

A L T I M O N E



A L T I M O N E

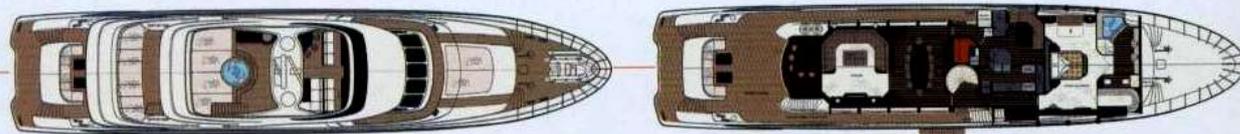
MONDOMARINE 41 MT NEO-CLASSIC AGGRESSIVO

DI GIAN PAOLO NARI FOTO ARCHIVIO MONDOMARINE

MONDOMARINE CONTINUA LA FORTUNATA SERIE DI DISLOCANTI LEGGERI DI 40 METRI INIZIATA CON BLUE BELLE E FIRMATA DALL'ARCHITETTO OLANDESE COR D. ROVER. FABRI'S, IL SECONDO ESEMPLARE, SI AVVALE DELLA DECORAZIONE INTERNA DI LUCA DINI, CHE HA SAPUTO INTERPRETARE CON GARBO E SAPIENZA LE RICHIESTE DI UNA MODERNITÀ PACATA DELL'ARMATORE.



A L T I M O N E



LUNGHEZZA F.T. 40,02 M
LARGHEZZA 8,40 M
IMMERSIONE 2,30 M
ALTEZZA SOTTOCOPERTA 2,05 M
DISLOCAMENTO A VUOTO 185 T
DISLOCAMENTO A PIENO CARICO 245 T
MOTORI 2 X 2.255 CV MTU 12V 396 TE94
VELOCITÀ MASSIMA 20 NODI
VELOCITÀ DI CROCIERA 17 NODI
AUTONOMIA A 12 NODI 3.000 MIGLIA

Qualche volta ci si trova di fronte a progetti che ne richiamano altri e catturano l'attenzione per il design di alcuni dettagli o in generale per il loro styling. È il caso di Fabri's, 46esimo motoryacht del cantiere Mondomarine, le cui linee esterne di Cor D. Rover ricordano quelle del suo predecessore Blue Belle, varato nel 2003, e sempre opera del designer olandese. Chi ha apprezzato l'eleganza di quella barca infatti ritroverà nel profilo di Fabri's, gli stessi elementi e la stessa naturalezza di espressione stilistica, ispirata alle linee degli yacht e delle automobili degli anni trenta del secolo scorso. L'intenzione del cantiere appartenente al Gruppo Mondo di Gallo d'Alba è stata chiara: consolidare con questo progetto la propria posizione a livello mondiale nella nautica da diporto, ripercorrendo l'esperienza fatta con il precedente 41 metri, capostipite dei nuovi motor-yacht costruiti a Savona.

Sono arrivato in cantiere un po' impreparato sul progetto. Mi era stato detto del servizio soltanto il giorno prima e non avevo raccolto nessuna informazione a riguardo. Sapevo di Cor D. Rover, mi ero soffermato su alcuni suoi disegni frequentando i vari saloni nautici e, quando arrivo, scopro che la barca è proprio quella che mi aspettavo. In lontananza, mentre mi avvicinavo al molo, riuscivo a distinguere le linee esterne che in un certo senso già conoscevo: le tipiche potenze della sovrastruttura, la forma ovalizzata delle grandi finestrate, la cromia blu dello scafo e la curvatura del dritto di prora, dal sapore antico. Linee moderne, ma prive di forzature estetiche e stilistiche.

Dall'ingegneria dell'italiana Sydac alla matita olandese di Cor D. Rover per il layout esterno, il team progettuale è rimasto lo stesso rispetto a Blu Belle. Diversa strada si è seguita invece per la progettazione degli spazi interni, dove la scelta dell'armatore si è orientata sul fiorentino Luca Dini, forse più capace a trasferire su Fabri's le richieste di una modernità pacata, che non la francese Isabelle Blanchere, della quale avevamo apprezzato i brillanti e radiosi ambienti che caratterizzano il progetto di Blu Belle.

"Fabri's presenta ambienti dagli spazi luminosi e accoglienti - spiega Luca Dini - ma con un décor interno in stile neo-classico, rivisitato in chiave moderna, cromie tradizionali dai toni riposanti e accorgimenti sui dettagli dai quali si può intuire il lavoro di ricerca per conferire un'impronta contemporanea a tutta la realizzazione. Non è stato semplice trovare il giusto equilibrio tra un décor neo-classico e uno scafo dalla linea aggressiva, capace di prestazioni di tutto rispetto".

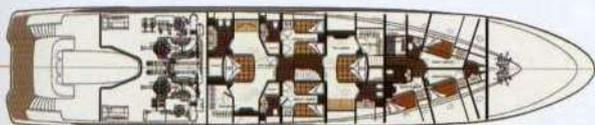
La costruzione è un 41 metri semidislocante, con scafo e sovrastruttura in alluminio. Il disegno di carena, come detto, è stato sviluppato da Sydac, in collaborazione con il cantiere stesso; e coniugare prestazioni idrodinamiche spinte, buona tenuta al mare e contenimento dei pesi non è mai un compito facile, risolto soltanto dopo approfonditi studi teorici e prove sperimentali.

"I volumi interni si sviluppano nella tipica soluzione a tre ponti più un sundeck - riprende il designer - La distribuzione degli interni è quella tipica di queste barche, pensata eventualmente anche per una possibilità di utilizzo come charter".

La configurazione degli spazi è dettata dalla ricerca di un precisa funzionalità, con un attento studio sulla divisione dei percorsi, come è lecito e normale che sia su barche di queste dimensioni.

Il ponte di coperta è caratterizzato dall'originale andamento a esagono degli arredi. L'ambiente è da considerarsi un open-space, con zone ben distinguibili tra loro. La sala da pranzo comprende un

A L T I M O N E

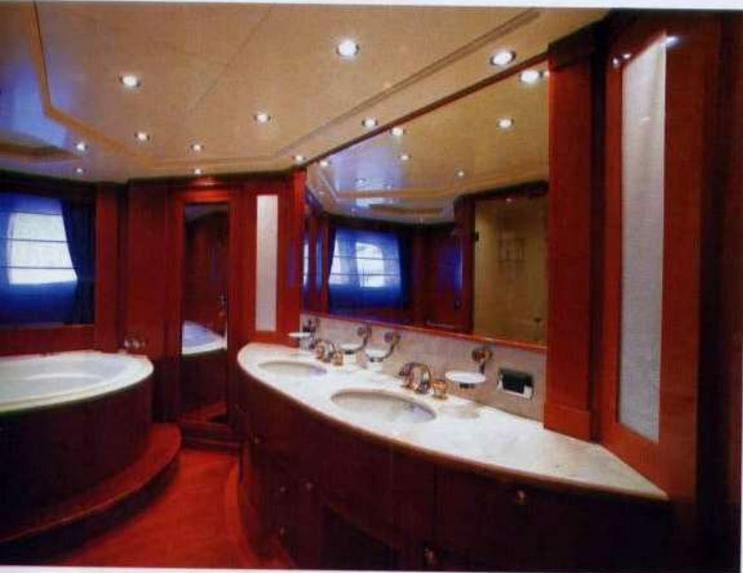


CONSUMO A VELOCITÀ DI CROCIERA COMPLESSIVO 600 LITRI/ORA
COMBUSTIBILE 50.000 L
ACQUA 8.500 L

EXTERIOR DESIGN AND ENGINEERING
COR D. ROVER E SYDAC
INTERIOR DESIGN
LUCA DINI
CANTIERE
MONDOMARINE
WWW.MONDOMARINE.IT

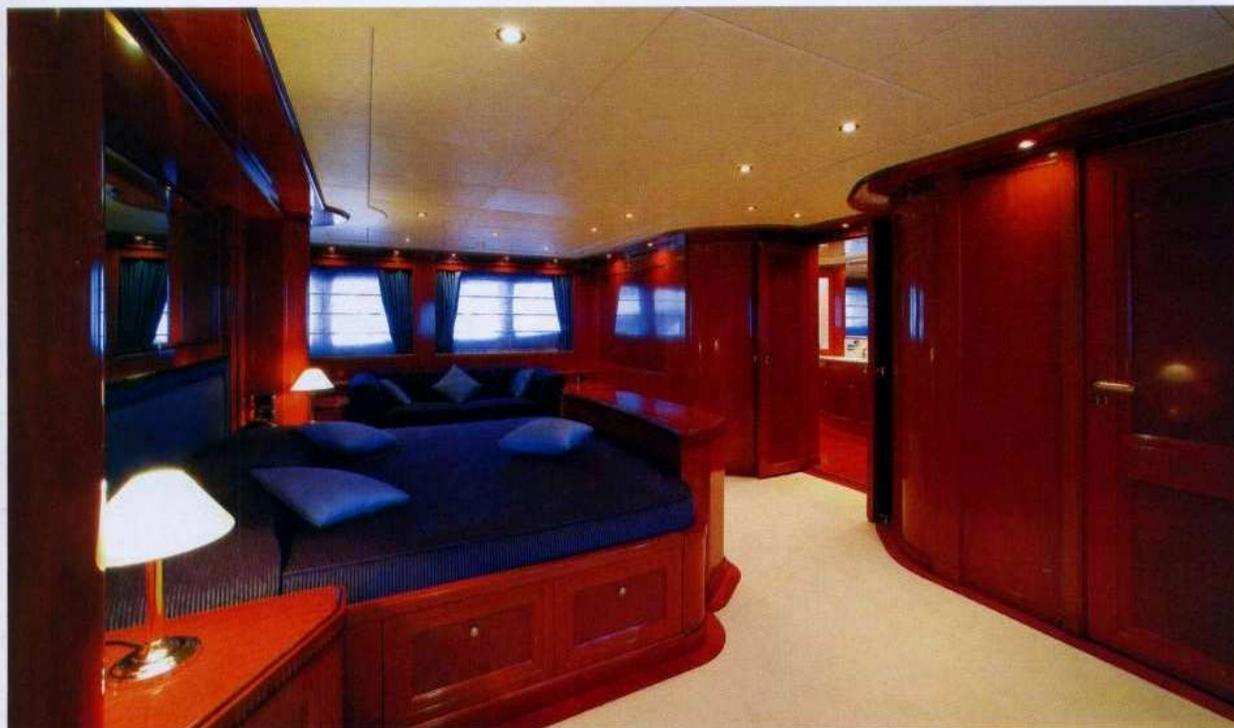


POPPA ATTREZZATA E DI CONFORTEVOLE PRATICABILITÀ PER IL BAGNO, SECONDO L'USO APPLICATO ANCHE AI DISLOCANTI.



LUCA DINI INTERPRETA GLI INTERNI CON STILE NEO CLASSICO. **IN ALTO**, IL SALONE È GIOCATO CON BOISERIE E LESENE I MOGANO CHIARO E RADICA DI MADRONA. **IN BASSO A SINISTRA**, IL BAGNO PADRONALE CON SANITARI SEPARATI E VASCA IDROMASSAGGIO. **A DESTRA**, LA PLANCIA OSPITA DUE POLTRONE DI NAVIGAZIONE, OLTRE A QUELLA DEL PILOTA AL CENTRO.

A L T I M O N E



tavolo riccamente intarsiato per dieci/dodici persone. "Le poltrone sono una precisa scelta dell'armatore" – racconta Luca Dini – "una specie di elemento immancabile, che sceglie per ogni sua barca". Sono poltrone in commercio della ditta Frau, in pelle bianca, comode e massicce, tanto da lasciare segni profondi sulla moquette. Centro del salone è il grande divano sulla murata di sinistra, ben servito da un bar all'americana adiacente alla porta scorrevole automatica in cristallo, che si apre sul pozzetto di poppa. Una soluzione ideale questa, per poter servire gli ospiti all'interno o sulle sedute in skay all'aperto, durante i cocktail serali.

La scelta delle essenze è caduta sul mogano biondo, capace di restituire un color miele molto delicato all'ambiente e sulla radica di madrona, sapientemente utilizzata come decoro per creare dei leggeri chiaroscuri. Gli arredi presentano un motivo a cornice finemente lavorata, grazie a un lavoro complesso di ebanisteria, che è da considerarsi il leit-motiv di tutto l'interior design. Le pareti sono in boiserie, alleggerite ponendo negli sfondati delle pannellature in seta, ma sono anche presenti semplici lesene dal taglio squadrato che rievocano linee classicheggianti. "La moglie dell'armatore ha avuto un ruolo primario nella scelta dei tessuti – continua Luca Dini – su una barca completamente arredata in mogano e radica, si è voluto diversificare gli ambienti con tendaggi in seta dai vari colori e motivi, con velluti e sete e inserimento di ciniglie, che si distinguono per cromie e consistenze diverse".

A sinistra nave, sempre sul maindeck, la cucina in acciaio inox di Schiffini è dotata dei più moderni strumenti, in grado di offrire il massimo della funzionalità. L'hi-tech qui presente è un curioso e inevitabile taglio a tutto ciò che è classico all'interno dell'imbarca-

zione. Il pavimento in frassino, la penisola centrale di lavoro, la crew mess e la scala che scende alla zona notte dell'equipaggio, con tre cabine doppie e relativi bagni, sono gli elementi di una composizione tecnologica e ben strutturata.

Dirigendosi verso prora, lungo il corridoio di dritta, la suite armatoriale è in versione wide-body e sorprende nell'abbondanza di spazio, tanto che il letto a doppia piazza, collocato sulla linea d'asse, di fronte all'ingresso della sala bagno, probabilmente, poteva essere scelto di dimensioni maggiori. La suite, inondata di luce naturale grazie alle grandi finestre laterali, prevede mobili bassi, un salotto composto da un divano tre posti e una comoda dressing room. "La posizione della porta d'ingresso al bagno, a doppio battente – spiega ancora Luca Dini – è stata condizionata dalla scelta dell'arrangiamento per il televisore al plasma. La soluzione trovata, lo vede ubicato all'interno di un mobile ai piedi del letto armatoriale". A tale proposito c'è da dire che le sue dimensioni appaiono eccessive in relazione alla distanza di fruibilità, che mi è sembrata davvero minima; questo potrebbe facilmente affaticare la vista, ma l'effetto "grande schermo" è senza dubbio raggiunto. La sala da bagno adiacente, in marmo rosa Portogallo Estremoz, è dotata di vasca idromassaggio e doccia in un unico ambiente, mentre i sanitari sono posti in un locale a sé stante, separati da una porta scorrevole. Tutti gli accessori sono in acciaio inox con rifiniture dorate, che si collocano bene nel disegno dell'intero styling neo-classico del progetto. La scala unica è il principale collegamento verticale per gli ospiti e permette facili spostamenti su tutti e tre i livelli. Si accede al foyer d'ingresso dal camminamento laterale esterno di destra del ponte principale. Entrati, ci si accorge subito che lo spa-

LA CABINA ARMATORE A TUTTO BAGLIO CON GRANDE LETTO A DOPPIA PIAZZA È CARATTERIZZATO DAL MOBILE A CENTRO BARCA CON TV AL PLASMA A SCOMPARSA TOTALE.

A L T I M O N E



zio non è molto ampio e il volume del vano scala occupa quasi completamente la vista; però la salita al ponte superiore è molto comoda e ben strutturata, con gradini che salgono leggeri e risultano di facile fruizione in entrambi i sensi. Più ripida la scala che conduce al ponte inferiore, sede delle quattro cabine ospiti: inconveniente dovuto forse a una misura d'interponte maggiore e a una volontà di limitare l'utilizzo dell'area di disimpegno, per lasciare più spazio agli ambienti privati. La zona notte riserva quattro cabine, due vip e due doppie; quelle a letti gemelli sono disposte a destra e a sinistra nave, mentre le vip sono entrambe a tutta larghezza verso prua e verso poppa. La composizione dei quattro locali presenta spazi simili e dettagli di richiamo dell'uno all'altro; come per esempio le lesene a parete, già incontrate nel living del ponte di coperta o le pannellature e i testa-letto in tessuto, in perfetto accordo con le essenze chiare dei legni prescelti. L'adiacenza della sala macchine rende la suite verso poppa, posizionata pressoché a centro barca e di dimensioni leggermente maggiori, un po' più rumorosa delle altre e pertanto si può dire che, in una valutazione di comfort, calcolata su un rapporto spazio-rumorosità, la sistemazione migliore potrebbe essere quella della cabina vip a pruvia. Sul ponte superiore, la timoneria è dotata della più moderna strumentazione e di tre poltrone ergonomiche in pelle scura. Una scala scende nella cucina del maindeck, mentre una porta vicino ai generatori, alle spalle delle sedute, si apre sulla cabina del comandante, con bagno annesso.

Spostandosi verso poppa, dal corridoio laterale di destra, si accede

allo sky lounge, dove ritroviamo la soluzione a tutta larghezza. L'ambiente è luminoso e meno informale del salone principale, con un grande divano a C e due tavoli bassi a forma di un quarto di cerchio. Annesso al salone c'è una stanza ufficio: "È stata una scelta dell'armatore quella di volere un grande ufficio sul ponte principale - spiega Luca Dini - si può dire che questa sia l'unica eccezione, che si distacca da una configurazione degli spazi comunemente conosciuta". Scelta che purtroppo ha visto sacrificati i volumi per una eventuale pantry e ha spostato il montavivande, che sale dalla cucina, sul corridoio di passaggio degli ospiti: ma ci si può sempre rimettere mano in futuro. È tuttavia il sundeck il ponte dove eccelle la vita conviviale all'aperto. La grande vasca jacuzzi è il fulcro su cui ruota tutta la composizione. I prendisole in pelle sintetica rivestiti in spugna sul giro di poppa assicurano piacevoli bagni di sole; la timoneria con il divanetto per gli ospiti (qui si) e un american bar completano la dotazione, per godersi appieno la crociera. E se ancora non bastasse, è presente anche un capiente frigorifero, un fabbricatore di ghiaccio e un barbecue.

Con poco meno di 33 metri di lunghezza al galleggiamento, un dislocamento a vuoto di 185 tonnellate e di 245 tonnellate a pieno carico, Fabri's raggiunge una velocità massima di 20 nodi a mezzo carico grazie a due motori Mtu 12V 396 TE94 da 2.255 cv; mentre alla velocità economica di 12 nodi l'autonomia è di più di 3.000 miglia con ancora un 10% di combustibile di riserva. Il tutto con livelli di vibrazioni e rumorosità ben contenuti entro i più bassi valori dello standard.