

LE BARCHE DI UNA VOLTA

a cura di Gino Ciriaci



XIPHIAS

Cantiere Montemagno Un raro fisherman

Anni di produzione: dal 1970 in avanti, ma non per molto tempo. Il cantiere Montemagno costruì questa barca, il cui prototipo, presentato alla stampa nel ottobre del 1970, fu poi corretto per apportare delle migliorie, soprattutto alle sovrastrutture.

Progetto: di Corrado Simm, come risulta da quanto pubblicato all'epoca, un progettista non privo di idee.

Cantiere costruttore: il cantiere Montemagno di Ghezzano (Pisa) visse qualche anno producendo barche a vela, come l'Albatros su progetto Renai, una pilotina 716 e lo Xiphias. Da tempo non se ne hanno più notizie, neanche come Co.Ma.Ve. S.r.l. (Costruzione Marine Vetroresina) che era il nome originale del cantiere, a sua volta derivato dal cantiere Bellini, posto tra Viareggio e Pisa. Il cantiere Co.Ma.Ve. è più noto agli appassionati toscani perché costruì il cabinatino Albatros, di metri 5,20 che, all'epoca, ebbe una discreta fortuna commerciale in zona.

Presentazione: questo fisherman, a carena dislocante, aveva linee d'acqua abbastanza classiche e sovrastrutture decisamente innovative; talmente innovative che, dopo una prima versione con il tuna tower molto alto e che spezzava completamente la sovrastruttura, fu eliminato, a favore di un allungamento del flying bridge, che rese, almeno esteticamente, lo Xiphias più gradevole. La sua scarsa fortuna commerciale penso sia dovuta anche al nome, che è quello latino del pescespada, poco orecchiabile.

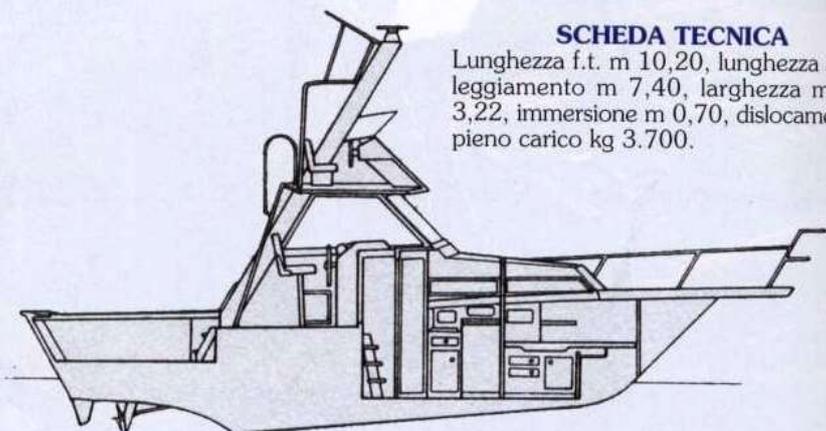
Costruzione: in legno lamellare. Lo scafo è in sette strati di khaya, incollati a colla rossa, con uno spessore medio dichiarato non inferiore a 21 millimetri. La chiglia era in lamellare di mogano e altre essenze usate erano il compensato di okumè il compensato di teak per la coperta, l'abete e il faggio, questi due ultimi legni non certo pregiati.

Descrizione della barca: carena dislocante con ginocchio molto corto, che alza parecchia acqua dalla prua. Successivamente ai primi modelli risulta che fu aggiunto un pattino (il cosiddetto baffo), avente funzione di paraspruzzi deflettore poco sopra al galleggiamento, per evitare che l'acqua alzata dalla prua e che arrivava all'orlo di coperta entrasse in barca con un po' di vento. La tuga è aggraziata, come peraltro il profilo della coperta, mentre lascia perplessi la cortissima timoneria, sulla quale si alza un flying bridge assai corto e il gigantesco tuna tower. In una seconda serie della stessa barca sia la timoneria che il flying bridge furono allungati, eliminando il tuna tower, interventi che rese molto più gradevole e pratica la barca. Gli interni erano

Il mio parere: Una barca interessante, a condizione che ci si limiti nella potenza.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. m 10,20, lunghezza al galleggiamento m 7,40, larghezza max m 3,22, immersione m 0,70, dislocamento a pieno carico kg 3.700.



costituiti da pozzo catene, che iniziava all'attacco della delfiniera, cabina con due letti a V, dinette a dritta, cucina e bagno a sinistra, salendo 4 gradini ci si trova nella timoneria, per la verità molto corta, e rialzata (per contenere i motori) rispetto al pozzetto, parecchio ampio perché lungo metri 2,20, mentre la timoneria è lunga ben meno di due metri. La timoneria, sul lato poppiere, era aperta e faceva parte integrante del pozzetto. Faccio notare che manca un passo d'uomo sulla cabina armatore, obbligatorio ai fini della sicurezza e la scomodità del passaggio dal pozzetto ai corridoi di coperta. Sottolineo anche il fatto che l'onda creata dalla prua si alzava molto e bagnava il pozzetto, almeno nei primi modelli.

Motorizzazione: due Perkins diesel da 90 HP ciascuno permettevano una velocità massima, rilevata all'epoca, di nodi 14,5. Successivamente la barca fu motorizzata con 2 Chrysler da 145 HP ciascuno, ma non so con quali risultati.

Varianti: non è improbabile che si trovino diverse soluzioni di interni, dato che il cantiere costruttore era artigianale.

Navigazione: il tipo di carena non permetteva certo grandi velocità, peraltro evidentemente non richieste, però alzava parecchia acqua.

Cosa è ancora valido oggi: difficile dirlo, perché è un oggetto abbastanza particolare.

Cosa appare datato: le linee d'acqua, la costruzione in lamellare, le sovrastrutture.

GUIDA ALL'ACQUISTO DELL'USATO

Cosa controllare, in particolare, oltre al resto: trattandosi di una barca in lamellare, la visita dovrà accertare che non vi siano punti di marciume e scollamenti negli strati.

Previsioni di durata: elevata se l'imbarcazione è stata ben mantenuta.

È una barca richiesta? No, perché il cantiere costruttore non era molto conosciuto fuori dalla Toscana.

I prezzi di listino all'epoca: 18.000.000 di Lire nel 1970 "pronto alla boa".

I prezzi dell'usato oggi: se i motori e tutta la barca sono in buone condizioni la valutazione non dovrebbe superare i 22.000 Euro.

Reperibilità: bassissima.

Rapporto qualità/prezzo: accettabile se la barca è ancora sana.

Costi di manutenzione: non indifferenti, data l'età.

Grado di rivendibilità: dipende dal prezzo richiesto.

CONCLUSIONI

Perché comprare oggi uno Xiphias? Per essere diversi

Il nostro consulente, arch. Gino Ciriaci, risponde ai lettori che volessero informazioni e valutazioni di barche non ancora pubblicate in queste pagine. Potete contattarlo telefonandogli, in orario di studio, allo 0586 579592, oppure al 335 7021640. È un servizio di NAUTICA per i suoi lettori.