

NEO 430 ROMA. LA PROVA DI UNA FUORISERIE.

BARCHE, BARCHE A VELA / BY LUCA D'AMBROSIO / MAR 16, 2021

STAMPA L'ARTICOLO





Difficile pensare ad un Neo Yachts senza riconoscere immediatamente l'impronta di Paolo Semeraro. Velista professionista da sempre, ha al suo attivo un palmares che colleziona un numero di vittorie impressionante. Vittorie importanti, come quella della durissima edizione 2014 della Rolex Middle Sea Race dove, a bordo del suo Neo 400, ha conquistato classe 2.

Le sue barche, così come le sue vele del resto, hanno ridefinito il concetto stesso di racer-cruiser, abilitando così il grande pubblico a prestazioni che prima erano ad esclusivo appannaggio dei racer puri.

Forse proprio per questo, mentre macino chilometri per avvicinarmi al Neo 430 Roma, evoluzione del mitico 400, non posso fare a meno di alzare inconsciamente l'asticella delle mie aspettative.

Il Neo 430 Roma



Come ogni Neo Yachts anche questo 430 Roma è costruito al 100% in carbonio, sulla base delle richieste del suo armatore che, in questo caso, è un australiano a cui piace correre e a cui forse non piace più (e per fortuna) il design (se così possiamo chiamarlo) di quelle macchine da guerra costruite dai Kiwi.

Il Neo 430 Roma invece, mi conquista al primo sguardo. E non solo per quella prua a scimitarra che ostenta un bompresso che definire aggressivo sarebbe riduttivo, ma proprio per il suo disegno complessivo, che riesce inspiegabilmente ad essere sia sportivo che elegante, cosa di certo non comune per le barche a vela di questa categoria.



Il pozzetto è un capolavoro di ergonomia e di razionalizzazione, degli spazi e delle relative manovre. Qui ogni cosa è al posto giusto, esattamente dove dovrebbe essere. Un piano di coperta studiato sia per un equipaggio, che in regata si muove senza mai intralciarsi, che per il suo armatore che, in crociera, raggiunge tutte le manovre essenziali senza muoversi dalla ruota.



Considerazioni del tutto riferite a questa imbarcazione perché, per via dell'approccio "sartoriale" alla costruzione adottato da Neo Yachts, ogni barca è diversa dalle altre. L' esemplare precedente di Neo 430 Roma era infatti molto diverso, aveva due pale del timone, la deriva retrattile, un piano di coperta improntato alla conduzione in solitario e interni più improntati alla crociera.

Ma, mentre sono assorto in questi pensieri, Paolo arriva e con lui l'equipaggio, possiamo salpare...

La prova del Neo 430 Roma



La prova in mare di una barca a vela come questa è sempre un evento particolare, le persone fanno a gara per salirci e in effetti, finito l'imbarco, siamo in sette a bordo. Un numero considerevole di velisti che però, appena molliamo gli ormeggi e issiamo la randa, semplicemente "scompare" in questo sconfinato pozzetto. Il Neo 430 Roma è in infatti in grado di ospitare un equipaggio anche più numeroso che, quasi fosse l'incantesimo di estensione irriconoscibile di Harry Potter, trova il suo spazio a bordo senza problemi, come se fossimo a bordo di un 60 piedi.



Ci sono 6/7 nodi di vento reale fuori dal porto ma, già con la sola randa a riva (60 metri quadri), scivoliamo sull'acqua quasi alla velocità del vento.



Il Code 0 viene srollato e, che ve lo dico a fare, con Paolo Semeraro a bordo le vele van a segno in un attimo. La barca parte a razzo e supera istantaneamente i 9 nodi. Mi giro per controllare che il vento reale non sia nel frattempo aumentato ma la totale assenza di segni sulla superficie dell'acqua conferma il miracolo, questa barca semplicemente vola sull'acqua.

A 50 gradi circa di apparente sfiora a più riprese i 10 nodi, una velocità ragguardevole anche se, quello che impressiona maggiormente è la sua capacità di non rallentare mai, la velocità media è sempre costante, intorno ai 9,4/9,6.

Giovanni Ceccarelli e Paolo Semeraro hanno fatto un bel lavoro con questa carena che, inspiegabilmente, riesce a sfuggire alle leggi dell'idrodinamica che vorrebbero vincolarla ad una lunghezza al galleggiamento che, in questo caso, definire dinamica è un eufemismo. La barca va ben oltre la sua velocità teorica senza manifestare il benché minimo accenno ad abbassar la poppa, resta viceversa sempre orizzontale sull'acqua, minimizzando così la superficie bagnata e, di conseguenza, il drag.

A bordo del Neo 430 roma, quando l'aria è poca come oggi, si naviga quindi sempre su un vento apparente che la barca si costruisce con una semplicità disarmante. Qui le possibilità sono due: si va per rotta e al crescere della velocità si regolano le vele cazzandole; si va per angolo e al crescere della velocità si allarga lasciando le vele a segno, per seguire questo folle incremento di velocità. E' per questo che, mentre il Code 0 ci regala quasi 10 nodi di velocità a 35/40 gradi dall'apparente, in realtà stiamo navigando al traverso con 7 nodi di reale.

Sono prestazioni rese possibili certamente dallo studio delle linee d'acqua ma non solo, navigare a bordo di una barca full carbon vuol anche dire poter contar su un peso complessivo di 5700 kg, di cui ben 2800 sono posizionati 3 metri sotto il galleggiamento. Un rapporto peso raddrizzamento che, se quando corriamo regala queste performance, ha degli evidenti vantaggi anche in crociera quando, con grande sorpresa della famiglia,



potremo navigare veloci, ad angoli di sbandamento contenuti o, più semplicemente, dormire in rada a bordo di una barca che non rolla.



Ammainato il grande Code 0 da 125 metri quadri, issiamo il fiocco che, con i suoi 45 mq di superficie e in queste condizioni di vento potrebbe impensierire i più e ... e invece nulla perché il Neo 430 Roma ci stupisce ancora. Navighiamo a 30 gradi dall'apparente sempre intorno ai 9 nodi!

Provo a stringere e, contemporaneamente lo sguardo di Paolo si sposta alle vele, vedo un barber che mi segue chiudendo il canale del fiocco e il carrello della randa che si sposta sopravvento. Lo sbandamento cresce mentre il windex assume una posizione mai vista prima (navigando a vela), stiamo facendo una prua impensabile. A **28/29 gradi dal reale** navighiamo a 8,8/9 nodi di velocità mentre la punta del windex indica un angolo che faccio davvero fatica a scrivere da quanto irrealmente potrebbe sembrare...una VMG assurda per una barca che non è un prototipo da competizione.

Vedo la superficie del mare scurirsi di fronte a me, sta arrivando una raffica, la prima della giornata, ci entro dentro deciso mentre Paolo molla un po' di trasto e, manco a dirlo, la

barca accelera ancora. Tocchiamo i 9,4 ed io non vorrei più scendere da qui ...



Il timone è un altro piccolo capolavoro, è parecchio avanzato rispetto alla media e trasmette tutto, pur rimanendo diretto e sincero. Qui si ragiona in millimetri ed ogni minima variazione impressa alla ruota si trasforma in un'immediata reazione della prua, un piacere per i polpastrelli dei velisti più esigenti.

Ma il tempo passa ed il sole è vicino all'orizzonte, dobbiamo ahimè rientrare. Chiamo una virata, che il Neo 430 Roma esegue praticamente senza rallentare, e mi porto sulle nuove mura. La velocità scende per un battito di ciglia a 8 nodi e poi torna intorno ai 9 in una manciata di secondi mentre, tutto intorno, la superficie del mare appena increspato, riflette la luce arancione del sole che si nasconde.



Per rientrare in porto dobbiamo poggiare e non abbiamo il tempo di rimettere il Code 0. La barca torna alla realtà e la velocità diminuisce, siamo al gran lasco con il piccolo fiocco, ed ancora ci muoviamo a 5 nodi con 7 di reale, che barca ragazzi, che barca ...



Dentro il porto accendiamo il motore, un piccolo 30 cavalli che su questa carena e con questo peso è più che sufficiente.

A velocità di crociera e controvento facciamo più di 7 nodi, una prestazione che consente agevoli spostamenti in totale assenza di vento perché, ma lo avrete già capito, con il Neo 430 Roma, di accendere il motore proprio non ne avrete mai bisogno.

Com'è fatto il Neo 430 Roma



Gli interni del Neo 430 sono strutturali e completamente personalizzabili, si va dalla versione Loft che a prua ha un grande open space alla versione Cruise che offre tre cabine e due bagni, passando per la versione Comfort che, se fosse la mia barca, sarebbe certamente quella che sceglierei: un'armatoriale esagerata a prua, dotata di doccia separata, una grande ospiti a poppa ed un vano tecnico/cabina armadio dal valore inestimabile, in crociera come in regata.



L'esemplare in prova è organizzato invece con tre cabine, un bagno ed un tavolo da carteggio oversized. Entrambe le cabine di poppa, così come le sedute della dinette, sono organizzate con tre letti di dimensioni adeguate e teli anti-rollio, ovvero perfette per dormire sopravvento in regata.



Scendendo sottocoperta colpisce immediatamente il contrasto del bianco con le rifiniture in carbonio a vista. E' di sicuro effetto e conferisce a questi interni un aspetto curato, minimal e grintoso.



Degni di nota gli spazi di stivaggio, in questa barca tutto viene sfruttato per riporre sia gli oggetti ingombranti che quelli più piccoli che trovano collocazione perfetta nelle reti laterali che, molto meglio dei “pesanti mobili alleggeriti”, assolvono la funzione lasciando in ordine le cabine. Una menzione speciale la merita il frigo a pozzo che, dotato di motore ispezionabile, fondo e chiusura in carbonio, è enorme e bellissimo.



Gli interni strutturali regalano inoltre quei centimetri in più che consentono di avere a disposizione spazi che, normalmente, sono presenti su imbarcazioni di taglia maggiore. Sono anche facili da pulire e, ovviamente, non invecchiano con il passare degli anni.

Conclusioni

Neo 430 Roma rappresenta un salto quantico in avanti nell'evoluzione del concetto cruiser-racer. Prestazioni fino a ieri riservate solo alle barche da regata pura, sono oggi alla portata di velisti appassionati che vogliono cimentarsi con successo nelle regate o che, semplicemente, prediligono la navigazione a vela a quella a motore.



Questa barca ha certamente la capacità di esprimere prestazioni da puro racer (e anche di lasciarne dietro parecchi) ma ha la grande dote di farlo rimanendo sempre semplice, controllabile, sicura. Una caratteristica più unica che rara per questo segmento.

Dati tecnici

Sail area upwind	105 mq
Sail area downwind with gennaker	230 mq
Main sail	60 mq
Jib	45 mq
Code 0	125 mq
Gennaker	170 mq
Concept	Neo Yachts & Composites
Builder	Neo Yachts & Composites
Designer	Ceccarelli Yachts Design
Length (LOA): 13,06 mt	13,06 mt
Length (LWL)	11,80 m
Beam (Bmax)	4,06 mt
Draft	3 mt (1,6 mt with lifting keel)
Displacement	5.700 kg
Keel weight	2.800 kg
Water	200 lt

Fuel	100 lt
Engine	Saildrive 30 hp
Category	CE A – Ocean
Creew	10 max

Neo Yachts & Composites

info@neoyachts.com



Luca D'Ambrosio

Direttore responsabile, tester e giornalista. Comincia a navigare in tenera età con il padre poi da adulto scopre la vela e le regate d'altura. Lavora da più di trent'anni in editoria e naviga continuamente, soprattutto a bordo della barca della redazione, una vecchia signora dei mari che ha ristrutturato completamente e che svolge egregiamente la funzione di "laboratorio mobile" per The International Yachting Media.

