

SUPERPROVA

PREGI

- **Alte prestazioni** in tutte le andature a vela e a motore
- **Cucina** spaziosa e molto funzionale
- **Rapporto qualità-prezzo** decisamente interessante

DIFETTI

- **Discesa** sottocoperta piuttosto scomoda
- **Paranco** della randa con rinvii insufficienti
- **Cuccetta** di poppa abbastanza sacrificata



HURRICANE 315



Progettato da Luca Taddei, costruito dalla Blu Phoenix di Arezzo, in prova il primo esemplare di questo nove metri e sessanta. Un crociera-regata IMS, dotato di una carena potente ed equilibrata e di interni dalle linee decisamente innovative

HURRICANE 315

Finita l'era dei grandi numeri, la cantieristica italiana ha radicalmente cambiato fisionomia: dalle grandi strutture con centinaia di addetti, stiamo passando a piccole aziende a carattere artigianale che, commissionato il progetto al designer di fiducia, appaltano la costruzione del guscio ai terzisti, occupandosi della supervisione e dell'allestimento finale. Questo tipo di organizzazione consente una maggiore flessibilità produttiva, requisito indispensabile in un mercato difficile com'è quello attuale, e una riduzione delle spese generali che si riflette sul prezzo di vendita delle imbarcazioni. Attualmente sono molti i marchi che adottano questa politica, e tra questi la Blu Phoenix di Arezzo, che presenta un nove metri e mezzo da crociera-regata IMS, di cui abbiamo provato il primo esemplare della serie.

PROGETTO

☆☆☆☆

Dislocamento medio, alta stabilità di forma, notevole sviluppo della superficie velica: queste le principali caratteristiche dell'Hurricane 315, un crociera-regata dal carattere sportivo progettato da Luca Taddei, che gli appassionati ricorderanno per alcuni dei più veloci mini e quarter tonner che hanno calcato la scena negli anni d'oro dello IOR. Vediamolo nel dettaglio: la carena è di stampo IMS, con linee d'acqua pulite e slanci ridottissimi, come confermano gli 8,70 m di lunghezza al galleggiamento, la più alta della categoria. A centro barca, dove è posizionato il baglio massimo, le sezioni piene assicurano una buona rigidità anche senza l'equipaggio in falchetta; a poppa, i volumi tendono invece a smagrirsi, così da ridurre la superficie bagnata con poco vento. Il bulbo in piombo, con lama stretta e allungata (il pescaggio standard sfiora i due metri) e siluro terminale, si trova in posizione arretrata, e questo va a vantaggio del passo sull'onda; meno profondando il timone, per non sollecitare troppo l'asse. L'estetica è grintosa, specie per quella prua verticale con il dritto "a cucchiaino", anche se la tuga alta appesantisce un po' la vista laterale. In definitiva, una barca "all round", che dovrebbe avere buone potenzialità tanto con vento sostenuto che con poca aria.

COPERTA

☆☆☆☆

La disposizione del piano di coperta è sostanzialmente tradizionale, fatta eccezione per la parte anteriore del pozzetto che si incunea verso il tambuccio e crea un appoggio per lavorare alle drizze, pur rendendo più scomodo l'accesso agli interni. Le panche sono comode e l'ergonomia delle sedute è corretta, sul retro è previsto lo scasso per installare la ruota, anche se a nostro avviso è consigliabile la barra. La poppa è attrezzata con un piccolo spoiler, ma per facilitare la discesa serve un gradino sullo specchio. Oltre alle rotaie del genoa ci sono anche le due per il fiocco, che sono poste sopra la tuga per non intralciare il passaggio verso prua. L'attrezzatura è di ottima qualità (tutto Harken), i winch di scotta sono ben dimensionati, non lo è invece il paranco a quattro vie della randa, che andrebbe dotato della regolazione fine. Dei tre gavoni, quello sotto la panca è molto spazioso, mentre i due di poppa sono poco accessibili. La cala dell'ancora è predisposta per il verricello elettrico, opzionale.



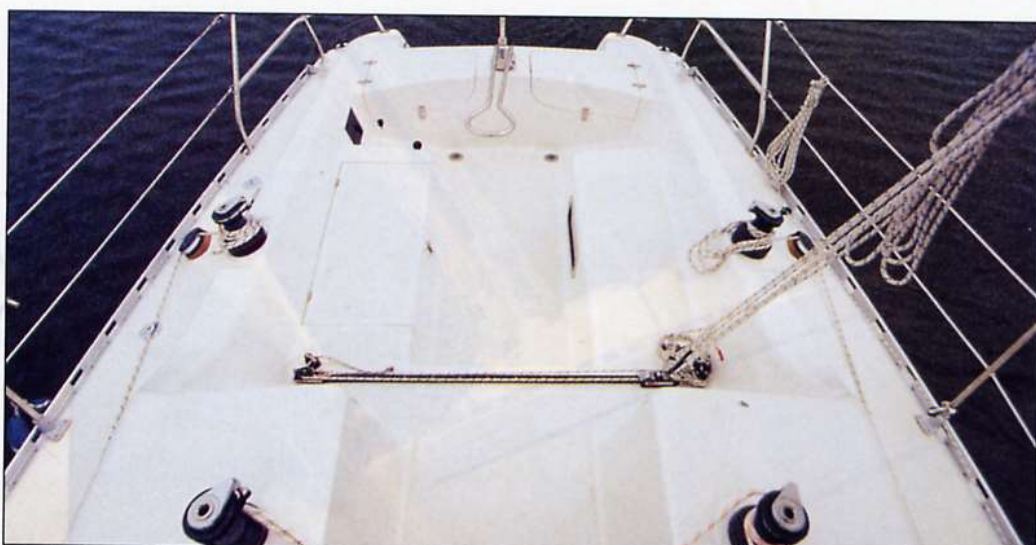
Malgrado il genoa parzialmente avvolto abbia un po' penalizzato l'angolo di bolina, l'Hurricane 315 si è dimostrato molto centrato sui volumi e potente. Il progetto è di Luca Taddei.



Il quadrato si sviluppa per lunghezza, con la cucina che occupa tutto il lato di sinistra e la dinette ad arco quello opposto.



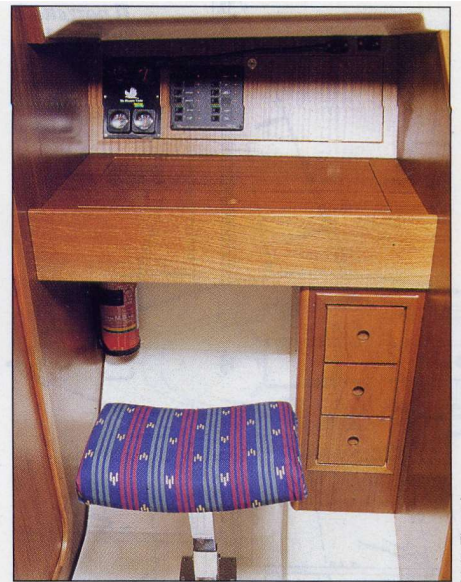
Oltre a essere molto ampia, la cucina è anche ben aerata.



Dotato di panche ergonomiche, il pozzetto presenta le due rientranze per l'eventuale installazione della timoneria a ruota. Corretta la posizione del trasto randa, che è peraltro a portata di mano del timoniere.



A differenza dei concorrenti più diretti, che mostrano sezioni di poppa larghe quanto il baglio massimo, l'Hurricane 315 ha volumi di carena più pieni a centro barca e uscite molto avviate.

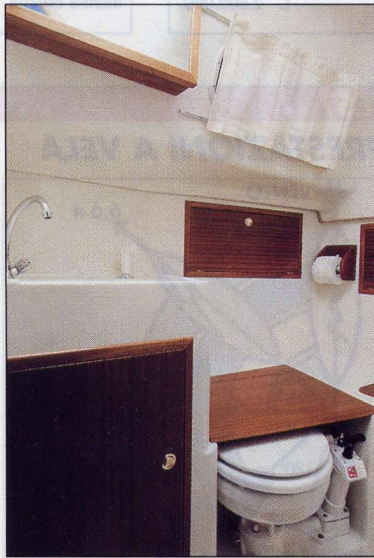


Il carteggio è sulla sinistra della scala d'ingresso, il piano misura cm 78x45.

Livio Fioroni



La cabina di poppa ha una cuccetta molto larga, ma lo spazio per i piedi è un po' sacrificato.



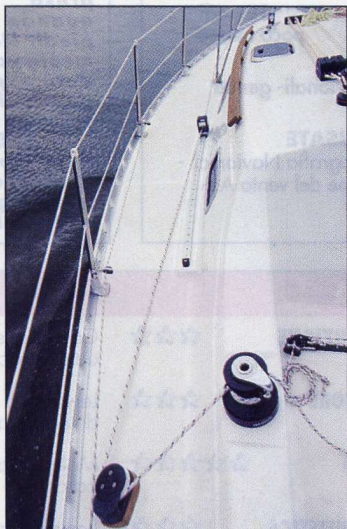
La toilette controstampata include un piccolo ripostiglio per le cerate.



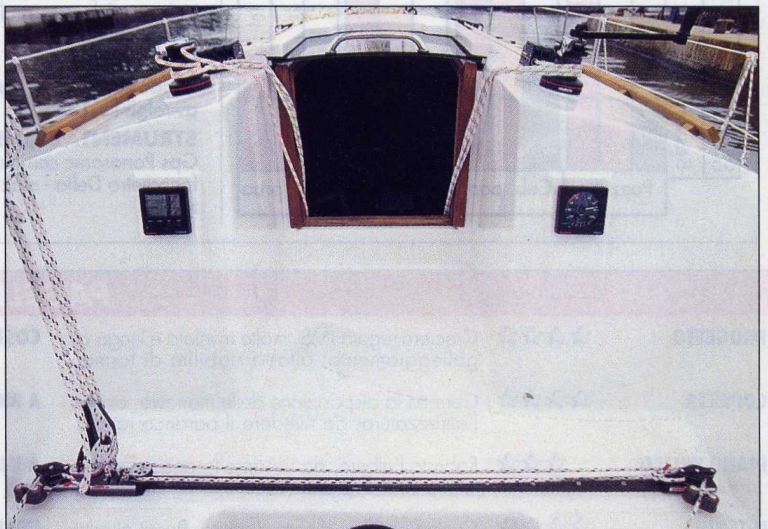
La cuccetta della cabina di prua non limita il piano di calpestio. Il passauomo assicura la luminosità interna.



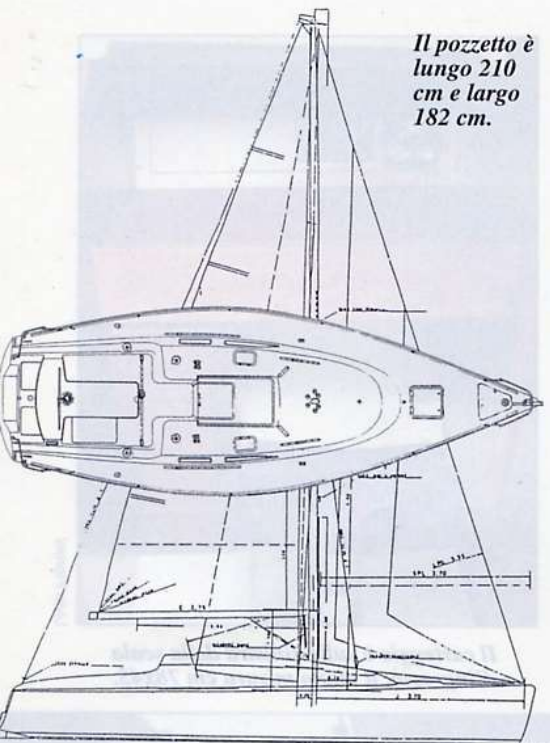
La cala dell'ancora con la sede per il verricello elettrico opzionale.



I passavanti sono liberi da intralci, ottimo l'antisdrucchiolo a piramide.



La parte anteriore del pozzetto si incunea verso il tambuccio, creando un sicuro appoggio per chi lavora alle drizze. Lo scorrevole è un po' corto.



Il pozzetto è lungo 210 cm e largo 182 cm.

DATI BARCA

| | | |
|--|------------------|-------|
| Lunghezza fuori tutto | m | 9,60 |
| Lunghezza al gall. | m | 8,70 |
| Larghezza | m | 3,35 |
| Pescaggio | m | 1,90 |
| Dislocamento | kg | 3400 |
| Zavorra | kg | 1200 |
| Superficie velica 150% | m ² | 57,2 |
| Superficie spinnaker | m ² | 81,9 |
| Numero cuccette | | 4 |
| Motore e cavalli | Volvo Penta | 19 cv |
| Capacità serb.acqua | lt | 150 |
| Capacità serb.gasolio | lt | 59 |
| Disegnata da: | Luca Taddei | |
| Costruita da: | Blu Phoenix Y.S. | |
| Viale Mecenate 3/20, 52100 Arezzo, tel 0575/33507, fax 0575/300339 | | |

ATTREZZATURE

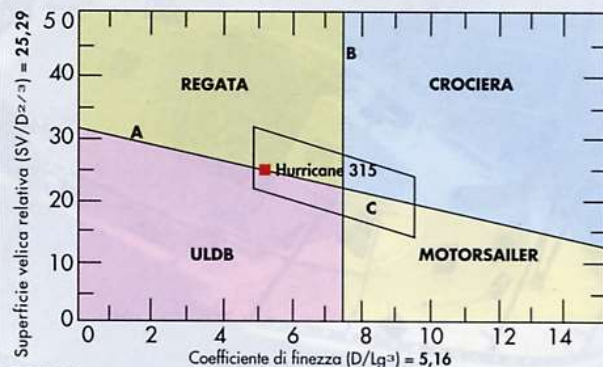
| | |
|-------------------------|-------------------|
| Verricelli-trasto randa | Harken |
| Rotaie | Barbarossa-Harken |
| Stopper | Easylock |
| Bussola | Riviera |
| Albero | Nemo |
| Strumentazione | Navico |
| Boccaporti e oblò | Moonlight |
| Veile | UK |

OPTIONAL

| | | |
|------------------------|----|-----------|
| - Frigo elettrico | L. | 1.800.000 |
| - Salpancora elettrico | L. | 2.200.000 |
| - Impianto 220 Volt | L. | 2.200.000 |
| - Winch spi | L. | 2.800.000 |

FATTORI TECNICI a cura di Reno Mandolesi

| | | | | |
|--|------|------|--|------|
| Velocità critica | nodi | 7,16 | Zavorra/Dislocamento | 35% |
| Lft/Baglio max | | 2,86 | (valori medi compresi tra 24 e 47%) | |
| (meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta) | | | Slanci di carena = Lft/Lwl | 1,10 |
| | | | (valori medi compresi tra 1,10 e 1,20) | |



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche presenti sul mercato italiano.

Superficie velica relativa: indica la capacità di superare la velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: valori elevati sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

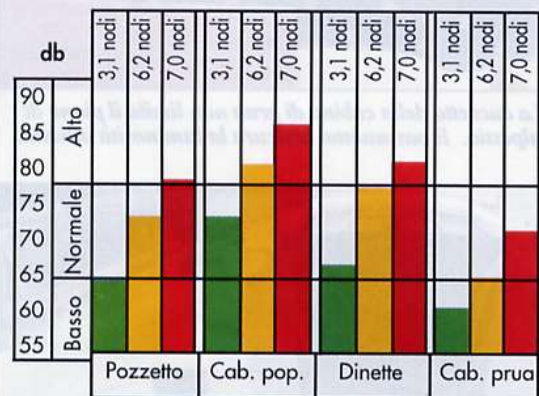
RISULTATI DEL TEST

PRESTAZIONI A MOTORE

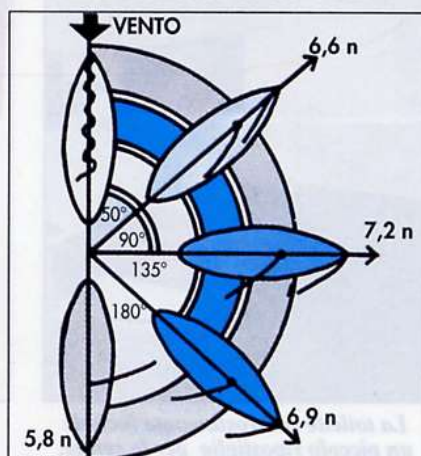
Motore Volvo Penta mod. MD 2020 da 19 cv (14,1 kW) con trasmissione S-Drive ed elica a due pale fisse.

| Giri al minuto | Nodi |
|----------------|------|
| 1000 | 3,1 |
| 2400 Crociera | 6,2 |
| 3000 Max | 7,0 |

RUMOROSITÀ MOTORE



PRESTAZIONI A VELA



CONDIZIONI METEO

Velocità del vento reale: 18 nodi
Stato del mare: poco mosso

VELE USATE

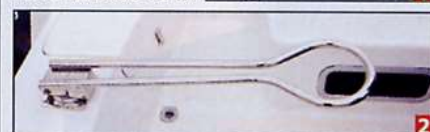
Randa con stecche tradizionali- genoa avvolgibile 135%

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - fonometro Delta - stazione del vento Autehelm

I DETTAGLI AZZECCATI

1: l'impianto motore è dotato di ventilazione forzata, con bocche di ingresso e di uscita dell'aria poste in zone corrette. Inoltre la li-



nea di scarico annette il silenziatore che riduce il rumore all'esterno.
2: molto lineare e pulita la forma della barra d'acciaio, che garantisce una buona presa anche quando si è in piedi. Naturalmente va corredata di prolunga.
3: il piano velico ad arco in testa d'albero, con forte sviluppo verticale della superficie, coniuga la facilità di regolazione con le prestazioni, specie con vento leggero. Le crocette aquartierate evitano l'uso delle volanti strutturali.



PAGELLA

| | | | | | |
|---------------------|------|--|----------------------|------|--|
| PROGETTO | ☆☆☆☆ | Crociera-regata IMS, molto invelato e lungo al galleggiamento; alta la stabilità di forma. | COSTRUZIONE | ☆☆☆ | Costruzione non raffinata ma robusta, da rivedere l'attacco dello strallo di prua. |
| COPERTA | ☆☆☆☆ | Corretta la disposizione delle manovre, ottima l'attrezzatura, da rivedere il paranco randa. | A MOTORE | ☆☆☆ | Le velocità sono più che soddisfacenti. Un po' di rumore a poppa e scarso l'accesso al vano. |
| PIANO VELICO | ☆☆☆☆ | Robusto l'albero, da rivedere la posizione dello stralotto. Il piano velico è molto allungato. | A VELA | ☆☆☆☆ | Molto veloce, stabile e maneggevole. Una barca che può dire la sua anche in regata. |
| INTERNI | ☆☆☆☆ | Cucina enorme, dinette discreta. Buoni gli altri locali, ma da rivedere nei dettagli. | IMPIANTISTICA | ☆☆☆ | Semplice ma con buona componentistica. Per crociera serve più acqua e un'altra batteria. |

☆ = scarso ☆☆ = sufficiente ☆☆☆ = discreto ☆☆☆☆ = buono ☆☆☆☆☆ = ottimo

HURRICANE 315

PIANO VELICO

☆☆☆

Armato in testa, l'Hurricane è dotato di un albero passante a due ordini di crocette acquartierate, che per la robustezza del profilo e per l'assenza delle volanti, risponde più alle esigenze del crocierista che a quelle del regatante, anche se il ridotto angolo di lavoro dello stralzo giustifica la scelta più conservativa. Il sartame in cavo spiroidale continuo è composto da due basse, due alte e due intermedie.

Notevole lo sviluppo verticale delle superfici, ideale presupposto per le condizioni di vento leggero, con una randa di 22,2 mq e un genoa al 150% di 35 mq, che nelle due versioni più accessoriate (denominate BR e TR) sono forniti di serie insieme al tendipaterazzo meccanico e al vang rigido. Optional l'avvolgifiocco.

INTERNI

☆☆☆☆

Il particolare che colpisce è la disposizione innovativa del quadrato, con la cucina a sviluppo lineare che occupa tutto il lato di sinistra e che sfrutta spazi di lavoro molto più ampi rispetto alle concorrenti; sulla dritta, la singolare dinette ad arco offre cinque sedute attorno al lungo

tavolo asimmetrico. Per il resto, lo schema è quello in uso sulle barche di questa categoria: a poppa, sulla sinistra si apre la cabina con cuccetta matrimoniale e un armadio a doppia anta; sul lato opposto, una toilette molto spaziosa con cinque stipetti tra cui un vano cerate; a ridosso della scala, il carteggio a murata con sgabello a compasso; a prua, la cabina con cuccetta a V dotata di due armadietti contrapposti e un ampio piano di calpestio. Nel complesso l'abitabilità è buona, anche se alcuni dettagli necessitano di piccoli aggiustamenti: ad esempio, la cuccetta di poppa ha poco spazio per i piedi, a causa dell'alloggiamento del circuito dei frenelli che nella versione a barra non ha senso di esistere. Si potrebbero anche aumentare la profondità degli armadi e la lunghezza delle cuccette, senza peraltro penalizzare i volumi. L'aerazione è discreta, buone le altezze interne, salvo nella cabina di prua.

COSTRUZIONE

☆☆☆☆

Lo scafo è in laminato pieno con tessuti di Rovimat e unidirezionali, i primi strati sono resinati con vinilestere per una migliore protezione contro l'osmosi. La coperta in sandwich di Termanto è fissata con viti poste ogni 10 cm che vanno a intestarsi su una piattabanda di ottone posta sotto la flangia dello scafo. L'ossatura è costituita da 5 madieri e 2 longheroni, oltre a un corrente che gira l'intero perimetro all'altezza del galleggiamento. Anche il controstampo del mobilio e le paratie, entrambi resinati a scafo, contribuiscono alla rigidità strutturale. L'asse del timone in alluminio scorre su boccole di Teflon. Pregevole la qualità dell'antidrucciolo, migliorabili le finiture interne, da rivedere l'attacco dello strallo di prua.

A MOTORE

☆☆☆☆

Sette nodi di velocità massima, oltre sei a regime di crociera: sono dati che indicano come il Volvo da 19 cv sia di potenza sufficiente in rapporto alle dimensioni della barca. Al massimo dei giri, si avvertono un po' di vibrazioni che sono da imputare all'elica, visto che la trasmissione S-Drive non comporta problemi di allineamento. L'accessibilità è piuttosto sacrificata, anche se le dimensioni del vano offrono abbastanza spazio laterale. Leggermente sopra la media i livelli di rumore registrati con il fonometro, buona la manovrabilità all'ormeggio.

A VELA

☆☆☆☆

Malgrado il genoa parzialmente avvolto abbia un po' penalizzato la bolina non tanto nel passo quanto nell'angolo, la prova svolta con diciotto nodi di vento reale ha confermato le ottime potenzialità di questa carena, che è veloce, equilibrata sul timone ed estremamente maneggevole. Al traverso, ovvero quando abbiamo potuto aprire il genoa, la velocità si è subito attestata sopra i sette nodi, con un angolo di sbandamento sempre molto contenuto. Al lasso, pur senza spi, la barca ha più volte accennato a planare restando leggera sulla barra e stabile di rotta. Il suo compenso IMS ancora non si conosce, ma se non sarà penalizzante, è una barca con molte possibilità in regata.

IMPIANTISTICA

☆☆☆☆

L'impiantistica è semplice ma con componenti di qualità: i serbatoi sono di acciaio inox, le pompe sono le migliori sul mercato, così come il quadro a magnetotermici. Da aumentare l'autonomia di acqua e quella elettrica: di serie c'è una sola batteria da 70 Ah. Le dotazioni standard variano da versione a versione. (L.Z.)

INTERNI AL MICROSCOPIO



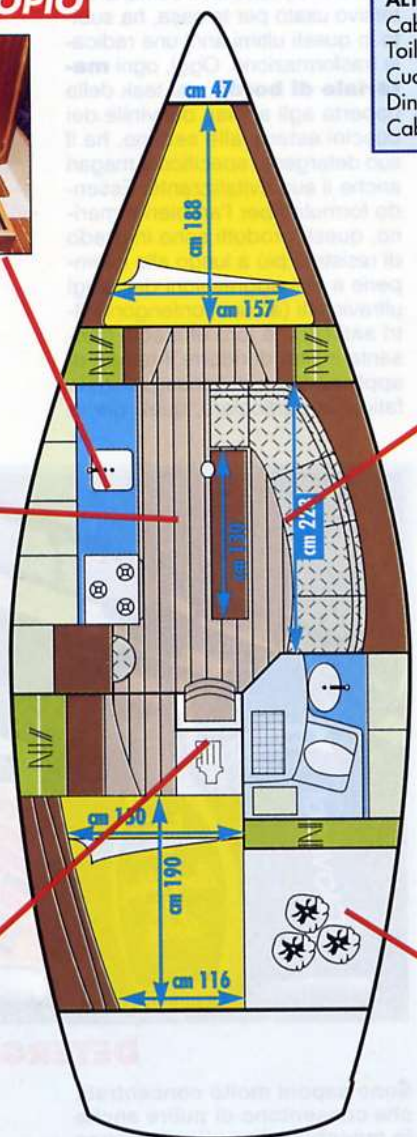
La cucina è il pezzo forte degli interni: oltre all'ampio piano di lavoro, dispone di numerosi stipetti e vani di stivaggio.



L'ossatura di rinforzo è costituita da una fitta rete di madieri che incrociano i due longheroni principali. Lo scafo è in laminato pieno.



La bocca d'accesso al motore è piuttosto sacrificata, ma all'interno lo spazio laterale è sufficiente.



ALTEZZE IN CABINA

| | |
|-------------------|--------|
| Cabina di poppa | cm 178 |
| Toilette di poppa | cm 179 |
| Cucina | cm 182 |
| Dinette | cm 186 |
| Cabina di prua | cm 153 |



La singolare dinette ad arco si sviluppa in lunghezza e offre cinque sedute attorno al tavolo, che è in mogano kaya come tutti gli interni.



Lo spazioso gavone ricavato sotto la panca del pozzetto può contenere anche l'autogonfiabile.

I CONCORRENTI

| Nome | Progettista | Lft (m) | Larg. (m) | Disl. (kg) | Cucc. | S.v. (m ²) | Cantiere | Prezzo |
|-----------------|-------------|---------|-----------|------------|-------|------------------------|-------------|-------------|
| Hurricane 315 | Taddei | 9,60 | 3,35 | 3400 | 5 | 57,2 | Blu Phoenix | 118.000.000 |
| Gib' Sea 302 | Humphreys | 9,10 | 3,30 | 3200 | 4/6 | 50,5 | Gibert M. | 334.014 FF |
| X 302 | Jeppesen | 9,35 | 3,00 | 3800 | 6 | 52,7 | X-Yachts | 130.570.000 |
| Dehler 33 Cr | J&V | 9,99 | 2,99 | 3300 | 4 | 57,1 | Dehler | 120.020.000 |
| Este 31 | Frers | 9,53 | 3,20 | 3000 | 4/6 | 60 | C.N. D'Este | 120.000.000 |
| Dufour 32 Cl | J&J | 9,96 | 3,30 | 3400 | 6 | 49 | Dufour | 401.906 FF |
| Bavaria 30 Plus | J&J | 9,25 | 2,98 | 3300 | 4/6 | 46,2 | Bavaria | 107.826 DM |
| Sun Fast 32 | Andrieu | 9,30 | 3,23 | 3100 | 6/8 | 50,7 | Jeanneau | 419.417 FF |
| Fax | Jezequel | 9,90 | 3,23 | 4350 | 5 | 59 | Zuanelli | 130.000.000 |
| Rimar 31 | Finot | 9,15 | 2,90 | 3050 | 4/6 | 43,9 | Ri.Mar | 109.000.000 |

Per maggiori dati consultate la rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.