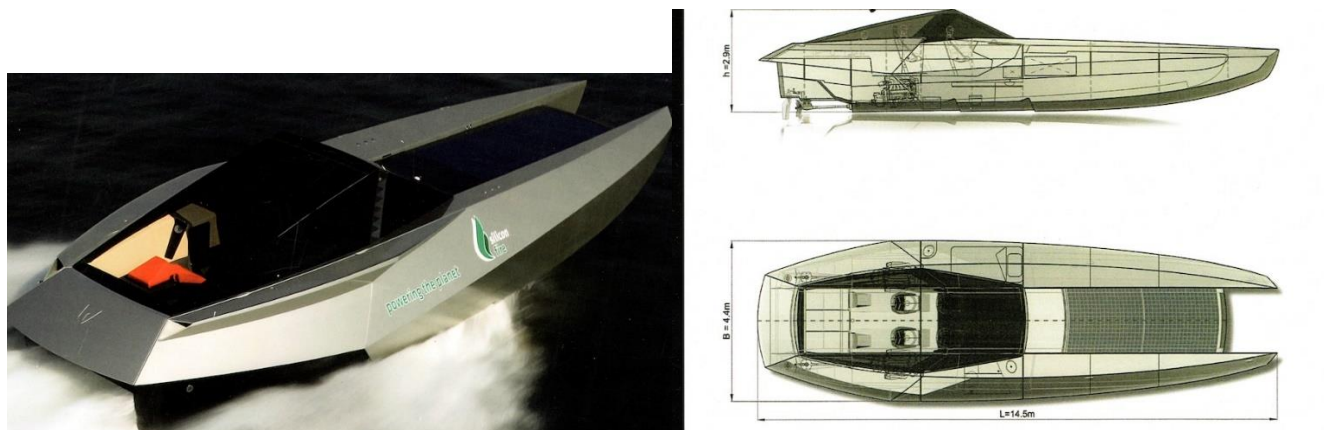


La super barca d'autore che sembra il Cybertruck Tesla, ma è nata 25 anni fa. Ora naviga di nuovo



Code-X

Avrà una seconda vita uno dei progetti più bizzarri, accattivanti, avveniristici e affascinanti di quel genio della nautica che porta il nome di [Fabio Buzzi](#), l'ingegnere deceduto tragicamente nel 2019 dopo aver battuto il record nella **Montecarlo-Venezia**. Progetto che portò alla realizzazione del catamarano veloce, "Code X", un prototipo costruito quasi venticinque anni fa sfruttando gli emergenti dettami delle energie rinnovabili, ovvero le fonti pulite o verdi, quando ancora questi argomenti si affacciavano timidamente nella vita di tutti i giorni, figuriamoci nella nautica.

Barche assurde: il ritorno del Code X

Insomma, un progetto visionario che, visto con gli occhi di oggi, appare come una sorta di "mostro del mare", qualcosa di misterioso da suscitare, quantomeno, la curiosità di chi si sia in qualche modo avvicinato al progetto anche solo con lo sguardo.

Una barca, un catamarano, difficilmente connotabile tanto che qualcuno, ai giorni nostri, l'ha in qualche modo accostata, con un parallelismo se vogliamo ardito ma che regge il confronto, con il **Tesla Cybertruck**, un pick-up elettrico stradale dal design futuristico, in acciaio inossidabile, noto per la sua struttura robusta e spigolosa e datato 2023.

Oppure, per restare legati alla nascita del progetto "Code X", [alla realizzazione del "Wallypower 118"](#) (meglio conosciuto come Galeocerdo) un rivoluzionario superyacht monocarena di 36 metri in vetroresina e fibra di carbonio – varato nel 2003 – dal design avveniristico con velocità oltre i 60 nodi grazie a due turbine a gas. Una sorta di "Ufo" della nautica firmato Wally.

Peter Grauer e il suo bizzarro progetto

Ma torniamo a Buzzi e al suo catamarano raccontando la non comune storia di questa barca che, come accennato in premessa, tornerà a vivere dopo anni di oblio.

Siamo negli uffici della Fb Design di Annone Brianza (Lecco) e l'ingegner Fabio Buzzi sta brindando ai 60 anni di **Enrico Conti**, storico collaboratore e disegnatore del cantiere (un nome che avrà un ruolo dominante in questa storia).

La "voce" e lo scatto di Perry – lo splendido cane pastore di Brie regalato all'ingegnere dall'amico argentino *Daniel Scioli* in quegli anni vicepresidente della Repubblica Argentina – annunciò prima della segretaria la presenza di **un ospite**.



Era un uomo elegante, in giacca e cravatta aveva chiesto di poter incontrare Buzzi per proporgli un'idea. Non che fosse il primo a bussare alla porta dell'ingegnere ma stavolta avendo anticipato la visita con la parola "catamarano" Fabio Buzzi si era incuriosito. Infatti, da tempo aveva in mente proprio un cat supertecnologico e veloce da diporto che potesse avere anche una ricaduta sul mercato militare.

L'ospite era lo svizzero tedesco **Peter Grauer**, avvocato e appassionato pianista, divenuto famoso in terra elvetica per la sua azienda di produzione di pannelli solari venduti principalmente in Germania dove le normative in materia edile ne imponevano l'obbligo per le nuove costruzioni. Con sé Grauer, che Buzzi definì un "sognatore integralista", aveva una sorta di modellino di catamarano che se da un lato era sicuramente accattivante, da un altro, più pratico, presentava soluzioni di carena così poco nautiche da metterne in forse la sua funzionalità.

Ma tanto bastò per far scattare la molla e Buzzi accettò quella sorta di "commessa" al buio su una barca, in composito e carbonio, che avrebbe dovuto, per esempio, fare ricorso a energie rinnovabili montando pannelli solari per gestire tutta la parte elettronica.

Ma Grauer, che nel frattempo si era allargato costituendo anche una nuova società, la "Silicon Fire" (per lo sviluppo di un nuovo tipo di energia che si può ottenere dalla combustione del metanolo, liquido molto simile alla benzina ma con la differenza di non essere inquinante), pensava anche all'utilizzo di combustibili "verdi" per il catamarano proposto a Buzzi.

Code X: così è nato il catamarano di Buzzi

Insomma, un progetto, battezzato come detto "Code-X", che guardava al futuro la dove, in campo nautico, si era solo a discorsi teorici.

Così Buzzi si mise al suo tavolo da lavoro e ridisegnò completamente la barca con forme originali, futuristiche e con curiosi ampi scarponi. Un catamarano di nuovo concetto, non velocissimo, ma capace di planare e restare in planata anche a basse velocità, cosa impensabile per questo tipo di barche che per essere performanti hanno bisogno di scarponi stretti.

Ma "Code-X" nasceva assai largo, 4,5 metri, con scarponi, come detto, inusuali e tanto grandi da poter contenere una cabina a sinistra ed un bagno a destra (con anche una vasca idromassaggio su richiesta di Grauer).



Sulla parte di coperta due prese d'aria laterali con la funzione di consentire il passaggio verso prua e nella parte centrale una copertura totale di pannelli solari per mantenere sempre cariche le batterie agli ioni di litio che oltre a fornire di energia tutta la parte elettrica ed elettronica avrebbero potuto contribuire ad una propulsione ibrida elettrica (attraverso le eliche principali). Incredibile per quegli anni...

Per quanto concerne la propulsione, appunto, Grauer propose a Buzzi l'utilizzo di due motori americani a benzina Ilmor (della Dodge Viper): 10 cilindri leggerissimi in alluminio di circa 700 cavalli l'uno. Motori abbinati agli invertitori ZF e alle trasmissioni di superficie Trimax Fb Design perfettamente integrate nella carena della barca.

Buzzi poi ci mise ancora del suo con la realizzazione di tre flaps in carena: due convenzionali e laterali ed un terzo, molto particolare, centrale nel tunnel. Quest'ultimo che lavorava automaticamente non in acqua ma nell'aria, abbassandosi con il crescere della velocità per implementare la compressione dell'aria nel tunnel al fine di aumentare la portanza e quindi anche la velocità. A tutto ciò aggiungiamo ancora della tecnologia Fb Design: i tre flaps erano controllati da un sistema satellitare.

Con questo sistema, battezzato "Tritab", "Code-X" era in grado di planare all'istante e di navigare stabilissimo ad ogni andatura fino ad un massimo di 62 nodi con il pilota e gli ospiti comodamente seduti in un accattivante salotto coperto da un tetto in carbonio sollevabile idraulicamente e vetri fumè (a rendere ancora più misteriosa questa barca).

La carta d'identità del Code X

Due dati per la carta di identità e per ricapitolare: lunghezza 14,5 metri, larghezza massima 4,5 metri, pescaggio 0,7 m., dislocamento 5200 kg. (7200 a pieno carico) due motori da 700 cavalli l'uno, due invertitori Zf e trasmissioni Trimax 2100.

E fu proprio l'ingegner Fabio Buzzi, a barca finita, ad effettuare di persona le prime prove sul Lago di Como nel tratto da Lecco a Bellagio. Test che confermarono quanto ci si aspettava da questa barca tanto strana quanto performante e tecnologica. Anche Peter Grauer ne rimase colpito perché quel catamarano incarnava ciò che avrebbe voluto.

Insomma, una storia che pareva a lieto fine. Ma non fu proprio così. I veri motivi del perché "Code-x" rimase poi coperta da un telone per quasi vent'anni nei capannoni della Fb Design resta un mistero. Di fatto, pur essendone proprietario, Grauer non se la portò mai a casa e "Code-X" superò la maggiore età senza avere un futuro.

E qui entra in scena Enrico Conti. Sì, quello del brindisi all'inizio della nostra storia. Conti, che ha nel Dna l'amore per le barche, tutte le volte che passava nei pressi di quella barca "soffriva" andando velocemente oltre ben sapendo quanta passione e dedizione Fabio Buzzi, il suo staff e lui stesso, avevano messo in campo per costruirla.



Federico Tognon: il visionario che si è innamorato di questa barca

Facciamola breve: Conti non sopportava questa situazione e pensò ad un altro "malato" di nautica come Federico Tognon, 55 anni da Venezia, perito stragiudiziale con studio a Padova, come possibile acquirente. A Tognon bastò una visita alla Fb Design per capire che quella barca faceva per lui. Ebe Buzzi, figlia dell'ingegnere – che ha raccolto la sua eredità con la sorella Misa e mamma Brunella – fece subito capire che però avrebbero dovuto trattare con il proprietario e cioè Peter Grauer.

Una trattativa non facile: «All'inizio spararono cifre da capogiro, astronomiche, ma poi si arrivò ad un accordo e comprai il catamarano» racconta Tognon.

Ed eccoci alla seconda vita, agli albori del 2025. Tognon porta la barca in laguna, a Venezia, nel cantiere di suo suocero, il Marine Tech (che fra l'altro ospita anche la base veneziana della Fb Design), e inizia a metterci mano con l'aiuto anche, e non poteva essere altrimenti, di Enrico Conti e del meccanico Carlo Menoni (già collaboratore di Buzzi e ora titolare della Meccanica Marina).

La prima cosa da fare era trovare i motori in sostituzione dei due Ilmor (uno dei quali si ruppe praticamente subito dopo le primissime prove) nel frattempo smontati.

Con pazienza certissima Conti riuscì a ridisegnare un vano motori che potesse ospitare due propulsori turbo diesel Fpt da 570 cavalli l'uno nella tradizione "buziana" di motori diesel a basso consumo (come una barca da 10 metri...) e altrettanto basso impatto ambientale. Per il resto "Code-X" era ancora in perfette condizioni e Tognon aggiunse solo l'aria condizionata, pelletterie nuove, una sistemazione del pavimento e il pilota automatico. E poi subito via in Laguna per una prova.

Una barca che non passa inosservata

«Fu qualcosa di veramente emozionante – racconta Tognon -. Era un missile con velocità vicine ai 50 nodi, uno spettacolo. Tanto che decisi di andare in vacanza con la mia famiglia in Croazia. Ad ogni porto dove attraccavamo era un via vai di gente che guardava e fotografava e si chiedeva che barca fosse... lo me la ridevo ma mia moglie non era contentissima di tutti quegli occhi indiscreti che ci osservavano come marziani venuti da un altro pianeta...».



Scontato chiedere a Tognon se sia rimasto soddisfatto di questo acquisto: «Assolutamente sì anche se mi sono svenato per acquistarla ma ne valeva la pena: è un mezzo tecnologicamente al top malgrado abbia più di vent'anni. E poi è un piacere portarla in mare. Penso però che il suo palcoscenico non sia Venezia ma possa essere una location di prestigio come la Corsica, Dubai o Miami dove farebbe bella mostra di sé e impazzire dalla curiosità. Per questo, mio malgrado, penso che la metterò sul mercato perché merita molto di più. Il valore? Siccome quando l'ho acquistata ho dovuto immatricolarla i due ingegneri venuti per le pratiche hanno stimato un valore di circa mezzo milione di euro: questa la cifra di partenza».

Intanto "Code-X" ha già fatto parlare di sé al punto che dal 27 al 31 maggio sarà esposto nel Padiglione 1 (quello centrale) del Salone Nautico di Venezia dove sarà ammirata da non pochi intimi.

Conoscendolo, intanto l'ingegner Buzzi se la riderà di gusto. E la storia... continua.

Marco Corti