

Prova

Primatist G 29

- il rapporto qualità/prezzo
- le ottime prestazioni con potenze modeste
- la luminosità degli interni

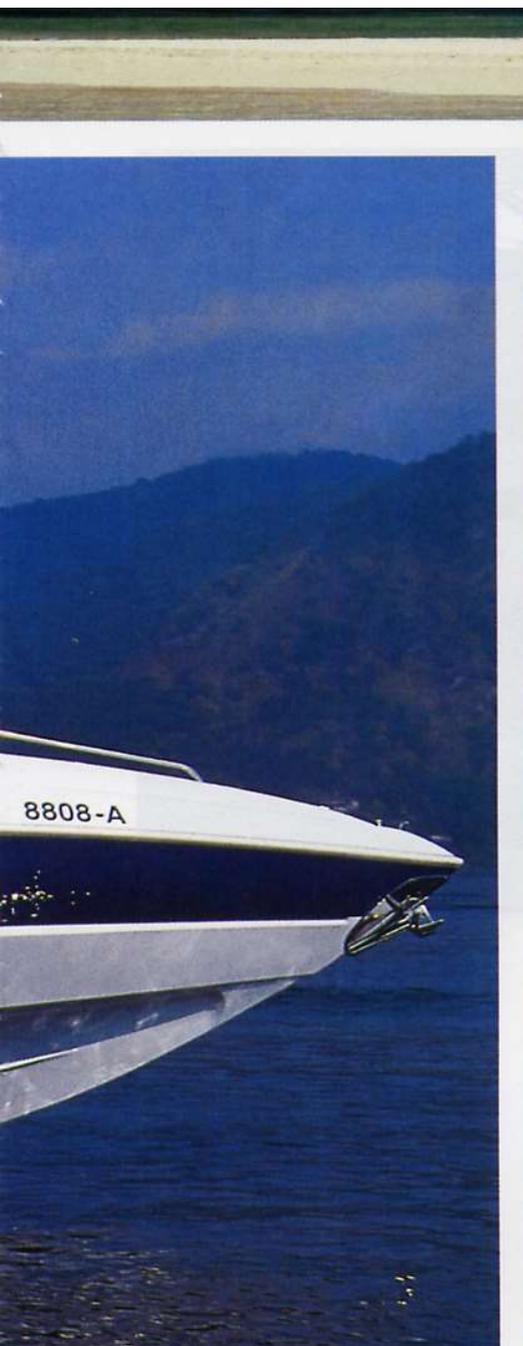
- limitata dimensione del prendisole a fianco del posto di pilotaggio
- sala macchine un po' angusta



Un open agile e scattante, nato dalle esperienze di gara di Bruno Abbate. Prestazioni brillanti senza ricorrere a motori estremi. Innovativo il design di coperta. Interessante il prezzo. Lo abbiamo provato insieme al campione F1 Guido Cappellini.

di Maurizio Bulleri

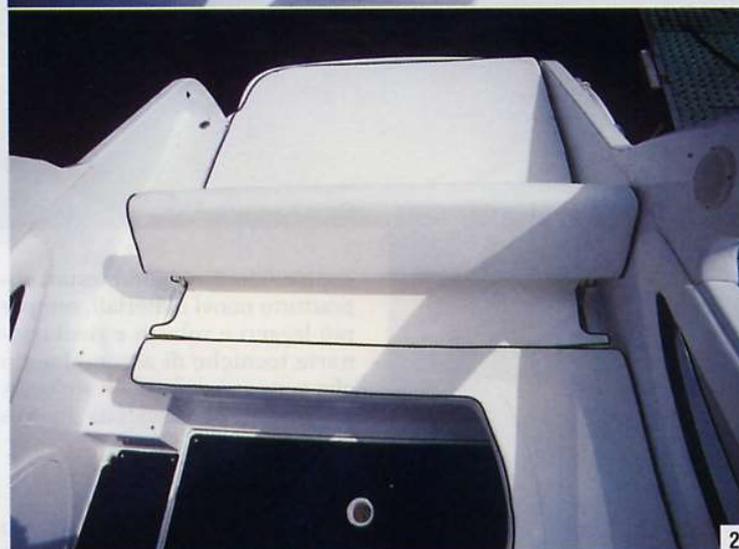
Il rinnovamento della gamma Primatist, iniziato sugli scafi di maggiori dimensioni, si è progressivamente esteso a tutti i modelli e quelle stesse forme che avevano definito così nettamente il passaggio alla nuova linea sono state trasferite con eleganza e proporzione anche sul 29 piedi che, sulle belle linee disegnate da Bruno, appare oggi come uno degli open cruiser più moderni presenti attualmente sul mercato. Il successo che il cantiere sta riscuotendo emerge chiaramente dalla lista delle ordinazioni: per avere un Primatist occorre più di un anno. La passione per le competizioni



di Bruno Abbate lo aveva portato a conseguire strepitose vittorie in offshore alla fine degli anni '80 con il mitico Gancia dei Gancia e gli aveva consentito di acquisire un'esperienza fondamentale per la costruzione degli scafi da diporto veloci.

Il progetto

La considerazione che solo dalle gare giungono i più importanti elementi d'innovazione per la progettazione delle imbarcazioni troppo spesso viene trascurata dai costruttori, ma non da Abbate che oggi si avvale della collaborazione del migliore pilota di motonautica del mondo, il cinque volte campione del mondo di Formula 1 Guido Cappellini. Nelle



1. Il posto guida ha un divanetto a due posti con schienale a compasso. Al centro può essere sistemato un tavolo.

2. Il prendisole di poppa, accanto al passaggio per scendere in banchina.

3. La chiusura del gavone per l'ancora.

4. L'invito in coperta per alloggiare i cuscini del prendisole di prua.

5. In uno dei gavoni trova posto la zattera autogonfiabile.

Prova

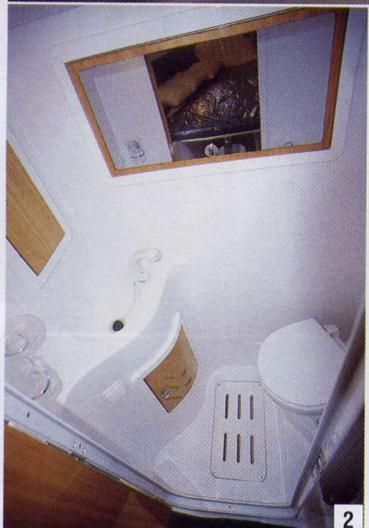


Sopra, il blocco con il mobile bar realizzato in controstampo in vetroresina con portelli curvi di legno.

1. L'insieme della cabina, con il letto armatoriale a prua di notevoli dimensioni, trasformabile in dinette con un tavolo centrale.

2. Il locale bagno con arredi realizzati in vetroresina.

3. La cucina è completa di tutto anche se non c'è molto spazio per la cambusa.



competizioni vengono testati soprattutto nuovi materiali, sempre più leggeri e robusti e rivoluzionarie tecniche di assemblaggio che vengono poi trasferite nella produzione degli scafi da diporto Primatist.

La coperta

Il posto di guida è caratterizzato dalla protezione totale dal vento offerta dal parabrezza perfettamente aerodinamico. Accanto al posto di guida si estende un prendisole di dimensioni piuttosto contenute e di dubbia utilità. La possibilità di reclinare in posizioni diverse lo schienale del divanetto di pilotaggio a due posti permette di sfruttare la zona centrale del pozzetto come area conviviale, con la possibilità di inserirvi al centro un tavolo da pranzo. A poppa si estende un magnifico prendisole. La vocazione mediterranea dell'imbarcazione è sottolineata dalla presenza del prendisole anche sul ponte di coperta, appositamente sagomato per contenere un eventuale cuscineria. La pulizia del profilo ha richiesto l'abolizione di tientibene sui montanti laterali del parabrezza e l'adozione di un corrimano sul ponte di coperta in sostituzione di una

La porta che conduce nella cabina scorre sotto la plancia strumenti e apre un varco piuttosto largo e comodo.

Gli interni

Per scendere sottocoperta occorre però piegare leggermente la testa perché l'altezza in quel punto non è sufficiente. All'interno, nella zona di passaggio e nel bagno si sta comodamente in piedi e si gode una piacevole sensazione di accoglienza e di spazio, amplificata dalla verniciatura bianca e lucidissima su cui spiccano i legni impiegati per i portelli della mobilia. Il letto armatoriale ha dimensioni superiori alla media e sfiora i 4 metri quadrati. Il corridoio che conduce alla cabina di poppa non è scomodo ma per percorrerlo occorre chinare leggermente il capo. Nella dinette si fronteggiano due isole, una destinata al mobile bar e l'altra alla cucina. Entrambe si fanno notare per l'originalità del disegno degli sportelli scorrevoli, molto pratici. Nell'imbarcazione in prova la cucina risultava fornita di tutti gli accessori più irrinunciabili, purtroppo però non c'è molto spazio per stivare tante provviste, ma questa non è certo una delle prerogative di questo

PRIMATIST G 29 LA PROVA IN CIFRE

Abbiamo provato il G 29 sul lago di Como, presso la storica sede del cantiere, assistiti da Guido Cappellini, anche quest'anno saldamente in testa al Mondiale di Formula 1. 1

La prova

L'imbarcazione era in assetto da crociera, con tutti gli equipaggiamenti necessari e il pieno di acqua e di carburante. Lo scopo era quello di verificare le prestazioni con i turbodiesel Volvo Penta da 170 cavalli che costituiscono una delle motorizzazioni più azzeccate nel caso di un impiego piuttosto frequente. Il Primatist ha impressionato favorevolmente per la sua capacità di uscire immediatamente dall'acqua e di raggiungere in pochi istanti, ma soprattutto con poco gas, l'assetto ideale di navigazione. Evidentemente le linee d'acqua agevolano il compito dei motori e consentono di dosare dolcemente il gas, in modo progressivo, senza che sia necessario affondare la manetta per riuscire a guadagnare la planata. Se le condizioni di carico non fossero state quelle massime avremmo potuto nutrire dubbi sulla reale sufficienza di soli 340 cavalli complessivi, invece, non ci resta che registrare le ottime performance. L'imbarcazione resta in planata sino al limite dei 2.200 giri corrispondenti ad una velocità minima di circa 16 nodi, un dato molto interessante che indica come si possa navigare al minimo in condizioni di mare molto mosso.

La ripresa dalla velocità minima di planata alla massima andatura è addirittura sorprendente, sicuramente al di sopra della prestazione di altri day cruiser open. Buone anche la velocità di crociera e quella massima, certo non agevolate dalle condizioni del lago, assolutamente immobile. Probabilmente una leggera onda che permetta di scaricare un po' d'acqua dalla carena e delle condizioni di carico meno severe di quelle del test consentirebbero certamente di guadagnare almeno altri due nodi di velocità. Alla massima andatura è risultato molto contenuto il rumore causato dai motori e dal vento. Insomma, una barca comoda per rapide crociere in due.



Progetto

Bruno Abbate

Il prezzo

Lire **198.000.000** con bimotores Volvo Penta Turbodiesel Duoprop da **170 cv**, franco cantiere, Iva e immatricolazione escluse.

Le misure principali

Lunghezza fuori tutto **m 9,11** • larghezza massima **m 2,95** • peso a vuoto **3.200 kg** • posti letto **3** • serbatoio carburante **lt 440** • serbatoio acqua **lt 125** • materiale di costruzione: **resina vinilestere e poliestere**.

Spazi interni

Larghezza accesso sottocoperta **cm 52** - altezza passaggio in dinette **cm 183** - altezza bagno **cm 174** - porta bagno **cm 44** - cuccetta prora **cm 195 x 198** - cuccetta poppa **cm 210 x 99** - altezza sopra cuccetta poppa **cm 58**.

I motori

2 **Volvo Penta turbodiesel Duoprop da 170 cv** • potenza all'elica **cv 159** • cilindri **4** • cilindrata **lt 2,4** • peso **kg 475** • regime massimo giri/min. **3.900** • in alternativa 2 **Volvo Penta benzina Duoprop da 240 cv** • oppure 2 **Volvo Penta benzina iniezione Duoprop da 270 cv** • oppure **Volvo**



Penta turbodiesel Duoprop da 150 cv o da **200 cv** • **Mercuriser benzina da 277 cv** • **Mercuriser turbodiesel da 165 cv**.

Dotazioni standard

Impianto antincendio automatico (solo con motori a benzina) • fanali • pompa sentina • bussola • strumentazione motori completa • contachiglia • cuscini prendisole • piattaforma di poppa con scaletta • telone copripozzetto • doccia esterna • tromba • frigorifero.

Principali dotazioni optional

Dotazioni sicurezza entro 6 migliaia lire **2.800.000** • dotazioni oltre 6

migliaia lire **7.000.000** • Gps lire **5.800.000** • Gps multifunzionale lire **7.700.000** • Gps cartografico lire **9.500.000** • antivegetativa lire **1.400.000** • invasatura lire **2.000.000** • caricabatterie elettrico lire **2.500.000** • capote parasole lire **1.200.000** • capote totale lire **5.000.000** • faro orientabile lire **500.000** • roll-bar lire **4.200.000** • impianto stereo lire **1.600.000** • Vhf palmare lire **1.900.000** • salpaancora elettrico lire **4.600.000** • telo copriscafo lire **2.800.000** • pozzetto in teak lire **9.500.000** • variazione colori scafo a richiesta lire **3.200.000** • certificato omologazione Rina lire **1.000.000** • immatricolazione completa lire **2.500.000**.

In sintesi

Uno scafo che non richiede molta potenza per navigare in crociera, i motori più potenti sono necessari solo se si vogliono raggiungere velocità elevate. Ottima la risposta al gas in fase di accelerazione e immediata la planata. Eccellente l'assetto, anche a bassa andatura. Essenzialmente una barca per due persone adatta sia per l'uscita veloce, sia per la crociera itinerante.

Le prestazioni

Giri	nodi	note
2.200	11,2	limite della planata
2.500	16,4	
3.000	22,0	
3.500	27,4	
3.800	31,1	velocità massima

Il motore della prova

Le velocità sono state rilevate sul Lago di Como, con acque immobili, assenza di vento e temperatura dell'aria di 20° centigradi, tre persone a bordo, serbatoio carburante pieno, serbatoio acqua dolce pieno, imbarcazione caricata di accessori, materiali e viveri per la crociera.



Indirizzi

Costruttore

Primatist
by Bruno Abbate,
Zona Industriale,
22010 Grandola
e Uniti (CO)
tel. 0344-31581
fax 0344-31035
www.primatist.it,
e mail
primatist.@primatist.it