

[Home](#) > [Yachts](#) > [Yacht da crociera](#)

TEST AMEL 60

Yacht di lusso confortevole con effetto wow

Jochen Rieker · 30.07.2024



Il modello di punta di Amel, l'Amel 60, appartiene alla classe di lusso superiore. Ma è anche in grado di fare il pieno di energia. Prova di un modello eccezionale che vizia l'equipaggio e rende il maltempo un ricordo del passato

Argomenti in questo articolo

- I valori misurati per il test dell'Amel 60
- L'Amel 60 in dettaglio
- Prezzo e cantiere
- Recensione YACHT dell'Amel 60

Se fosse una macchina fotografica, sarebbe una Leica. Se si dovesse paragonare a un'automobile, sarebbe una Bentley. E se fosse un hotel, per analogia, non una delle grandi catene a cinque stelle, ma una struttura più piccola e raffinata come l'"Hôtel de Paris" a St Tropez. È così che dovrete immaginare l'Amel 60: affermato, ma individuale, lussuoso e allo stesso tempo funzionale.



con un prezzo base di due milioni e mezzo di euro, rimarrà inaccessibile per la stragrande maggioranza dei velisti e che a molti potrà apparire semplicemente troppo potente e tecnicamente complesso. Torneremo su questo punto più avanti.

Interessante anche questo:




[Amel 50 in prova: una moderna barca da crociera nella classe dei 50 piedi di lusso](#)

[Costruzione di uno yacht: Hallberg-Rassy 57 - lusso puro sul banco di prova](#)

[Catana Oceanclass: il massimo del lusso per le coppie in viaggio nel mondo](#)

Il modello segue essenzialmente il design dell'Amel 50 ([Test in YACHT 25/26-2017](#)). Le somiglianze sono tali che da lontano potrebbero essere scambiate per sorelle gemelle. A un esame più attento, tuttavia, il 60 appare più lucido e allungato nonostante le sue dimensioni imponenti, la sovrastruttura della cabina e la tuga più elegantemente integrate, le finestrate dello scafo più piatte e focalizzate. È incredibile cosa si possa ottenere con 2,50 metri di lunghezza in più.

ARTICOLI PIÙ LETTI

-  **ACQUISTARE UN'IMBARCAZIONE USATA**
7 piccole imbarcazioni da crociera sotto gli otto metri - per navigare a un prezzo ragionevole
-  **BENETEAU FIRST 30**
Un aliante sensazionale per tutti
-  **DUFOUR 365 GL**
Un'imbarcazione di grande serie non convenzionale in un test di barche usate

Questo è particolarmente vero in coperta. Nonostante le somiglianze, l'Amel 60 sembra un altro mondo. Il ponte di poppa, aperto in modo allettante, offre una terrazza sul mare finora sconosciuta in questa classe, lunga quasi quanto la sua larghezza, che trasmette una sensazione sublime.

Cabina di pilotaggio pluripremiata

Da qui, un gradino centrale conduce all'altrettanto impareggiabile pozzetto, ampio e protetto, probabilmente uno dei principali punti di forza del marchio. È piuttosto basso e ha le migliori panche ergonomiche: si può stare seduti per ore sulle ampie fessure con le sponde alte e piacevolmente angolate, anche quando il veicolo è sdraiato. Il grande tavolo pieghevole funge da poggiatesta. L'ombra è garantita dal tetto fisso, la cui sezione

FASZINATION SEGELN



25x YACHT erleben





Anche il timone ha un posto nel pozzetto. Sull'Amel è stata collocata per decenni sul lato sinistro, accanto alla passerella, consentendo al timoniere di rimanere a stretto contatto con l'equipaggio. Il timoniere siede su una poltrona girevole finemente trapuntata e chiudibile a chiave dietro una plancia ben attrezzata, con tutti gli strumenti e le unità di controllo necessari per la navigazione davanti a sé. Sulla console nera opaca di fronte al timoniere sono incise le funzioni attivabili con la semplice pressione di un pulsante o di una leva: per i winch di scotta elettrificati di serie, ad esempio, per le vele avvolgibili di serie, per l'elica di prua di serie e per l'autopilota di serie.

Chi pilota l'Amel 60 da qui ha una visuale quasi libera su tutto il perimetro, poiché le vele sono tagliate leggermente più in alto nel piede. A prua e lateralmente, il pozzetto è racchiuso da cinque lastre di vetro temperato, di cui quella centrale può essere sollevata; insieme a due portelli incernierati nel tetto, garantisce una buona ventilazione. L'intera disposizione funziona così bene e sembra così coerente che non si può fare a meno di chiedersi perché più cantieri non la scelgano. Nelle competizioni, le postazioni di guida sono sempre situate a poppa del pozzetto.

Il layout di coperta dell'Amel è gradevole anche sotto altri aspetti

Poiché le sartie del fiocco inferiore sono fissate alla sovrastruttura e quelle superiori all'esterno dello scafo, il passaggio al ponte di prua rimane libero. Il parapetto fisso, altro elemento caratteristico del marchio, garantisce la sicurezza, così come l'alto parapetto, che impedisce efficacemente ai piedi di scivolare oltre il bordo della coperta.

Davanti all'albero standard in carbonio, fornito da Lorima, il principale fornitore francese, l'Amel 60 può avere fino a tre vele avvolgibili: oltre al genoa, può essere equipaggiato con un fiocco di strallo per le condizioni atmosferiche più rigide, che agisce come fiocco autovirante tramite una rotaia nella sovrastruttura (sovrapprezzo); davanti ad esso, sull'attacco di prua in acciaio inox, può essere montato un Code Zero o, in opzione, un gennaker.

Le due spaziose vele a vento sono riposte in un ampio gavone di prua dietro il gavone dell'ancora, da cui possono essere issate e recuperate senza troppa fatica. Se lo si desidera, è possibile allestire qui anche un



Inoltre, grazie al semplice concetto operativo e all'elevato livello di automazione, l'armatore non dipende quasi mai da aiuti esterni. La filosofia del fondatore del cantiere Henri Tonet è sempre stata quella di progettare yacht che non necessitano di marinai. Questo vale ancora di più per i modelli attuali che per i classici come Santorin o Super Maramu.

Una volta messa in rotta e a regime, può raggiungere distanze di circa e oltre 200 miglia nautiche.

Piuttosto, il 60 avrebbe bisogno di un po' più di superficie velica. Con una capacità di carico di 4,3 vele, è alla pari con i suoi concorrenti, ma manca di temperamento con meno di 10 nodi di vento. Perché le quasi 28 tonnellate di stazza devono partire per prime. È qui che il Code Zero e il gennaker, entrambi su sistemi avvolgibili, sono un aiuto efficace.

Nel test al largo di Port Ginesta, sulla costa catalana, abbiamo raggiunto velocità di tutto rispetto con termiche in calo. Con randa avvolgibile e codice zero, entrambi di Incidence, l'Amel ha registrato costantemente circa 7 nodi con 8-10 nodi di vento e una rotta di bolina aperta. Con la brezza fresca di mezzogiorno e le onde, con il gennaker poteva essere guidata vicino alla sua velocità di scafo di 10 nodi. Una volta in rotta e in velocità, era in grado di raggiungere distanze di circa e oltre 200 miglia nautiche, senza alcuno sforzo. Perché si muove con disinvoltura e sicurezza nel mare.

Ciò che manca maggiormente in termini di caratteristiche di navigazione è l'agilità e il feedback del timone: il pre-bilanciamento delle due pale posizionate molto a poppa è troppo forte, la trasmissione troppo indiretta. L'Amel non raggiunge il livello dell'Oyster 565 e dell'Hallberg-Rassy 57, e l'altezza di bolina è solo media, intorno ai 50 gradi. Tuttavia, questo non sarà un criterio di esclusione per il gruppo target di velisti da diporto; nei lunghi viaggi, essi delegano comunque il mantenimento della rotta all'autopilota idraulico Furuno, che ha funzionato in modo estremamente preciso e affidabile sulla barca in prova.



Il rapporto di zavorra è sorprendentemente basso: solo il 26%, un valore che sembra basso per un grande yacht oceanico. Altri concorrenti hanno un rapporto di zavorra compreso tra il 30 e oltre il 35%. Tuttavia, l'Amel beneficia dell'armo in fibra di carbonio e dell'elevata stabilità dimensionale dovuta all'ampio scafo di poppa. Quando è stato testato con venti fino a 25 nodi e onde di oltre due metri, ha navigato abbastanza rigidamente. Anche la distribuzione dell'assetto è stata impressionante. Nonostante 100 metri di catena nel gavone dell'ancora, la prua non si è praticamente mai attorcigliata.

Espansione elegante

Sottocoperta, l'Amel 60 offre un solo layout: due cuccette per gli ospiti con bagno privato a prua, un'ampia cabina armatoriale con bagno privato a poppa. Alternative? Nessuna! E questo ha sicuramente i suoi vantaggi. Il layout standardizzato e l'equipaggiamento di serie estremamente ampio non solo evitano di compromettere le opzioni, ma semplificano anche la manutenzione, perché le barche non differiscono quasi tra loro.

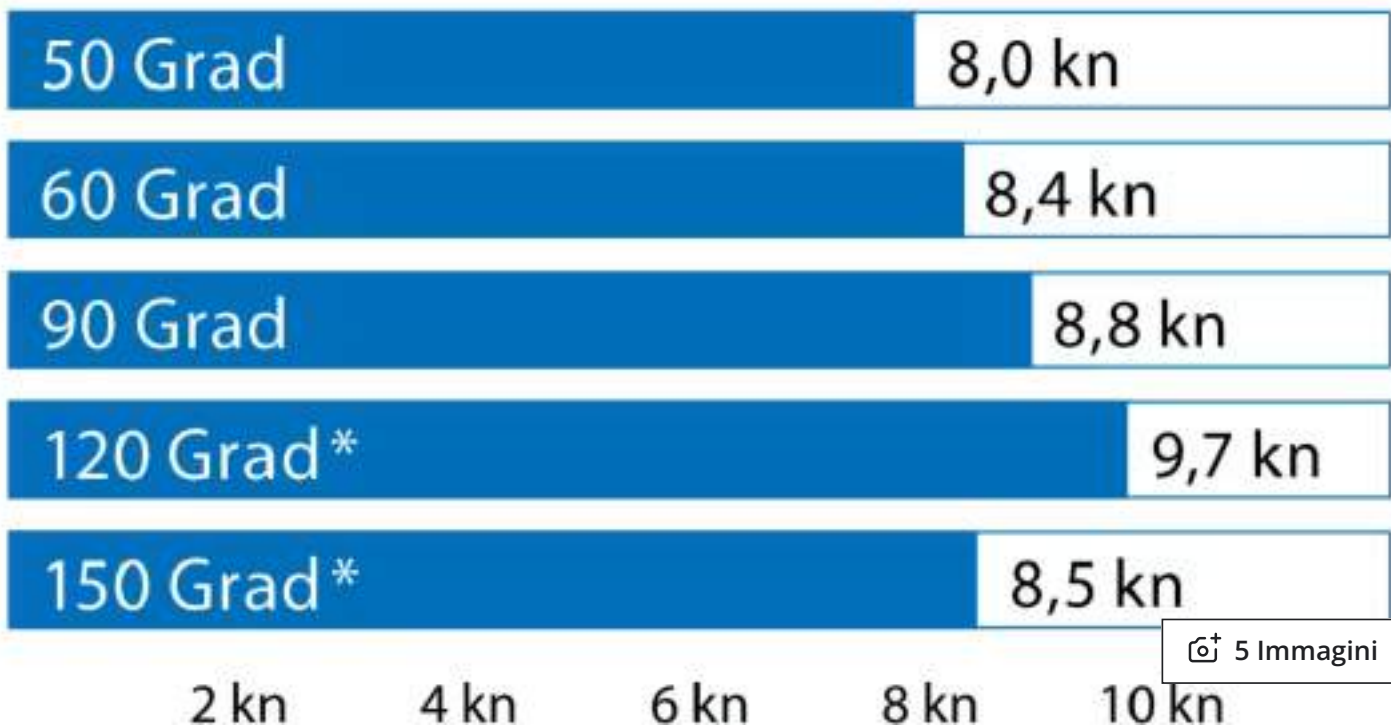
In ogni caso, l'equipaggio a bordo non soffre di alcuna carenza, anzi. Il comfort è impareggiabile e anche l'ambiente è impressionante. È moderna con gusto, ma dignitosa, accogliente e comunque molto luminosa, anche con le superfici in noce. Una barca con un effetto wow. In alternativa, l'Amel 60 è disponibile anche in rovere chiaro.

In ogni caso, soddisfa i più alti requisiti qualitativi e funzionali. Con sei compartimenti stagni, è praticamente inaffondabile, motivo per cui alcuni armatori progettano viaggi ad alte latitudini con lei. È costosa? Lo è, senza dubbio. Ma non in relazione alle sue prestazioni. Le voci girano: i tempi di consegna sono attualmente superiori ai due anni.

I valori misurati per il test dell'Amel 60



CRUISE PERFORMANCE



L'Amel 60 in dettaglio



La formula del successo di Amel: scafo largo, armo in fibra di carbonio, pescaggio moderato | Disegno: YACHT/N. Campe



Progettista: Berret/Racoupeau

Categoria di progettazione CE: A

Lunghezza del busto: 18,00 m

Lunghezza totale: 19,00 m

Lunghezza della linea di galleggiamento: 16,85 m

Larghezza: 5,35 m

Profondità: 2,35 m

Altezza dell'albero sopra la linea di galleggiamento: 26,00 m

Velocità teorica del tronco: 9,9 kn

Peso: 27,9 t

Ballast/proporzione: 7,2 t/26 %

Randa: 78,0 m²

Genoa avvolgibile (110 %): 92,0 m²

Fiocco autovirante (opt.): 36,0 m²

Motore (Volvo Penta): 128 kW/175 CV

Serbatoio del carburante: 900 l

Serbatoio dell'acqua dolce: 790 l

Serbatoi di contenimento: 3x 80 litri

Costruzione dello scafo e della coperta

Completamente laminato utilizzando il processo di infusione sottovuoto con resina vinilestere: scafo solido sott'acqua, composito in vetroresina con anima in schiuma sulla parte superiore. Paratie incollate e laminate. Chiglia in piombo su stub in GRP profondo

Prezzo e cantiere

Prezzo base franco cantiere: 2.499.000 €, IVA 19 % inclusa.

La dotazione di serie comprende: Motore, scotte, parapetto, lanterne di posizione, batteria, bussola, cuscini, cucina/cucina, pompa di sentina, toilette, tela da vela, ancora/catena, parabordi, cime d'ormeggio, estintore, refrigeratore elettrico, serbatoio di stiva con aspirazione, antivegetativa e consegna della vela chiara con istruzioni.

Incluso nel prezzo: Sei compartimenti stagni, bompresso in acciaio inox con portaancora, ringhiera fissa, winch elettrici per genoa e randa, albero avvolgibile in carbonio, passerella in carbonio, elica di prua retrattile, generatore, batterie al litio, inverter, TV, stereo, fornello a induzione, lavatrice e lavastoviglie

Garanzia/contro l'osmosi: 2/2 anni

A partire dal 7/2024, le modalità di definizione dei prezzi indicati possono essere trovate [qui!](#)

Cantiere navale

Chantiers Amel S. A., 17183 Périgny Cedex, Francia, Tel. 0033/ 54655 1731, www.amel.fr



Recensione YACHT dell'Amel 60

Da quando Amel ha detto addio al ketch, il cantiere francese di lusso è passato di successo in successo. L'Amel 60 convince soprattutto per il suo concetto operativo semplice, sicuro e confortevole, che gli è valso di recente il premio European Yacht of the Year.

Design e concetto

- + Unico yacht a lunga percorrenza
- + Linee moderne, piano velico variabile
- + Sicurezza media estremamente elevata

Prestazioni e assetto a vela

- + Altezza e velocità passabili
- + Manipolazione facile e molto sicura
- Sensazione di controllo disaccoppiato

Qualità abitativa e di finitura

- + Ambiente luminoso e di alta qualità
- + Elevato comfort abitativo in tutta la struttura
- Una sola opzione per la disposizione della cabina

Attrezzature e tecnologia

- + Eccezionale equipaggiamento di serie
- + Un sacco di spazio di archiviazione facilmente accessibile
- + Lavorazione di prima classe

L'articolo è apparso per la prima volta su YACHT 15/2020 ed è stato aggiornato per la versione online.

Home 

Amel

ARTICOLI PIÙ LETTI NELLA CATEGORIA YACHTS



DRAGONFLY 40

Ora ancora più veloce



HALLBERG-RASSY 340 IN PROVA

Agile e bonario - lo yacht da crociera ideale?



J BOATS

J 88 - la barca sportiva per adulti

Yacht

Yacht classic



DIE WELT DER SUPERYACHTEN

Parte di Delius Klasing Verlag GmbH

Servizio generale

[L'azienda](#) [Impronta](#) [AGB](#) [Protezione dei dati](#) [Contattateci](#) [Feed RSS](#) [Impostazioni dei cookie](#) [FAQ Premium](#)

Servizio in abbonamento

[Sopra](#) [Servizio vacanze](#) [Cambio di indirizzo](#) [Contattateci](#)

Vendite di media

[Persona di contatto](#) [Media-Data](#)

Chi siamo

[Redazione](#)

Further offers from Delius Klasing Verlag GmbH

[YACHT CLASSIC](#) [BOOTE EXCLUSIV](#) [BOOTE](#) [SUP](#) [SURF](#) [BIKE](#) [EMTB](#) [FREERIDE](#) [TOUR](#) [MYBIKE](#)
[GUTE FAHRT](#) [MODELL FAHRZEUG](#) [VW CLASSIC](#) [KÄFER REVUE](#) [PORSCHÉ KLASSIK](#) [WING](#) [EVENTS](#)

Further websites of the KLAMBT & Partner media group

[Für Sie](#) [Grazia](#) [Idee für mich](#) [Jolie](#) [Mädchen](#) [Mein Schlaf](#) [OK! Magazin](#) [Petra](#) [Vital](#) [Die 2](#) [Funkuhr](#)
[Super TV](#) [TV Piccolino](#) [TV Genie](#) [TV 4x7](#) [TV 4 Wochen](#) [Insenio](#) [Leben und erziehen](#) [Mama Reporter](#) [ovy](#)
[United Kiosk](#) [Yoga Easy](#)

©2024 Delius Klasing Verlag