

USATO DOC

DC 12 - DC 12 S

Un flying bridge tradizionale, compatto e dalla grande abitabilità



PREGI

- Sfruttamento degli spazi interni
- Carena dalle buone prestazioni
- Ottimo rapporto qualità/prezzo

DIFETTI

- Design interno ed esterno datato
- Fly sacrificato nella prima versione
- Accesso al fly scomodo

di **MARCELLO DELL'ISOLA**

Nel 1993 lo storico marchio Dellapasqua esce sul mercato con il DC 12. Si tratta di un flying bridge classico, che spicca per avere sottocoperta tre cabine, senza che queste siano eccessivamente sacrificate, per le doti marine della carena e per il buon rapporto qualità/prezzo. Nel 2000, da un restyling, nasce il DC 12 S, ancora oggi in produzione. Vengono rivisti i legni interni, modificati alcuni particolari della sovrastruttura, tra cui le vetrate, il layout del fly e il rollbar. Si mette mano anche alla zona di poppa, modificando le prese d'aria, prolungando la plancetta di poppa e installando una nuova passerella.

COSTRUZIONE

Tradizione anche nei materiali e nelle tecniche di costru-

zione. Scafo, coperta e tuga sono realizzati in vetroresina stratificata a mano con sandwich di balsa e termanto. Alcuni scafi sono di colore scuro. Non esasperato risulta l'utilizzo di controstampate interne in VTR.

COPERTA

Negli esterni predominano le linee rette. Nel DC 12 pulpiti, tientibene, bitte e altri accessori di coperta è in peralluman anodizzato (in acciaio inox nel

DC 12 S). La passerella è manuale e sostenuta da bracci-gruetta che reggono e alano il tender (nel DC 12 S il battello trova alloggio sulla plancetta allungata di 60 cm e viene movimentato dalla passerella elettroidraulica). Le vetrate sono bordate da cornici in peralluman (rivedute nell'estetica nel DC 12 S). Pozzetto e plancetta sono rivestiti in teak, mentre le altre superfici calpestabili sono dotate di antisdruccio- lo. A prua c'è un ampio pren-

disole. L'accesso al fly è scomodo in quanto realizzato tramite una scala a pioli molto ripida e un passaggio angusto. Il flying bridge, dotato di parabrezza perimetrale in plexiglas termoformato, nel DC 12 non era ben sfruttato perché privo di una dinette, mentre dopo il restyling sono state previste ulteriori sedute.

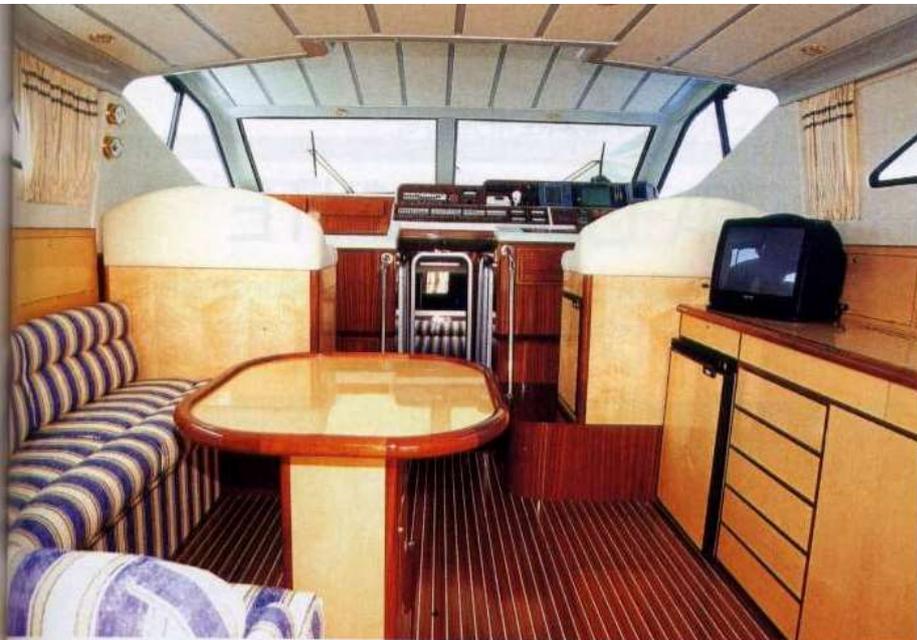
INTERNI E IMPIANTI

Nel living ci sono sulla sinistra una dinette a C e una zona



Il flying bridge del DC 12 era privo di dinette, mentre nella versione successiva sono state ricavate ulteriori sedute.

USATO DOC



A sinistra, la zona living del DC 12 S prevede a sinistra la dinette e una zona carteggio, mentre a dritta troviamo una cucina a scomparsa con frigo, lavelli e fuochi.



Sopra, le cabine ospiti sono proposte di serie con due letti gemelli paralleli e bagno in comune. È possibile comunque trovare esemplari con letto alla francese.

A destra, la plancia comando è dotata di una strumentazione completa, che prevede anche una parte dedicata ai quadri elettrici. Sotto, la cabina armatoriale, che è posizionata a prua.



carteggio, mentre a dritta troviamo una cucina a scomparsa con frigo, lavelli, fuochi e a prua la plancia. Sottocoperta ecco tre cabine, una armatoriale dotata di bagno indipendente e due ospiti doppie a letti affiancati, servite dal bagno comune. È disponibile un altro layout con a dritta divano o mobile TV, cucina ribassata

sotto il piano salone e divanetto copilota a sinistra. Entrambe le cabine ospiti inoltre possono essere con letto francese. Nel DC 12 i materiali usati sono mogano e acero e le tappezzerie in colori pastello, mentre dopo il restyling si è passati al ciliegio e alle varie tonalità del bianco. Il vano motore presenta un comodo

accesso dal pozzetto e si sviluppa per una lunghezza di quasi sei metri.

MOTORIZZAZIONE E NAVIGAZIONE

Le trasmissioni sono in linea d'asse e la scelta dei propulsori risulta ampia: le motorizzazioni classiche sono Aifo 8361 EB TD 2x380 cv con velocità

di crociera a 26 e massima a 32 nodi a 2400 giri. Ci sono anche versioni con due Aifo 400 e alcune unità con 2 Cat 435. La carena è una Hunt a V profonda con 12 pattini longitudinali che garantisce stabilità e manovrabilità. La visibilità in navigazione è buona da entrambe le stazioni di governo, mentre in manovra è scadente dalla plancia interna a causa delle vetrate laterali del salone decisamente piccole.

VALUTAZIONE

Oggi un fly di 12 metri è considerato un entry level. Prodotto in oltre trenta esemplari, il DC 12 è un bene facile da acquistare e facile da rivendere. Appena immesso sul mercato, nel 1994, costava circa 580 milioni di lire, mentre oggi vale circa 140mila euro. Un DC 12 S del 2001 invece si può trovare intorno a 320mila. ■

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.: (m) 12,70 (DC 12), 13,30 (DC12S); **larghezza max:** (m) 4,30; **pescaggio:** (m) 1,26; **dislocamento a vuoto:** (kg) 11000; **dislocamento a pieno carico:** (kg) 13000; **posti**

letto: 6+2; **motorizzazione proposta:** (cv) 2x380. 2x400, 2x430 Aifo-Volvo; **serbatoi acqua:** (litri) 400; **serbatoi carburante:** (litri) 1000; **progetto:** Dellapasqua.

