

ARCOA



38



ACM lancia questo
express cruiser di 12
metri dalle linee
innovative, prestazioni
accattivanti e con
soluzioni inedite. Un
connubio molto ben
riuscito tra tecnologia,
design ed eleganza,
destinato a una
clientela selezionata

di ELENA GAGGINI

Arcoa è un marchio che, a partire dagli anni '60, ha segnato la storia della cantieristica francese da diporto e da lavoro. Le sue imbarcazioni erano infatti apprezzate per l'alta qualità e le spiccate doti marine. Motivi contingenti portarono tuttavia la proprietà a cessare l'attività nel 1995. Ma pochi anni dopo, Bertrand Vogèle e Jérôme de Ségone, in nuovi titolari dei cantieri ACM, decisero, con un secondo acquisto, di non lasciare morire un marchio così prestigioso. Con Arcoa, viene oggi proposta una nuova linea di imbarcazioni sportive, eleganti e tecnologiche, che affianca la produzione più classica e rétro ACM. Oggetto della nostra prova è la prima unità Arcoa, un express cruiser di 38 piedi con un design e soluzioni inediti.

PROGETTO ★★★★★

Con l'Arcoa 38 il cantiere ACM ha voluto creare un'imbarcazione "unica" nel suo genere, tanto da porsi "super partes" in una fascia di mercato così ampia. Nato dalla sinergia progettuale tra lo staff ACM, lo Studio di architettura J&J e il designer Olivier Meyran, questo dodici metri si rivolge a una selezionata nicchia di mercato capace di apprezzarne sia le alte qualità tecniche e marine, sia la sobria e raffinata

eleganza. Il suo profilo mostra l'abilità di Olivier Meyran nel creare giochi di curve persino nelle murate. Una scelta di grande impatto estetico ma apprezzabile anche da un punto di vista pratico. La sorta di semitunnel creato al livello degli oblò consente di convogliare una maggiore quantità di aria alle prese d'aria del vano motore, poste a

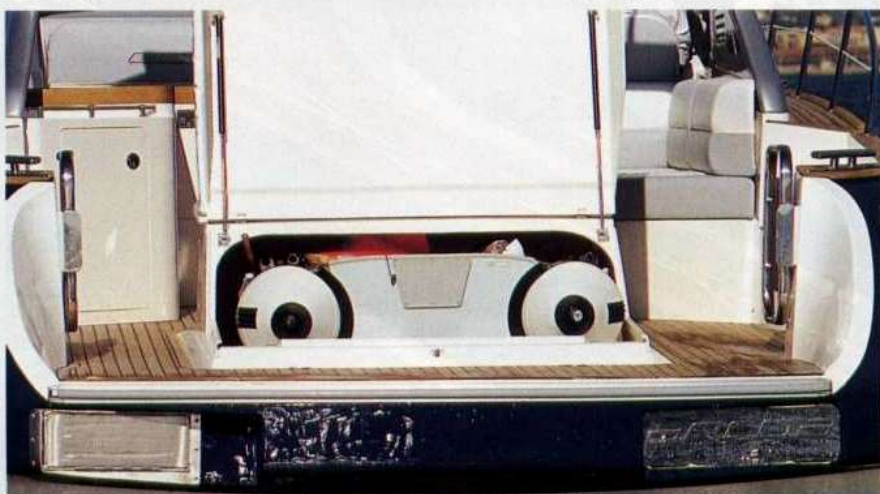
bianco (segue a pag. 104)

I VOTI DI Barche a Motore

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE
 ★★★ DISCRETO ★★★ BUONO
 ★★★★★ OTTIMO



Sopra, una vista del pozzetto da poppa mostra il prendisole centrale, la cucina a scomparsa a sinistra e la dinette a dritta. Sotto, il garage del tender.



DETTAGLI AZZECCATI

1 Fiore all'occhiello dell'impiantistica dell'Arcoa 38 è il suo locale tecnico ricavato a poppavia del bagno e con accesso dal pozzetto. Qui sono raggruppati le pompe autoclave, il boiler e l'intero impianto elettrico con i disgiuntori magnetotermici e la centralina NaviOp 2003. **2** Un'inedita soluzione caratterizza la cabina prodiera: ripiegando verso prua l'estremità poppiera del materasso e facendo scorrere la base in legno, si ottiene un divano.



COPERTA



Sotto, il passaggio a prua è garantito da larghi passavanti, protetti da solide battagliole inclinate fuoribordo.



Proposta nelle versioni Sport Line e Cruising, la coperta dell'Arcoa 38 si distingue per i grandi spazi destinati alla vita all'aperto e la facilità di movimento da poppa fino a prua estrema. La versione Cruising, ovvero da crociera, come l'unità oggetto della nostra prova, è caratterizzata dalla presenza del rollbar e delle battagliole. Questi ultimi non sono infatti previsti nella versione Sport Line, cioè quella più sportiva, sia per una questione estetica, linee più pure e aggressive, sia per contenere i pesi e di conseguenza migliorare le prestazioni. Dalla spiaggetta poppiera che, presentandosi piuttosto alta rispetto al galleggiamento, si trova allo stesso livello del pozzetto, si accede direttamente a quest'ultimo attraverso due "corridoi" ricavati tra le murate e il prendisole centrale. Questo si estende sopra al garage del tender, a sua volta appoggiato sopra la cala motori, entrambi accessibili grazie ad aperture elettoidrauliche. Il lato di dritta ospita una confortevole dinette con divano a L; questa zona può essere rapidamente completata da un secondo divanetto che compare semplicemente basculando verso poppa lo schienale del prendisole. A sinistra troviamo invece la cucina disposta a L, completa di due piastre di cottura in vetroceramica e di lavello ricavato in controstampo a scomparsa, frigorifero e vani di stivaggio. A pruvavia della cucina due sedili con seduta abbattibile, speculari a quelli di pilota e copilota, consentono a due ospiti di seguire in "prima fila" la navigazione. La postazione di guida, da cui si gode di ottima visibilità, mostra un cruscotto ben studiato per una immediata lettura di tutti gli strumenti. Dal pozzetto, un gradino consente di raggiungere con agio i passavanti e quindi il ponte di coperta che ha il pregio di svilupparsi su un unico livello, facilitando i movimenti e le operazioni all'ancora anche nelle situazioni più difficili. L'intera zona può essere adibita a prendisole.

A fianco, la postazione di guida offre un divanetto a due posti con schienali avvolgenti e seduta abbattibile. Un divano speculare è riservato agli ospiti per seguire la navigazione in diretta.



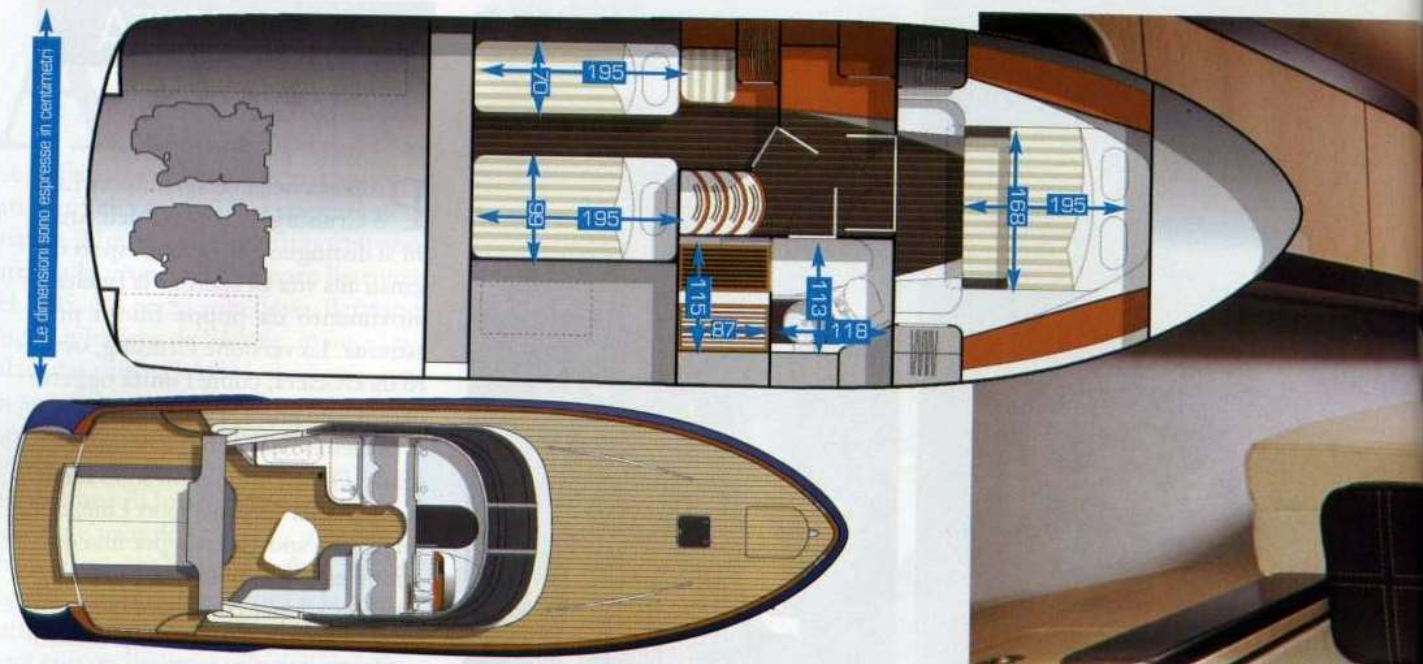
Sopra, il prendisole con schienale basculante. Sotto, l'apertura del pozzo catena cela il verricello.



Sopra, il cruscotto si presenta ben studiato per un'immediata lettura di tutti gli strumenti.



ARCOA 38

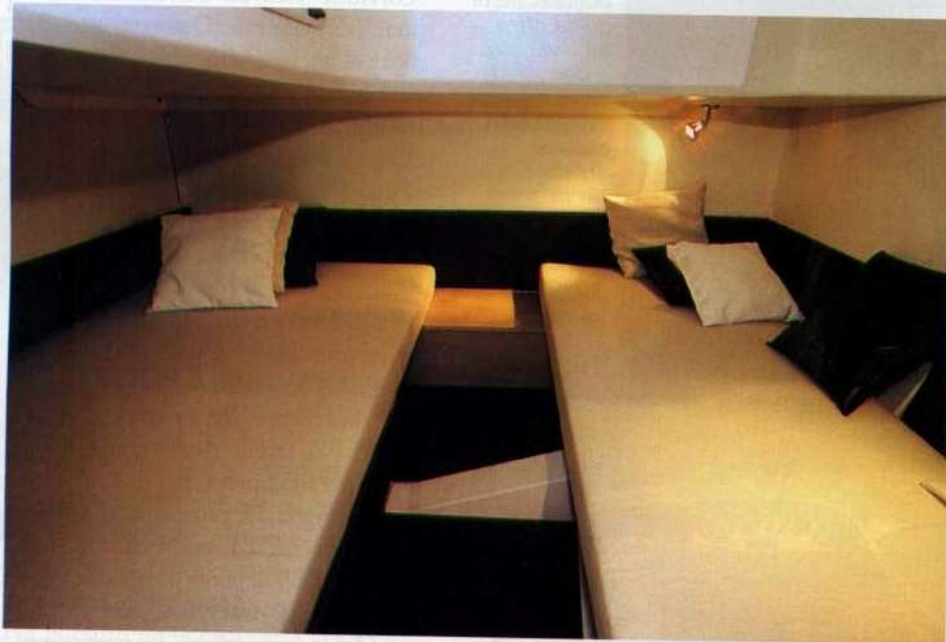


Le dimensioni sono espresse in centimetri

ALTEZZE IN CABINA

Cabina di prua	cm 183
Cabina ospiti	cm 198/123
Disimpegno di ingresso.....	cm 203
Toilette	cm 203
Vano doccia	cm 193

A destra, la cabina prodiera nella versione "giorno" con il divano. Sotto, la cabina ospiti. Il letto appoggiato alla murata sinistra è leggermente più stretto dell'altro. È prevista una versione con letto matrimoniale.



A sinistra, la paratia di fronte al letto armatoriale è ideale per la sistemazione di una televisione al plasma. A destra, nel locale toilette spicca il bel lavabo rotondo in cristallo temperato. Da notare il vano doccia separato.



INTERNI



Davvero originale, per un express cruiser di questa taglia, il layout degli interni dell'Arcoa 38. Partendo dal principio che un'imbarcazione di questa tipologia dovrebbe essere vissuta al 99% all'aperto, Olivier Meyran ha concepito gli interni come "zona notte". Scendendo sottocoperta si è accolti in uno spazioso disimpegno con piccolo mobile appoggiato alla murata sinistra, sul quale si aprono la doppia porta della cabina prodiera e le porte del locale toilette e della cabina ospiti. Non è stato infatti previsto il quadrato: niente dinette e niente cucina dunque. A prua, la cabina dell'armatore si distingue per la possibilità di trasformare il suo letto matrimoniale in un divano a tre-quattro posti, elegantemente rivestito in pelle, come le due sedute laterali poste ai piedi degli armadi. La base del letto scorrevole e il materasso ripiegabile su se stesso rendono questa operazione estremamente semplice e rapida. Altri due posti letto, nella versione matrimoniale o con letti affiancati, si trovano nella cabina poppiera infilata sotto al pozzetto, sul lato sinistro. Qui, solo il vestibolo, servito da un armadio e da un divanetto, offre un'altezza d'uomo (1,98 m). Gli ambienti di impronta particolarmente moderna ed essenziale evocano una certa atmosfera zen. I paglioli in wengué di colore marrone scuro contrastano con i mobili in castagno chiaro opaco e con le finiture in alluminio. Degno di nota anche il locale toilette dalle generose dimensioni, con vano doccia separato. Qui spicca un bel lavabo rotondo in cristallo temperato appoggiato su una base in vetroresina, impreziosita da inserti in wengué da sfruttare anche come piani di appoggio. Di generose dimensioni (0,87x1,15 m), il vano doccia, aerato e illuminato da un proprio oblò, mostra una seduta abbattibile in teak, come il carabottino, e sia sopra che sotto l'oblò dei vani dove riporre saponi, bagnoschiuma e shampoo.

Elena Gaggini



Sopra, il profilo dell'Arcoa 38 mostra un ricercato studio delle forme, si noti la presa d'aria alla fine del semitunnel che caratterizza la murata e che ingloba gli oblò. A fianco, la cala motori si presenta molto spaziosa e consente di accedere con agio anche agli impianti.



(segue da pag. 100)

poppavia degli oblò. Tratto distintivo, nella versione Cruising, è anche il roll-bar, dalle ali appena accennate, il cui colore grigio metallizzato si sposa con eleganza al blu delle murate e al teak della coperta. La sua prestante carena a V è caratterizzata da una stellatura prodiera di 38° gradi che si riduce a 13° nelle sezioni poppiere. Sostentamento e spinta idrodinamica sono affidati a tre pattini e a uno spigolo laterale per parte.

COSTRUZIONE ★★★★★

Anche per la costruzione delle sue imbarcazioni più tradizionali, ACM è nota per l'utilizzo di materiali e tecniche di costruzione d'avanguardia che consentono di ottenere manufatti "leggeri", robusti e di maggiore rigidità. Ancora più attenzione è stata posta nella costruzione dell'Arcoa 38, in funzione delle sue velleità sportive. Per lo scafo vie-



Particolarmente spaziosa, la cala motori consente sempre agevoli interventi.

ne adottata la tecnica a sandwich con anima in Airex (schiuma di Pvc lineare a cellula chiusa) e sistema di stratificazione sottovuoto. Quest'ultimo, definito "Vacuum Bagging", consente di iniettare la resina direttamente all'interno dei tessuti in un'unica soluzione e di risucchiare la resina in eccesso. In questo modo si riducono notevolmente i pesi e al contempo si ottiene un manufatto molto robusto e anche più resistente all'osmosi grazie alla perfetta aderenza degli strati. Nella specifica della laminazione sono impiegati mat, tessuti quadridirezionali e bidirezionali che contribuiscono a una maggiore rigidità strutturale. Da sottolineare la realizzazione dello scafo in due stampi separati longitudinalmente, una scelta obbligata per poter modellare con determinate

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft	m 13,25
Lunghezza scafo	m 11,99
Larghezza	m 3,66
Pescaggio	m 0,90
Dislocamento a vuoto	kg 6500
Motorizzazione	cv 285x2
Serbatoi carburante	lt 1000
Serbatoi acqua	lt 250
Posti letto	4
Portata persone	8
Categoria di progettazione	B
Costruita da	ACM Group (Francia)
Importata da	Equinoxe Yachting Via Vespucci 2, 20124 Milano, tel. 02 29060242, fax 02 29060622.

L'ANALISI DELLA CARENA

L'Arcoa 38 presenta sezioni prodriere con un angolo abbastanza stretto (38° alla perpendicolare di prua) che si riduce, con conseguente appiattimento del fondo, sino a un valore di 13° allo specchio di poppa. Le linee d'acqua sono abbastanza filanti, grazie anche al pronunciato slancio di prua. I pattini di sostentamento idrodinamico sono tre, forse un po' troppi per una imbarcazione di questa taglia, ma non sono molto larghi e non influiscono sull'assetto longitudinale. Il rapporto peso/potenza effettivo del nostro test di 14,3 kg/cv non è indice di performance molto elevate, anche se la velocità massima spuntata è di tutto rispetto. Discreto invece il regime minimo di planata di 15 nodi che, per una imbarcazione la cui lunghezza al galleggiamento è di 9,5 metri, si colloca su un valore medio per imbarcazioni di questa taglia.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	m 0,90
Dislocamento prova	kg 8200 (effettivo peso della barca in prova)
Larghezza/Lunghezza	0,368 (la media è tra 0,310 e 0,385)
Immersione/Lunghezza	0,094 (la media è tra 0,056 e 0,076)
Dislocamento relativo	185 (Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PREZZI

Versione Cruising	€ 292.509,00 Con dotazioni standard e motorizzazione Volvo Penta 2x285 cv, IVA esclusa.
Versione Sportline	€ 281.547,00 Con dotazioni standard e motorizzazione Volvo Penta 2x285 cv, IVA esclusa.

DOTAZIONI DI SERIE

Elica di prua
Flap
Verricello elettrico con ancora e catena
Impianto acqua calda con boiler
Generatore 4 kW
Impianto stereo
Elettronica completa

OPTIONAL

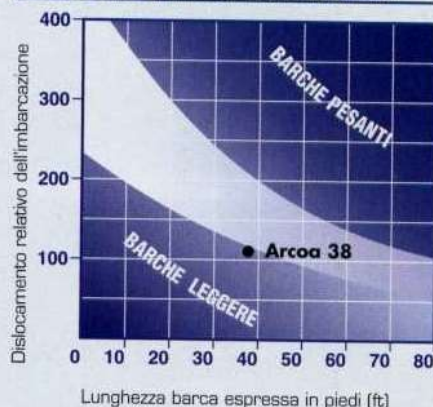
Sistema NaviOP
Aria condizionata e generatore da 6,5 kW
Cuscineria prendisole prodiera
Ponte in teak
Impianto TV
Passerella idraulica

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 6500 kg divisi per la potenza installata, 570 cv.

Arcoa 38	11,40
Alto	10
Medio	6
Basso	

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test

Velocità del vento reale	3 nodi
Stato del mare	onda lunga
Temperatura dell'aria	22 °C
Carburante	lt 500
Equipaggio imbarcato	6 persone
Pulizia carena	buona
Motorizzazione installata	cv 285x2

Nota: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Strumentazioni usate

NavNet 7

Giri al minuto/velocità

3000 giri	26,0 nodi
3500 giri	32,2 nodi
3900 giri	36,7 nodi

Consumi dei motori

Giri al min.	litri x ora
3000 giri	70
3500 giri	90
3900 giri	110

Dati approssimativi forniti dal cantiere

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

3000 giri	12 ore 51'
3500 giri	10 ore 00'
3900 giri	8 ore 10'



Sopra, l'Arcoa 38, spinto da 570 cavalli, è in grado di superare agilmente 36 nodi mantenendo un assetto equilibrato e costante dai minimi fino ai massimi regimi. La risposta ai comandi è sempre immediata e precisa e la tenuta di rotta.

curve l'opera morta. Le due parti vengono poi unite per giunzione monolitica contemporaneamente alle strutture di rinforzo, realizzate in sandwich di polipropilene. Lo scafo così ottenuto, viene completato dalla posa di un controstampo, in laminato pieno, destinato a sorreggere i paglioli e al fissaggio dei motori. Questo controstampo non viene fissato allo scafo attraverso la tradizionale fazzolettatura, bensì per incollaggio strutturale con apposite colle. Tecnica adottata anche per l'assemblaggio scafo-coperta. La coperta è stata realizzata adottando la tecnica del sandwich con iniezione di Airex. Da sottolineare inoltre l'incollaggio sottovuoto di tutto il calpestio in teak.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Una buona autonomia di navigazione è garantita da una riserva di carburante di 1000 lt. Più esigua, ma nella norma per

scafi di questa taglia, è la riserva di acqua dolce di 250 lt, il cantiere prevede comunque l'installazione di un dissalatore. Apprezzabile l'ampiezza della cala motori, che consente agevoli ispezioni e interventi sia sui motori che sui vari impianti. Di serie viene fornito un generatore da 4 kW. Ma fiore all'occhiello dell'Arcoa 38 è il suo impianto elettrico. Tutti i disgiuntori magnetotermici di bordo sono raggruppati nel locale tecnico, con accesso dal pozzetto e vengono azionati unicamente da teleruttori, così come gli staccabatterie che non sono più a portata di mano. Tra gli optional va sottolineato il sistema NaviOp 2003, di cui ACM è distributore esclusivo per la Francia. Questo sistema consente di gestire e monitorare l'intera impiantistica di bordo, dai punti luce all'elettronica, alla carica delle batterie, ai livelli di acqua e carburante, attraverso uno schermo digitale sistemato sul cruscotto.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Per il momento l'imbarcazione viene proposta unicamente con due entrofioribordo KAD 300 Volvo Penta da 285 cv ciascuno, con eliche DP controrotanti.

PRESTAZIONI ★★★★★

Durante la nostra prova, spinto da 570 cavalli, l'Arcoa 38 è entrato in planata in 4,5 secondi e ha raggiunto rapidamente (35 sec.) il regime massimo di 3900 giri e 36,7 nodi. Interessanti anche le velocità di crociera di 32,2 e 26 nodi rispettivamente a 3500 e 3000 giri. Leggermente alta la velocità minima di planata di 15 nodi a 2300 giri. In navigazione abbiamo apprezzato l'eccellente comportamento della carena, morbida sull'onda e costante a partire dai minimi regimi fino alla velocità di punta. La tenuta di rotta si è rivelata precisa e la risposta ai comandi immediata. Nelle virate strette, effettuate anche alla massima potenza dei motori, lo scafo si comporta in maniera equilibrata, denotando una elevata stabilità laterale. Nonostante i flap siano forniti di serie, la carena si è dimostrata praticamente insensibile al loro impiego. Buona manovrabilità anche in acque ristrette, dove si apprezza comunque l'ausilio dell'elica di prua.

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Arcoa 38	11,99	3,66	6500	2x385	efb	ACM	292.509,00
Itama 38	11,75	3,75	8700	2x370	eb	Itama	342.000,00
Spada	11,92	3,45	8990	2x260	efb	Ilver	296.000,00
Pershing 37	11,78	3,25	7000	2x350	eb	Pershing	n.c.

NOTE I prezzi sono IVA esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".