



PRIMATIST 39

PREGI

- Progetto di 10 anni fa molto collaudato
- Open vivibile e spazioso
- Tenuta in mare eccezionale

DIFETTI

- Passavanti dal pozzetto alla prua stretto
- Alcuni modelli hanno motori poco rivendibili

SEMPLICE E SPORTIVO

Dieci anni fa venne presentato al pubblico questo modello sportivo, che fa della sobrietà delle linee e delle prestazioni i suoi punti di forza

di GILBERTO MIGANI

Il cantiere Bruno Abbate presentò nel 1993 questo elegante express cruiser, che è ancora oggi in produzione e di cui ne sono stati realizzati una ventina di esemplari con le più disparate motorizzazioni. Fino al '94 era commercializzato con il nome Primatist 38, poi, in seguito ad alcune modifiche, è diventato Primatist 39; dal 2001 è stato ribattezzato Primatist 41. È uno scafo attuale sia nelle linee che nelle prestazioni, in grado di assicurare una piacevole navigazione con un buon bilanciamento della carena, tanto che non ha bisogno né di flap né di elica di prua.

COSTRUZIONE

Lo scafo è stampato in vtr tradizionale, mentre la coperta

è realizzata in sandwich di balsa. Lo scafo viene rinforzato all'interno con una ragnatela di madieri e correnti, che rendono la struttura molto resistente. Gli interni sono in legno rivestito di laminato chiaro per facilitare la pulizia e conferire una luminosità maggiore. La soffittatura interna è rivestita con tessuti di Sky o Alcantara.

COPERTA

La giunzione scafo-coperta avviene attraverso resina poliesteri e successivo fissaggio con bulloni passanti. Buono l'antisdrucchiolo sul ponte di prua, mentre i passavanti laterali per accedere al prendisole di prua sono stretti. Il parabrezza ben realizzato, con un solido telaio in acciaio inox. Per la zattera di salvataggio è



Sopra, la plancia comando del Primatist 39. Il posto di guida dispone di una seduta doppia e garantisce una buona visibilità. I divani del pozzetto sono trasformabili in una comoda superficie prendisole.



Di fronte alla zona cucina è posizionata la dinette a C trasformabile in doppio posto letto. A destra, la cabina matrimoniale di prua con ripostigli e ampi armadietti.

stato realizzato un apposito calpestio del pozzetto si sollevano sotto la seduta di guida. Il prendisole di poppa è separato al centro con un piano di calpestio che facilita l'accesso al pozzetto dalla plancetta. In pozzetto due divani contrapposti, uno dei quali può essere trasformato in prendisole abbattendo il tavolino centrale. Il posto di guida ospita comodamente due persone, mentre sulla murata di sinistra, dietro a un'altra seduta, è stata ricavata una piccola cucina esterna dotata di fornello e frigorifero. Il rollbar presenta linee molto anni novanta, ma, permette il montaggio di pratico tendalino. Su tutte le barche vendute è stata installata una passerella idraulica a scomparsa. Il piano di

calpestio del pozzetto si solleva attraverso un pistone elettroidraulico per permettere l'accesso alla sala macchine.

INTERNI E IMPIANTISTICA

La disposizione interna prevede una piccola dinette attrezzata con divano e cucina. La zona notte invece comprende due cabine, una matrimoniale a prua, e una con letti a castello incrociati a poppa; tutte dotate di ripostigli e armadietti. L'unico bagno è in compensato marino rivestito di laminato plastico, con lavello, wc marino elettrico e bidet. Il serbatoio dell'acqua dolce di 350 litri in vtr è posizionato a prua sotto la cuccetta, con autoclave per la



distribuzione. Il serbatoio del gasolio, di 800 litri, consente un'autonomia di circa 10 ore di navigazione. L'impiantistica di bordo è molto semplice e accessibile, con componentistica facilmente reperibile. La disposizione dei motori è verso poppa grazie alla linea d'asse che sfrutta dei V-drive. Facile l'accesso ai filtri gasolio e a ogni lato del motore. La sala macchine è aerata tramite prese d'aria laterali.

USATO DOC



Sopra, il bagno in compensato marino rivestito di laminato plastico.

MOTORIZZAZIONE E NAVIGAZIONE

In alcuni anni sono stati installate varie motorizzazioni. Le più diffuse sono con Seatek e Volvo Penta, entrambi diesel. Con i 2 Seatek da 600 cavalli ed eliche a 4 pale intubate la barca fa di massima 45 nodi e 37-38 nodi in crociera. Per noi la motorizzazione ideale è quella con 2 Volvo Penta da 330 cv, eliche a 4 pale, che permettono una velocità massima di 35 nodi e una di crociera di circa 30 nodi.

VALUTAZIONE

Un Primatist 39 equipaggiato con due Volvo Penta da 330 cv ha un valore sui 140-150 mila euro. L'esemplare esaminato con i motori Seatek da 600 cv vale sui 125-130 mila euro. Il fattore età dello scafo non incide molto, conta di più la tipologia dei motori.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: (m) 11,21; larg. max: (m) 3,76; immersione max: (m) 0,60; disloc. a vuoto: (kg) 7000; posti letto: 4+2; motorizzazione: (cv) 2x330 Volvo Penta oppure Sea-

tek 2x 600; velocità max dichiarata: (nodi) 45; velocità crociera: (nodi) 37; serbatoio acqua: (litri) 350; serbatoio carburante: (litri) 800; cantiere: Bruno Abbate.

