



PROGETTATO DA FRERS,
L'ULTIMO MODELLO
DEL CANTIERE ROMANO
È GIÀ TRA I PRIMI
IN PARECCHIE REGATE



PREGI & DIFETTI

- * Elevate prestazioni sia a vela che a motore
- * Pozzetto libero da intralci
- * Facilita' di manovra anche con equipaggio ridotto
- * Altezza limitata nella toilette
- * Scarsa aerazione del quadrato
- * Presa a mare del motore poco accessibile

DI LEONARDO ZUCCARO

S
U
P
E
R
P
R
O
V
A



31

Acinque anni dalla presentazione del primo modello, il 35 dello studio Vallicelli, i Cantieri Navali D'Este hanno già conquistato una nicchia di mercato nel segmento delle imbarcazioni di serie per la regata-crociera. La loro interpretazione del compromesso, basata su rapporti progettuali molto spinti e su costruzioni rigide e leggere, è mirata a quei velisti disposti a barattare qualche centimetro di spazio interno con piani di coperta funzionali ed elevate prestazioni veliche, includendo tra queste l'equilibrio che deriva dalla corretta disposizione dei pesi e dei volumi di carena e il suo positivo influsso in termini di comfort in navigazione. Queste le caratteristiche salienti degli Este, ormai considerati la risposta italiana allo strapotere degli X-Yachts, a cui contendono la leadership sia in CHS che in IMS. Alle prime regate, anche questo nove metri e mezzo ha dato prova di possedere i numeri giusti per ripetere il successo degli altri modelli.

DAL REALE AL COMPENSATO

Se in CHS ha dimostrato di avere pochi rivali, in IMS l'Este 31 deve fare i conti con quella "bestia nera" che è l'X-332. In tempo reale se la battono, mentre in compensato è ancora avvantaggiata la barca danese. Per questo, al cantiere si sta lavorando al computer con il programma ufficiale e dai primi aggiustamenti al piano velico si sono già potuti limare alcuni secondi per miglio. Ad Alassio il Gph era infatti di 660, mentre a Capri, dove il 31 ha ottenuto il primo posto di classe, si è abbassato a 669,3. In cantiere è allo studio un'altra modifica, ancora segreta, che dovrebbe far scendere il Gph di altri 1,5 secondi per miglio.

completamente dall'acqua, evidenziando la forma a U delle entrate. Lungo 8,35 metri al galleggiamento su 9,53 di fuori tutto, l'Este 31 è in grado di sviluppare una velocità critica di sette nodi, che dovrebbe consentire ottime performance con vento medio, oltre ad alte medie a motore. La posizione centrale del bulbo, costituito da una lama con siluro di forma triangolare posto a 1,90 metri di profondità, contribuisce a mantenere un corretto assetto sotto sbandamento e ad ottimizzare il passo sull'onda. Dal raccordo della poppa con le fiancate si intuisce subito la mano dell'architetto argentino, che quanto ad eleganza e proporzioni delle linee ha ben pochi rivali nel suo campo.

COPERTA ★★★★★

La coperta è caratterizzata da una tuga lunga e bombata, con poche superfici calpestabili. Il trasto a poppavia delle panche agevola il passaggio nel pozzetto e offre al randista una zona libera dalle manovre; in crociera, lo stesso timoniere può regolare scotta e carrello in piena autonomia. La barra



PROGETTO ★★★★★

Come il 24, di cui ricalca fedelmente l'estetica nonché la filosofia progettuale, anche il 31 porta la prestigiosa firma dello studio Frers. Le linee d'acqua si rifanno ai moderni canoni IMS, con sezioni di carena tonde e fiancate molto svasate, così da limitare la superficie bagnata e consentire all'equipaggio seduto sui bordi di esercitare una più alta coppia raddrizzante, che va ad aggiungersi a quella già notevole ottenuta dai 1200 kg di zavorra su 3200 di dislocamento; l'angolo di attacco della prua, il cui dritto verticale termina con un bompresso telescopico in carbonio per il gennaker, emerge

Completamente libero da intralci il pozzetto, che misura cm 217x158. Il bompresso telescopico in carbonio consente di armare un gennaker da 85 mq, che fa dimenticare l'uso del tangone in crociera. Molto ampio il gavone laterale, che andrebbe attrezzato con qualche mensola sui lati in modo da sfruttare tutto il volume di stivaggio.

ricurva si alza all'ormeggio in modo da ampliare lo spazio del corridoio centrale, che si incunea verso prua creando un dente di appoggio per lavorare ai due winch Harken 16 per le drizze. Completano le dotazioni di serie due winch Harken 32 a due velocità, cinque stopper Lewmar, il paranco del vang sdoppiato su ambo i lati della tuga, i barber per le scotte dello spi e due rotaie del genoa con regolazione del carrello rinviato in pozzetto. A prua, il gavone per l'ancora ospita il musone a scomparsa, fornito tra gli optional insieme al verricello elettrico, e il tamburo dell'eventuale avvolgi-fiocco che consente di abbassare la base del

genoa a filo del ponte, migliorandone l'efficienza. In definitiva è un piano di coperta già pronto per la regata, ma con un pozzetto e un volume dei gavoni che nulla hanno da invidiare a quelli dei cruiser puri.

PIANO VELICO

★★★★

L'albero di Licospar è armato a 9/10, con due ordini di crocette angolate di 19° che evitano l'uso delle volanti; per chi regata sono comunque previste due alte per ridurre l'effetto della catenaria. Il rapporto superficie velica-dislocamento indica chiaramente le potenzialità del 31, che specie per quanto riguarda lo sviluppo dello spi e del gennaker (90 mq il primo, 85 mq il secondo) dispone di un buon 30% in più di tela rispetto ai



Oltre al gennaker armato sul bompresso, l'Este 31 può issare uno spi da 90 mq. Le vele non vengono fornite di serie e sono a scelta del cliente.

Le rotaie del genoa e le lande addossate alla tuga agevolano il passaggio laterale. Il corridoio che si incunea verso il tambuccio crea due zone di appoggio per lavorare comodamente alle

zate con silicone ad alta tenuta (Sikaflex) e bulloni passanti; per combinare leggerezza e rigidità, l'asse del timone è in alluminio pieno, mentre il bulbo è interamente in piombo, sostenuto da 12 prigionieri inox da 18 mm di diametro fissati su una piastra esterna che va in battuta sul fondo dello scafo e che si intestano su angolari posti in sentina. Discreto il livello di finitura degli interni, proposti in ciliegio o in noce chiaro del Tanganica.

A VELA ★★★★★

Come potete osservare dalle foto, la prova è stata effettuata con vento pressoché inesistente, da due a quattro nodi di reale, che di solito ci obbliga a rinviare il test. Non è stato il caso dell'Este 31, che ha dimostrato di essere in grado di costruirsi da solo il suo apparente, regalandoci 4,5 nodi di velocità sotto spi al traverso e più di 3

Andrea Falcon



diretti concorrenti. Una scelta che fa presagire la stessa facilità di planata che caratterizza l'Este 24. Fornito di serie dal cantiere il sartame discontinuo in tondino.

COSTRUZIONE ★★★★★

Tranne una piccola zona di laminato pieno in corrispondenza del bulbo, sia lo scafo che la coperta sono in sandwich, con uso di fibre uni e bidirezionali e resina vinilestere. L'anima in Termanto è incollata con la tecnica del sacco a vuoto per garantirsi da eventuali fenomeni di delaminazione. Il controstampo strutturale ingloba gran parte del mobilio, che funge così da irrigidimento della scocca; la giunzione scafo-coperta è realiz-

drizze. Il trasto posto dietro alle panche assicura al randista una posizione corretta e lontana dalle manovre dell'equipaggio. La tuga bombata è senza dubbio gradevole da vedere, ma limita il piano di calpestio e le superfici per stendersi. Comodo anche il piccolo spoiler sullo specchio di poppa.

nodi in bolina. Scia piatta, estrema sensibilità del timone e delle regolazioni di scotta, accelerazione immediata su ogni refolo, il 31 ha un comportamento del tutto simile a quello di un racer puro. Ottimale anche l'organizzazione delle manovre e la posizione alla barra del timone, sia dentro che fuori il pozzetto.

A MOTORE ★★★★★

Per un nove metri e mezzo, sette nodi a regime di crociera è un bel viaggiare; il merito è del lungo galleggiamento e della trasmissione S-Drive che sfrutta tutta la potenza del Volvo da 19 cv, anche con l'elica a due pale abbattibili. Un po' alti i livelli di rumore registrati con il fonometro a causa di una vibrazione che coincide con il regime di

crociera. Ben accessibile su tutti i lati il motore, facile la manovrabilità all'ormeggio.

INTERNI ★★

In controtendenza con lo schema in uso su questa taglia, il cantiere ha piazzato il bagno a pruvia del quadrato, così da dare più ampiezza alla dinette, composta da due panche-cucette, e al calpestio della cabina di prua che sfiora il metro di lunghezza; per contro, l'altezza nella toilette non supera i 173 cm. La cucina a elle, aerata dal tambucio e da un oblò, sfrutta il cassone del motore come piano di lavoro; la pattumiera è inserita in una cassettera a cestelli, che insieme al mobile scorrevole offre un discreto volume di stivaggio. Sul lato opposto una piccola zona carteggio, con il tavolo rivolto verso poppa. Nella media le dimensioni della cabina di poppa, ventilata da due oblò, più ampia dei concorrenti la cabina di prua che è dotata di un armadio a doppia anta e un letto a V molto largo in testa. Decisamente scarsa l'aerazione in quadrato, a cui manca il boccaporto centrale; per ovviare a questo inconveniente basterebbe sostituire gli oblò fissi con due apribili.

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★

La destinazione sportiva non ha influito sulla qualità degli impianti, né sulla capacità dei serbatoi, che oltre a essere abbondanti (240 litri di acqua e 65 di carburante) sono posizionati a centro barca. Completo il quadro elettrico, che riporta lo schema della barca con i led colorati per le luci di via. Di serie due batterie da 80 Ah, la pompa di sentina manuale e quella elettrica con valvola di deviazione per aspirare nella ghiotta della doccia. (L.Z.)



Basta un refolo d'aria per apprezzare le potenzialità dell'Este 31, che dispone di un rapporto superficie velica su dislocamento ai vertici della categoria.



Dati barca

LUNGHEZZA FUORI TUTTO	M 9,53
LUNGHEZZA AL GALLEGGIAMENTO	M 8,35
LARGHEZZA	M 3,20
PESCAGGIO	M 1,90
DISLOCAMENTO A VUOTO	KG 3200
ZAVORRA	KG 1200
SUPERFICIE VELICA	MQ 59,3
SUPERFICIE RANDA	MQ 26,3
SUPERFICIE GENOA 150%	MQ 33,0
SUPERFICIE GENNAKER	MQ 85,0
NUMERO CUCCETTE	4+2
MOTORE	VOLVO PENTA MD 2020 CV 19
CAPACITÀ SERBATOIO ACQUA	LT 240
CAPACITÀ SERBATOIO GASOLIO	LT 65
DISEGNATA DA	STUDIO FRERS
COSTRUITA DA	CANTIERI NAVALI D'ESTE
VIALE TRAIANO 182 00054 FIUMICINO (ROMA)	
TEL 06/6505864, FAX 06/6505004	

Prezzi

ESTE 31 STANDARD	LIRE 143.840.000
OPTIONAL	
SALPANCORA ELETTRICO	LIRE 2.655.000
FRIGO ELETTRICO	LIRE 1.265.000
CUCINA 3 FUOCHI	LIRE 910.000
BOLLER	LIRE 1.513.000
VANG RIGIDO	LIRE 875.000
IMMATRICOLAZIONE	LIRE 2.240.000
ARMAMENTO E VARO	LIRE 1.500.000

Attrezzature

2 WINCH SCOTTA HARKEN 32.2ST/2 WINCH DRIZZA HARKEN 16ST/ROTAIE GENOA E TRASTO RANDA HARKEN/6 STOPPER LEWMAR/ALBERO LICOSPAR/TIMONERIA SOLIMAR/BUSSOLA RIVIERA/OBLÒ LEWMAR/BOCCAPORTI LEWMAR

Prestazioni misurate

CONDIZIONI DEL TEST

VELOCITÀ DEL VENTO REALE	2/4 NODI
STATO DEL MARE	CALMO
EQUIPAGGIO IMBARCATO	5 PERSONE
PULIZIA CARENA	BUONA

VELE USATE

RANDA - GENOA 135% - SPINNAKER 0,50 OZ

STRUMENTAZIONI USATE

GPS PANASONIC CON CARTOGRAFIA NAVIONICS/FONOMETRO DELTA/STAZIONE VENTO NAVICO

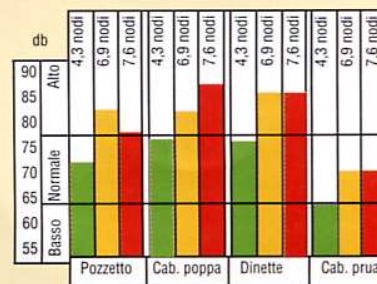
VELOCITÀ A VELA

BOLINA 45°	3,2 NODI
TRAVERSO CON SPI	4,4 NODI
LASCO 120°	3,7 NODI
POPPA	N.R.

VELOCITÀ A MOTORE

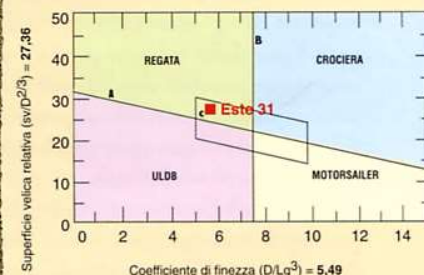
1500 GIRI	4,3 NODI
2800 GIRI CROCIERA	6,9 NODI
3600 GIRI MAX	7,6 NODI

Rumorosità motore



Fattori tecnici

VELOCITÀ CRITICANODI 7,02
LFT/BAGLIO MAX2,97
(PIÙ DI 2,70 = BARCA STRETTA - MENO DI 3,40 = BARCA LARGA)



LEGENDA

A-B: PIÙ UNO SCAFO SI ALLONTANA DA QUESTE DUE LINEE E PIÙ PRESENTA LE CARATTERISTICHE DI UNO DEI QUATTRO SETTORI.
C: L'AREA C CONTIENE IL 70% DELLA FLOTTA.
SUP. VELICA RELATIVA: PIÙ IL VALORE È ALTO, PIÙ LA BARCA TENDE A PLANARE.
COEFFICIENTE DI FINEZZA: VALORE BASSO = BARCA LEGGERA - VALORE ALTO = BARCA PESANTE

Dettagli azzeccati



1 LA POMPA DI SENTINA, L'AUTOCLAVE E LE VALVOLE SONO RACCOLTE IN UN UNICO VANO TECNICO DI RAPIDO ACCESSO E ISPEZIONE. 2 LA CONTROPIASTRA ESTERNA DEL BULBO CONSENTE DI DISTANZIARE I PRIGIONIERI, A VANTAGGIO DELLA ROBUSTEZZA DELL'AGGANCIAMENTO. 3 GRAZIE ALLE CROCCETTE ANGOLATE DI 19°, CHE EVITANO LE VOLANTI, E AL BOMPRESSO IN CARBONIO, IL PIANO VELICO CONCILIA L'EFFICIENZA CON LA SEMPLICITÀ DI MANOVRA.

LA PROVA TECNICA DI VELA

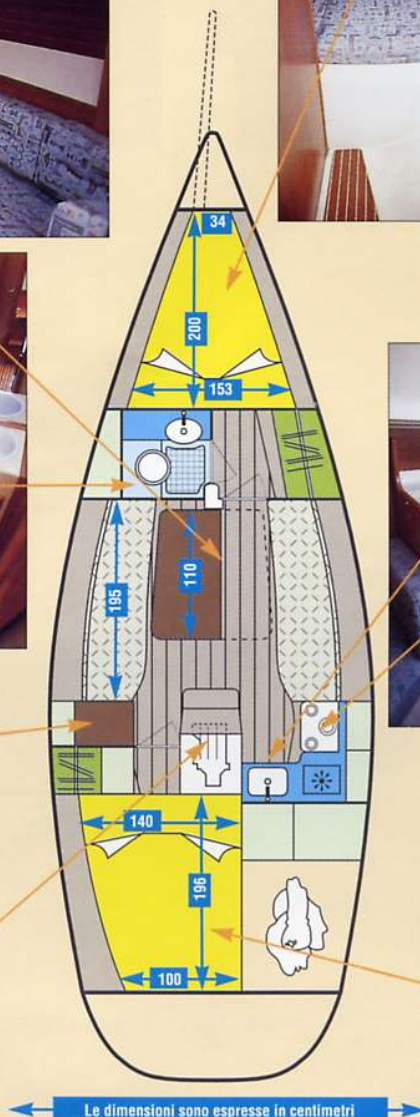
Andrea Falcon

A sinistra, la cabina di prua. Sotto, la cassetteria della cucina con il vano per il pattume.

Sopra, la dinette composta da due panche - cuccette e tavolo in plexiglas. A destra, il locale toilette è posto a prua via della paratia maestra. Sotto, l'angolo del carteggio, il cui piano misura cm 57x45.

A sinistra, la cucina dotata di lavello doppio e macchina a due fuochi con forno. Sotto, la cabina di poppa dispone di un armadio, una scarpiera e una lunga mensola.

Il vano motore è facilmente accessibile su tutti i quattro lati.



Altezze in cabina

CABINA DI POPPA	CM 175
CUCINA	CM 178
DINETTE	CM 183
TOILETTE	CM 173
CABINA DI PRUA	CM 175

I concorrenti

NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (M ²)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
ESTE 31	FRERS	9,53	3,20	3200	59,3	1,90	4+2	C.N.D'ESTE	143.840.000
X-302	JEPPSEN	9,35	3,00	3800	52,7	1,90	4+2	X-YACHTS	120.640.000*
DEHLER 33CR	JUDEL/VROLIJK	9,99	2,99	3300	57,1	1,65	4+2	DEHLER	110.900 DM
FIRST 33,7	BERRET	9,98	3,40	4800	64,2	1,60	6+2	BENETEAU	437.313 FF
SUN FAST 32	ANDRIEU	9,30	3,23	3100	50,7	1,75	6+2	JEANNEAU	122.100.000**
ELAN 295	HUMPHREYS	9,48	2,98	2950	49	1,80	4+2	ELAN	101.500.000***
DUFOR 32 CL	JAKOPIN	9,96	3,30	3400	49	1,70	4+2	DUFOR	384.240 FF
FAX	JEZEQUEL	9,90	3,23	4350	59	1,80	5	ZUANELLI	130.000.000

*CORONA DANESE CALCOLATA LIRE 260; ** FRANCO FRANCESE CALCOLATO LIRE 290; *** MARCO TEDESCO CALCOLATO LIRE 1.050

I PREZZI SI INTENDONO IVA ESCLUSA FRANCO CANTIERE. PER UN CONFRONTO PIÙ AMPIO CONSULTATE LA RUBRICA "I PREZZI DEL NUOVO".