

provate
per voi *Aquila I.C. Yacht*

La griffe

Design, tecnologia, prestazioni, questi sono gli ingredienti per il **debutto** di un nuovo cantiere nautico italiano. Con due Volvo Penta D3 di 220 cavalli ciascuno supera agevolmente **40 nodi di velocità massima**

di Niccolò Volpati

prova
per voi *Aquila I.C. Yacht*

La cura del dettaglio è una delle caratteristiche più evidenti di questa imbarcazione ricca di particolari interessanti.

Vincoli ne sono stati dati pochi, anzi pochissimi. L'obiettivo era un natante che potesse svolgere la funzione di tender di lusso, ma anche di barca "stand alone". Carta bianca per i progettisti. Materiali, tecniche di lavorazione, stampi: tutto senza badare a spese. Il risultato è Aquila, un mix tra classico e moderno. Di classico ci sono alcune scelte di design della coperta e delle linee d'acqua. Di moderno ci sono alcune scelte innovative. Non vi deve spaventare il prezzo, anzi, meglio sarebbe non chiederlo proprio. Aquila è un po' come un paio di scarpe o una borsetta in un negozio di una griffe della moda in via Monte Napoleone a Milano. E' esposta in vetrina, ma la targhetta con il prezzo non c'è. E nemmeno si usa. Chi fa shopping nel quadrilatero della moda milanese non è abituato ad entrare nel negozio, anzi nello show room, e chiedere al commesso: "Scusi quanto costa...?" Se le scarpe o la borsetta ti piacciono (e te le puoi permettere) le compri. Per Aquila è un po' la stessa cosa. Non riesco a immaginarmi un armatore con l'elenco degli optional che tratta con il cantiere oppure che chiede quanto è lo sconto, né quanto consuma a velocità di crociera. Quello che ti deve attirare non è il rapporto qualità/prezzo, ma l'oggetto in sé. E in effetti, già al primo colpo d'occhio, la barca si fa notare. Non è appariscente o volgare. Si fa notare per un design curato che comunque si distingue da molti altri natanti che pure puntano alla stessa nicchia di mercato. In primis, l'occhio mi casca sulla prua. Aquila è ormeggiata all'inglese in banchina e non posso non notare un dritto di prua che non è nemmeno tanto dritto perché è praticamente convesso. Molti motoscafi e natanti hanno una prua che scende verticalmente fino alla superficie dell'acqua. L'angolo di deadrise è accentuato e si restringe verso poppa. La carena così riesce ad affrontare il mare di prua e, contemporaneamente, a garantire un'ottima stabilità grazie a una poppa aperta. Aquila è

addirittura oltre. Aldo Gatti, il progettista, ha realizzato una prua che sembra quasi "bombata", cioè leggermente convessa. Anche il musone è molto particolare e, come le bitte o il bottazzo, è custom made. Il bottazzo è spesso 3 millimetri ed è plasmato sull'imbarcazione. L'ancora esce dall'occhio di cubia, solo che non si vede né l'ancora, né l'occhio di cubia. Il musone, infatti, si apre con una movimentazione elettro-idraulica e da lì esce l'ancora con verricello. Tutto automatico e tutto comandato stando comodamente in plancia. Il resto è customizzabile. Nella versione che abbiamo provato noi, l'allestimento della coperta prevede un prendisole a poppa con due passavanti laterali per l'accesso al pozzetto. Questo ospita il divanetto a U e due sedute, una per il pilota e una per il copilota. Sottocoperta c'è un divanetto a V che si trasforma in una cuccetta matrimoniale. Mancano bagno e cucina. Ovviamente si può scegliere un layout che li preveda, ma si deve sacrificare il divanetto trasformabile. Ci sono anche alcuni dettagli che impreziosiscono l'imbarcazione come il prendisole a scomparsa, alloggiato nel



> **Ingegnoso** il sistema a scomparsa per l'ancora **totalmente** automatizzato, la ricchezza di questa barca si legge anche nei particolari di **acciaio** con cui è rifinita

provate
per voi **Aquila I.C. Yacht**

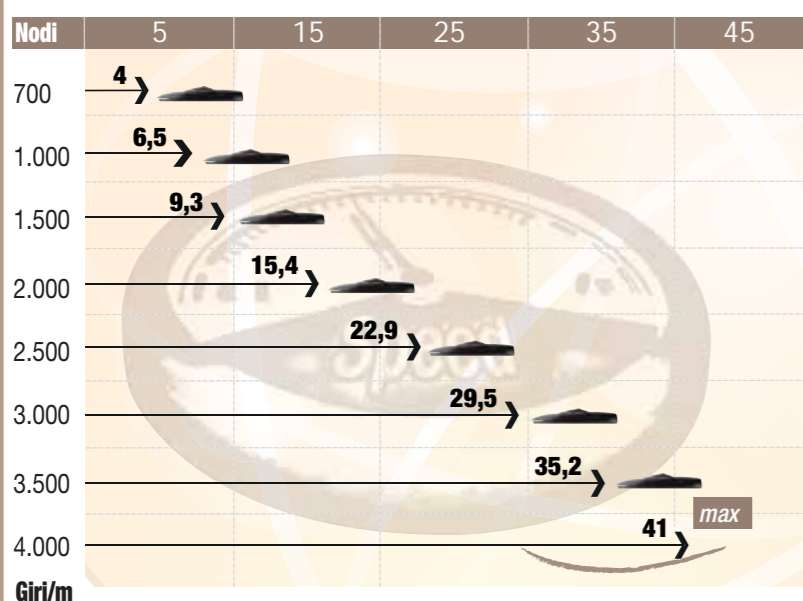
Le prestazioni e la scheda

Velocità max	Autonomia vel. crociera mn	Rapporto peso potenza kg/cv	Rapporto lung./larg.	Portata persone max
41	250	7,95	3,3	8

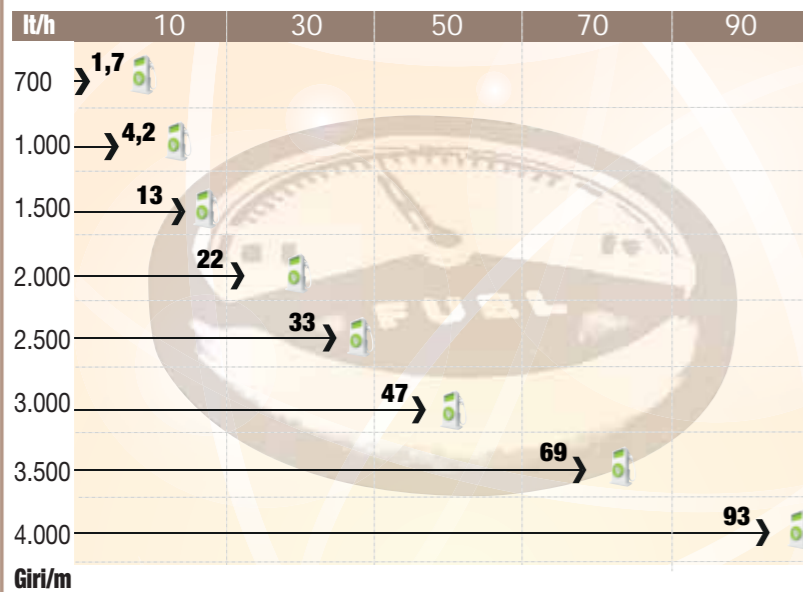
Condizioni della prova

Località	Lago di Garda	Gasolio imbarcato	340 lt
Vento	assente	Acqua imbarcata	130 lt
Persone a bordo	3		

Velocità in nodi



Consumo totale



Costruttore I.C. Yacht, Via Leonardo da Vinci 2, Adro (BS), tel. +39 030 7356979, info@icyacht.com, www.icyacht.com

Progetto Aldo Gatti, Rocco Smargiassi e Marino Alfani

Scafo Lunghezza fuori tutto 9,50 m • lunghezza di costruzione 9,45 m • lunghezza al galleggiamento 8,52 m • larghezza massima 2,88 m • pescaggio 0,71 m • altezza dalla chiglia 2,10 m • dislocamento a secco 2.800 kg • dislocamento a pieno carico 3.500 kg • serbatoio acqua 135 litri • serbatoio carburante 400 litri • materiali di costruzione vetroresina, kevlar e carbonio

Motore Volvo Penta 2xD3 220 cv • ciclo operativo 4 tempi • 5 cilindri • alesaggio per corsa 81x93,2 mm • rapporto di compressione 16,5:1 • rapporto di riduzione 1,78:1 • cilindrata 2,4 litri • potenza 220 cv (162 kW) • regime di rotazione massimo 4.000 giri/minuto • peso a secco 363 kg

Altre motorizzazioni Mercruiser benzina: 1 X 8.2 HO 430HP Bravo 3 DTS • 2 X 5.0 MPI 260HP Bravo 3 DTS • 2 X 377 MPIU 320HP Bravo 3 DTS • Mercruiser Diesel: 1 X TDI 4.2 370HP Bravo 3 DTS • 2 X QSD 2.0 170HP Bravo 3 DTS • 2 X QSD 2.8 220HP Bravo 3 DTS • 2 X TDI 3.0 260HP Bravo 3 DTS • Volvo Penta Diesel: 1 X D4 300HP DPH • 2 X D3 170HP DPS • 2 X D3 220HP DPS • 2 X D4 260HP DPS

Misure Divanetto a U in pozzetto 116x171x116 cm • larghezza seduta pilota e copilota 50 cm • larghezza accesso sottocoperta 58 cm • cuccetta 280x172 cm • altezza sottocoperta 127 cm • altezza sopra il letto 86 cm • larghezza accesso in pozzetto da poppa 24 cm • piattaforma di poppa 241x56 cm • prendisole di poppa 174x151 cm

Certificazione CE cat. C, 10 persone

Prezzo Euro 356.867,88 iva esclusa

Giri gr/mm	Velocità nodi	Consumo l/h	dbA pozzetto
700	4,0	1,7	58
1.000	6,5	4,2	62
1.500	9,3	13	71
2.000	15,4	22	76
2.500	22,9	33	80
3.000	29,5	47	81
3.500	35,2	69	82
4.000	41,0	93	82

Commento tecnico sullo scafo

Si tratta di un prodotto di eccellenza e non fanno eccezione né l'impiego di materiali, né la lavorazione.

Oltre alle fibre di vetro è stato utilizzato il carbonio sia per la coperta, sia per la carena. La tecnica è quella dell'infusione che consente anche di impiegare il giusto quantitativo di materiale senza sprechi e senza appesantire troppo l'imbarcazione. A pieno carico, infatti, Aquilia arriva a soli 3.600 kg. Per rinforzare lo scafo è stato utilizzato il Kevlar sia nella zona di prua, sia nella parte sotto il vano motore. Il dritto di prua è molto verticale e l'angolo di deadrise sufficientemente elevato per fendere le onde e garantire una buona stabilità anche con mare formato.



vano che fa da perimetro esterno del divanetto del pozzetto e la ghigliottina, anch'essa a scomparsa, che grazie a un sistema telescopico, scende fin sotto il piano di calpestio. Anche la motorizzazione può essere scelta tra varie opzioni con uno o due propulsori. Per la singola installazione si tratta del Volvo D4 da 260 o 300 cavalli, mentre la doppia prevede il D3 da 170, 200 o 220 cavalli. Per il nostro test, era montata la massima potenza prevista, ovvero due entrofuoribordo da 220 cavalli ciascuno. Il lago di Garda è piatto come una tavola. Niente vento e niente onda. Mollati gli ormeggi inizio ad affondare la manetta del gas. L'erogazione della potenza è progressiva, senza buchi e l'accelerazione è buona, così come la visibilità. Il parabrezza, infatti, rappresenta un buon compromesso. Ti ripara mentre sei seduto, ma non ostacola la visuale. La cornice superiore in inox rimane sempre sotto la linea dell'orizzonte. Merito anche della tuga che sembra scendere leggermente verso prua, così sia in dislocamento, sia in planata, la visuale è sempre ottimale. Il timone è morbido e maneggevole. Risponde prontamente alle inversioni di rotta, perfino alle correzioni millimetriche. Per virare, anche a tutta velocità, serve poca acqua, meno di quaranta metri di diametro. La carena è sempre stabile e incollata alla superficie. Rimane la voglia di provarla con mare formato. La sensazione, infatti, è quella di uno scafo in grado di affrontare anche onde fastidiose di cui però non c'è nemmeno l'ombra durante il nostro test. L'unico difetto, migliorabile, è nella poltrona del pilota, seduti sul cuscino va tutto bene, mentre in piedi, il sedile fisso non è un sostegno. Anzi, arriva giusto all'altezza delle ginocchia, ma da dietro. Meglio sarebbe avere una seduta che possa trasformarsi anche in poggiatesta. Non che si senta il bisogno di alzarsi in navigazione perché, come abbiamo detto, la visibilità è sempre ottimale, ma magari durante le manovre in porto o se ci si deve accostare a un'altra imbarcazione più grande, gioverebbe poter stare in piedi al posto di guida disponendo di una superficie calpestabile maggiore. Tra le varie opzioni c'è anche quella del joystick Volvo e del motore a idrogetto per chi sceglie Aquilia come tender di un giga yacht.

Il design è di Marino Alfani, l'ingegnerizzazione è di Rocco Smargiassi e lo studio delle linee d'acqua è di Aldo Gatti. Con due motori Volvo Penta di 220 cavalli ciascuno raggiunge una velocità massima di 41 nodi.

