

pagine azzurre**U S A T O S O T T O L A L E N T E**

di Piero Ragazzi



Ilver Thesi 32

Un express cruiser di dieci metri per uscite giornaliere e brevi vacanze estive. Interni comodi e funzionali per quattro persone. Mantiene il valore anche a distanza di anni.



La prova

La storia del cantiere Ilver ha inizio con l'avvento della vetroresina nella costruzione di imbarcazioni da diporto negli anni 60. Come molte aziende ha attraversato momenti di successo ed altri di difficoltà, ma agli occhi degli appassionati, ha mantenuto una certa coerenza apportando aggiornamenti tecnici e stilistici ai propri modelli storici senza stravolgerli: il Nyuma, il Thesi ed il Mirable. Questo mese esaminiamo il Thesi 32 che, nonostante l'età, può rappresentare un'opzione interessante per praticità, piacevolezza e equilibrio stilistico.

Il Thesi 32 è un classico express cruiser destinato ad un utilizzo prettamente estivo in grado di ospitare con comodità quattro persone (o meglio una coppia con due figli) per un uso quotidiano di day cruiser e saltuarie navigazioni di trasferimento. Questa definizione piuttosto rigida del settore di appartenenza non deve essere intesa come una limitazione alle aspettative del potenziale armatore, ma vuole essere una linea guida per l'utilizzo più soddisfacente della barca. L'esemplare in prova era



In alto, l'Ilver Thesi 32 in una foto del cantiere e qui sopra l'unità in secco per le manutenzioni invernali.

prossimo all'alaggio per la manutenzione invernale, completamente armato per l'utilizzo, con i serbatoi dell'acqua dolce e del carburante pieni a metà. L'opera viva era sufficientemente pulita e la navigazione si è svolta in condizioni simili a quelle estive con vento a regime di brezza e onda vecchia, lunga, di circa 1/2 metro d'altezza: le condizioni in cui questo tipo di barche navigano di solito.

Classica la motorizzazione con due Volvo AD 41B da 200 cv con piedi efb e eliche controrotanti che permettono di sfruttare al meglio gli spazi sottocoperta e offrono un'affidabilità che è diventata proverbiale e rappresenta una delle prime qualità per questi propulsori.

Avviati i motori, la prima osservazione è che, per unità di concezione non certo modernissima, tanto la rumorosità quanto la fumosità di scarico sono contenute anche a freddo. Lasciare l'ormeggio in acque ristrette non richiede particolari attenzioni e la lunghezza contenuta, pur con un bordo libero importante, non condiziona più di tanto anche in presenza di un po' di vento al traverso. La spinta dei piedi poppieri è sensibi-

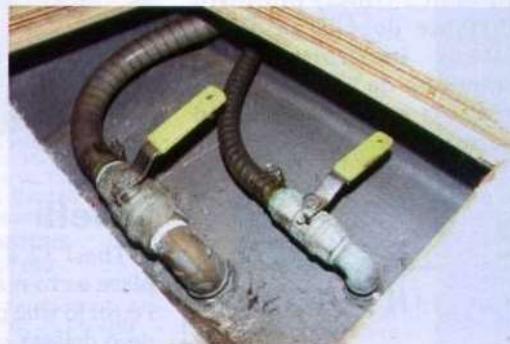
PRATICHE

A sinistra,
il pozzo catene
praticamente
inaccessibile
dalla coperta.

Sotto, la
consolle di
guida con
gli strumenti
piuttosto
distanti da chi
guida.

In basso, le
elettrovalvole
sostituite con
valvole a sfera
manuali.

**In basso
a destra,**
l'idraulica è
elementare
e facilmente
raggiungibile.



le e permette di correggere gli errori di valutazione tenendo bene sotto controllo la massa della barca. Nel contempo le caratteristiche dei motori non creano difficoltà garantendo una velocità al minimo gestibile anche dagli inesperti. Usciti in mare aperto e dando gas si nota la buona progressione che porta rapidamente in planata e poi fino al limite di circa 35 nodi a pieno regime che, nelle condizioni della prova, significano una più che soddisfacente velocità di crociera di circa 30 nodi. Anche durante la transizione tra l'assetto dislocante e la planata non si notano fumosità eccessive allo scarico a conferma che, oltre al buon grado di manutenzione dei motori, la potenza a disposizione è adeguata alle caratteristiche dello scafo. L'utenza più

sportiva forse gradirebbe una cinquantina di cavalli in più per ogni asse ma non dobbiamo dimenticare che, quando questa barca fu prodotta, 400 cv su una barca di neppure 10 metri di lunghezza erano una potenza di tutto rispetto. Il rapporto tra peso e potenza dei motori di allora non era poi quello dei propulsori moderni. Le prove di impatto con l'onda affrontata ad alta velocità sia perpendicolarmente che al mascone hanno evidenziato un passaggio dolce e senza impatti significativi. Va detto che le condizioni del mare non erano proibitive e non è stato quindi possibile mettere in difficoltà le linee d'acqua che presentano una sezione maestra importante ed un pescaggio contenuto con un angolo di V non esasperato. Bisogna comunque ricordare che il Thesi non



Sopra, l'organizzazione
del pozzetto ampio
e completo.
A destra, il quadro
elettrico principale.



nasce per navigare sui Grandi Banchi. Sempre facendo riferimento alla destinazione dello yacht, il risultato è positivo anche in considerazione della sensazione di sicurezza e precisione che si prova alla guida. Ampia la possibilità di regolazione sia dell'assetto longitudinale che di quello trasversale grazie alla possibilità di intervenire tanto sui piedi quanto sui flaps. Lo studio degli spazi e la realizzazione degli arredi interni è molto buona e funzionale alla destinazione della barca che non è destinata alle lunghe crociere con soste di settimane in rada e che quindi non deve offrire più di tanto né per quanto riguarda la praticità della cucina né per la riserva d'acqua dolce.

La costruzione

La buona qualità costruttiva emerge dalla constatazione che, pur con largo uso del sandwich di balsa tanto nello scafo che nelle murate, in coperta non si evidenziano i temuti problemi di questo tipo di materiale. Il risultato è ottenuto sia grazie all'utilizzo di resine pregiate (vinilester) quanto alla buona tecnica ed attenzio-

In questa situazione di razionalità e coerenza risulta strano notare che in coperta alcuni elementi non

pagine azzurre**USATO SOTTO LA LENTE**

siano così centrati. Il sedile di pilotaggio prevede un divanetto per due persone non regolabile e dal contenimento laterale scarso. Senza arrivare a pretendere le regolazioni delle poltroncine attuali, anche al tempo della costruzione della nostra barca esistevano sedili che permettevano una comoda guida in piedi ed un contenimento laterale accettabile. Altro neo è l'assenza di un portello degno di tale nome per il pozzo catene che è ispezionabile dalla coperta solo attraverso un piccolo oblò praticamente inutilizzabile. Nulla da obiettare viceversa in merito al layout degli spazi riservati ai due prendisole (verso prora in coperta ed in pozzetto abbassando il tavolo) che sono ampi e



ben sfruttabili. Inusuale e a non tutti gradita l'estetica del cruscotto della timoneria che prevede il posizionamento degli strumenti di controllo in un pannello in radica (finta) piuttosto distante da chi guida ed alcuni interruttori che spuntano da alloggiamenti ricavati nella stampata in vetroresina.



Sopra, le sentine sono facilmente accessibili ed ispezionabili. **A sinistra,** il vano della bombola del gas in pozzetto.

ILVER THESI 32

IN SINTESI

■ La quotazione

Il prezzo della barca nuova, a fronte di un'indiscussa qualità costruttiva, era decisamente alto rispetto alla concorrenza e la quotazione dell'usato si è mantenuta elevata a dimostrazione che l'investimento sulla qualità premia anche a distanza di anni. Le richieste per barche di una diecina d'anni in buone condizioni sia tecniche che estetiche superano largamente i 100.000 euro tanto sul mercato italiano che estero dove sono conosciute ed apprezzate (in particolare in Francia). L'acquisto di un usato in ordine si prospetta come un buon investimento con una svalutazione ormai molto contenuta.



■ L'armatore tipo

Il proprietario ideale possiede una casa vicina al mare e naviga con il Thesi nelle uscite giornaliere con qualche pernottamento in porti diversi da quello d'ormeggio abituale. Affronta anche qualche traversata che, grazie alla velocità di crociera sostenuta, non risulta essere troppo impegnativa. Se ama la propria barca non risparmia nel rimessaggio al coperto per la stagione invernale.

■ I dati

Lunghezza m 10,38 – larghezza m 3,28 – cabine 2 – motori 2 x 200 cv – serbatoio carburante lt 600 – serbatoio acqua lt 200 – costruttore ilver Milano.

I difetti

Il Thesi 32 è una barca che piace a chi non ricerca a tutti i costi lo stile più moderno e il peso dell'età sulla barca standard si fa un po' sentire. Basta però aggiungere una spiaggia maggiorata alla poppa (come nel caso della barca da noi provata) e le cose cambiano radicalmente. L'altezza del bordo libero si mitiga su una lunghezza più consistente e tutta la linea dello yacht risulta più filante e piacevole. Veri difetti non ne abbiamo

scoperti né abbiamo avuto notizia che ne siano stati rilevati da altri.

Sulla barca della nostra prova abbiamo notato che le elettrovalvole di chiusura di sicurezza del combustibile erano state sostituite con semplici valvole a sfera ad azionamento manuale. L'intervento è motivato dal fatto che le valvole elettriche sono montate in origine a monte dei filtri a decantazione e, dopo qualche tempo, tendono a bloccarsi per effetto delle impurità presenti nel carburante.

