



Frauscher Bootswerft 1017 LIDO

Ci eravamo divertiti, e molto, provando il Frauscher 1017 in versione GT. Carena con doppio step, trasmissione EFB, 600 HP di potenza e un peso contenuto, 3.300 chilogrammi. In sintesi: potenza, agilità e in più, come da tradizione del cantiere austriaco, linee dai forti richiami retrò ma sulla base di un design molto contemporaneo, nordeuropeo. Il GT è stato il primo modello della casa del lago Traunsee ad avere una piccola cabina, un riparo sottocoperta. Adesso si ritorna alle origini con questa versione Lido, vero open walkaround, con console guida centrale, sotto la quale c'è solo un piccolo wc. Rimane l'hardware, carena e motori sono gli stessi. Questa configurazione della coperta ci convince anche di più rispetto al GT, perché consente di godersi meglio gli spazi che una barca da 10x3 metri può concedere. Rimane lo spirito da "gentleman racer", scafo non grande ma veloce e raffinato, con in più la possibilità di sfruttare al meglio il tempo per le uscite giornaliere, per il per il bagno, per un pranzo in rada. Due le aree per

Versione walkaround dell'elegante dieci metri austriaco. Vivibile e ben organizzata la coperta. Confermate le brillanti prestazioni della versione GT.

prendere il sole, quella trasformabile a prua (operazione piuttosto rapida) e quella di poppa divisa in due lettini separati. Comodo l'accesso all'acqua dalla plancetta di poppa in teak, intelligente sistema per nascondere il bimini sotto il portellone del vano motore. Ben organizzata anche l'isola "bar/cucina" alle spalle della timoneria. Il comportamento in acqua rimane quello del 1017 GT, brillante. Nonostante un'onda ripida e parecchio vento che abbiamo incontrato nella prima parte del nostro test ci siamo tolti lo sfizio di superare i 46 nodi tirando su di un paio di punti i trim. La carena è morbida ed estremamente precisa nei cambi di direzione, la coperta è asciutta, compatibilmente con la situazione che tendeva a vaporizzare gli schizzi. Volendo restare su andature più prudenti, in queste condizioni si poteva viaggiare a un regime di crociera di circa 32/34 nodi a 3.300/3.500 giri, il che è decisamente un bell'andare. Sul piatto la barca ha invece sfiorato i 48 nodi dichiarati dal cantiere.

di Luca Sordelli - A bordo n. 1293

Prezzo base
Euro 241.500
+ IVA



Scheda tecnica

- Progetto: Frauscher Bootswerft; design Wolfgang Gebetsroither Arge Ateliers, Georg Nissen; sviluppo Thomas Gerzer
- Costruttore: Frauscher Bootswerft; Austria; sito web www.frauscherboats.com
- 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: C
- Materiali di costruzione: scafo in vetroresina laminata a mano con resina isoftalica, coperta in sandwich di vetroresina con anima in balsa
- Lunghezza massima f.t.: m 10,17
- Larghezza massima: m 2,98
- Immersione scafo: m 0,80
- Peso senza motore: kg 3.300 circa
- Portata omologata persone: 12
- Potenza massima installabile: 2x430 HP MerCruiser
- Motorizzazione della prova: 2x300 HP MerCruiser 350 MAG MPI Bravo One (5,7 litri benzina)
- Potenza complessiva: HP 600
- Tipo di trasmissione: EFB
- Peso totale motori: kg 860
- Velocità massima dichiarata: 48 nodi
- Capacità serbatoio carburante: litri 520
- Capacità serbatoio acqua: litri 74 (optional)
- Dotazioni standard: timoneria idraulica, plancetta di poppa con rivestimento in teak, scaletta bagno, doccia a poppa, cuscineria, tavoli in teak,
- Optional: kit prendisole prua, colori personalizzati scafo, coperta, pozzetto e passavanti in teak, elica di prua, chartplotter Raymarine E 95, salpancora con ancora custom.
- Prezzo della barca provata: Euro 283.000 + IVA

Valutazioni (da 1 a 5)

Allestimento tecnico della coperta: ●●●●

Come da tradizione del cantiere ricco nei materiali e aggressivo nel design, ma senza rinunciare alla funzionalità. Su questo modello anche meglio della "sorella" GT.

Allestimento del pozzetto: ●●●●

Come sopra. Classe e buono spirito marino.

Trattamento antisdrucchiolo: ●●●●●

Nella barca della prova teak ovunque, seppure optional, quindi perfetto.

Finitura: ●●●●●

Il vero, indiscutibile, primo punto di forza della barca.

Vani di carico: ●●●

Nella media, i volumi complessivi sono più che sufficienti.

Ergonomia della plancia: ●●●●



La prova

CONDIZIONI - Vento: assente - Mare: poco mosso - Carichi liquidi: 1/2 - Persone: 3 - Stato dell'opera viva: ottimo. RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flaps e/o trim a zero): 11,6 nodi - Velocità minima di planata (flaps e/o trim estesi): 11,3 nodi - Velocità massima: 47,8 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 44 nodi - Fattore di planata: 3,79 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flaps retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
1000	5,4	13,0	2,41	216
1500	7,4	18,2	2,46	211
2000	11,5	21,6	1,88	277
2500	21,0	35,0	1,67	312
3000	27,0	46,5	1,72	302
3500	33,2	68,4	2,06	252
4000	38,8	85,6	2,21	236
4500	44,0	125,3	2,85	183
5000	47,8	138,0	2,89	180

Sportiva e comoda. Anche qui il design ricercato non ha ucciso la funzionalità.

Visuale dalla plancia: ●●●●

Ottima a 360° sull'orizzonte e sugli strumenti.

Sala macchine (ambiente): ●●●

C'è tutto lo spazio che serve, l'apertura dell'ampio portellone è servoassistita.

Sala macchine (allestimento): ●●●

Più che adeguato, da barca di dimensioni ben superiori.

Risposta timone: ●●●●

Rapida, precisa. Una barca molto divertente.

Risposta flaps e/o trim: ●●●●

Anche qui la reattività è ottima. Si può giocare molto coi trim con risposte immediate.

Raggio di accostata: ●●●●

Ottimo, stretto e preciso.

Stabilità in accostata: ●●●

La V di prua è piuttosto profonda, le "pieghe" si fanno sentire, ma sempre in maniera graduale.

Manovrabilità in acque ristrette: ●●●●

È tutto molto facile grazie ai due motori, l'innesto dolce e il minimo ben calibrato.

