

A L T I M O N E

530 MAINE OLTRE IL TEMPO

DI CRISTINA GIUNTOLI FOTO CANTIERI ESTENSI

Le comodità della casa al mare, la sicurezza delle barche da lavoro che navigano in ogni condizione di mare, la grande autonomia e i bassi consumi; queste le caratteristiche del 530 Maine la prima navetta da crociera dei Cantieri Estensi giunta già al quindicesimo varo. Cosa vogliamo di più?



A L T I M O N E

Uno dei principali obiettivi dei Cantieri Estensi-Zeta Group S.p.A. è contenuto nel programma triennale 2006/2009 e consiste nel potenziare la gamma dei modelli Goldstar e Bluetime con una nuova linea di navette da crociera adatte alla lunga navigazione denominate Maine. Il primo modello, il 530 Maine, è già arrivato al quindicesimo esemplare prodotto, dato significativo del grande successo di pubblico ottenuto, se solo pensiamo che la prima imbarcazione è stata varata a ottobre dello scorso anno, a nemmeno un anno di distanza. La nuova linea di navette porta la firma dell'architetto Maurizio Zuccheri - progettista ufficiale del cantiere ed autore anche della fortunata serie Goldstar - che attualmente sta portando avanti gli studi preliminari per l'ammiraglia della flotta, il 620 Maine; ed ha recentemente partecipato al varo dell'entry level di gamma il 480 Maine, che sarà presentato ai prossimi saloni nautici. Zuccheri mi ha spiegato come il cantiere abbia accolto ed elaborato le richieste, sempre più numerose da parte dei clienti fidelizzati, relative al desiderio di navigare bene in totale sicurezza e comfort, a medie velocità e riducendo i consumi, migliorando in autonomia.

Dalla raccolta di queste esigenze il cantiere aveva in mano gli input necessari per dare inizio alla progettazione di una navetta che fosse capace di navigare bene a 18 nodi, avere un'ottima tenuta di mare, morbidezza nella guida nonché stabilità e buona capacità di planata anche a basse velocità. Il progettista ha risposto alla sfida disegnando uno scafo semi-dislocante con una carena a geometria variabile con deadrise di 14,5°, senza pattini bensì con una piccola chiglia di circa 20 cm che garantisce alla barca maggior direzionabilità anche a velocità ridotte. Lo scafo ha un mascone molto alto e una V di prua molto pronunciata che garantisce ottima stabilità anche nelle condizioni di mare più difficili.

Le doti marine del 530 Maine sono contenute anche nelle informazioni della scheda tecnica, dove si evince una notevole autonomia di navigazione data dall'elevata capacità dei serbatoi, pari a 2800 litri di carburante, che arriva a circa 1000 miglia di navigazione a velocità di dieci nodi, e a circa 600 miglia se la navigazione avviene alla velocità di crociera intorno ai 16/18 nodi. Un'autonomia quasi doppia se si confronta alle altre imbarcazioni della stessa fascia di mercato. Una barca





OGNI SPAZIO UTILE È STATO SFRUTTATO IN MANIERA RAZIONALE.

che a 16 nodi è capace di farci dimenticare anche di far rifornimento. Il concept generatore di questo 16 metri è stato quello di creare un'imbarcazione che non raggiungesse i 30 nodi, bensì una barca comoda con grandi spazi interni di ampia abitabilità, una sorta di seconda casa al mare da viverci anche in inverno; da qui è nata la scelta di ricavare ampi gavoni e armadi contenitivi per lo storage, dotare l'imbarcazione dell'impianto di riscaldamento in ogni ambiente. Per permettere ai propri armatori di vivere a bordo dodici mesi all'anno il 530 Maine ha la possibilità di avere una doppia versione. Nella soluzione più "estiva" il layout del main deck predilige la vita all'aperto con un uso più conviviale sia del pozzetto - utilizzato come veranda-pranzo - sia del salone interno; proposto in questa versione con un'unica zona soggiorno-pranzo dotata di ampio divano a C e completata da un tavolo ampliabile. In questa soluzione la cucina è ricavata a prora, nella zona di sinistra nave opposta alla timoneria, in una zona rialzata anch'essa disposta a C, con doppio lavello a murata. La versione adatta a un uso

annuale della barca prevede, invece, il pranzo e il soggiorno in aree separate; il living resta ubicato a destra nave rispetto all'ingresso dal pozzetto e sul lato opposto è ricavata la cucina. La dinette è simmetrica alla timoneria a sinistra nave. In questo caso le funzioni della guida sono svolte in modo più conviviale partecipando alla vita di bordo e permettendo agli ospiti di apprezzare la navigazione a lato della guida in uno spazio completamente aperto. Il layout di coperta unitamente al disegno della sovrastruttura predilige linee essenziali, basate su una geometria semplice. Anche le superfici piane delle vetrate, sia nella grande apertura fissa del salone che la vetrata a "spicchi" della timoneria, sono ricondotte a semplici aperture di forma rettangolare della struttura dove si vanno ad inserire le vetrate piane. Sottocoperta il layout è unico, il disegno delle linee d'acqua genera ampi volumi a prora, dove è stato possibile ricavare la grande cabina armatoriale che vanta un'altezza di circa due metri. La peculiarità di questo ambiente è costituita dalla disposizione del letto, di forma ret-



A L T I M O N E

LE CABINE SONO TRE, SERVITE DA DUE AMPI BAGNI.



tangolare e molto grande, posto perpendicolarmente alla murata a creare un particolare effetto traslato della cabina, che consente di eliminare il tradizionale effetto rialzato dei "letti a trono" di prua. È possibile accedere all'estrema prua senza salire alcun gradino, raggiungendo in totale comodità e agio la capiente cabina armadio.

Altra caratteristica del layout del lower deck è l'ampiezza dei due bagni, uno di uso riservato all'armatore, dove trovano posto la cabina doccia ed il bidet, l'altro di pertinenza alle due cabine ospiti: Vip e twin bed. A completamento della descrizione del ponte cabine è importante evidenziare la zona marinai ubicata all'estrema poppa e separata dai locali ospiti dalla sala macchine. Per le due cabine ospiti è previsto un letto matrimoniale alla francese, per la Vip, e due lettini singoli per la twin; per ogni posto letto è consentito l'uso dei gavoni sotto il piano del letto, agevolmente sollevabile completamente.

Particolare attenzione e cura è riservata alle finiture, non solo nella scelta delle essenze dei legni, ma anche nei dettagli realizzati completamente custom in acciaio, ed anche nei mosaici dei rivestimenti delle docce. Uno degli obiettivi del cantiere è di personalizzare al massimo le proprie imbarcazioni disegnando e producendo molti elementi in proprio, dai complementi di arredo alle attrezzature di coperta, dalle bitte in acciaio alle lampade decorative per gli interni fino alle cerniere, evitando di proporre articoli commerciali e già troppo in uso. Il designer insieme al cantiere propone per gli interni combinazioni dallo stile classico con accenni al moderno, in armonia con il concept stesso della barca. Generalmente per il legno è proposto il Mogano Sapelli con una finitura opaca di Gloss 40% per creare un ambiente meno classico. I pavimenti del salone sono forniti, da specifica tecnica, in mogano dogato, teak per le docce, per i rivestimenti il tocco di modernità è gio-

cato con l'uso a contrasto di un materiale più moderno come il corian utilizzato nei toni scuri sui top dei bagni. Il 530 vuole essere una barca senza tempo, e anche le scelte decorative interne lo dimostrano. Lo stesso Zuccheri sottolinea che questo era il suo obiettivo: progettare una barca che non invecchiasse troppo velocemente e che restasse fuori dalle mode, le cui linee fossero comunque ben riconoscibili. Da qui la scelta degli elementi verticali delle finestrature che ricordano barche da lavoro, riviste con soluzioni formali e tecnologie innovative. Un altro punto di forza di questa navetta è la comodità e il senso di protezione che si ha percorrendone le aree esterne. Non solo i passavanti laterali sono ampi, ma risultano anche ben protetti da tientibene che arrivano quasi a 90 cm di altezza che permettono il passaggio in totale sicurezza da poppa a prua anche in navigazione permettendo di raggiungere il comodo divano di prua ricavato dal prendisole. I punti conviviali per gli ospiti sono degni di una barca di dimensioni maggiori: non-ostante i 16 metri il 530 ne offre ben tre, oltre al pozzetto e al divano di prua la terza area è ricavata sul flying bridge a sinistra nave simmetricamente opposto al posto di guida. Il 530 Maine rappresenta sedici metri di comodità, comfort e sicurezza.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.	16,50 m
Larghezza	4,80 m
Immissione	1,25 m
Dislocamento a pieno carico	22,54 t
Cabine ospiti	4
Cabine equipaggio	1
Motorizzazione	2 x Iveco NEF 400cv
Trasmissione	ZF 280
Velocità max	22,5 nodi
Velocità di crociera	18 nodi
Serbatoio combustibile	3.000 l
Serbatoio acqua	800 l
Bowthruster	95kgf Side Power
Strumentazione di navigazione:	
-radar/autopilota	
Furuno	
-Gps	
Furuno GP320B	
-chart plotter	
Eco-Log Furuno ETR 6/10	
-cartografia	
Furuno Megawide Mediterraneo	
-bussola magnetica	
Svama	
Telecomunicazione:	
-radio Vhf	
Furuno	
Progetto:	
Zuccheri Yacht Design	
Classificazioni	
Classe A	
Costruzione	
Cantieri Estensi	
www.cantieriestensi.it	

A L T I M O N E

