room for three maximum using single seats. And then the 34 Cruiser has got interior areas. The owner's cabin in the bow, and the headroom is appreciable. At the entrance there is over 180 centimetres clearance, so you can stand at the foot of the bed without the risk of banging your head. And the area above that is more than enough not to cause claustrophobia. So, all in all, it is a room where you can spend time without difficulty. In the stern, there is a guest cabin which has twin beds. Since it is under the cockpit there is, by necessity, less headroom. But the outcome is nevertheless positive, not least because the two single beds are of a size that feels like a double. So, when it comes to cruises, there is no lack of room, whether above or below decks. But you do need to feel comfortable when you are under way. We had two six-cylinder 350 hp Mercury outboards fitted. That's the middle of the power output that the D34 can take. The top output comes in the shape of a pair of 400 horsepower engines, while the minimum is two 300s. The power we got from the two 350s was more than enough. You need 4.5 seconds to start planning and just over 10 to hit top speed. Those are sporty figures, as is the speed: going full out we got to 44 knots, and the minimum planning speed was 13.5 knots. When you look at the figures, that means there is a range of a full thirty knots from which to choose a cruising speed. And although fuel consumption levels at these speeds they are still not excessive. When all of the 700 horsepower are deployed, you need 230 litres per hour overall, but that is not a lot. Fuel consumption falls off radically at all cruising speeds. To do 25 knots you need just over 100 litres per hour, and to do 25 you just need 76 litres. These are sports performance figures with economy cruising fuel consumption levels – what more do you need?

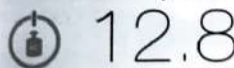
Velocità max nodi
Top speed knots



Autonomia mn
Range nm



Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power



Rapporto lung./larg.
LW



litri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in piancia) db
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
3000	9.9	56.3	5.6	103	70
3450	13.5	62	4.6	126	74
3500	15.6	65.5	4.2	138	75
4000	28.0	91.2	3.2	181	77
4500	31.5	108.7	3.4	170	80
5000	37.6	140	3.7	157	87
5500	39.6	154	3.9	149	87
6200	44.0	230	5.2	111	89

D34 CRUISER

DE ANTONIO YACHTS
c/o del Aster 8
E-08016 Barcellona Spagna
T. +34 014879036
info@deantonioyachts.com
www.deantonioyachts.com

Dealer
Pedetti Yacht Sales
Porto di Lavagna, Box 102
I-16033 Lavagna (GE)
T. +39 0185 370164
info@pedettyacht.com
www.pedettyacht.com

PROGETTO: Ufficio tecnico del cantiere

SCAFO: Lunghezza fuori tutto con piattaforma 10.30m • Lunghezza fuori tutto 9.80m • Larghezza massima 3.40m • Pescaggio 0.60m • Dislocamento: 5.100 kg • Serbatoio carburante 580 l • Serbatoio acqua 250 l • Potenza massima installabile 2x400 cv
MOTORE: 2x350 cv Mercury Verado • Potenza 261 kW (350 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata 2.6 l • 2.598 cc • Regime di rotazione massimo 5800-6400 giri/minuto • Rapporto di riduzione 1.75:1 • Peso a secco 303 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT B

PREZZO: 165.900 €, Iva esclusa, senza motori (versione base)

PROGETT: Shipyard technical department

HULL: LOA (including the platform) 10.30m • LOA 9.80m • Maximum beam 3.40m • Draft 0.60m • Displacement 5.100 kg • Fuel tank volume 580 l • Water tank volume 250 l • Maximum rated power 2x400 hp

MAIN PROPULSION: 2x350 hp Mercury Verado • Outlet mechanical power 261 kW (350 hp) • 6 cylinders inline • Swept volume 2.6 l • 2.598 cc • Maximal rotational speed 5800/min - 6400/min • Compression ratio 1.75:1 • Dry weight 303 kg

EC CERTIFICATION: CAT B

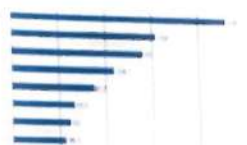
PRICE: 165.900 €, Excl VAT, bareboat (as standard)

Condizioni della prova
Conditions on test

Località: Place Saint Tropez
Mare: Sea state Almost calm
Vento: Wind speed Breeze
Persone a bordo: People on board 4
Carburante imbarcato: Fuel volume on board 224 l
Acqua imbarcata: Water volume on board 187 l

Velocità in nodi
Speed in knots

Consumi l/h
Fuel consumption l/h



Da 0 a planata in 4.5 secondi

Gliding time of 4.5s from 0 to glide

Da 0 a velocità massima in 34 secondi

Gliding time of 34s for a speed change from 0 to 44 knots (maximum speed)

Litro miglio (velocità di crociera)
l/na mi (Cruising speed)

3.2

Nonostante sia omologata natante, la barca è in grado di offrire due prendisole, la plancetta bagno, la plancia con tre o quattro posti per pilota e copiloti e l'area pranzo con due divanetti lineari contrapposti e un tavolo.

Even though it is classed as a *natante* boat, it has two sun pads, a swimming platform, a bridge with three or four places for the helm and assistants and a dining area with two sofas facing each other across a table.



258

Engine data

La coppia di Mercury da 350 cavalli è una potenza più che sufficiente, visto che abbiamo raggiunto i 44 nodi. Chi volesse ancor più potenza può optare su una coppia di 400 cavalli, mentre la minima consigliata è di 2x300 cv.

The pair of 350 hp Mercurys give more than enough power, seeing that we reached 44 knots. Anyone wanting still more power can go for a pair of 400 horsepower engines, while the minimum suggested output is 2x300 hp.

But there is something else, and that is what the feeling at the helm tells you. The boat behaved well underway, and extremely well when taking waves. The deck stayed completely dry. The spray from the bow was kept away from the hull and never came back into the boat, whether midships or in the cockpit area. The boat also feels good when turning. The *D34 Cruiser* twists and turns at full lock, without ever losing power or speed. Agility while manoeuvring, even at medium and high rev levels, is fairly surprising. That is because of the hull and the pair of outboards. But perhaps that is also a consequence of the displacement, as the boat is slightly heavier than the open version, and I felt that underway it maybe even felt better. This is not to say that the *D34 Open* didn't do well. But the *Cruiser* version seems to have reached a balance that comes close to perfection. And all of that has been done without forgetting that we are on board a boat that is classified as a *natante* boat because the length of the hull without additions is under ten metres. There is just one detail that didn't much convince me, and that was getting around on deck.

The layout means that all of the areas from stern to bow is occupied by something. There is the raised deckhouse with the sun pad, the bridge, the sofas and the dining table, and finally, right in the stern, there is the second sun pad that covers the outboard motors. How do you get from one side of the boat to the other? You have to go the long way round, on the outside from the bow or stern. The problem is that the gangway in the bows is raised to increase headroom in the cabin beneath it, and there is no guard rail to hang on to. Getting from the stern isn't that easy either, because you have to go right to the stern, going past the platform that rests above the two outboard engines. That is no problem when you are at anchor, but it is not at all easy, or safe when you are underway. If you are the only thing to do is to climb over the sofas and the dining table. Apart from that, the deck layout is one that you can use and it provides a lot of living space. That is a consequence of hiding the outboard motors beneath the stern sun pad, which is something that we see in all of the company's boats, and with increasingly powerful engines. ▀

