

PROVA

Millenium⁴⁰

- Spazio in coperta e in pozzetto
- Timone leggero e preciso
- Attrezzatura di serie

- Cabina di prua un po' sacrificata
- Altezze al di sotto della media

Un cantiere giovane, una barca aggressiva. Linee di Marco Lostuzzi per una costruzione in materiali hi-tech. Ottime le prestazioni, divertente la "guida".

di Tommaso Gabba

Ha già mostrato gli artigli in regata, diciassettesimo assoluto e primo di categoria all'edizione 2002 della Barcolana. Il Millennium 40 è un fast-cruiser nato dalla matita di Marco Lostuzzi, per soddisfare quei velisti che amano le performance e vogliono regatare in classe Open e Irc, ma è pensato



PROVA MILLENNIUM 40



1 2



3



4



5

1. Una delle due cabine gemelle a poppa. Il letto misura 194 x 196 cm e l'armadio è piuttosto capiente.

2. La cabina di prua è l'unico ambiente un po' sacrificato.

Molti, comunque, i vani per riporre indumenti ed effetti personali.

3. La grande cucina sulla murata di dritta. Da notare il grande piano di lavoro e il doppio lavello. Tutto il mobilio è realizzato in composito ricoperto da uno strato di legno, in modo da ottenere leggerezza e resistenza allo stesso tempo.

anche per la crociera. Spazi e allestimenti interni, l'impiantistica, la pulizia della coperta, infatti, hanno poco da invidiare alle barche di serie nate e pensate solo per le vacanze.

Progetto

Realizzata dalla Starmarine Hightech, giovane cantiere vicino a Trieste specializzato nella lavorazione di materiali tecnologici, questa barca è costruita in sandwich con fibre unidirezionali e biassiali di vetro E, laminate sottovuoto con resine epossidi - vinilestere. Anche le paratie sono lavorate in sandwich e ricoperte successivamente di teak, mentre tutti i rinforzi sono in carbonio e resinati a mano sullo scafo. Per aumentare la sicurezza dell'imbarcazione sono state previste due paratie stagne, una a prua di collisione ed una a poppa

che isola la losca del timone. La chiglia, profonda m 2,50, è in scatolato d'acciaio e rivestita da due gusci di fibra realizzati con macchinari a controllo numerico, per garantire la massima precisione di forma possibile. L'insieme pinna/zavorra è assicurato allo scafo tramite tiranti e bulloneria in acciaio inox. L'armo è un 9/10 senza volanti con una grande randa ed un fiocco al 105%; per le andature portanti è previsto un gennaker fissato su un bompresso a scomparsa in carbonio. Anche l'albero è interamente in carbonio e compreso nell'allestimento di serie. Il cantiere realizza da sé tutte le parti e le lavorazioni necessarie: perfino i particolari come la ruota del timone, per esempio, sono costruiti in casa lavorando il carbonio. Un secondo esemplare è già in fase di costruzione, anche

se si tratta di un modello esclusivamente da regata con lo scafo in carbonio e, quindi, ancor più leggero e performante di quello provato da noi.

Coperta

Lo spirito competitivo del Millennium 40 è evidenziato dalla razionale disposizione della coperta. Punto di forza di questa barca sono tutte le superfici calpestabili, ampie e in grado di permettere libertà di movimento ad equipaggi numerosi. Questa caratteristica si adatta molto bene alla regata, dove lo spazio di manovra è fondamentale per la buona riuscita delle operazioni. In generale colpiscono la pulizia e gli spazi calpestabili, tutti rigorosamente in teak a doghe strette (di serie) e con pochi elementi di intralcio. Le bitte montate dal cantiere sono del tipo a scompar-



sa, cosa che contribuisce ancor di più a rendere la superficie piana. Il pozzetto è degno di un'imbarcazione ben più grande e premette il massimo sfruttamento anche in crociera, con la possibilità di montarvi un grande tavolo. Le panche sono profonde e alloggiavano due dei 4 gavoni presenti. Gli altri due sono ricavati nella seduta del timoniere. Grazie alle ridotte dimensioni della tuga, i passavanti hanno una larghezza notevole che permette di facilitare il passaggio in condizioni di fretta e con mare formato. Lo specchio di poppa ha un gradino per facilitare le operazioni di sbarco senza passerella e la discesa in mare. Anche il posto del timoniere si è dimostrato comodo e libero da ostacoli che pregiudicano la visibilità a prua. Lo spazio a disposizione ha permesso di montare una ruota del

timone di m 1,80 di diametro senza creare intralci nel passaggio verso poppa. La rotaia della scotta di randa è fissata sul pavimento del pozzetto davanti alla colonnina del timone in modo da offrire la massima efficienza e il minor ingombro allo stesso tempo. Tutta l'attrezzatura presente è della Harken, scelta voluta dal costruttore per garantire la massima qualità possibile su una barca con evidenti doti da regata.

Interni

A vedere il piano di coperta, con una tuga stretta e non molto pronunciata, sembrerebbe strano trovare molto spazio all'interno. Il Millennium 40 stupisce invece per i volumi ricavati sottocoperta, soprattutto nella dinette che si presenta particolarmente ariosa e luminosa. Colpiscono subito i due lunghi oblò che corrono

lungo tutta la tuga e che permettono un'illuminazione in dinette superiore alla media, oltre ad una visibilità all'esterno piacevole. Per guadagnare in leggerezza e resistenza, tutto il mobilio è stato realizzato in sandwich rivestito di teak, mentre alcuni particolari come la scaletta sono lavorati interamente in carbonio. La cucina è disposta lungo la murata di dritta ed ha due lavelli e un buon piano di lavoro. Nella parte più a poppa confina con la zona carteggio che si presenta ben dimensionata, cosa che sembra essere sempre più rara sulle barche moderne dove si fa largo uso di carte prevalentemente elettroniche. Interessante la soluzione optional offerta dal cantiere per il plotter, basato su un pc con monitor da 15" ultrapiatto incassato nel pannello strumenti e ben mimetizzato quando spen-

4. Anche il mobilio del bagno è costruito in composito. Il pavimento è in carabottino di teak.
5. Il carteggio è ampio e permette un'agevole consultazione delle carte. Il pannello elettrico è completo e robusto. Interessante la soluzione del monitor del plotter incassato nella parete di legno.
6. La dinette è molto luminosa grazie agli oblò che corrono lungo tutta la murata e permettono un'ottima visibilità all'esterno. Classico il layout.



6

sa, cosa che contribuisce ancor di più a rendere la superficie piana. Il pozzetto è degno di un'imbarcazione ben più grande e premette il massimo sfruttamento anche in crociera, con la possibilità di montarvi un grande tavolo. Le panche sono profonde e alloggiavano due dei 4 gavoni presenti. Gli altri due sono ricavati nella seduta del timoniere. Grazie alle ridotte dimensioni della tuga, i passavanti hanno una larghezza notevole che permette di facilitare il passaggio in condizioni di fretta e con mare formato. Lo specchio di poppa ha un gradino per facilitare le operazioni di sbarco senza passerella e la discesa in mare. Anche il posto del timoniere si è dimostrato comodo e libero da ostacoli che pregiudicano la visibilità a prua. Lo spazio a disposizione ha permesso di montare una ruota del

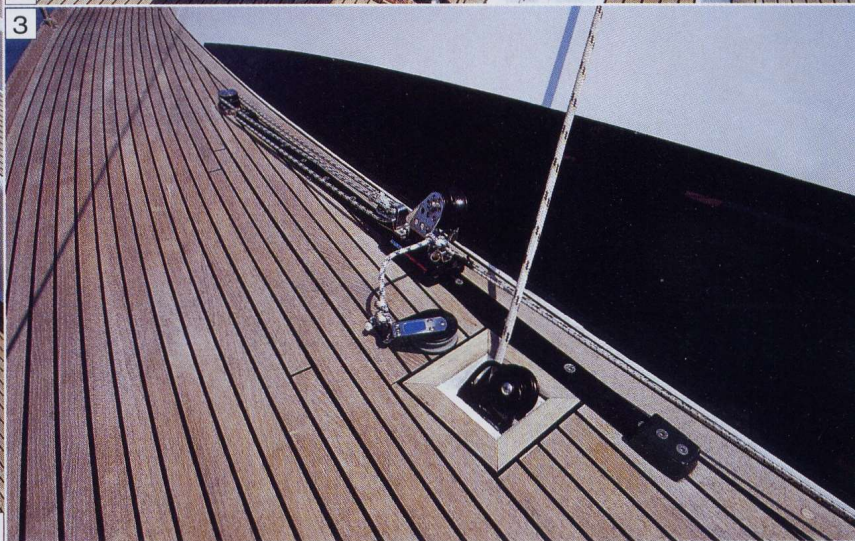
timone di m 1,80 di diametro senza creare intralci nel passaggio verso poppa. La rotaia della scotta di randa è fissata sul pavimento del pozzetto davanti alla colonnina del timone in modo da offrire la massima efficienza e il minor ingombro allo stesso tempo. Tutta l'attrezzatura presente è della Harken, scelta voluta dal costruttore per garantire la massima qualità possibile su una barca con evidenti doti da regata.

Interni

A vedere il piano di coperta, con una tuga stretta e non molto pronunciata, sembrerebbe strano trovare molto spazio all'interno. Il Millennium 40 stupisce invece per i volumi ricavati sottocoperta, soprattutto nella dinette che si presenta particolarmente ariosa e luminosa. Colpiscono subito i due lunghi oblò che corrono

lungo tutta la tuga e che permettono un'illuminazione in dinette superiore alla media, oltre ad una visibilità all'esterno piacevole. Per guadagnare in leggerezza e resistenza, tutto il mobilio è stato realizzato in sandwich rivestito di teak, mentre alcuni particolari come la scaletta sono lavorati interamente in carbonio. La cucina è disposta lungo la murata di dritta ed ha due lavelli e un buon piano di lavoro. Nella parte più a poppa confina con la zona carteggio che si presenta ben dimensionata, cosa che sembra essere sempre più rara sulle barche moderne dove si fa largo uso di carte prevalentemente elettroniche. Interessante la soluzione optional offerta dal cantiere per il plotter, basato su un pc con monitor da 15" ultrapiatto incassato nel pannello strumenti e ben mimetizzato quando spen-

4. Anche il mobilio del bagno è costruito in composito. Il pavimento è in carabottino di teak.
5. Il carteggio è ampio e permette un'agevole consultazione delle carte. Il pannello elettrico è completo e robusto. Interessante la soluzione del monitor del plotter incassato nella parete di legno.
6. La dinette è molto luminosa grazie agli oblò che corrono lungo tutta la murata e permettono un'ottima visibilità all'esterno. Classico il layout.



1. Lo spazio in coperta è uno dei punti di forza. Passavanti e pozzetto impressionano per la loro larghezza. Muoversi è facile e sicuro.

2. Il regno del timoniere: la ruota misura m 1,80 ed è in carbonio. Da notare i due gavoni sulla seduta e il trasto randa davanti alla colonnina.

3. Un particolare di un passavanti: da notare la pulizia generale della coperta, ottenuta facendo correre sottocoperta le manovre che vanno in pozzetto.

to. Le cabine di poppa hanno dimensioni ragionevoli, mentre quella di prua si è dimostrata un pò sacrificata per poterla considerare quella armatoriale. Il bagno si sviluppa in larghezza ed ha il pavimento completamente in carabottino di teak.

Impianti

L'impiantistica di serie è soddisfacente e ben dimensionata per una barca di questa lunghezza e con una spiccata vocazione alla regata. Buona la riserva d'acqua prevista, con due serbatoi d'acciaio inox da 160 litri l'uno disposti sotto le cuccette di poppa. Di serie viene fornito anche un boiler da 17

litri. Anche l'impianto elettrico è progettato per un uso che tiene conto delle esigenze della crociera, con una batteria da 75Ah per il motore e due batterie da 100Ah per i servizi. Di serie un

caricabatterie da 30 Ah ed un quadro strumenti ricco e di prestigio, con interruttori magnetotermici al posto dei tradizionali fusibili.

La prova

La prova si è svolta al largo di Lignano Sabbiadoro con mare piatto e una brezza che è cresciuta gradualmente. Nell'attesa del vento, abbiamo rilevato le velocità a motore che si sono dimostrate elevate per una barca

di questa lunghezza. La velocità di crociera si attesta intorno a 8,5 nodi con mare piatto. La motorizzazione prevista in fase progettuale è di 30cv, ma l'armatore ha deciso di optare per una potenza superiore, assicurandosi una buona riserva di spinta anche con mare formato. Quando il vento ha cominciato a salire abbiamo issato le vele e la prima piacevole sensazione che abbiamo avuto è stata la leggerezza e la precisione del timone. La barca ha accelerato subito, dimostrando reattività anche con poco vento. Abbiamo notato una certa stabilità, data dalla disposizione dei pesi che tende a concentrare verso il basso la maggior parte delle masse importanti. Il bulbo con siluro è alloggiato su una lunga pinna, mentre l'albero in carbonio diminuisce tantissimo lo sbandamento generale.

Vela
MOTORE

MILLENNIUM 40 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Studio Lostuzzi

Prezzo

Euro 180.000 + Iva, con motore 40 cavalli Volvo Penta 2040MD, escluse le vele. In alternativa è possibile richiedere un motore Lombardini, con potenza e peso ridotti.

Dati

Lunghezza f.t. metri 12
larghezza max metri 4
pescaggio metri 2,50
serbatoio carburante litri 100
serbatoio acqua dolce litri 320
dislocamento kg 4.400 ca.
posti letto 6

Misure interne

Altezza nel salone cm 187
cabina armatoriale: altezza cm 178, letto cm 165X197 – cabine di poppa: altezza cm 184, letti cm 194X146 – bagno: altezza cm 180.

Dotazioni standard

Albero, boma, bompresso e asse timone in carbonio
ponte di teak – salpaancore elettrico – attrezzatura Harken Big Boa – bitte a scomparsa – boiler da 17 lt – caricabatteria da 30Ah.

Motore

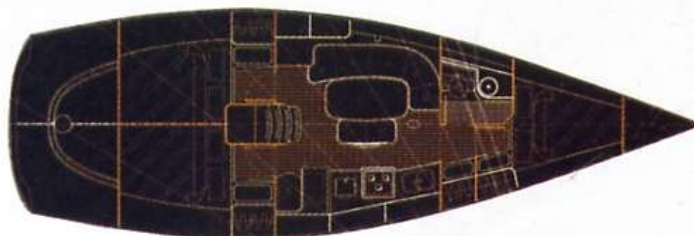
Volvo Penta MD 2040
potenza all'asse cavalli 38

trasmissione S drive – diesel 3 cilindri in linea cilindrata lt 1,5 alesaggio x corsa mm 89 x 40 peso a secco kg 200 elica due pali abbattibili Flex o Fold.

Indirizzi

Costruito da
Starmarine Hightech
Muggia (Trieste)

tel. 040 231500
www.starmarine.it
info@starmarine.it
Ufficio vendite
Agenzia Nautica
Lignano Terramare
Marina di Punta Faro
Lignano Sabbiadoro
tel. 043 170466
fax 043 170466
marta.serafin@starmarine.it



Le prestazioni a vela

Andatura	vento reale	vel. barca	a motore					
			giri	nodi velocità	note	rumorosità dbA		
						dinette	prua	poppa
bolina	7,2	6,4	700	2,7	minimo	60,2	50,4	59,8
bolina larga	7,2	6,1	1.100	3,9	-	64,5	53,8	63,3
traverso	7,1	5,5	1.500	5,2	-	69,2	61	68,8
lasco*	9,5	8,9	2.000	6,9	-	73,1	63,1	73,1
poppa*	9,5	8,3	2.600	8,5	crociera	77,3	65,8	77,1
-			3.400	9,4	vel. max	80,3	67,6	79,9

* Le andature di poppa e di lasco si intendono con il gennaker issato.

Nota: la prova è stata effettuata davanti a Lignano Sabbiadoro con mare piatto e brezza oscillante tra i 7 e i 10 nodi. Serbatoio del carburante pieno per metà e serbatoio dell'acqua pieno. Equipaggiamento da crociera e dotazioni completi, 6 persone a bordo.

In sintesi

Fast cruiser veloce e divertente, adatto a chi vuole regatare in classi Open e Irc. Coperta spaziosa e pulita, pensata e organizzata appositamente per le competizioni. Nonostante lo spirito aggressivo non trascura l'aspetto crocieristico: lo spazio sottocoperta è notevole e non mancano le comodità per chi vuole farci anche le vacanze.

