

# CLASSICA, MA TUTTA NUOVA

di ANTONIO FULVI



## CANTIERE

La Mochi Craft, con sede a Pesaro, ha al suo attivo venticinque anni di progettazione e produzione di motor yacht, sotto la guida del suo fondatore Luciano Mochi Zamperoli. Lo stampaggio dei numerosi modelli di scafi viene eseguito a Fano, presso il Cantiere Moschini parzialmente rilevato dalla Mochi Craft, mentre assemblaggio, motorizzazione e magazzinaggio avvengono nei quattro complessi moderni di Pesaro, cui fa capo anche la direzione commerciale del cantiere. Gli stabilimenti pesaresi si trovano parte in zona portuale e parte in quella industriale, a

monte della città. Giovane dirigente della società, Luigi Prosperi, già responsabile della direzione commerciale dell'Aifo che, insieme a Luciano Mochi, sta organizzando ed estendendo la già notevole rete di vendita e di assistenza del cantiere marchigiano.

Dalla Mochi Craft escono motor yacht di qualità nautiche elevate e adatti alla crociera a largo raggio: sono ben noti anche all'estero e dall'anno scorso la società ha concluso dei contratti pluriennali che le consentono di introdursi nel mercato, non certo facile, degli Stati Uniti.



**Il Cantiere pesarese è riuscito  
a risolvere il problema dello spazio vivibile senza  
toccare i canoni estetici caratteristici  
dei suoi motor yacht, soprattutto senza nulla  
sacrificare a scapito della qualità.  
Gli spazi aperti ne fanno una barca perfettamente  
estiva, da godersi in pieno sole**





PESARO — Qualcuno ha detto, anche di recente al 24° Salone nautico di Genova, che diventa sempre più difficile "inventare" barche nuove. Difficile, ma non impossibile: perché il Mochi Craft Dominator 33 è proprio l'esempio di come si riesca a fare una barca nuova e addirittura innovativa lavorando più sulla sostanza che sulla forma.

A vederlo, sia in acqua sia esposto al Salone, il Dominator 33 di Mochi non tradisce le origini: linea di scafo classica del cantiere, linea di coperta pulita e moderna nelle tradizioni, un bellissimo pozetto ampio e sgombro con un gran parabrezza avvolgente anch'esso caratteristico come un autografo. Ma dove sono allora le innovazioni?

Chi si ferma all'estetica, può in effetti giudicare novità soltanto lo stacco del roll-bar in doppio tubolare, con i due supporti "a chiusura" del parabrezza orientati all'indietro per dare una maggiore avvittatura all'insieme. Ma il Dominator 33 ha ben altre sorprese: basta scendere dal basso, dopo aver apprezzato l'inconsueta grandezza del pozetto, per capire che l'innovazione più importante è l'abitabilità.

Questa barca, che in realtà non arriva ai dieci metri di lunghezza reale (il resto è delfiniera a prua), sembra lo sviluppo di una tesi di laurea: come dare più spazio e più vivibilità a uno scafo di almeno undici metri. L'aver risolto brillantemente il tema non vuol dire che fosse facile perché la concorrenza in questa fascia di dimensioni è agguerritissima e gli studi di progettazione degli interni le hanno ormai tentate tutte.

Quali sono stati gli ingredienti del "miracolo" Mochi? Pochi ma buoni. Intanto l'adozione della trasmissione V-drive che ha consentito di tenere i motori spostati verso poppa, guadagnando spazio alla dinette. Poi l'inconsueta larghezza della barca, almeno 30 centimetri sopra il rapporto canonico con la lunghezza degli altri Mochi. Infine, l'invenzione di rivestimenti interni che hanno consentito di utilizzare a vista — cioè senza mobili e altri impianti — alcuni degli ambienti di maggior respiro.

A questi elementi di base bisogna aggiungere una tecnologia costruttiva che ha permesso di risparmiare notevolmente sui pesi, senza diminuire la tradizionale robustezza dei Mochi Craft, ma permettendo di installare una potenza standard decisamente modesta, due Alfa turbodiesel di 220 HP ciascuno che non risultano affatto sacrificati. Con un dislocamento standard di 5,5 tonnellate, che diventano 6,5 in condizioni normali di crociera (considerando passeggeri, accessori, acqua e gasolio nei serbatoi, attrezzi estivi, eccetera), il rapporto peso/potenza è intorno ai 14,7 kg/HP, cioè molto buono.

Idee semplici, tutto sommato, alla base di una barca innovativa che nella sua prima stagione commerciale (ha esordito al Nautex della scorsa primavera) ha bruciato tutte le più rosse previsioni del cantiere costringendolo ad aumentare il numero degli esemplari programmati. Ma quale di queste semplici idee è stata più "sentita" dal pubblico?

«Credo che in realtà il Dominator 33 interessi subito per due parametri inusuali: il costo contenuto e l'abitabilità superiore alla media. Alle altre noli — afferma Luigi Prospere



In questa pagina: il posto di guida all'aperto e il moderno cruscotto con tutta la strumentazione. Nella pagina a lato: il Dominator 33 ripreso in navigazione. La carena è una monoedrica a V piuttosto aperto (angolo intorno al 12°) con pattini longitudinali a sviluppo ridotto come nelle altre. Velocità massima, dichiarata dal cantiere, 31 nodi.

## IMPRESSIONI DI NAVIGAZIONE

Se c'è un porto nel quale non mi vorrei trovare con una barca che manovra male, è Portoverde di Misano Adriatico, subito a nord di Pesaro. Così, visto che mi si è offerta l'occasione, siamo andati a cocciardici dentro con il Dominator 33 e con il gigante del cantiere pesarese, il Dominator C.50 che ci faceva da barca appoggio per le foto.

Devo dire, ad onor del vero, che la prova è stata eccellente sia per il Dominator 33 sia per il ben più grande Dominator C. 50: manovre facili e perfette, entrambe le barche dodici sulla risposta ai motori, e naturalmente quasi tutto fatto con le leve del gas e degli invertitori, mentre i timoni servono al massimo per le correzioni di fine, con la deviazione del flusso dell'elica.

Sulla manovrabilità del Dominator 33 avevo però pochissimi dubbi: l'avevo già apprezzato uscendo dalla darsena nuova di Pesaro, la mattina, dove bisogna cominciare a volte di fianco come

i granchi per evitare alcune secche insidiose. Niente da dire, tutto perfetto, i dubbi, se mai, li avevo sulle prestazioni: due motori di soli 220 HP nominali per un motor yacht di oltre dieci metri sono abbastanza scarsi e ne avevo già constatato i limiti su barche corrispondenti di altri cantieri.

Il Dominator 33 della prova aveva a bordo tre persone, me compreso, il serbatoio dell'acqua pressoché vuoto e quello del gasolio a metà. Barca indubbiamente leggera, dunque, in compenso avevo a prua l'ancora di 16 chili sul musone, 100 metri di catena e tutti gli orridi completi. Diciamo che in regime realistico di crociera poteva aumentare di 300-500 chili, non più.

Ebbene, in queste condizioni, il Dominator 33 ha dimostrato di essere una barca perfettamente calibrata sulla potenza dei due Alfa di 220 HP. Si entra in pianata in meno di 5 secondi e la barca si distende subito nell'ospetto giusto, con circa 2° di cabbato costante, senza dover ricorrere ai flaps. La velocità massima si raggiunge molto velocemente anche considerato il dislocamento: sullo strumento di bordo la lancetta indica i 33 nodi: il confine, più onestamente, ne garantisce 31.



Togliendo gas, il Dominator 33 rimane in pianata, sedendosi fatalmente un po' sulla poppa, fino ad un regime di circa 1.650 giri/minuto; si può ridurre ancora di un centinaio di giri/minuto avendo cura di spostare a prua due passeggeri ed eventualmente operando sui fiaps, senza esagerare. La velocità di crociera è di circa 25 nodi.

Quello che più mi ha colpito di questa barca è la "guidabilità", brutto neologismo che però rende bene la facilità di condotta di questo piacevole e generoso scafo.

Naturalmente, in una carena così larga e così modestamente stellata, ci siamo dei limiti: sull'onda secca (stiamo più volte passati su quella del Dominator C.50) gli impatti sono duri e dove la barca decolla, gli ammaraggi lo sono altrettanto.

In uno dei volti, abbiamo avuto anche un inconveniente pericoloso: il fermo dell'ancora sul musone si è sbloccato e l'ancora è volata in mare, filandosi in pochi secondi quasi tutta la catena mentre navigavamo a 26 nodi. La mano con cui ho messo i motori in folle è stata più veloce del cervello, un riflesso istintivo. Non abbiamo fatto danni, quasi un miracolo.

ri, direttore generale del cantiere e socio di Luciano Mochi — il pubblico arriva poi gradualmente, magari quando ha già comprato la barca».

Il prezzo, certo, è accattivante: è considerato che si tratta di una barca firmata dalla Mechini Craft, cioè da uno dei più noti cantieri del Mediterraneo con tradizioni ormai storiche, non può non colpire. Fa anche colpo perché l'utente più sospettoso e malfidato non arriverà mai a pensare che il prezzo basso è stato ottenuto a scapito della qualità: un cantiere sulla cresta dell'onda non si rovinerebbe certo con le proprie mani.

L'altro parametro che fa colpo è l'abitabilità. La cabina armatoriale è probabilmente la più grande e spaziosa in assoluto non solo nella categoria dei dieci metri, ma anche in quella delle barche immediatamente più grandi. Così anche per la dinette, che occupa tutta la parte dritta di centrobarca ed ha utilizzato un criterio quasi da barca a vela nella ricerca della maggior profondità possibile verso la murata. Di fronte al grande divano della dinette, c'è ancora area sgombra fino alla murata di sinistra almeno per metà della lunghezza del locale. Sarebbe veramente il salone più incredibilmente arioso se non ci fosse la sporgenza ad angolo retto delle pareti del bagno. Tuttavia, anche con questo volume sottratto, la dinette rimane spaziosa, luminosa, piacevolissima nei dettagli e nell'insieme. Forse sarebbe stata ancora meglio se il brutto

angolo retto delle due pareti sporgenti del bagno fosse stato smussato così come è stato fatto dalla parte della cabina. Ma è un'opinione personale puramente estetica.

Così come sono articolati gli interni del Dominator 33 sono l'ideale per una crociera in due, con eventuali ospiti temporanei da sistemare nel quadrato sul divano trasformabile in secondo letto matrimoniale. Per due persone, il Dominator 33 è un mini-appartamento sul mare pressoché perfetto: comodo, spazioso, ben ventilato e completo di tutti i servizi, ha anche dotazioni e attrezzi ideali per essere manovrato da una sola persona. È il motor yacht con cui anche un principiante arriva all'ormeggio da solo senza problemi, con piena visibilità grazie al pozetto completamente sgombro.

Il posto di guida all'aperto — sia pure copribile con un tendalotto a cagnaro teso fino ai roll-bar — caratterizza naturalmente il Dominator 33 come una barca prettamente estiva, di quelle da godersi in pieno sole. Ed è una scelta che il cantiere ha fatto senza compromessi perché anche la carena, una monoedrica con V piuttosto aperto, privilegia le veloci scorribande sul mare tranquillo piuttosto che le uscite con onda formata e vento teso. Sono, del resto, le condizioni normali per le uscite con un motor yacht. Nel caso del Dominator 33 l'aver saputo rinunciare alle suggestioni di un'opera viva molto stellata ha portato al risultato di aver consumi ridotti con una

motorizzazione che rappresenta lo standard italiano d'oggi e costa poco anche di riparazioni, ricambi e meccanici.

Va sottolineato che in alternativa agli Alfa di 220 HP la Mochi offre anche, su richiesta del cliente, i Volvo Penta diesel di 175 HP montati con il piede poppiero Duoprop a doppia elica controrotante: una soluzione del tutto inconsueta per il cantiere che ha sempre preferito il sistema a linea d'asse, pur avendo nel passato costruito modelli con motori entrofuoribordo.

Subito a poppavia della paratia anticollisione, la cabina armatoriale va da murata a murata ed è giocata su toni chiarissimi, intorno ad un grande letto matrimoniale centrale con balza in legno chiaro laccato e contenitore sotto il materasso. Due plafoniere sul cielo del locale in corrispondenza dei cuscini illuminano la zona lettura. I settori delle murate hanno due larghe mensole imbottite sopra le quali scorrono le tendine colorate (azzurro a quadri) che schermano gli oblo. Un passo d'uomo azzurrato in coperta migliora la lumino-

**In questa pagina.**  
**Sotto a sinistra:** la cucina del Dominator 33. **Sotto:** la dinette con un divano con sviluppo a U intorno ad un tavolo regolabile. In basso: l'alloggiamento della zattera. Nella pagina a lato: la cabina armatoriale, da murata a murata, con un grande letto matrimoniale.



## LA BARCA

### Carena

Progettata dall'ufficio studi diretto da Luciano Mochi Zamperoli, la carena del Dominator 33 è una monoedrica a V con angolo molto modesto (intorno ai 12°) con pattini longitudinali a sviluppo ridotto come nelle altre. Inconsueto anche il rapporto tra la lunghezza e la larghezza dell'opera viva, che privilegia quest'ultima contro la tendenza dei Mochi ad un buon allungamento.

Secondo la Mochi, è stata fatta una scelta per privilegiare la maggior portanza e ridurre l'assorbimento di potenza in condizioni di tempi meteo normali, che secondo le indagini del cantiere sono quelli in cui avviene il 90 per cento dell'utilizzo della barca da parte del cliente.

La rigidità dell'opera viva è stata ottenuta dallo stampatore, il cantiere Moschini di Fano, con il consueto sistema della stratificazione calibrata. Si arriva a circa 7.000 g/m<sup>2</sup> per il settore di chiglia e a 3.000 g/m<sup>2</sup> per il fondo e il dritto di prua. Longheroni, paramezzale e madrieri sono riportati con la stratificazione di bloccaggio.

### Interni

A prua estrema la paratia anticollisione su norme RINA delimita il pozzetto della catena dell'ancora, con portello d'ispezione in coperta e ombrinale (un po' piccolo) di scarico.



sità e la ventilazione interna. A dritta, sulla paratia verso poppa, c'è un capace armadio con cassetti.

Dalla cabina armatoriale si accede al bagno con una porta diretta. Una seconda porta permette di accedere al bagno direttamente anche dalla dinette. Il locale, completamente controstampato, ha il lavandino d'acciaio a pianta rotonda con acqua calda e fredda, un wc marino a pompa normale, specchio a parete e doccia a telefono con carabottino di legno e raccolta d'acqua in sentina. Sopra l'oblò, schermato dalle solite tendine, una serie di ripostigli pensili.

Il locale dinette è anch'esso largo come l'intera barca.

Sulla dritta c'è un divano allungato per murata, con sviluppo a U intorno ad un tavolo

regolabile sulla piantana centrale, che può essere trasformato in letto matrimoniale. A murata, dietro il divano (le cui spalliere sono forse un po' troppo verticali), c'è una mensola e l'incazzo della murata stessa con due oblò apribili, protetti da una tendina scorrevole. Il settore di divano che si appoggia alla paratia del pozzetto ospita anche un portabottiglie.

Sulla parte di sinistra del locale c'è l'angolo cucina, con fornelletto a due fuochi d'acciaio (la bombola è in un gavone esterno), lavello anch'esso d'acciaio con acqua calda e fredda, frigorifero Minis di 75 litri incassato e grande piano di lavoro a murata. Il fornelletto è dotato di cappa aspirante, un oblò apribile offre una ulteriore ventilazione.

### Pozzetto e coperta

Il pozzetto è molto spazioso, tenuto completamente sgombro salvo il divano del pilota, a due posti sulla dritta, non regolabile né in altezza né in inclinazione dello schienale (è invece regolabile la distanza dal timone). Una grande porta scorrevole con cornice anodizzata e pannelli in perspex azzurrato chiude la cabina. A murata, dopo i settori di vetroresina che sostengono il roll-bar, sono ricavati sullo stampo due ripostigli per la zattera autopiegabile e la bombola del gas e una stretta panca che favorisce anche la salita in coperta. Il piano di calpestio è di vetroresina con rilievo antiscivolo. Vi si aprono i portelli di accesso alla cala motori e un gavone centrale.

La coperta verso prua è accessibile anche in navigazione grazie alla larghezza dei mar-