

BENETEAU

GT 50 Sportfly

di Stefano Navarrini - Impresione di navigazione n. 1715

Ricco di innovazioni tecniche, estetiche e funzionali, ma soprattutto primo cruiser della Bénéteau a montare una motorizzazione Volvo IPS, e primo a montare lo Ship Control, un software sviluppato in esclusiva dalla Beneteau (in questo caso montato su strumentistica Simrad) che consente di gestire da un unico display tutte le funzioni della barca, il GT 50 Sportfly non ha avuto difficoltà ad assicurarsi il titolo di European Power Boat of the Year per il 2018.

Versione fly della simile versione Hard Top, l'ammiraglia della serie Granturismo risponde sia a una precisa esigenza di spazi di socializzazione e libertà di movimento sia a una razionalizzazione dei volumi per articolare la vita di bordo unendo comodità e sicurezza. La versione a tre cabine, quella da noi provata, offre una notevole abitabilità nella zona notte con una sontuosa armatoriale posta a mezzanave, ma colpisce soprattutto per l'accoglienza degli spazi daytime, dove a un pozzetto che si presenta come un

Progettato per una crociera comoda, quindi con spazi notte ampi e funzionali e la massima intercomunicabilità fra i vari ambienti, il GT 50 Sportfly della Bénéteau unisce le caratteristiche vincenti dei Volvo IPS a quelle della ben collaudata carena AirStep.

Prezzo base
Euro 545.000
Iva esclusa

vero e proprio salottino open, fa seguito con geniale continuità un quadrato estremamente luminoso grazie alla generosità delle vetrate e del parabrezza.

Interessante anche lo sviluppo degli interni su tre livelli, dove il livello intermedio accoglie una cucina molto ben accessoriata e le due cabine ospiti a letti gemelli separati (la versione a due cabine presenta un salottino e la cabina ospiti diventa matrimoniale), mentre l'armatoriale di poppa è quasi a livello mare. Lo stesso concetto di spaziosità e convivialità delle sedute si riscontra sul fly, che a una seduta singola per il pilota affianca un grande e comodo divano a C verso poppa e un divanetto trasformabile in piano prendisole che affianca la plancia di guida.

MOTORI: 2 x 435 Volvo IPS 600

I dati sono stati rilevati con strumentazione Ship Control su base Simrad. 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.

In omaggio alla praticità di utilizzo e di massima godibilità del mezzo, l'ampio garage che si affaccia sulla plancetta poppiera può ospitare comodamente un tender di 2,90 metri col motore montato e tanto di carrello di varo/alaggio. Tipica barca da crociera, il Gran Turismo 50 Sportfly vanta comunque buone prestazioni grazie all'adozione della nuova versione della ben sperimentata carena AirStep, studiata in collaborazione con la Volvo Penta per ottimizzare le qualità dell'IPS di cui sono dotati i due motori da 435 HP l'uno. Il tutto racchiuso in un design decisamente equilibrato e gradevole, sportivo ma non estremo, con moderati slanci di prua e un fly che svolge al meglio la sua funzione senza pesare sull'estetica della barca.



MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
800	4,20	4,6	1,10	1186
1000	5,10	5,8	1,13	1143
1200	6,20	8,2	1,32	982
1400	7,70	13,0	1,71	758
1600	8,80	24,0	2,72	476
1800	9,70	30,0	3,09	420
2000	9,90	42,0	4,24	306
2200	10,10	56,0	5,54	234
2400	12,20	68,0	5,60	232
2600	14,10	88,0	6,24	208
2800	16,50	98,0	5,93	218
3000	19,20	116,0	6,04	215
3200	22,00	136,0	6,18	210
3400	25,00	142,0	5,68	228
3600	27,90	158,0	5,65	229



Scheda tecnica

Lunghezza massima f.t.	m 15,78
Lunghezza scafo	m 14,17
Larghezza massima	m 4,40
Immersione alle eliche	m 0,90
Dislocamento a vuoto	kg 13.935
Dislocamento a pieno carico	kg 15.635
Portata omologata	12 persone
Totale posti letto	6
Motorizzazione della prova	2 x 435 Volvo IPS 600
Potenza complessiva	850 HP
Tipo di trasmissione	IPS

Peso totale motori con invertitori kg 1800
 Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/ potenza motori installati 16,01
 Prestazioni dichiarate: velocità massima nodi 28, velocità di crociera nodi 22, consumo a velocità di crociera 130 litri, autonomia a velocità di crociera miglia 180
 Capacità serbatoio carburante 2x650 litri
 Capacità serbatoio acqua 2x200 litri
 Principali dotazioni standard: garage e plancetta con movimentazione idraulica; verricello salpancore da 2000 W; forno microonde e frigorifero da 190; piastra

cucina a induzione; boiler 60 litri.
 Principali optional: VHS (AIS) Simrad; freezer; lavastoviglie; barbecue elettrico esterno; fly Bimini; radar Simrad; impianto di riscaldamento.
 Progetto: carena Beneteau Power Boats, design Nuvolari&Lenard, interni Andreani Design
 Costruttore Beneteau, Francia
 Importatore: concessionari Italia sul sito www.beneteau.com
 Categoria di progettazione CE B12/C12
 Prezzo della barca provata Euro 740.475 Iva esclusa

La prova

CONDIZIONI - Vento: moderato - Mare: leggera onda lunga - Carichi liquidi: carburante 50% - acqua no - Persone: 2 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): nodi 16 - Velocità massima: nodi 29,7 - Velocità al 90% del numero di giri massimo: nodi 28 - Fattore di planata: 1,85 (basso).

MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 3,83 - Area flying-bridge: mq 5,90 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,10 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,98 - Altezza alla timoneria interna: m 1,92 - Altezza sala macchine: m 0,90 - Larghezza minima passavanti: m 0,30 - Garage: m 2,90.

Costruzione e allestimento

- Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): scafo e coperta in sandwich di VTR e balsa - Tipo di stratificazione (manuale, infusione sottovuoto): infusione - Geometria della carena: sviluppata dalla divisione Beneteau Power Boats in collaborazione con la Volvo Penta per sfruttare al meglio le caratteristiche degli IPS 600, si basa sul disegno dell'AirStep 2 - Elementi di ventilazione (pattini, redan): la carena AirStep2 prevede un sistema di canalizzazione dei flussi per creare un cuscino d'aria e diminuire la superficie d'attrito con l'acqua - Attrezzature di prua: verricello salpancore Lewmar da 2000W con telecomando; 2 bitte di ormeggio - Attrezzature di poppa: 4 bitte di ormeggio, 2 cancellotti per accesso plancetta, plancetta idraulica - Plancetta poppiera: a movimentazione idraulica per facilitare il carico del tender o della moto d'acqua.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: buona la suddivisione degli spazi fra poppa e prua, comodi e sicuri i passavanti serviti da pulpito e tientibene, spazioso il piano prendisole di prua.

Allestimento del pozzetto: il divano a L, che scorre intorno a un tavolo apribile a compasso, offre i necessari spazi di seduta ma intralcia un po' il piano di calpestio. Bella la totale apertura della vetrata scorrevole che crea uno spazio unico fra pozzetto e quadrato.

Sistemazione zattera autogonfiabile: installata nel garage e quindi di facile e immediato accesso.

Trattamento antisdrucchiolo: in pozzetto teak a comenti chiari di stampo velico.

Vani di carico: articolati su vari volumi consentono lo stivaggio di materiali di vario genere.

Ergonomia della plancia: ben racchiusa e coordinata permette

il perfetto controllo di tutta la strumentistica (e dei servizi di bordo) concentrata nel display da 7" dello Ship Control. Comoda la seduta per il solo pilota, un po' meno per due persone. Le manette a sinistra non sono gradite da tutti.

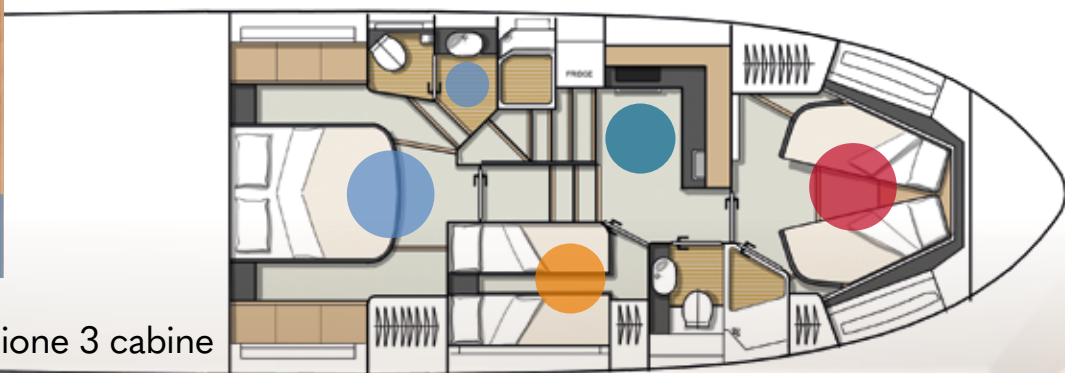
Visuale dalla plancia: un po' chiusa dalle sovrastrutture, ma più che accettabile. Senza problemi ovviamente quella del fly.

Flying-bridge: comoda e sicura la salita al flying-bridge, in cui trovano posto un ampio divano a C con tavolo di servizio apribile trasformabile in solarium, e il sedile monoposto del pilota affiancato da un divanetto.

Articolazione degli interni: nella versione provata, splendida l'armatoriale che si sviluppa a mezzanave per l'intero baglio della barca, con letto a isola e due chaise longue utilizzabili come mini cuccette ai lati. Disposte a forbice le cuccette della cabina Vip, a letti affiancati quelle della cabina ospiti poste su un piano leggermente sopraelevato.

Finitura: buone le rifiniture, molto gradevole il sobrio ed elegante tono su tono di legni e tappezzerie.

Cucina: situata a un livello intermedio, ben sviluppata con disegno a L e piano in Corian, servita da un grande frigo (190 litri) e da un microonde. Forse un po' limitata, a fini crocieristici, la piastra a induzione a due fuochi.



Versione 3 cabine



INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI	
RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA
Cabina prua	83,8 dBA
Cabina centrale	87,1 dBA
Cabina poppa	85,5 dBA
Quadrato-salone	88,2 dBA



Toilette: comoda e privata quella dell'armatoriale dotata di vano doccia separato, così come quella ospiti un po' più compatta.

Sala macchine (ambiente): comodo accesso dal garage o dal pozzetto. Ambiente non particolarmente spazioso anche per la presenza di attrezzature accessorie come boiler e generatore, ma sufficiente per la manutenzione dei motori.

Sala macchine (allestimento tecnico): nel caso della barca provata erano presenti il generatore, e diversi accessori tecnici.

Risposta timone: ben demoltiplicato asseconda le manovre della barca sia in velocità che in manovra, dove però è indubbiamente più comodo il joystick.

Risposta flap: pronta ed efficace.

Stabilità direzionale: eccellente.

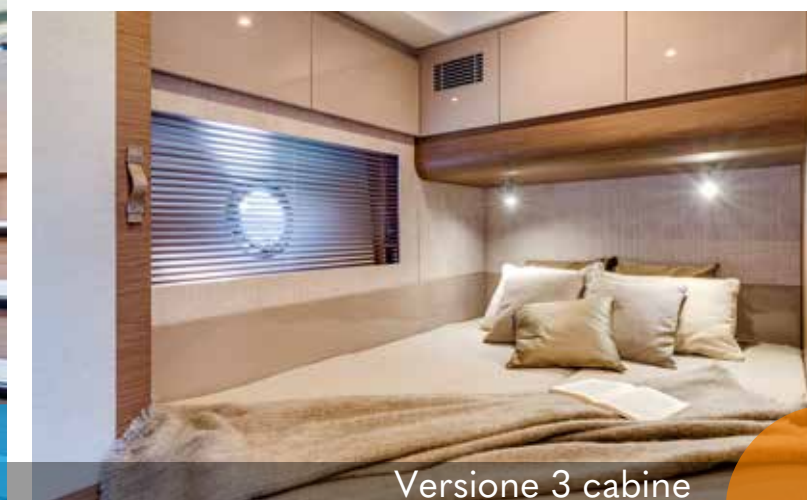
Raggio di accostata: nella norma.

Stabilità in accostata: molto buona.

Manovrabilità in acque ristrette: il joystick semplifica notevolmente tutte le manovre, e in ogni caso la barca risponde a ogni minima sollecitazione.



Versione 2 cabine



Versione 3 cabine