

SUPERPROVA

Albatro 38

Un open fatto per correre, raggiunge i 50 nodi con i due Yanmar 350 cv e il cambio a due velocità della ZF. Intelligente il layout della coperta che sfrutta tutta la larghezza della barca. testo e foto di Niccolò Volpati





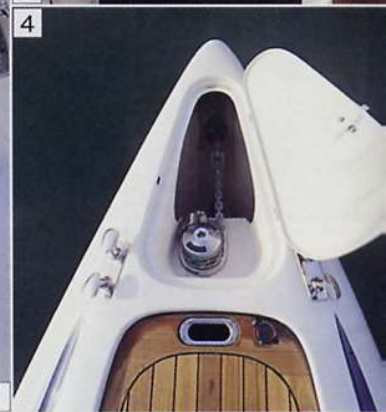
- le prestazioni
- l'abitabilità della coperta
- il disegno della carena

- i volumi in dinette
- la capacità del serbatoio dell'acqua

SUPERPROVA ALBATRO 38

Coperta

L'organizzazione del ponte sfrutta intelligentemente gli spazi per tutta la lunghezza della barca. Le aree sono ben separate e il passaggio a prua avviene attraverso una scaletta centrale, risparmiando lo spazio solitamente occupato dai passavanti laterali. Il parabrezza, di piccole dimensioni, non è di intralcio, si può scavalcare con enorme facilità, in quanto misura meno di dieci centimetri. Questa soluzione consente inoltre di evitare il portello centrale per l'accesso a prua che si incontra sui bow rider o sugli open dotati di scaletta centrale. Nonostante le dimensioni ridotte del parabrezza, la consolle di guida è ben protetta. La parte di piano di calpestio sopra la quale alloggiavano il seggiolino del pilota e del copilota, è sufficientemente infossata affinché la tuga protegga bene anche durante le andature più sostenute. Comoda la conduzione sia in piedi che seduti e pratica la strumentazione della consolle. Facile inserire la seconda marcia, grazie al pulsante che si trova in prossimità della leva. Anche i tasti per attivare i flap sono a portata di mano, a sinistra del volante. Al roll-bar si aggancia un tendalino che parte dal parabrezza. E' molto comodo in navigazione, protegge bene, è privo di archetti per tesarlo e possiede un'apertura centrale per accedere a prua. Tra gli optional è disponibile un altro tendalino che parte dal roll-bar per finire a poppa e proteggere così la coperta. Particolare il pagliolato, in teak massiccio, ma hanno un'anima di PVC assemblata sottovuoto. Il risultato alla vista è quello del teak tradizionale, ma, grazie a un sistema di costruzione all'avanguardia, è anche molto leggero.



Se siete amanti solo delle navigazioni a lungo raggio, il nome Albatro Marine vi sarà probabilmente sconosciuto. L'intera gamma del cantiere di Gordona, dal 20 fino al 32 piedi, è volta a soddisfare le esigenze dei diportisti a caccia della velocità. Non lunghe traversate quindi, ma escursioni al lago o al mare con la manetta del gas sempre abbassata. L'ultimo modello, l'Albatro 38, nato dalla matita dei fratelli Cesati, ammiraglia del cantiere e

oggetto della nostra prova, conferma questa tradizione.

Il progetto

Per riuscire a spingere un'imbarcazione di poco meno di tredici metri di lunghezza fuori tutto, oltre i 50 nodi di velocità massima, non basta montare propulsori potenti, ma è necessario lavorare sullo scafo. L'Albatro ha una carena a V profonda, con un angolo in entrata a prua di 27° e 20° in uscita a poppa, e due redan molto alti che si staccano

dall'acqua in modo da far affluire più aria possibile e ridurre gli attriti. Tre pattini di sollevamento si trovano nella parte anteriore, mentre a poppa scompaiono per non dar fastidio alle eliche. Tre anche i flap, due laterali e uno centrale, che lavorano nella parte poppiera della carena, al limite della zona occupata dalle eliche. Svolgono diverse funzioni: agevolano la planata, contribuiscono a mantenere una velocità minima di planata molto bassa per un'imbarcazione con eliche di



1. La plancia, ben studiata la disposizione di tutti i comandi.
2 - 3. Spostando il portellone del tambuccio si ha accesso alla scaletta per arrivare a prua.
4. Profondo il gavone dell'ancora, con il verricello interno ad asse verticale.
5. Vista d'insieme del pozzetto, la zona "regina" dell'Albatro 38.
6. Il cucinino alle spalle del sedile del copiota.
7. La plancia di poppa e il grande gavone per stivare tutto il materiale d'ormeggio.



superficie e limitano il beccheggio che si verifica in condizioni di mare con onda poco formata. Lavorando sul flap centrale, abbassandolo completamente, si riesce a contenere il beccheggio, perdendo solo uno o due nodi di velocità. Il cantiere ha realizzato un braccio porta elica in fusione d'acciaio inossidabile, fornito di un sistema che ha il compito di far convogliare aria alle eliche. Questa soluzione serve, quando si è in planata, a mandare in cavitazione le eliche il prima possibi-

le e, di conseguenza, far entrare rapidamente i motori in regime di coppia. Merita alcune considerazioni il baglio della barca. La larghezza massima raggiunge solo 2,5 metri. La prima impressione è che 50 centimetri in più avrebbero permesso di ottenere un'abitabilità maggiore in coperta e all'interno. Queste dimensioni, in cambio, consentono di evitare di dover effettuare un trasporto eccezionale per un trasferimento via terra con conseguente contenimento dei costi.

L'armatore potrà quindi, trasferire la propria barca due o tre volte in un anno, senza andare incontro a una spesa esagerata.

La prova

L'Albatro 38 che abbiamo provato, montava due motori Yanmar da 350 cv con V-drive della ZF, ed era dotato di cambio a due velocità e si poteva quindi cambiare il rapporto dei giri tra motore e elica da 1,50 a 1,20. Questa soluzione offre numerosi vantaggi. Facilita la planata, riduce i con-

SUPERPROVA

Interni

Le dimensioni ridotte del baglio si fanno sentire maggiormente sottocoperta. In dinette e, in particolare nella zona pranzo, non si può usufruire di grandi spazi e questo è l'inevitabile scotto che si deve pagare su una barca nata prima di tutto per andare veloce. La cabina di prua e il bagno hanno invece, delle misure più consone ad un'imbarcazione di quasi tredici metri di lunghezza e buona l'altezza interna in tutti i locali. Non ci ha convinto il gradino che si trova nel disimpegno della dinette, appena scesi dalla scaletta di accesso sottocoperta. E' molto alto, misura più di 6 cm, e ruba spazio, privando quella zona della dinette dell'altezza uomo.

L'oblò circolare della tuga, assicura una grande luminosità alla cabina armatoriale. Luminosità che manca quasi del tutto in dinette. L'abbondanza di legno e le linee arrotondate conferiscono eleganza all'allestimento interno. Esiste anche una versione con un layout a open space, senza cabina separata a prua, che prevede quattro cucette anziché tre.



sumi e soprattutto permette di navigare senza forzare il motore in caso di mare formato. 11,8 secondi per raggiungere la planata da fermo, e 29,2 per arrivare alla velocità massima. I motori sono potenti e progressivi, ma non molto brillanti, anche perché diesel. Il cantiere infatti suggerisce di montare due propulsori da 420 cv ciascuno invece della coppia da 350 cv. Il blocco motore è lo stesso, pertanto il peso non cambia e le prestazioni sono decisamente migliori grazie alla maggiore disponibilità di cavalli. Una volta raggiunta la planata, lo scafo esce dall'acqua per tre quarti. E' in quel momento che bisogna innescare la seconda e aspettare che il motore sviluppi tutta la sua potenza. La sensazione è particolare. Non capita di frequente di superare i cinquanta nodi di velocità con una barca che appare sempre stabile e, al tempo stesso, maneggevole. Il timone risponde prontamente alle virate, anche ai massimi regimi. I redan lavorano già ai bassi regimi, per tenere la planata minima infatti, sono sufficienti 12 nodi di velocità. Le due eliche erano in acciaio a quattro pale, 18 di diametro per 28 pollici di passo, una dimensione che ci ha permesso un fuorigiri fino a 3600 giri/min contro i 3400 previsti. Abbiamo riscontrato che le quadripale generano delle leggere vibrazioni che un'elica a cinque pale solitamente non produce. I costi di una cinque pale, sono però quasi proibitivi.

Vela
MOTORE

1. La dinette, buona l'altezza di 193 cm. Il contenuto baglio della carena porta però ad avere scarse superfici calpestabili.
2. La cuccetta della cabina di prua misura 210 x 155 cm. Buona l'aerazione.
3. Il tavolino in quadrato con due divanetti contrapposti.



ALBATRO 38 LA SUPERPROVA IN CIFRE

Progetto e design

F.lli Cesati

Prezzo

Lire 363.324.307 nella versione provata con due motori diesel Yanmar da 350 cv ciascuno. Sempre con Yanmar, ma da 420 cv, lire **390.140.072**. Esistono quattro versioni con motori entrofuoribordo benzina MerCruiser, tra le quali con 2x305 cv lire **316.181.172** e con 2x425 cv lire **335.592.935**. I prezzi si intendono Iva, immatricolazione e trasporto esclusi.

I dati

Lunghezza f.t. **m 12,90** – larghezza **m 2,50** – dislocamento **kg 5.500** – serbatoi carburante **2 x 420 lt** in acciaio inox – serbatoio acqua **lt 120** – motorizzazione consigliata **2 x 420 cv** Yanmar - posti letto 2+1 – portata **10** persone.

Costruzione

La costruzione è a sandwich con

anima in PVC, 75 kg/m3 di vari spessori a secondo dei carichi; tessuti triassiali e resine isoftaliche, la laminazione avviene con la tecnica del sottovuoto.

Le misure interne

Altezza in dinette **cm 193** – altezza nella cabina di prua **cm 160** – larghezza accesso sottocoperta **cm 42** – cuccetta di prua **cm 210 x 155** – altezza sopra la cuccetta di prua **cm 110** – altezza in bagno **cm 184** – divanetto lineare di dritta **cm 184 x 52** – divanetti zona pranzo **cm 43 x 74** – tavolo da pranzo **cm 90 x 67** – larghezza accesso alla cabina di prua **cm 42**.

Le misure in coperta

Larghezza seggiolino pilota **cm 97** – larghezza seggiolino copilota **cm 46** – divanetto a U in pozzetto: spessore **cm 42**, misure **cm 146 x 226 x 98** – prendisole di poppa **cm 198x149** – larghezza passavanti alla piattaforma bagno **cm 34**.

Dotazioni optional

Bow thrust Vetus 23 Kgf (lire 3.667.000) – bussola Aquameter (lire 305.000) – Gps Geonav 7 efite (lire 2.646.000) – tavolino esterno in teak con base in acciaio inox (lire 360.000) – impianto radio kit 3 vie+casse Pioneer+antenna (lire 1.032.000) – antenna Gps con supporto (lire 930.000) – imbottiture interno cabina in alcantara (lire 2.500.000) – flap idraulico centrale con pompa e indicatore (lire 3.000.000).

Indirizzo

Albatro Marine
V. Al Piano 52
Gordona (SO)
tel. e fax 0343/43286
www.albatromarine.com

I motori della prova

Si tratta di due Yanmar diesel da **350 cv** ciascuno, trasmissione in linea d'asse e V - drive della **ZF** con cambio a due velocità. Modello **6LY-STE** – cilindri **6 in linea** – cilindrata **5.183 cc** – sistema d'iniezione diretta – raffreddamento ad acqua con doppio circuito e scambiatore di calore – peso **kg 470**.



Le prestazioni

Giri	velocità (in nodi)	rumorosità (in dbA)	rapporto
750	5,4	66.2	prima
1.500	7,5	72.1	prima
2.000	10,2	75.3	prima
2.500	14,9	80.2	prima
3.000	23,6	82.7	prima
3.500	36,0	87.6	prima
3.600	53,1	96.4	seconda

Autonomia teorica: a 38 nodi circa 588 miglia, a 55 nodi circa 530 miglia.

Rapporto cv/ton: 127.2

Le condizioni della prova

Lago di Como, acque ferme, totale assenza di vento, due persone a bordo, serbatoi carburante e acqua a metà, dotazioni di sicurezza, carena pulita.

In sintesi

La forma è quella di un siluro e le prestazioni non sono da meno. Sportiva e grintosa, l'Albatro 38 è una barca destinata a soddisfare i diportisti che vogliono fare veloci escursioni e con un'abitabilità interna adeguata alle crociere a corto e medio raggio. Il cambio a due velocità migliora le prestazioni, riduce

i consumi e consente di navigare a 20 nodi con il motore a 3.000 giri garantendo facilità d'utilizzo anche in caso di mare molto formato. La larghezza massima limitata a 2,5 metri permette di evitare i trasporti eccezionali agevolando gli spostamenti su strada. Ciò che risulta penalizzato sono gli spazi interni ed esterni.

Le avversarie

	Lungh. ft (m)	Largh. (m)	Disl. (kg)	Serb.carb.	Serb. acqua	cv	Prezzo (Lire)
Albatro 38	12.90	2.50	5500	840	120	2x350	363.000.000
Colombo A.38 SX	11.47	2.98	6000	650	156	2x314	367.000.000
Ilver 41	12.55	3.65	9700	1000	250	2x260	550.000.000
Sunseeker XS 2000	11.90	3.11	5800	-	-	2x180	570.000.000

Nota: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere.