

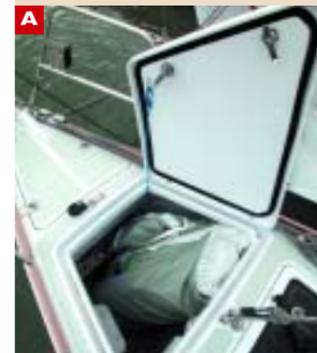
Dopo il grande successo del 51 la Comar prosegue, con il nuovo 45, nello sviluppo della linea sport firmata Vallicelli, caratterizzata da linee accattivanti e grandi prestazioni

di VANNI GALGANI

È una gioia visitare gli stabilimenti della Comar a Fiumicino. Sul Tevere, barche appena varate che stanno ultimando l'allestimento; nel capannone, scafi e coperte in costruzione, i 51 Sport, i nuovi 45, i 36, tutti esemplari dei più recenti modelli nei quali il Cantiere ha creduto, ha investito sia in soldi sia, soprattutto, in passione, e che, una volta sul mercato, hanno ottenuto grandi consensi. Ma è soprattutto una gioia parlare con le persone: tutti, dagli operai ai dirigenti, si sentono estremamente coinvolti nei prodotti, come se ognuno di loro ne fosse il padre. E poi l'entusiasmo nel cercare di migliorare ogni dettaglio, i cassetti sempre pieni di progetti interessanti... Di questa atmosfera, i prodotti ne risentono positivamente. Come l'ultimo nato, l'attesissimo (11 esemplari venduti sulla carta) Comet 45 Sport, un puledro dall'aria grintosa ed elegante al contempo, e dal forte carattere. L'abbiamo ammirato al Salone di Barcellona; lo abbiamo provato appena possibile, durante una burrascosa giornata invernale, insieme al progettista Alessandro Nazareth dello studio romano che ne ha curato le linee, che ci ha aiutato ad assaporarne le qualità. E i risultati, come già per la sorella maggiore di 51 piedi, hanno superato le aspettative: il nuovo Comet 45 è un vero cavallo di razza che proietta la "nuova" Comar ben oltre la sua tradizione.

Comet 45





La nuova gestione Comar ha riconfermato, dopo un periodo di assestamento, l'intesa con uno dei suoi collaboratori storici, lo Studio Vallicelli. Questa prestigiosa firma, dietro la quale opera un gruppo di professionisti di grande esperienza ma capaci di rimettersi in gioco con idee nuove, ha individuato una linea moderna e vincente che sta dando una forte caratterizzazione alla gamma Comar, portandola ad assumere un ruolo da protagonista lontano dal mare magnum di prodotti più o meno simili presenti sul mercato. Il 51 è stata una rivelazione, questo 45 una conferma, il prossimo 40 la consacrazione di un family feeling così importante nel mercato attuale, anche per aumentare il valore dei singoli modelli. Insieme

a questo lo staff Comar, guardandosi molto intorno e individuando con esperienza, ma anche con fantasia, quali sono i particolari innovativi che impreziosiscono le barche "di tendenza", sta facendo un lavoro di affinamento di ogni singolo componente, dai portelli stampati fuori e dentro, agli osteriggi a filo, ai particolari in legno e in acciaio, tanto per fare alcuni esempi. Se unite questi aspetti a una costruzione ricercata (sandwich di vinilestere) e a prestazioni di assoluto rilievo, ecco che i nuovi Comet sono pronti a diventare il riferimento del Made in Italy nel panorama internazionale, e il successo ai più significativi saloni esteri lo conferma. Punto di partenza vincente del nuovo Comet

45 è proprio **il progetto**. Intanto va dato atto alla committenza di non seguire le fatue e passeggere (speriamo) tendenze Ims: il disegno del 45 ne assimila solo gli aspetti positivi, mantenendo linee gradevoli, un baglio importante e una conseguente buona abitabilità. Le linee però sono ben lontane dall'essere "tranquille": la prua è una lama di coltello (a proposito: complimenti anche ai modellisti e ai resinatori), il baglio arretrato ma senza esagerare, la poppa potente anche se discretamente alta sull'acqua: questo significa grande potenza ma anche poco attrito con aria leggera, cioè linee capaci di dare il meglio in ogni situazione. Anche l'estetica, però, ha il suo (grande) peso: qui entra in gioco il disegno della coperta, in parti-

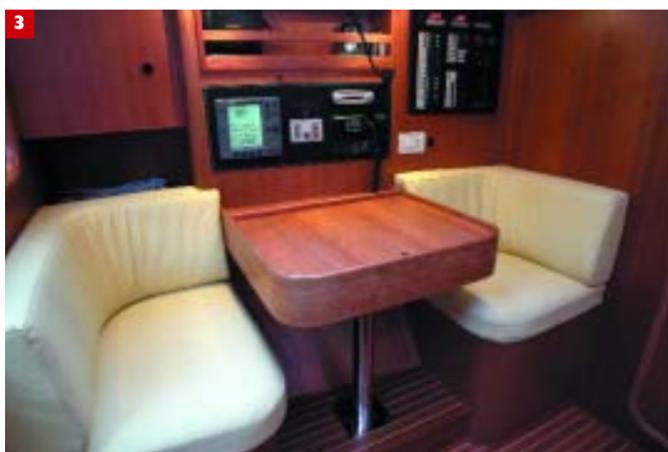
1. Il disegno della coperta è particolarmente pulito e la tuga non dimostra i volumi che ha. 2. Il pozzetto, decisamente lungo, è caratterizzato dall'imponente ruota: nell'esemplare in prova era forse appena esagerata, rendendo un po' difficoltoso il passaggio verso prua, ma noi l'abbiamo amata moltissimo. Da notare che il timoniere può manovrare agilmente il trasto, mentre risulta troppo lontano dai winch secondari, in questo caso dedicati alle volanti ma normalmente usati per la scotta di randa. 3. Il piede d'albero, uno degli elementi in acciaio realizzato in casa Comar, e il carter, parte integrante della tuga sotto cui scorrono le manovre

4. La foto evidenzia la notevole lunghezza del pozzetto e delle relative panche. 5. Questo è il rialzo del pavimento davanti al tambuccio: come si può vedere, per manovrare gli stopper bisogna allungarsi in avanti o mettersi in piedi accucciati, posizioni ergonomicamente non ottimali. 6. La poppa aperta ha un disegno pulito ed elegante; lo spazio a poppa della ruota può essere sfruttato con dei cuscini come prendisole. 7. Ecco il bel profilo della tuga: potete notare la rientranza delle finestre e l'armoniosa applicazione degli osteriggi. Unico neo, manca un alloggiamento per lo sprayhood. 8. Il pulpito aperto con il musone e il bompresso mobile

colare della tuga che, più di ogni altra cosa, caratterizza questi nuovi Comet. Un insieme di superfici curve, sulle quali spiccano le finestre con un forte effetto chiaro-scuro, che armoniosamente si raccordano al piano insellato della coperta. Forme azzeccate sul 51 ma perfettamente a loro agio anche su questo 45. **Le appendici**, ottimizzate per le prestazioni, prevedono un bulbo con siluro offerto in varie conformazioni, e un timone a spada stretto e ben immerso. Diverse anche le soluzioni per il **piano velico**: di serie viene proposto un 9/10 con lande interne e genoa a sovrapposizione, ma si possono avere anche le lande a murata e addirittura, come richiesto dall'armatore della barca in prova, randa con forte allunamento e relativi pate-

razzi volanti. Curato nei dettagli, **il piano di coperta** denota la vocazione corsaiola dei progettisti. **Il grande pozzetto** offre spazi e attrezzature ben disposti ad accogliere un equipaggio in regata ma leggermente penalizzanti per una conduzione a equipaggio ridotto, come la posizione dei winch di scotta randa (alla tedesca), perfetti per un randista ma troppo lontani per essere manovrati dal timoniere. Altro aspetto che non amiamo particolarmente è il rialzo davanti al tambuccio, necessario per l'altezza del del bagno sottostante, ma penalizzante per la manovrabilità dei winch di drizza e relativi stopper. Per il resto forme accattivanti, come la poppa aperta, volumi di stivaggio abbondanti, passaggi sempre agevoli e tanti particolari di pregio.

A. In coperta non mancano i volumi di stivaggio che comprendono anche questa ampia cala vele a prua. B. Questi sono una parte dei gavoni in pozzetto: l'ampio vano per l'autogonfiabile e uno dei gavoni sotto le panche. Ve n'è anche uno grande a poppa della ruota. C. La raffinata soluzione per incassare gli osteriggi sulla tuga prevede anche i gocciolatoi. D. Il grande portello a filo, realizzato in casa Comar, che serve il bagno di prua



La costruzione dei Comet utilizza una tecnica più ricercata rispetto alla media dei diretti concorrenti, senza eccedere nei materiali esotici che inciderebbero pesantemente sul prezzo. Sia lo scafo che la coperta sono realizzati in sandwich di vetro, con tessuti biasiali e unidirezionali, e termanto, quest'ultimo applicato con la tecnica del sacco a vuoto. La resina usata è epoxy-vinilica, uno dei migliori compromessi tra prestazioni meccaniche, impermeabilità, facilità di lavorazione e costi. La giunzione scafo/coperta è sia incollata che imbullonata tramite perni affogati nell'elegante falchetta in teak. Abbondanti le strutture, sia i madieri e longheroni resinati direttamente a scafo, sia i rinforzi in acciaio per le lande. Molto flessibili

gli interni, che vengono proposti in numerose versioni, dalle due armatoriali alle quattro cabine, con cucina a "L" o lungo la fiancata. E forse proprio questa grande disponibilità, talvolta eccessiva, da parte della Comar a soddisfare i clienti in ogni loro richiesta, comporta qualche problema nella realizzazione degli interni. Intanto l'identità: se esternamente i Comet denotano un carattere unico e distintivo, dentro non hanno ancora trovato uno stile, dei segni grafici, un design che dia una decisa e inconfondibile connotazione. Poi, i clienti sicuramente gradiscono la possibilità di poter personalizzare gli interni sia nelle disposizioni che nello stile, ma per un cantiere che vuole produrre le "proprie" barche sorgono problemi di riprodu-

cibilità e quindi di controllo della qualità. Si rischia di fare ogni volta un prototipo, con le relative difficoltà nella cura delle finiture. In ogni caso, la Comar ce la sta mettendo tutta per ottimizzare questi aspetti senza perdere la flessibilità che, se ben gestita, è sicuramente un grande pregio. Gli interni di questo esemplare del 45 che, oltre a essere il primo, è stato completamente organizzato secondo le esigenze del cliente, ne sono una dimostrazione. Se le scelte non sono tutte condivisibili e vi è un po' di confusione nello stile, le finiture sono più che accettabili e i legni trattati con molta cura. Per le disposizioni, le barche sono sempre un compromesso, e il Comet 45 non sfugge a questa legge. Nonostante un piano di coperta deci-

1. Nell'esemplare in prova la cucina era organizzata a "L", più pratica in navigazione ma un po' sacrificata nello spazio.
2. Il quadrato ha un aspetto ricco e caldo, frutto della buona lavorazione del ciliegio americano. L'ambiente è reso luminoso e suggestivo dalle finestre e dai numerosi osteriggi.
3. Il carteggio, nella versione con tavolino e divanetti, risulta più sfruttabile anche se ne risente la dimensione del piano.
4, 5. Le due cabine di poppa, ampie e vivibili; in quella di sinistra l'armatore ha richiesto un'ulteriore cuccetta alta, molto comoda in navigazione (la barca in questione è destinata al charter con in programma lunghe navigazioni oceaniche)

6. Il bagno sotto il pozzetto ha il vantaggio di non rubare spazio al quadrato e alle cabine di poppa; d'altra parte, però, rende necessaria una lunga scala di accesso che necessariamente risulta in posizione avanzata. Da notare che la panchetta non ha lo schienale, soluzione voluta dall'armatore per non isolare le sedute del carteggio.
7, 8. Una delle due cabine di prua, dotate di letti a castello. Quello superiore, come si vede nella foto 8, può essere ribaltato rendendo l'ambiente più ampio.
9. Il bagno in estrema prua. Nella versione armatoriale è dotato di vano doccia separato

samente sportivo, le cabine hanno un'ottima abitabilità; ne risente il quadrato, più che sufficiente per accogliere 6 persone ma otticamente un po' corto, anche a causa della scala di accesso in posizione avanzata. È una scelta in contrapposizione a molti concorrenti che sacrificano la vivibilità delle cabine a vantaggio di enormi e talvolta sproporzionati quadrati. La dinette, formata da un divano a "C" e una panchetta, ha il pavimento rialzato che consente di sfruttare meglio i volumi in larghezza. La barca in prova, come dicevamo, ha una soluzione personalizzata per la disposizione del carteggio e della cucina: di serie la cucina è organizzata lungo la murata con due lavelli, fornello a tre fuochi e grande frigorifero; il carteggio, po-

sto nella classica posizione davanti a una cabina di poppa, in questo caso di sinistra, ha un buon piano e discreti spazi di stivaggio. Molto ariose, come dicevamo, le cabine: a poppa sono gemelle e hanno due letti comodi, un notevole calpestio libero dal pozzetto (che, nel complesso, si avverte appena) e due armadi veramente ampi. In mezzo, sotto il rialzo del pozzetto, vi è un bagno di dimensioni accettabili e dalla forma regolare. In questa zona si può anche avere una grande unica cabina con bagno su un lato. A prua vi è la cabina armatoriale, dotata di letto a murata e completa di bagno con box doccia separato. In alternativa, come nella barca in prova, si possono avere due cabine con letti a castello.

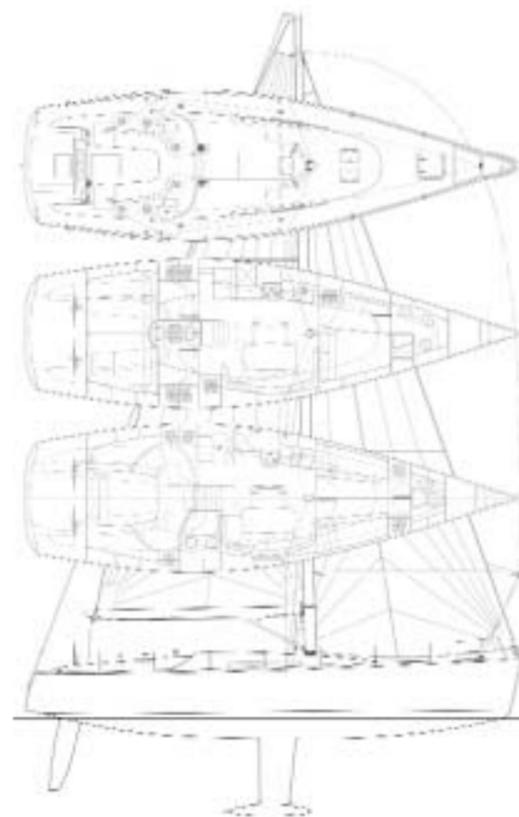
A. Le dimensioni regolari, anche se non abbondanti, del bagno a poppa. Sia qui che a prua vi è un grande lavello ovale.
B. In quadrato, vicino alla scala di accesso, trova spazio un ampio armadio a due ante per le cerate e le cinture di sicurezza.
C, D. Il motore ha il piede rivolto in avanti; quindi l'accesso più ampio è nel bagno di poppa (foto D) mentre in quadrato vi è una botola, di dimensioni piuttosto ridotte, accessibile dopo aver sollevato la scala. Ne trae vantaggio soprattutto l'insonorizzazione.



Benvenuti a bordo

Quando sono tornato a casa, chi mi vedeva non capiva che motivo avessi di essere così soddisfatto e sorridente, dato che avevo appena trascorso in mare una giornata orrenda e invernale, con cielo coperto, pioggia, mare formato in aumento e vento tra i 15 e i 25 nodi reali. Non potevano sapere che ero appena sceso da una barca che aveva trasformato la mia pessima giornata in una esperienza esaltante. Ma andiamo con ordine. Intanto appena saliti a bordo si ha una sensazione di grande stabilità e di ottima fruibilità della coperta. Ci si muove con disinvoltura senza incontrare impedimenti o passaggi stretti. Tranne, forse, quando si deve girare intorno alla ruota. Troppo grande? Dovete prima provarla in bolina per dirlo. Io l'ho amata così tanto che sarei disposto a qualsiasi contorsionismo pur di averla. Per chi invece preferisce un passaggio più comodo è prevista anche una doppia timoneria. Appena dato tela, nonostante il mare ripido e confuso, il Comet 45 si è subito stabilizzato: naso alto, prua asciutta, passaggio sulle onde potentissimo con beccheggio scarso e nessuna tendenza al "pendolo". Seduti sopravento, con la ruota che vi consente una posizione rilassata, avete il pieno controllo della barca e un'ottima visibilità sulle onde. Il timone aveva un assetto provvisorio e questa uscita con Alessandro Nazareth (bella comodità avere i progettisti vicino casa!) serviva anche per correggerne i difetti. Ci è parso eccessivamente neutro, per una barca così reattiva, tanto da non consentirci di capire quando la pala perdeva efficienza, cosa che, con onde così confuse e tutta la tela a riva, poteva anche succedere. Ma quando leggerete quest'ar-

ticolo le modifiche saranno già state fatte. La velocità in bolina è sicura e costante, più una barca da grandi medie che da spunto. Abbiamo navigato sempre sopra i 7,5 nodi senza mai perdere passo, nemmeno sulle onde più ripide: una bella sensazione di potenza e sicurezza. La musica cambia appena si lasciano le vele: in questo caso, pur mantenendo una totale sensazione di stabilità, parte con un'accelerazione in costante crescendo, da macchina turbo. Si sente proprio la barca che ti parte sotto il sedere che, con un oggetto di 14 metri, è una sensazione impressionante. Con il gennaker, planando con facilità sulle onde abbiamo toccato ragguardevoli punte oltre i 12 nodi, ma anche solo col genoa (in questo caso un 105%) le velocità si sono tenute abbondantemente sopra i 10, a dimostrazione che non occorrono vele "acrobatiche" per tenere medie alte (l'armatore ci ha raccontato che, durante una burrasca, con il solo genoa ha sfiorato i 16 nodi!). Tutto questo chiacchierando, sorridendo e cercando di rubarsi il timone per vedere chi andava più forte. Veramente una navigazione di grande effetto. Notevole anche la sensazione di rigidità strutturale: nonostante le onde cattive, abbiamo sempre avvertito sensazioni "monolitiche", cioè nessuna vibrazione anomala e ritardata, tipo cane-che-si-scuote per intenderci. A motore le prestazioni sono più che soddisfacenti, anche se non al vertice della categoria: con il 60 hp opzionale e un'elica Gori a tre pale abbattibili abbiamo navigato in crociera sui 7,6 nodi con punte sopra gli 8 a tutto gas. Buona anche la manovrabilità, anche se il raggio di evoluzione non è dei più ridotti.



Panche pozzetto	223x42 cm
Spazio tra panche	76÷115 cm
Passavanti	50 cm
Tavolo dinette	130x73cm
Tavolo carteggio	85x63 cm
Letto prua std	203x145÷80 cm
Letti cast. sup.	200x72÷44 cm
Letti cast. inf.	200x69÷44 cm
Letti poppa	198x160÷135 cm
Larghezza porte	42 cm

Dedicato a ...

Il nuovo Comet, specie questa linea "sport", stanno incontrando sempre più consensi di pubblico. Se avete sognato il 51, ma non avete voluto o potuto comprare una barca così impegnativa, questo 45 potrebbe rappresentare la soluzione giusta per voi; e, se fosse ancora troppo, sta arrivando anche un 40. Taglie diverse ma un unico spirito: barche dal carattere forte, che hanno il coraggio di dire qualcosa di nuovo, di diverso. Barche dalla linea sportiva e dal piano di coperta moderno, ma vere, da crociera, con cui navigare e in cui viverci comodamente, lo dimostrano i sempre più frequenti clienti "oceanici". Nello stesso tempo perfette per il Mediterraneo, vivibili in coperta e sfruttabili in tutte le condizioni, anche le più leggere, tanto che farete fatica a finire il rodaggio del motore. Per queste, e per tante altre cose, le possiamo considerare tra le migliori ambasciatrici all'estero del Made in Italy: nascono in Italia, da progettisti italiani, e rappresentano al meglio il nostro spirito.



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
GRAND SOLEIL 45	C. del Pardo	13,55	4,25	10.500	120,00	230.000
X-46	X-Yachts	14,01	4,15	10.400	122,70	352.000
SALONA 45	AD Plastik	13,55	4,25	9.000	123,00	189.000
CENTURION 45	Wauquiez	13,72	4,16	10.500	125,00	254.590

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Studio Vallicelli	
Lunghezza scafo	13,70 m
Lunghezza gall.	11,50 m
Larghezza	4,23 m
Immersione	2,40/2,70 m
Dislocamento	9.500 kg
Zavorra	3.000 kg
Sup. vel. (randa + genoa 135%)	127,00 mq
Motore Lombardini Marine sail drive	49 hp
Serb. nafta	180 l
Serb. acqua	430 l

ATTREZZATURA

- Albero Sparcraft 9/10 passante, tre crocette acquaretate 17°, sartame in spirale
- Winch Harken 2x56 ST + 2x48 ST + 2x46 ST
- Stopper (10) Spinlock XTS
- Timoneria Solimar, ruota ø 170 cm
- Attrezzatura di coperta Harken
- Paterazzo con tenditore meccanico
- Vang rigido Bamar

COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich con tessuti di vetro biassiali e unidirezionali, anima in termanto applicato sottovuoto, resina epoxy-vinilica
- Struttura: madieri in vtr resinati allo scafo, paratie resinata a scafo e incollate alla coperta

DOTAZIONI

- Osteriggi (9+1 custom) e oblò (3) Lewmar
- Boiler acqua calda collegato al motore e 220 v
- Frigo elettrico a pozzetto
- Batterie 4x100 Ah
- Impianto 220 v, caricabatterie 45 Ah
- Fornello Eno a 3 fuochi

METEO DELLA PROVA

Vento: da 15 a 25 nodi reali
Mare: agitato con onde corte e ripide

PREZZO

Comet 45 sport	€ 256.000
Optional	
Avvolgifiocco Harken Unit 2	5.025
Sartame in tondino OS	6.955
Tendipaterazzo idraulico Navtec	1.819
Bompreso in carbonio	1.605
Motore Lombardini 60 hp	1.177
Salpancore elettrico 1.000 w Lofrans	1.641
Pozzetto in teak	3.050
Ponte in teak	10.272
Timoneria a due ruote	2.782
Generatore Paguro 3,5 kw	7.564
Riscaldamento Webasto Airtop 4 uscite	3.933
Sprayhood	1.659
Piano cucina in Corian	952

Prezzi f.c.o cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Comar Yachts
 Viale Traiano 27 - 00054 Fiumicino, Roma
 Tel. 06 6522012 - Fax 06 65029816
 www.comaryachts.it - info@comaryachts.it