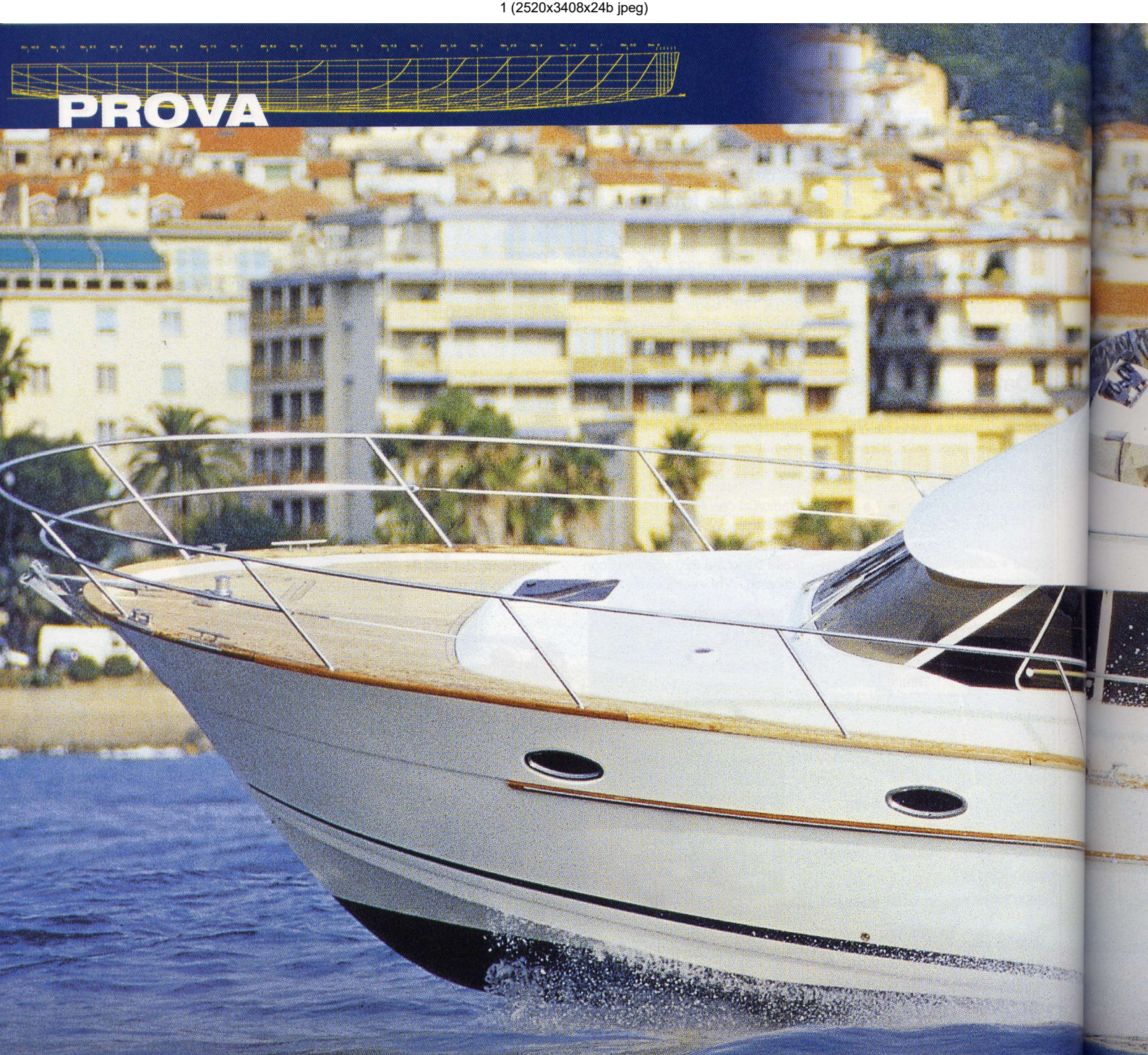


PROVA



ACM **38** Excellence

Linee classiche per un fly bridge francese dalle buone doti di navigazione anche sul mosso. Ampi gli spazi interni, con due cabine comode e una dinette ampia e funzionale.

di Maurizio Bulleri



ACM sono le iniziali di Albert e Marthe Charpentier, due coniugi francesi che nel 1954 intrapresero la costruzione di imbarcazioni da pattugliamento per i doganieri francesi. Barche solide, realizzate con standard di elevata qualità, destinate a navigare sulla Manica, in condizioni spesso difficili. Successivamente il cantiere iniziò la costruzione di barche da diporto e trasferì la propria esperienza e le stesse tecniche anche sui motoryacht, che divennero presto famosi in Francia per la loro affidabilità. Un anno fa, l'azienda è stata rilevata dagli imprenditori france-

si Bertrand Vogèle e Jérôme de Ségogne che hanno intrapreso un ambizioso progetto di sviluppo su scala internazionale. L'attuale gamma annovera quattro modelli "storici", due fly e due coupé, e un paio di interessanti novità, il Mystic 39 (presentato da Vela & Motore in dicembre) e l'Arcoa 38, un curioso open old style. Ma la rivoluzione è appena cominciata e nei capannoni di Colombelles, in Normandia, sono già in costruzione due nuovi fly da 34 e 50 piedi.

Il progetto

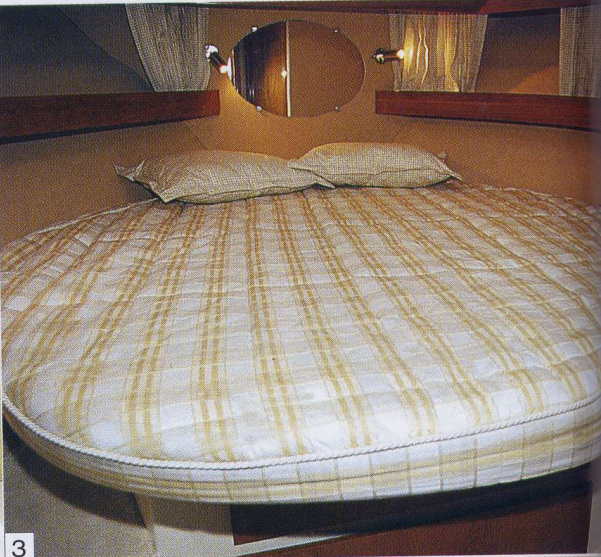
L'Excellence 38 è un classico fly francese, con linee di co-

- La qualità della costruzione
- Morbido sicuro sul mosso
- Le due grandi cabine



- Passavanti laterali stretti
- Mancanza di prendisole a prora
- Altezza limitata nella timoneria interna

PROVA EXCELLENCE 38

3
41
2

1. In timoneria la ruota e le strumentazioni sono sistemate correttamente.
2. La cucina dispone di un comodo piano di lavoro e di molto spazio per le stoviglie.
3. L'armatoriale è una cabina di ampio respiro, che gode di una buona altezza anche sopra il letto.
4. Comoda anche la doppia ospiti, arredata con un proprio guardaroba.

perta semplici e tradizionali. Ciò che conta è la sostanza, la qualità del manufatto. La carena è profonda, da mare duro, con due tunnel che ospitano gli assi e intubano parzialmente le eliche. Le strutture di coperta sono in sandwich di Airex, un materiale di elevata qualità che offre una buona robustezza con pesi inferiori agli stratificati tradizionali. Interessante il progetto delle aree interne. Infatti, sebbene, il ponte superiore non sia eccessivamente elevato, sia in dinette, sia in cabina, l'altezza sfiora i due metri. Il segreto è una sala macchine raccolta e l'impiego di trasmissioni V-Drive che offrono più spazio alle zone abitabili. In



5

coperta si osserva come la dinette ed il fly siano stati allargati quanto più possibile, sacrificando leggermente la larghezza dei passavanti, soprattutto ad altezza delle spalle. Intelligente la sistemazione della cucina che mostra anche una perfetta organizzazione di mobili ed elettrodomestici. E' una barca che merita di essere abitata.

La coperta

Per non alzare eccessivamente il baricentro, il peso sul fly è stato ridotto al minimo e sul ponte superiore le strutture sono poche, semplici e leggere. La consolle di comando è completa, ma essenziale, così come l'albero per le luci e le an-

tenne. L'arredamento è completato dal divano a tre posti e dal materasso prendisole. La scala esterna tra i due ponti non è ripida, ma in corrispondenza dell'apertura superiore si avverte la mancanza di un tientibene. Alla base, i primi gradini sono utilizzati anche per favorire l'accesso al passavanti. A prora lo spazio di manovra è comodo. La parte inferiore della tuga può essere utilizzata per sdraiarsi al sole, stendendovi i teli da bagno; tuttavia, sarebbe stato preferibile poter disporre (almeno come optional) di un materasso prendisole aggiuntivo. Nel pozzetto di poppa si aprono tre portelli che danno accesso alla sala macchine e a due gavoni laterali, eventualmente disponibili per il pescato e per le esche. Una delle due porte di accesso alla piattaforma bagno è stata sacrificata a favore di un lungo divano a L, una soluzione



6

che permette di ampliare la capacità di posti a sedere all'esterno. Nello specchio è stato ricavato un gavone apposito per riporre la zattera; si tratta di un raro esempio di attenzione per la sicurezza.

Gli interni

Sul modello esaminato, il salone era arredato con un divano su un lato ed un mobile contenitore sull'altro, una soluzione che ci è sembrata più razionale di quella con due divani (offerta in alternativa) perché favorisce la mobilità ed offre più spazio di stivaggio. La capacità di posti a sedere intorno al tavolo è stata aumentata con un pratico sgabello, di nessun ingombro. La timoneria è appartata e, grazie al divanetto a due posti, consente di non restare soli al timone. Il pilota può contare su una visuale quasi completa e sulla corretta sistemazione del volante,

degli strumenti e delle manette di comando. A destra del sedile di guida c'è persino un poggiatesta imbottito. Il soggiorno può essere ventilato utilizzando anche i finestrini laterali con apertura a compasso; uno di questi è situato in corrispondenza della timoneria e risulta assai utile per poter impartire comandi all'esterno in fase d'ormeggio. La cucina merita di essere utilizzata, perché ben allestita con contenitori scorrevoli, tanti cassetti, stipi d'ogni misura ed un largo piano di lavoro in granito sintetico. Sopra di essa, un altro finestrino a compasso favorisce l'eliminazione di odori e fumi. La cabina ospiti è arredata con due letti separati che possono essere trasformati in matrimoniale utilizzando un piccolo cuscino centrale; il vano dispone di due oblò: uno, curiosamente, si affaccia in dinette, l'altro in murata. Nel vertice

di prora c'è l'armatoriale con un grande letto a forma di rombo.

Materiali e impianti

Sono stati seguiti criteri di massima essenzialità e funzionalità. L'elettronica è limitata allo stretto necessario o ad accessori non indispensabili per la navigazione. Un concetto che si traduce in affidabilità e riduce drasticamente la necessità di soste forzate dovute a guasti. Il wc, ad esempio, è manuale, il verricello (di serie) non dispone di telecomando, eventuali pompe elettriche per le acque nere sono installate solo su richiesta, la passerella è a vista, e così via. Ai più esigenti, il cantiere propone, come optional, l'installazione dell'impianto di aria condizionata e del gruppo elettrogeno (utile se si decide di soggiornare a bordo). Nella consolle del fly sono replicati i comandi ed alcuni strumenti

5. Il bagno ha dimensioni superiori alla media della categoria.

6. Luminosa e confortevole la dinette, in un tutt'uno con la timoneria.

PROVA



1. Il divano del pozzetto a L è un'ottima soluzione per aumentare la capacità di posti a sedere all'esterno.
2. La scala di accesso al fly è utilizzata anche per salire sul passavanti.
3. La plancia superiore con i principali strumenti di controllo.
4. Viva la sicurezza: nello specchio c'è uno spazio apposito per la zattera, sempre a portata di mano.
5. Il prendisole è sul fly, c'è posto per tre persone.

della plancia principale; a poppa, su richiesta, è possibile montare una terza stazione di governo. Considerata la superficie esposta al vento, è suggerita l'installazione aggiuntiva dell'elica di prora.

La prova

A Sanremo, durante la prova in mare, abbiamo trovato condizioni abbastanza impegnative: brezza tesa e mare molto mosso con onda morta di libeccio di altezza tra 1,5 e 2 metri. L'Excellence ha così potuto fornire prova della sua migliore qualità: la navigazione in condizioni difficili. Ha impressionato favorevolmente la sua capacità di affrontare il mare in prora anche a tutta velocità, senza battere e senza bagnare la coperta. Le onde vengono aperte con decisione e la ricaduta nel cavo è sempre molto morbida. Il merito è delle linee d'acqua ed in

particolare dei pattini deflettori all'estremità dell'opera viva, nonché di un bottazzo piuttosto pronunciato che evita la risalita della scia lungo le murate. Il rovescio della medaglia è una velocità massima non ai vertici della categoria. Nel corso del test abbiamo misurato 26,5 nodi a 3500 giri/minuto, un dato che però è influenzato anche dalle difficili condizioni, che non ci hanno permesso di trovare l'assetto migliore per la prova di velocità. Sul mare calmo e con i flaps in posizione neutra si dovrebbe riuscire a guadagnare almeno un nodo. Per la crociera si possono scegliere diverse andature; infatti, l'assetto ed il rendimento non mutano in modo sostanziale con il variare della

velocità. La minima andatura di planata è intorno ai 10 nodi, con i motori a 2000 giri/minuto. Nel complesso risulta soddisfacente la silenziosità dei motori e le vi-

brazioni delle strutture di vetroresina sono appena percettibili. Sul fly, a tutta velocità, la maggior parte del rumore è provocata dal vento. In

effetti, la protezione del piccolo parabrezza risulta praticamente nulla. Nonostante le cattive condizioni, abbiamo potuto costatare come il pilota automatico (optional) sia riuscito a tenere la barca in rotta, segno evidente delle buone doti di navigazione dello scafo.



ACM EXCELLENCE 38 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

O. Poncin - design: J & J Design

Prezzo

Con i 2 motori turbodiesel Yanmar 4LH STE 2 x 230 cv: **euro 234.114,00** Iva esclusa franco cantiere.

Dati

Lunghezza fuori tutto **m 11,75**
larghezza massima **m 3,78**
immersione massima **m 0,9** peso a secco **kg 7.400** - posti letto **4 + 1** - serbatoio carburante **lt 1.000** - serbatoio acqua **lt 350** - categoria di omologazione **B** - persone trasportabili **10**

Misure interne

Altezza dinette cm 195 - altezza cabina prora cm 192 - letto armatoriale cm 200 x 160 - altezza sopra il letto cm 100 - altezza bagno cm 192 - altezza max cabina ospiti cm 194 - cuccette ospiti cm 195 x 70 - altezza sopra i letti ospiti cm 60 - larghezza porte cm 46.

Motori della prova

La barca in prova era equipaggiata con due motori Yanmar 4LH STE da 230 cv - cilindrata lt 3,455 a 3.300 gir/min - 4 cilindri in linea alesaggio x corsa mm 100 x 110 - peso a secco kg 419.

Dotazioni standard

Verricello salpancora elettrico - timoneria idraulica - scaletta bagno - frigorifero - boiler - impianto hi-fi radio e CD - flaps tromba elettrica - bussola - tre tergicristalli - caricabatterie - telo copristrumenti sul fly - prendisole di poppa sul fly.

Dotazioni optional

Bimini flying bridge (euro 966,00) - teak nel cockpit (euro 2.468,00) - teak piattaforma di poppa (1.293,00) - teak passavanti (5.055,00) - terza stazione di comando a poppa (4.079,00) - generatore da 4 kW (8.665,00)

aria condizionata con generatore da 6,5 kW (15.492,00) - cassa acque nere (1.045,00) - toilette elettrica (1.021,00) - tv plasma Dvd (2.498,00) - indicatori flaps (767,00) - ancora e catena (735,00) - elica di prora (4.334,00).

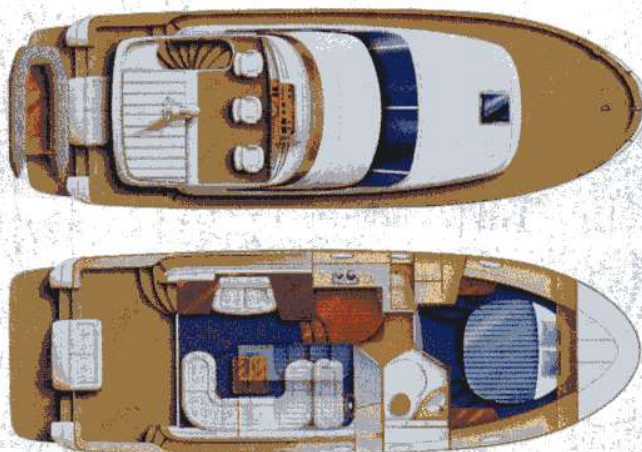
Indirizzi

Costruttore **ACM**
Colombelles (Francia)
Importatore **Equinoxe Yachting**
Via del Castillo 17
Portosole
18038 Sanremo
tel 0184/598382
fax 0184/598499

Le prestazioni

Giri	Nodi	Note
2000	10,0	minima di planata
2200	11,3	-
2400	13,1	-
2600	17,8	in assetto
2800	20,5	migliore rendimento
3000	22,3	velocità economica
3200	23,7	crociera
3400	25,0	-
3600	26,5	velocità massima

Nota: la prova si è svolta a Sanremo, onda lunga di mare morto da libeccio, altezza 150 - 200 centimetri, vento teso, temperatura dell'aria 21° C, cinque persone a bordo, serbatoio carburante 3/4, serbatoio acqua vuoto, barca vuota.



In sintesi

La carena è a suo agio anche sul mare mosso. Mantiene un assetto costante a diverse andature. Fly arredato in modo pratico ed essenziale. Interni spaziosi e luminosi, bene organizzata la cucina. Confortevole anche la cabina ospiti. Grande il bagno. Ideale per la crociera di due coppie e come casa al mare.

