

858

FRAUSCHER BOOTSWERFT

Fantom Air

 di Corradino Corbò - A bordo n. 1411

Ai cantieri austriaci Frauscher va riconosciuta una vera e propria vocazione all'innovazione che, in qualche modo, contrasta con l'impostazione strettamente convenzionale della sua produzione, tutt'oggi convintamente basata sulla tecnica di stratificazione manuale. Ecco dunque spiegato il multiforme carattere dell'858 Fantom Air, un center console che, soprattutto per ciò che riguarda certe raffinatezze, molto deve alla

collaborazione del cantiere Nautica Feltrinelli, importatore "storico" di Frauscher in Italia. Di certo siamo di fronte a una barca molto "modellata", nel senso che tutte le forme, comprese quelle interne alla sagoma dello scafo e persino

Un'elegante mix di tradizione e innovazione per un open che, oltre a promettere tanto divertimento al pilota, garantisce sicurezza e protezione ai suoi passeggeri.

per ciò che riguarda la selleria, rispondono a un preciso codice estetico, dominato dalle simmetrie e da un diffuso senso minimalista. Meno evidente, ma soltanto perché immersa, è l'altrettanto marcata geometria dell'opera viva: una carena a V che, con i suoi 23 gradi di deadrise, può ben dirsi profonda e che, con il suo redan e i suoi pattini longitudinali (tre coppie a proravia e una coppia a poppavia dello step) è certamente molto ventilata. Pensando al Mercruiser V8 a benzina da 430 HP installato nel vano macchina e al piede Bravo One (perfetto per la configurazione monomotore) che sporge dallo specchio, quello delle prestazioni particolarmente elevate è molto più di un sospetto. La conferma giunge puntuale in mare, quando, agendo senza troppi complimenti sul comodo monoleva Mercury, portiamo al limite il sistema-barca. Qui sarebbe persino

riduttivo sottolineare la facilità con la quale lo scafo supera i 45 nodi. Quel che piuttosto ci colpisce è, infatti, la sua eccezionale stabilità alle velocità che rientrano nella gamma di crociera. Per provare a noi stessi che non si tratta di una semplice impressione, facciamo un semplice esperimento: chiediamo al nostro assistente di sostituirci ai comandi, di mantenere la velocità di 25 nodi e di compiere ampie evoluzioni mentre noi "passeggiamo" per la barca, girando intorno alla console. Ebbene, nonostante il mare tutt'altro che piatto, riusciamo a tenere l'equilibrio in ogni circostanza, comprese le accostate strette durante le quali persino l'inclinazione laterale sembra essere stata calcolata per non farci subire la forza centrifuga. In termini di sicurezza, si tratta di una caratteristica fondamentale che, ai nostri occhi, costituisce la "cifra" di questa elegante unità.



luzioni mentre noi "passeggiamo" per la barca, girando intorno alla console. Ebbene, nonostante il mare tutt'altro che piatto, riusciamo a tenere l'equilibrio in ogni circostanza, comprese le accostate strette durante le quali persino l'inclinazione laterale sembra essere stata calcolata per non farci subire la forza centrifuga. In termini di sicurezza, si tratta di una caratteristica fondamentale che, ai nostri occhi, costituisce la "cifra" di questa elegante unità.

La prova

CONDIZIONI - Vento: 3 - Mare: 3 - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 2 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flaps e/o trim a zero): 12,5 nodi - Velocità minima di planata (flaps e/o trim estesi): 12 nodi - Velocità massima: 45,6 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 41 nodi - Fattore di planata: 3,64 (elevato).

MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 4,00 a poppavia della console - Altezza sala macchine: m 0,75 - Larghezza minima passavanti: m 0,50.

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo, coperta e sovrastrutture di vetroresina - Tipo di stratificazione: manuale - Geometria della carena: a V (deadrise 23 gradi) - Elementi di ventilazione: 1 redan a mezzanave; 3 pattini nella metà anteriore; 1 pattino nella metà posteriore - Attrezzature di prua: verricello salpancora e passacatena in gavone; 2 bitte a scomparsa; bow thruster; 2 bitte a scomparsa a mezzanave - Attrezzature di poppa: 2 bitte a scomparsa; gancio di traino - Plancetta poppiera: a sbalzo, parzialmente integrata.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: perfettamente adeguato alla classe dell'unità.

Allestimento del pozzetto: semplice, lineare, protettivo.

Trattamento antisdrucolo: teak a filarotti, elegante ed efficace.

Finitura: ottima anche nei punti non in vista.

Vani di carico: capienti e ben distribuiti.

Ergonomia della plancia: eccellente, sia da seduti sia in posizione eretta, appoggiati alle poltrone anatomiche.

Sala macchine (ambiente): vano particolarmente ampio, soprattutto in larghezza, e reso ben accessibile attraverso il grande portellone servocomandato.

Sala macchine (allestimento): di ottima qualità sia per l'esecuzione sia per la componentistica.

Risposta trim: eccellente.

Stabilità in accostata: eccellente.

Manovrabilità in acque ristrette: assai facilitata dal bow-thruster.

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
1000	5,1	9,6	1,88	196
1500	7,0	15,3	2,18	169
2000	9,9	26,9	2,71	136
2500	16,5	35,0	2,12	174
3000	22,0	46,0	2,09	176
3500	29,0	64,0	2,20	167
4000	35,0	84,0	2,40	154
4500	41,0	120,0	2,92	126
5000	45,6	147,0	3,22	114

MOTORI: Mercruiser 8.2 1 x 430 HP

I dati sono stati rilevati con GARMIN GPS MAP 721 e strumentazione Mercruiser. 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 8,67	Velocità massima dichiarata	45 nodi	Ehrenfeld 3, 4694 Ohlsdorf (Austria); frauscher@frauscherboats.com; www.frauscherboats.com
Larghezza massima	m 2,49	Capacità serbatoio carburante	370 litri	
Immersione alle eliche	m 0,85	Capacità serbatoio acqua	32 litri	Importatore: Nautica Feltrinelli, via Libertà 59, 25084 Gargnano (Bs), tel. 036571240, fax 036571920; info.nautica@nauticafeltrinelli.it; www.nauticafeltrinelli.it
Dislocamento a vuoto	kg 2.500	Altre motorizzazioni Mercruiser 6.2. 350 HP benzina		
Motorizzazione della prova	Mercruiser 8.2 MAG HO	Progetto: Gerald Kiska, Thomas Gerzer (design); Harry Miesbauer (costruzione); Thomas Gerzer (sviluppo)		Categoria di progettazione CE: C
Potenza complessiva	1 x 430 HP	Costruttore: Frauscher Bootswarft, Betriebspark		Prezzo della barca provata con Mercruiser 8.2 da 430 HP
Tipo di trasmissione	piede poppiero Bravo One			179.580 Euro IVA esclusa
Peso motore	509 kg			

**Prezzo base con
Mercruiser V8 6.2i
DTS da 350 HP
Euro 166.280
Iva esclusa**

Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: www.nautica.it/photo