

Magellano

66

di Luca Sordelli
Impressione di navigazione n. 1610



Scheda tecnica

- ❑ Progetto: Design esterni e concept Cor D. Rover, design interni Azimut Style Department, Design carena Studio P.L.A.N.A (Pierluigi Ausonio Naval Architecture) & Azimut | Benetti R&D Dept.
- ❑ Costruttore: Azimut Yachts, via M.L. King 9/11, Avigliana (TO), tel. 011.9367270; www.azimutyachts.com
- ❑ Categoria di progettazione CE: A
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 20,15
- ❑ Lunghezza scafo: m 17,95
- ❑ Larghezza massima: m 5,44
- ❑ Immersione alle eliche: m 1,67
- ❑ Dislocamento a vuoto: kg 37.500
- ❑ Dislocamento a pieno carico: kg 44.500
- ❑ Portata omologata persone: 12
- ❑ Totale posti letto: 6 + 1
- ❑ Motorizzazione della prova: 2 x Volvo Penta D13
- ❑ Potenza complessiva: 1.600 HP
- ❑ Tipo di trasmissione: V-Drive
- ❑ Peso totale motori: kg 2.900
- ❑ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: kg/HP 12,9
- ❑ Prestazioni dichiarate: velocità massima 22 nodi; velocità di crociera 18 nodi
- ❑ Capacità serbatoio carburante: 4.500 litri
- ❑ Capacità serbatoio acqua: 1.000 litri
- ❑ Altre motorizzazioni: non disponibili.

- ❑ Dotazioni standard: layout a 2 cabine (terza cabina optional), cucina con frigo, cappa, forno combinato e piastra in vetroceramica a tre fuochi, cucineria prendisole fly, divani fly modulari, mobilio in rovere tinta miele, pavimento bagni e cucina in rovere, separazione del letto in cabina vip, sistema monitoraggio "easy cruising", vessel view, tridata, autopilota, VHF e bussola magnetica, eliche in nibral.
- ❑ Principali optional a bordo della barca provata: aria condizionata Webasto 40.000 btu, plancetta di poppa affondabile, generatore 9 kW, bowthuster, teak in pozzetto e sui passavanti, 2 LCD Raymarine da 14", passerella idraulica, tavolo pozzetto estraibile.



Il Magellano 66 è l'ultimo passaggio dell'evoluzione del concetto di carena "dual mode" nato nel 2009 con il Magellano 76. Non è una navetta, né un trawler o uno scafo dislocante. Ma, e qui è il "trucco", non è neppure una vera carena dislocante. Il concetto di "dual mode" è stato ottimizzato e sul 66 la carena è leggermente più lunga al galleggiamento, offre più stabilità e migliora le prestazioni a velocità più

Ultima evoluzione del concetto di carena "dual mode" sviluppato da Azimut. Il risultato è una barca interessante e originale: né un puro scafo dislocante, né planante. Notevole l'autonomia, fino ad 800 miglia, eleganti le linee esterne.

alte. L'evoluzione di una specie tutta nuova frutto di più menti, da Cor D. Rover, l'uomo che ha pensato le linee generali della barca, lo Studio Plana di Pierluigi Ausonio che ha disegnato le linee d'acqua (sui modelli precedenti erano di Bill Dixon) e Federica Bertolini che ha realizzato il design degli interni, il tutto coadiuvato dal team progettuale di Azimut ad Avigliana, poco lontano da Torino. Il risultato è una barca molto originale. Le linee esterne rispecchiano l'anima del Magellano 66, la sua carena: non sono quindi quelle di un tradizionale Long Cruiser, ma più moderne e con molta personalità. Ma non sono neanche da puro scafo planante: meno aggressive, possono piacere anche ai velisti e nel complesso vengono apprezzate da un mercato che è affamato di nuove idee, infatti al Salone di Cannes, quindi al suo debutto, di Magellano 66 ne erano già stati venduti nove esemplari.

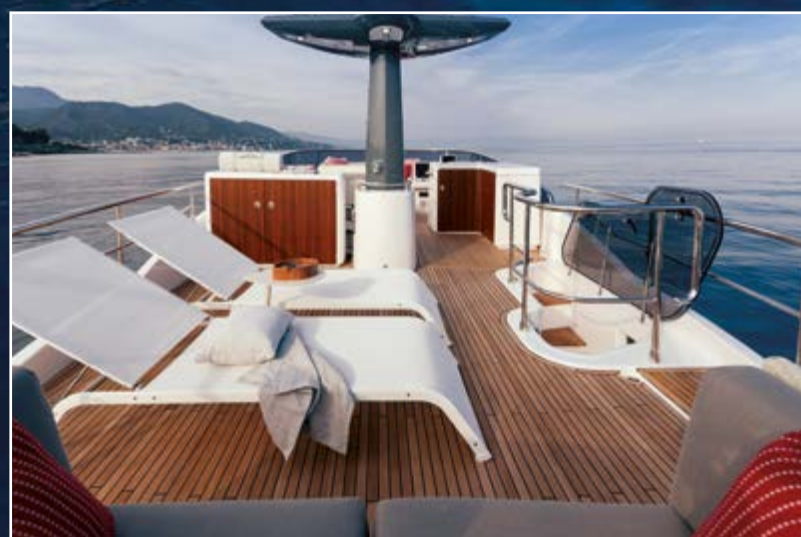
In navigazione il Magellano 66 interpreta molto bene l'idea della barca dalle più anime. Nell'ottica della massima autonomia si può viaggiare, dislocando, a 9 nodi; oppure si può si può camminare a 14/15 nodi,

in quella che è la vera velocità di crociera-economica della barca (che comincia a staccare l'onda a poppa a dieci nodi); ma si può andare un po' più veloci (a 90% del massimo dei giri) a 19 nodi; o ci si può spingere a tutta manetta, arrivando a sfiorare i 24 nodi. La forza del Magellano 66 è che in tutte e quattro queste andature ha un comportamento positivo. A nostro avviso il meglio di sé il Magellano 66 lo mette in mostra a circa 12 nodi. La resa dei due Volvo Penta è ottimale, l'acqua trascinata a poppa non è troppa e il comfort a bordo è buono: il V-Drive della trasmissione non si fa sentire troppo, cosa che accade quando si comincia darci dentro coi giri.

Se le linee esterne sono molto originali, all'interno è tutto molto più tradizionale. La parola d'ordine è funzionalità per una barca che, come prima sensazione che si ha salendo a bordo, è un interessante incontro tra un tradizionale fly, e uno scafo a vela. I punti di forza sono: sicuramente il grande salone centrale che è tutto su un solo livello, da prua a poppa non ci sono gradini e il pozzetto diventa parte integrante della zona living al coperto; il tantissimo spazio a disposizione per lo stivaggio, complessivamente 14 metri cubi; c'è poi un ottimo studio della circolazione a bordo, con le zone cucina e pilotaggio funzionalmente ben separate dalla dinette (cosa che non accade su nessun altro 66' sul mercato) con l'equipaggio che può accederci lateralmente, dai passavanti.

Sono previste due configurazioni, open space o navetta, con una separazione per la zona pilotaggio/cucina. Tra le furbie che ci sono piaciute c'è l'apertura nella cucina alle spalle del pilota che consente di avere una buona visione verso poppa quando si è in fase di ormeggio.

Il ponte inferiore, la zona notte, ha come punto forte invece la cabina armatoriale di poppa. Sfrutta molto bene tutti i cinque metri e mezzo di baglio massimo, regala una gran bella vista sul mare dalle due finestre laterali ed è arredata con una piacevolissima eleganza, non esibita, accogliente. Ci sono poi un'abbondante cabina ospiti a prua, classico disegno a "V" e letto a penisola, e altre due cabine per gli ospiti (una con letti affiancati e una con cuccette sovrapposte). Nel complesso i posti letto sono molti, e comodi (ci sono anche due cuccette per l'equipaggio con accesso separato a poppa).



Prezzo base: Euro 1.800.000 IVA esclusa



MOTORI: 2 x Volvo Penta D13

I consumi sono stati rilevati da centraline plotter di bordo. 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.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	5,5	8,5	1,5	3.000
1000	8,8	33,0	3,7	1.300
1250	10,5	63,0	6,0	690
1500	12,1	111,0	9,1	490
1750	15,3	164,0	10,7	408
2000	19,1	222,0	11,6	380
2250	23,7	305,0	12,8	350



La prova

CONDIZIONI - Vento: 5 nodi - Mare: piatto - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 7 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 11,2 - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 11,0 - Velocità massima: 23,7 - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 19,0 - Fattore di planata: 2,1.



Al ponte superiore grande salone centrale e cucina in posizione molto avanzata a fianco del pilotaggio.

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo a prua e zona cabine e sovrastruttura in sandwich con anima di balsa, resina di tipo vinilestere. Sala macchine in vtr monolitica - Tipo di stratificazione: per infusione, anche i madieri sono infusi allo scafo, così come i "vassoi" strutturali su cui viene poi installato il mobilio - Geometria della carena: semiplanante dual mode - Elementi di ventilazione: no - Stabilizzatori: si - Attrezzature di prua: verricello ancora ad asse verticale con comandi rinviati sia in plancia che sul fly. Due galloccie in inox ben dimensionate con relative bocche di rancio, attacco pompa per lavaggio coperta, doppio gavone - Attrezzature di poppa: doppie galloccie con passacavo e verricelli di tonnage - Plancetta poppiera: di tipo affondabile, con scaletta a scomparsa.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: decisamente sopra alla media, con un occhio di riguardo alla sicurezza.

Allestimento del pozzetto: semplice, ma molto pratico. Ben protetto dal sole grazie al fly del è il naturale prolungamento del salone centrale.

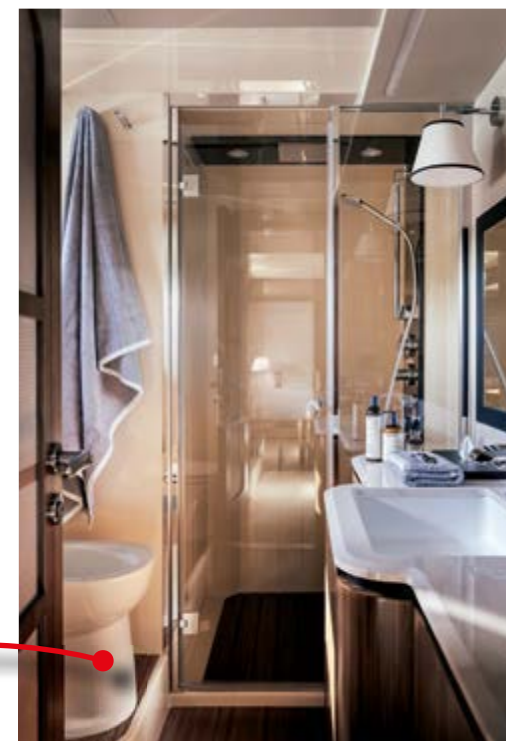
Trattamento antisdrucchiolo: sulla barca della prova teak ovunque. Impossibile chiedere di più.

Vani di carico: uno dei punti forza della barca, nel complesso 14 metri cubi, un record di categoria.

Ergonomia della plancia: nessuna invenzione, ma tutto ben posizionato e leggibile. Bene la posizione di guida.

Visuale dalla plancia: buona quella frontale. Per quella posteriore è stata creata un intelligente apertura nella struttura a poppa del timoniere.

Flying-bridge: pochi fronzoli tanta sostanza. Soprattutto tanti metri quadrati a disposizione.



Articolazione degli interni: molto tradizionale. Ci piace la scelta di mettere la cucina a prua e creare continuità tra salone e pozzetto.

Finitura: ottima. Uno dei punti di forza di questo 20 metri. Poca esibizione, tanta sostanza.

Cucina: come si diceva sopra, la posizione è intelligente. Quasi domestico l'allestimento.

Toilette: tre, tutte molto funzionali. Principessa quella dedicata alla cabina armatoriale.

Sala macchine (ambiente): non gigantesca, ma si arriva con facilità in tutti i punti dove bisogna intervenire.

Sala macchine (allestimento tecnico): anche qui senza sbavature, tutto al posto giusto.

Risposta timone: graduale e precisa. Nulla di sportivo, in sintonia con l'idea generale della barca.

Risposta flap: buona, non rapida ma alla fine efficace.

Raggio di accostata: anche qui, bene. Sorprendentemente stretto nonostante il tipo di carena.

Stabilità in accostata: ottima, le velocità non saranno eccessive, ma il baricentro è piuttosto alto. Nonostante questo la barca è sempre molto stabile.

Manovrabilità in acque ristrette: linee d'asse e non sentirle. Grazie al joystick e alle eliche di manovra ci si infila ovunque.



Tutto molto classico con la zona notte al ponte inferiore, l'armatoriale a tutto baglio a poppa e la cabina ospiti a prua, con letto a penisola. Al centro altre due cabine ospiti, una con cuccette sovrapposte. Tre i bagni.

