

€ 6,00  
AGOSTO-SETTEMBRE 2016  
mensile - anno 94

IN VENDITA ANCHE SU  
Disponibile su App Store  
Disponibile su Google play

# Vela e MOTORE

09-1922

www.velaemotore.it catamarani.velaemotore.it

## IN PROVA

Bavaria R40 Fly

Delphia Escape  
1150 Voyage

Bénéteau  
Barracuda 8

More Boats 55

Dufour 412 GL

## STORIA

A tavola con  
la Regia Marina

## COVER

**More Boats 55**

Anima sportiva  
per navigazioni  
adrenaliniche

PROTAGONISTI

**Willy Persico**  
**SOUTHERN WIND**

25 anni di passione

**SALONI**  
**100 PAGINE, 300 NOVITÀ**  
**IN ANTEPRIMA**





# MORE 55

Ben costruita e progettata, è caratterizzata da un ottimo rapporto fra qualità e prezzo. È veloce e affidabile, con spazi interni adeguati a lunghe permanenze a bordo

di Paolo Portinari (velaemotore@edisport.it)

**I**l cantiere croato More Boats nasce poco più di due anni fa riunendo sapientemente maestranze e competenze di alto livello. Il primo passo è uno yacht di sedici metri tanto ben riuscito (nella seconda copertina di questo numero) che, a pochi mesi dalla messa in acqua della barca numero uno, vanta già tre esemplari naviganti e nove in costruzione. In più, un nuovo 40 piedi sta già prendendo forma. Il More 55 è frutto di un progetto ben congeniato, coerente in ogni dettaglio e tanto ragionato da apparire senza difetti. Maurizio Cossutti ne ha dato forma e sostanza vestendo geometrie di carena innovative con scelte strategicamente più

tradizionali, come albero in alluminio e sartie in dyform. Il risultato è uno yacht fatto per navigare seriamente, per durare nel tempo e resistere a navigazioni impegnative: ogni dettaglio, anche negli impianti, è pensato e selezionato per essere affidabile e longevo, dalle pompe di sentina fino ai paglioli realizzati unendo lamine di alluminio a un'anima in nomex. La dimostrazione di tutto questo ce l'ha data la barca in prova, il primo degli esemplari varati che, nonostante due traversate atlantiche all'attivo, mantiene interni perfetti e un gelcoat che sembra appena uscito di fabbrica. Infine, e non certo in ultima istanza, le qualità nautiche sono da riferimento.

1 La plancetta bagno di poppa idraulica e rivestita di teak è optional.

2 In caso di problemi ai frenelli, il settore del circuito della timoneria è facilmente raggiungibile.

3 La scotta di randa alla tedesca è rimandata su una coppia di winch vicini alle ruote.



**1.** La versione a cinque cabine della prova mantiene una dinette ampia e luminosa. Lungo la murata di dritta, la cucina si sviluppa offrendo ampie superfici di lavoro e ospita due grossi frigoriferi a cassetto pensati per lunghe navigazioni senza scalo. **2.** La panca a C ha un elevato sviluppo lineare e il tavolo può ingrandirsi oppure abbassarsi fino a creare un'unica superficie su cui sdraiarsi. **3.** Una delle due cabine gemelle di poppa: si notano le dimensioni del letto matrimoniale e l'oblò scurito da cui si può accedere al tender garage.

## Interni

Nonostante il ponte sia occupato in buona parte dal pozzetto, gli interni godono di volumetrie tanto generose da offrire ambienti spaziosi e ariosi anche nella versione con cinque cabine e tre bagni. È possibile optare per un layout con quattro cabine e quattro bagni, oppure per un allestimento con armatoriale a prua, due cabine a poppa e tre bagni. Tutte le varianti condividono il grande carteggio a sinistra della discesa, la dinette con panca a C e la cucina che corre lungo la murata di dritta disponendo dello spazio sufficiente ad ospitare tutte le utenze, dai freezer alla macchina per il caffè.

Abbiamo apprezzato la luminosità assicurata sia dagli oblò sul cielo e sui fianchi della bassa tuga, sia dalle finestrate a murata da cui si gode la vista sul mare anche da seduti in dinette. In generale la dislocazione e la quantità di volumi per lo stivaggio è eccellente e non mancano armadietti o cassetti dove riporre oggetti grandi e piccoli.

Nell'esemplare del test, con cinque cabine, abbiamo apprezzato una vivibilità fuori dal comune: gli ambienti sono proporzionati e funzionali, persino la quinta cabina ha un buon disimpegno e letti a castello di dimensioni casalinghe. Le dimensioni dei letti si fanno apprezzare sia nelle matrimoniali di prua, sia in quelle di poppa. Oltre alla qualità delle finiture, di tutti gli assemblaggi e degli acciai, ci ha sorpreso la robustezza e la solidità dell'arredo realizzato sia in massello sia in compensato: a tradire le decine di migliaia di miglia che l'esemplare della prova aveva già alle spalle, c'erano solo sporadiche ammaccature sul pagliolo dovute più a incuria che non a usura.

La larghezza dello scafo a poppa ha permesso di realizzare la sala macchine fra le due cabine: qui trovano posto motore, generatore, dissalatore, riscaldamento e aria condizionata.



3

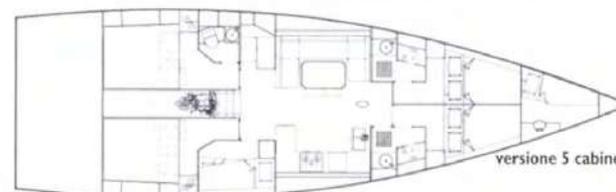
L'AREA DEDICATA ALLA NAVIGAZIONE HA UNA SUPERFICIE DI LAVORO CHE PERMETTE DI UTILIZZARE COMODAMENTE LE GARE NAUTICHE E SPAZIO SUFFICIENTE A OSPITARE TUTTA LA STRUMENTAZIONE ELETTRONICA CHE SI DESIDERA



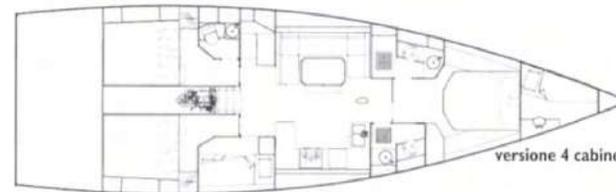
4



5



versione 5 cabine

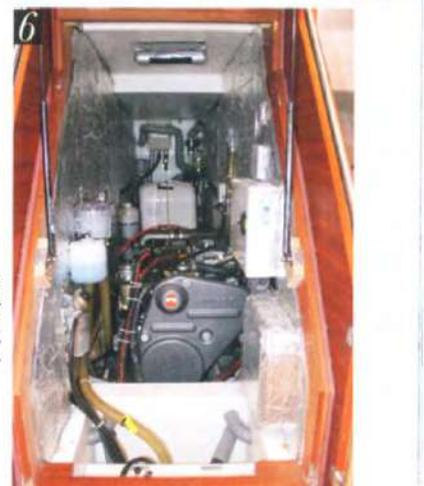


versione 4 cabine



6

**4.** Una delle due cabine gemelle di prua con accesso diretto alla toilette. **5.** La cucina è ricca di volumi di stivaggio dedicati e facilmente raggiungibili. **6.** L'accessibilità al motore è ottima.





**1.** Il pozzetto può essere protetto dalla cappottina che si allunga a proteggere parte delle sedute.

**2/3.** Le superfici calpestabili sono ampie e prive di intralci: le manovre corrono recessate e gli obli sono a filo.

**4.** Il rollafuoco elettrico ha il motore recessato e il musone dell'ancora è robusto e sufficientemente lungo da impedirle di rovinare il dritto di prua durante le manovre di ancoraggio.

**5.** Il carrello e la rotaia della randa incassati sotto al piano del ponte.

**6.** Comodo e funzionale il puntapedi sollevabile dietro alle ruote del timone.

## In navigazione

Nonostante vele molto usate e serbatoi di acqua e gasolio pieni, con soli 5 nodi di vento e onda lunga abbiamo sviluppato un vento apparente (somma vettoriale del vento reale e quello "di avanzamento" prodotto dall'avanzamento della barca e pari alla sua velocità) sufficiente a bolinare a 5,2 nodi. In queste condizioni la barca è rimasta reattiva, velocissima a seguire i comandi del timone e a rispondere alle regolazioni. Ma è con 9 nodi di vento che il More 55 comincia a correre davvero, si inclina tanto quanto basta a prendere le sue forme ideali e accelera con movimenti morbidi e potenti, raggiungendo velocità notevoli. Al lasco, poi, la stabilità al rollio rende la navigazione confortevole anche con onde al giardinetto e le velocità si mantengono sostenute anche senza gennaker.

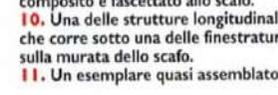
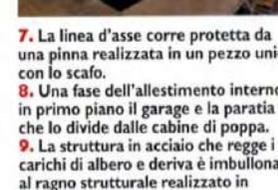
Si riesce a risalire il vento con angoli strettissimi, merito delle forme di carena e della profonda chiglia; le virate si fanno in spazi ridotti e le accostate sono immediate, tanto immediate che sui successivi esemplari la pala del timone ha una

superficie minore per facilitare la conduzione in crociera e ridurre la pressione sulla pala con tanto vento. Il comando alla ruota è diretto grazie a un circuito che vede il settore riportato sotto al piano di coperta, quindi velocemente ispezionabile in caso di problemi ai frenelli aprendo un portello.

Il pozzetto gode di una larghezza inusuale, ospita persino due tavolini con passaggio centrale al tambuccio, panche lunghe e profonde che nascondono ampi gavoni.

Diverse le caratteristiche che si fanno apprezzare, dai passavanti larghi e le ampie superfici prendisole, al carrello randa recessato e facilmente ispezionabile tramite un portello, fino alla possibilità di spostare la scotta della randa davanti al tambuccio per veleggiare in crociera con il grande bimini aperto.

Il tender garage è in grado di contenere un gomone a chiglia rigida lungo 2,9 metri e vi si accede sia dalla plancetta apribile di poppa sia dal grande portello in pozzetto.



**7.** La linea d'asse corre protetta da una pinna realizzata in un pezzo unico con lo scafo.

**8.** Una fase dell'allestimento interno: in primo piano il garage e la paratia che lo divide dalle cabine di poppa.

**9.** La struttura in acciaio che regge i carichi di albero e deriva è imbullonata al ragno strutturale realizzato in composito e fascettato allo scafo.

**10.** Una delle strutture longitudinali che corre sotto una delle finestrature sulla murata dello scafo.

**11.** Un esemplare quasi assemblato.

### I DATI

Lunghezza f.t.	m 16,70
Lunghezza scafo	m 16
Larghezza	m 5
Pescaggio	m 2,70
Dislocamento	kg 15.300
Zavorra	kg 5.300
Serbatoio acqua	lt 750
Serbatoio carburante	lt 550
Motori	Yanmar cv 80
Omolog. CE categoria	A
Progetto	Maurizio Cossutti

### INDIRIZZI

More Boats, Croazia, [www.more-boats.hr](http://www.more-boats.hr)

### COSTRUZIONE

Scafo e coperta in sandwich con pelli multiasiali di vetro, anima in Pvc e resina epossidica con infusione. Tutte le zone sottoposte a carico concentrato sono in laminato pieno. La struttura che supporta albero e deriva è in scatolato d'acciaio imbullonata al ragno strutturale in fibre di vetro realizzato da stampo.

### PIANO VELICO

Albero e boma in alluminio con sartieme in dyform tre ordini di crocette acquarteriate con lande a murata. Il piano velico è frazionato a 9/10 con randa steccata da 88,9 mq, fiocco da 80,2 mq.

### A MOTORE

Regime (rpm)	Velocità (nodi)
1.000	4,7
1.500	6,4
2.000	7,7
2.500	9,1
3.000	9,4

Note: La prova si è svolta con 4 persone a bordo con 550 litri di carburante e 750 litri di acqua, motore opzionale Yanmar da 110 cavalli, elica con 3 pale abbattibili.

### LE PRINCIPALI ALTERNATIVE

#### GRAND SOLEIL 54



Lunghezza f.t. m 16,35, disloc. 16.500 kg, sup. velica 155 mq; [www.grandssoleil.net](http://www.grandssoleil.net)

#### JEANNEAU 54



Lunghezza f.t. m 16,16, disloc. kg 17.164, sup. velica mq 148, [www.jeanneau.com](http://www.jeanneau.com)

PROVATA SU VELA-MOTORE 12/2009

### VELOCITÀ A VELA



Note: La prova si è svolta con 4 persone a bordo con 550 litri di carburante e 750 di acqua, mare piatto, randa e fiocco.