

di Luca Sordelli
A bordo n. 1350

Stupisce, senza compromessi. Il 747 Mirage di Frauscher non può passare inosservato. E' il frutto della collaborazione tra Harry Miesbauer, per la parte tecnica, e dello studio di design austriaco KISKA che, pur mantenendo il family feeling del cantiere, ha cercato soluzioni stilistiche piuttosto radicali. Forti, ad esempio, le suggestioni mutuate direttamente dal design delle auto, la presa d'aria posteriore richiama in maniera molto forte la Lamborghini Miura.

Bello, veloce e inconfondibile. È il sette metri del cantiere austriaco che ha nella qualità della costruzione e nel piacere della guida i suoi principali punti di forza.

Indiscutibile punto di forza di questo sette metri è la qualità dei materiali e delle lavorazioni: realizzato nel nuovo stabilimento a Ohlsdorf il 747 Mirage conferma l'abitudine di Frauscher a realizzare piccoli gioielli a un livello di eccellenza veramente notevole. Oltre a questa versione con la prua pontata, esiste anche quella Air, con console centrale e prua aperta.

Equilibrata la motorizzazione scelta per la barca della prova, con il Mercury 5.7 da 300 HP (in listino c'è anche una versione esagerata da 430 HP, che porta la velocità massima raggiungibile a un passo dai 60 nodi): si superano con una certa nonchalance i 41 nodi e, soprattutto, ci si gode al massimo il piacere della guida. Ci sono piaciute molto l'estrema precisione nelle traiettorie e la morbidezza della carena. Questa è stata studiata appositamente, con una sezione a prua piuttosto profonda e anche a poppa più accentuata rispetto ai precedenti modelli di Fraucher: obiettivo è da un lato di ottenere una guida precisa e morbida, dall'altro una risposta più sportiva in virata. Due scarponcini sono stati aggiunti subito dietro il redan per abbassare ulteriormente la prua quando il motoscafo è in planata, così da aumentare il senso di sicurezza per il pilota.



747 Mirage

Scheda tecnica

- ❑ Progetto: Thomas Gerzer; Carena: Harry Miesbauer; Design: KISKA, Thomas Gerzer
- ❑ Costruttore: Frauscher Bootswerft, Austria, www.frauscherboats.com
- ❑ Importatore: Cantiere Nautico Feltrinelli, Gargnano sul Garda (BS), tel. 0365 71240; www.nauticafeltrinelli.it
- ❑ Categoria di progettazione CE: B
- ❑ Materiali e costruzione: scafo, vtr laminata a mano con resina isoftalica
- ❑ Coperta: sandwich di vtr con anima in balsa
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 7,47
- ❑ Larghezza massima: m 2,50
- ❑ Immersione massima scafo sotto le eliche: m 0,85
- ❑ Peso ad imbarcazione scarica e asciutta: kg 1.800
- ❑ Portata omologata persone: 6
- ❑ Potenza massima disponibile: 1 x 430 HP
- ❑ Motorizzazione della prova: 1 x MerCruiser 5.7 300 HP
- ❑ Tipo di trasmissione: EFB
- ❑ Peso totale motori: kg 390
- ❑ Velocità massima dichiarata: 56 nodi (con 1 x 430 HP)
- ❑ Capacità serbatoio carburante: 240 litri
- ❑ Trasportabilità su strada: sì, grazie alla larghezza entro i 2,50 metri.
- ❑ Prezzo base: Euro 155.900 IVA esclusa.

Prezzo base: Euro 155.900 IVA esclusa

La prova

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 12,5 nodi/2.450 giri - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 12,1 - Velocità massima: nodi 41,3 - Velocità al 90% del numero di giri massimo: nodi 38,4 - Fattore di planata: 3,30 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flap 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).



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: c'è voglia di stupire con la qualità di materiali e lavorazioni, ma senza dimenticare la funzionalità.

Allestimento del pozzetto: intelligente e robusto il sistema di ribaltamento dello schienale del sedile del copilota. Manca solo un tientibene in più per i passeggeri della seconda fila. **Trattamento antisdrucchiolo:** teak, il miglior antisdrucchiolo, in pozzetto. Abbastanza efficace, ed esteticamente molto piacevole, a prua.

Articolazione degli interni: un grande vano a prua per stivare qualsiasi cosa serva a bordo. Evidentemente non può, e non vuole essere una vera cabina.

Finitura: grande punto di forza del 747. La percezione della qualità, appena si sale a bordo, è notevole.

Vani di carico: non tanti, ma il grande spazio a prua elimina ogni problema.

Ergonomia della plancia: spettacolare, con un'estetica da auto sportiva. E' comunque pulita, senza errori, con una buona leggibilità degli strumenti e le manette al posto giusto.

Visuale dalla plancia: ottima, aiuta il parabrezza senza montanti.

Sala macchine (ambiente): il portellone è molto grande e l'accesso è piuttosto comodo. Lo

spazio non è tantissimo, ma sufficiente.

Sala macchine (allestimento): la qualità delle lavorazioni e degli impianti è ottima anche qui.

Risposta trim/flap: rapida, efficace.

Stabilità in accostata: buona, si ha sempre una piacevole sensazione di stabilità, anche quando si prova a esagerare.

Manovrabilità in acque ristrette: un solo motore e niente elica di prua, ma la barca si manovra comunque con una notevole facilità, grazie anche alla precisione delle manette.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO		
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO litri/ora
600	3,2	3,0
1000	4,8	5,7
1500	5,3	9,1
2000	8,7	16,7
2500	16,5	20,0
3000	24,3	36,0
3500	30,0	46,0
4000	33,0	58,0
4500	38,4	80,0
5000	41,3	90,0

MOTORI: 1 x MerCruiser 5.7 300 HP