



909 BENACO

Testo e foto di Corradino Corbò

Tra le gamme più facilmente riconoscibili in ogni parte del mondo, quella prodotta dall'austriaca Frauscher è segnata da un elemento di importante originalità: l'opera di un progettista come Georg Nissen, prestatore dal mondo della vela. La circostanza è importante perché chi ha a che fare con i delicatissimi equilibri che caratterizzano le carene spinte solo dal vento riesce spesso a fare cose speciali quando si tratta di carene spinte da centinaia di HP. Nel caso del 909 Benaco (nome scelto dai tre fratelli Frauscher in ossequio al Lago di Garda - il Lacus Benacus dei latini - che costituisce la loro base nautica principale), si potrebbe addirittura parlare di un disegno avveniristico, teso a garantire la massima ventilazione possibile a un'opera viva che, con i suoi 23 gradi di deadrise, è inevitabilmente percorsa da poderosi flussi trasversali. Ecco, dunque, la divisione nei tre settori scanditi da due redan e diversamente dotati di coppie di pattini longitudinali: tre per il primo, quello di prua; due per il secondo, a mezzanave; una sola per il terzo, laddove si richiede la minore turbolenza possibile per favorire le due eliche a quattro

Un runabout tecnologico, capace di offrire prestazioni di vertice ma anche di perdonare gli errori.

pale che costituiscono le estremità delle linee d'asse. Curiosa la forma dei timoni, che ricorda molto da vicino il ferro di prua delle gondole veneziane: a quanto pare, quel profilo a pettine smorza le possibili risonanze delle alte velocità. Ansiosi di vedere quale risultato abbiano tutti questi accorgimenti sulle prestazioni, lasciamo gli ormeggi. A lento moto si manovra come su qualsiasi bimotores in linea d'asse, dunque scontrando le spinte senza troppo contare sull'efficienza dei timoni che, a bassa velocità, risultano inevitabilmente pigri. La musica cambia con il progressivo spingere sulle manette Gaffrig, a leve distinte, come sugli offshore. L'entrata in planata è immediata e fluida, senza particolari cambi d'assetto. Il rumore dell'acqua frullata, sotto la carena, tenta di superare quello dei due Volvo Penta V8 a benzina, che sono davvero silenziosi anche quando, al massimo dei giri, erogano i loro generosi 320 HP. In piena velocità, i timoni diventano pronti e precisi, permettendo di disegnare curve perfette. Difficile sbagliare qualcosa ma, se proprio dovesse capitare, lo scafo è pronto a perdonare.



Scheda tecnica

Progettista: Georg Nissen / Studio Frauscher - Design: Arge Ateliers / Studio Frauscher - Costruttore: Frauscher Bootswerft GmbH & Co KG; Traunsteinstraße 10 - 14; 4810 Gmunden (Austria); tel. +43 761263655/0; fax +43 761263655/11; sito web www.frauscherboats.com; e-mail frauscher@bootswerft.at - Importatore: Cantiere Nautico Feltrinelli; via Libertà 59; 25084 Gargnano (BS); tel. 0365 71240; fax 0365 71920; sito web www.nauticafeltrinelli.it; e-mail info.nautica@nauticafeltrinelli.it - Categoria di progettazione CE: B - Lunghezza f.t.: m 9,09 -

RELAZIONE TRA NUMERO DI GIRI E VELOCITÀ

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi
1000	7,0
1500	8,6
2000	16,2
2500	23,4
3000	29,3
3500	33,6
4000	36,3
4500	42,2

Larghezza massima: m 2,99 - Dislocamento a vuoto: kg 3.100; a pieno carico: kg 4.000 - Portata omologata: 8 persone - Totale posti letto: 2 - Motorizzazione: 2x320 HP Volvo Penta V8 5.7 GXi a benzina - Peso totale motori con invertitori: kg 2x459 - Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: kg/HP 4,84 - Tipo di trasmissione: V-Drive - Velocità massima dichiarata: 42 nodi - Velocità di crociera: 38 nodi - Capacità serbatoio carburante: 2x220 litri - Trasportabilità su strada: con camion - Prezzo con dotazioni standard e motorizzazione della prova: Euro 244.960 + IVA, franco cantiere.



Le impressioni

CONDIZIONI DELLA PROVA - Carico liquido: medio - Persone a bordo: 3 - Vento: forza 2 - Mare: 1.

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità di crociera: 38 nodi - Velocità massima: 42,2 nodi. VALUTAZIONI COMFORT E FUNZIONALITÀ - Coperta: insolitamente praticabile, considerando l'impostazione runabout - Pozzetto: di taglio decisamente sportivo, con sedute comode e ben protette. Ampio il prendisole di poppa, che si sviluppa sul cofano motore, lasciando due passavanti di collegamento con la piattaforma poppiera - Interni: cabina monovolume con cuccette a V trasformabili in matrimoniale mediante l'abbassamento del tavolo - Comfort passeggeri: molto buono - Accessibilità sala macchine: molto buona, attraverso il portellone del cofano poppiero - Valutazione sala macchine: non esuberante, a causa della presenza dei passavanti laterali, ma perfettamente adeguata all'ingombro delle macchine - Accessibilità impianti per la manutenzione ordinaria: eccellente - Quadro e impiantistica elettrica: ottimi.

INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA

RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA DI 38 NODI
CABINA DI PRUA (ai masconi)	102,7 dBA

