

CANADOS



# Maximus

 di Lamberto Ballerini - Impresione di navigazione n. 1710



Prezzo con 2x1.600 HP MTU V10  
Euro 4.490.000 Iva esclusa  
franco cantiere

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	6,5	16	2,46	2.275
1000	10,5	76	7,23	773
1200	12,1	142	11,73	477
1400	14,1	211	14,96	374
1600	16,4	300	18,29	306
1800	19,3	407	21,08	265
2000	22,4	509	22,72	246
2200	26,0	615	23,65	236
2350	29,0	700	24,13	232



**MOTORI:** Man 2 x 1900 HP

I consumi sono stati rilevati con multifunzione Böning. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

## Scheda tecnica

Lunghezza massima f.t.	m 24,85	Tipo di trasmissione	linea d'asse V-Drive	Altre motorizzazioni:	MTU 2 x 1.640 HP; MTU 2 x 1.920 HP
Lunghezza scafo (CE)	m 23,25	Peso totale motori con invertitori	2 X 2380 kg	Progetto:	Marco Casali (esterni e interni); Marco Seri (ingegnerizzazione)
Larghezza massima	m 6,25	Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati	16,05 : 1	Costruttore:	Canados - Cantieri di Ostia, via dell'Idroscalo 252, 00121 Roma, tel. 06 88379494, fax 06 88379495; info@canados.com; www.canados.com
Immersione alle eliche	m 1,95	Prestazioni dichiarate: velocità massima	31 nodi;	Categoria di progettazione CE	B
Dislocamento a vuoto	kg 61.000	velocità di crociera	26 nodi	Prezzo con Man 1900	4.580.000 Euro IVA esclusa
Dislocamento a pieno carico	kg 70.000	Capacità serbatoio carburante	5.600 litri		
Portata omologata persone	16	Capacità serbatoio acqua dolce	1.200 litri		
Totale posti letto	8 (+ 2 equipaggio)	Capacità serbatoio acque grigie	320 litri		
Motorizzazione della prova	Man V12 1900	Capacità serbatoio acque nere	360 litri		
Potenza complessiva	2 x 1900 HP				

Altre foto della barca in prova? Vai su: [www.nautica.it/photo](http://www.nautica.it/photo)

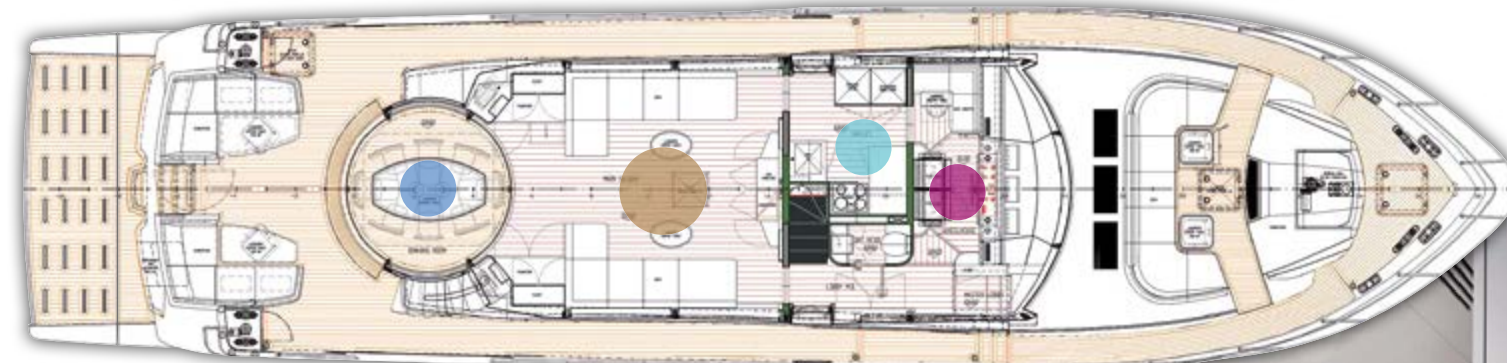


**Omologato al di sotto dei 24 metri, ma arricchito da soluzioni che si trovano più facilmente sugli yacht della categoria di progettazione superiore, il nuovo entry level della linea Canados punta molto sull'eleganza e sul comfort. Ma garantisce anche le prestazioni di un cruiser di razza.**

sull'ampia plancetta poppiera. Tale è la continuità tra esterno e interno, che, quasi senza accorgersi, ci si ritrova nel salone. Il

passaggio avviene infatti attraverso una zona dalla forma circolare che, grazie a raffinati pannelli scorrevoli di cristallo, può letteralmente spalancarsi, offrendo una vista eccellente a chi è seduto all'originale tavolo ovale posto perfettamente al centro. Si tratta infatti della zona pranzo che, collocata in questa particolare posizione, consente al salotto un'ampiezza davvero insospettabile, considerato che siamo su un'unità omologata poco al di sotto dei 24 metri. Anche per questo appare gradevolmente insolita la collocazione sullo stesso ponte principale (in realtà su un ponte intermedio, a quota leggermente inferiore) della suite armatoriale che, in questo modo, risulta lontana da qualsiasi altro alloggio. Agli ospiti è infatti dedicata circa la metà del ponte inferiore, dove, nel nostro caso specifico, si trovano una Vip a tutto baglio (di fatto, una seconda armatoriale) e due cabine con letti gemelli in piano. Fermo restando il carattere fortemente custom di tutti i modelli prodotti da Canados, segnaliamo comunque che è già prevista la possibilità di aggiungere un'altra cabina doppia, portando a dieci (sempre più due di equipaggio) il totale dei posti letto. In effetti, lo spazio è davvero tanto, non solo

Rinnovare una gamma mantenendo quello che ormai viene comunemente chiamato "family feeling" non è cosa facile. Si tratta di introdurre nuovi concetti architettonici e nuove tecnologie all'interno di forme che, dovendo essere fedeli a uno stile ben preciso, non sempre si prestano all'operazione. Perciò, mettendosi all'opera per il suo 808 Maximus, lo studio tecnico di Canados è partito proprio dalla ricerca dei modelli che meglio avrebbero potuto ispirare la matita di Marco Casali, il designer al quale è stata affidata l'operazione. Dunque, si può dire che tutto è partito dai Canados 72 e 76, due motoryacht che il cantiere romano ha prodotto in venticinque esemplari. Soprattutto dal più grande dei due, il Maximus ha ereditato alcune forme dello scafo e lo sviluppo della sovrastruttura, culminante nel tipico roll-bar a pinna di squalo. Tuttavia, basta poco per scoprire che questi tratti familiari costituiscono soltanto il contorno di un ben più cospicuo insieme di novità. Già salendo a bordo, per esempio, si può apprezzare l'armoniosa simmetria che, nascendo dalla passerella centrale, spartisce in modo speculare il pozzetto, creando due zone relax che si fronteggiano con un lieve oggetto



sottocoperta, ma anche nei vari ambienti esterni. Basti pensare al flying bridge, che, con i suoi circa 30 metri quadrati di superficie perfettamente attrezzata, può accogliere tranquillamente tutti gli ospiti contemporaneamente, senza peraltro soffrire di alcun problema di stabilità, grazie all'efficacia del potente Seakeeper 26000 posto in sala macchine sull'asse longitudinale. D'altra parte, l'elevato comfort di navigazione costituiva una delle caratteristiche poste come premessa di progetto e, avendo noi avuto l'opportunità di provare questa unità con il massimo della portata di persone consentita, possiamo dire che sia stata perfettamente ottenuta.

### La prova

CONDIZIONI - Vento: forza 4 - Mare: 3 - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 14 - Stato dell'opera viva: buono.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (correttori a zero): 16 nodi - Velocità minima di planata (correttori estesi): 15,5 nodi - Velocità massima: 29 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 25 nodi - Fattore di planata: 1,81 (basso).

MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 18,00 - Area flying-bridge: mq 30,40 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,08 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,99 - Altezza alla timoneria interna: m 1,91 - Altezza sala macchine: m 1,90 - Larghezza minima passavanti: m 0,60 - Lunghezza massima tender: m 4,00.



## Costruzione e allestimento

Materiali: scafo di vetroresina piena; coperta in sandwich; sovrastruttura di Aramat; elementi di carbonio - Tipo di stratificazione: manuale - Geometria della carena: a V (deadrise 15,5 gradi) - Elementi di ventilazione: 3 coppie di pattini longitudinali - Stabilizzatore: Seakeeper 26000 giroscopico - Attrezzature di prua: 2 bitte; 4 passacavi a murata; 2 passacavi interni; verricello centrale a scomparsa; musone con rullo passacatena sul dritto di prua - Attrezzature di poppa: 2 Talwinch, 2 passacavi, 4 bitte - Plancetta poppiera: up&down da 1.000 kg.



INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI	
RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA
Cabina armatore	78 dBA
Cabina vip	81 dBA
Quadrato - salone	75 dBA



## Valutazioni sulla barca provata

**Allestimento tecnico della coperta:** esemplare per disposizione e qualità dell'attrezzatura.

**Allestimento del pozzetto:** molto originale, ben articolato, perfettamente attrezzato per la vita di bordo.

**Sistemazione zattera autogonfiabile:** 2 vani dedicati sul fly.

**Trattamento antisdrucchiolo:** classico teak a filarotti, molto efficace ed elegante.

**Vani di carico:** capienti, ben distribuiti e di facile accesso.

**Ergonomia della plancia:** ottima quella della timoneria interna, sia da seduti sia in posizione eretta, con visuale per circa 300 gradi. Buona quella della timoneria sul fly, salvo il fatto che per un pilota di media statura la visuale in avanti risulta penalizzata dal pannello porta-strumenti, troppo alto.

**Flying-bridge:** ambiente eccezionalmente ampio e ben attrezzato.

**Articolazione degli interni:** alquanto originale, ma anche di grande effetto, il posizionamento della sala da pranzo all'ingresso del salone, con una spettacolare vetrata a pannelli curvi scorrevoli che la mette in diretto contatto con il pozzetto; all'incirca sulla stessa quota, verso prua, la cabina armatoriale; sul ponte inferiore, Vip a mezzanave (tutto baglio) e due cabine ospiti con letti gemelli in piano. È possibile richiedere una quinta cabina.

**Finitura:** ottima in ogni dettaglio.

**Cucina:** posta alle spalle della timoneria, vi si accede sia da quest'ultima sia dalla sala; dispone inoltre di un portello sul passavanti di sinistra che permette un più disinvolto transito dell'equipaggio.

**Toilette:** tutte molto comode e ben attrezzate, godono di buona aerazione e illuminazione naturale.

**Locale equipaggio:** posto all'estrema poppa, con accesso dal pozzetto, dispone di 2 letti a castello e toilette con doccia. È collegato direttamente con la sala macchine.

**Sala macchine (ambiente):** volume ampio e ben aerato che consente di raggiungere senza difficoltà i vari organi.

**Sala macchine (allestimento tecnico):** adeguato alla classe dell'imbarcazione.

**Risposta timone:** molto buona, in rapporto alla tipica configurazione imposta dalla doppia linea d'asse.

**Raggio di accostata:** stretto, con normale sbandamento.

**Stabilità in accostata:** molto buona a qualsiasi raggio e a tutte le velocità.

**Stabilità direzionale:** ottima a tutte le velocità.

**Risposta correttori d'assetto:** nella norma.

**Manovrabilità in acque ristrette:** assai facilitata dagli efficaci thruster di prua e di poppa.