



# **DYC 2300**

# **POTENZA E CONTROLLO**

DI RENAUD JOURDON FOTO MATTHIEU CARLIN

QUANDO JAN KELDERS FONDATORE DI DUTCH YACHT CORPORATION DECIDE DI COSTRUIRE UNO YACHT, LO FA A MODO SUO. BASTA PENSARE ALL'EFFETTO PRODOTTO DAL PRIMO HEESEN 3700 SERIES, LADY INGEBORG. PER IL DYC 2300 È PARTITO DA UN CONCETTO SEMPLICE MA DIFFICILE DA REALIZZARE: UNO YACHT CAPACE DI SUPERARE I 60 NODI E DI MANTENERE VELOCITÀ ELEVATE IN TUTTE LE CONDIZIONI DI MARE.

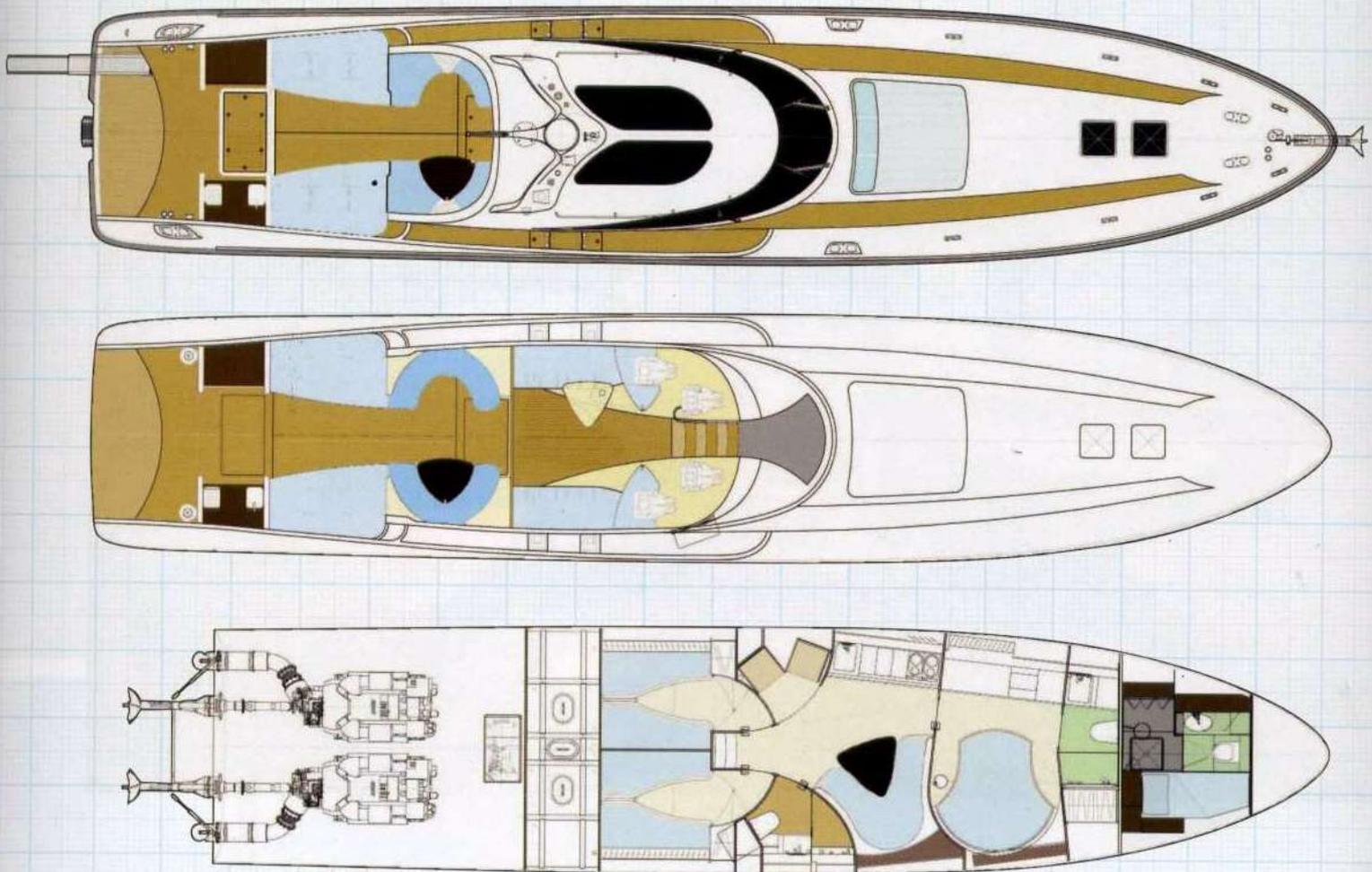


## A L T I M O N E



trovare la numero uno di un modello molto innovativo è sempre difficile perché si è fortemente tentati di andare a verificare se è stato realizzato così come era stato annunciato. Appena saliti a bordo, abbiamo subito capito di trovarci di fronte ad un'imbarcazione di lusso, dalle alte prestazioni e decisamente originale a cominciare dallo scafo color cioccolato dalla finitura a specchio. I due ingressi laterali sono molto funzionali grazie ai corrimano situati ai lati dell'hard top. Un piccolo top apribile fornisce l'ombra sul ponte di poppa, proprio sopra la zona pranzo esterna. Dalla porta a doppia vetrata di Opacmare si entra nel salone che rivela il decor interno realizzato da Art Line Interiors, quasi un'estremizzazione del concetto di sportività. Due grandi divani tipo "Star Wars" si trovano su entrambi i lati del passaggio centrale che porta fino ad una postazione di pilotaggio degna di

un jet Boeing. Il comfort è ovunque: la timoneria è molto spaziosa per uno yacht con un baglio di 5 metri circa ed ha un'altezza del cielino davvero sorprendente. Le quattro sedie a sospensione pneumatica sono sfalsate e permettono al pilota di avere tutta la strumentazione sotto gli occhi mentre la poltrona accanto può essere occupata da un copilota navigatore o da un ospite. Le altre due sedute sono poste leggermente indietro e spostate per poter seguire la rotta. La plancia è funzionale anche se alcuni strumenti potevano essere raggruppati meglio per seguire le operazioni di macchina in modo più logico, senza avere lo schermo del plotter tra i due contagiri per esempio. La plancia verrà leggermente modificata sul prossimo DYC 2300, con l'aggiunta di dettagli tipo Formula 1 come la barra del timone e i controlli per attivare le trasmissioni Arnesson, e su uno dei braccioli sono posiziona-



## SCHEDA TECNICA

**Lunghezza 22,83 m**  
**Larghezza 4,80 m**  
**Altezza di costruzione 2,62 m**  
**Altezza media in cabina 2,3 m lower deck, 2,1 m main deck**  
**Immersione 1,22 m a mezzo carico**  
**Dialocamento mezzo carico 33,5 t**  
**Cabine ospiti 3**  
**Cabine equipaggio 1**  
**Motorizzazione 2 x MTU 12V 2000 M93**  
**Trasmissione Arneson Surface Drives™ ASD 14**  
**Velocità massima dichiarata dal costruttore 64 nodi**  
**Autonomia 400 miglia a velocità di 40 nodi**  
**Serbatoio combustibile 5.200 l**  
**Serbatoio acqua 875 l**  
**Serbatoio acque nere 280 l**  
**Generatori 1 x Northern Lights M844LW2 Tier II 16 kW**  
**Dissalatori 1 x HEM 20/800 capacity 3.000 l/g**  
**Impianto elettrico custom**  
**Vernici DuPont™ Imron® Marine Finishes**  
**Bowthruster Max Power 13,2 kW**  
**Sternthruster Max Power 13,2 kW**

### Luci sottomarine 2

### Strumentazione di navigazione:

- radar Raymarine E120 with 12,1" color con ecoscandaglio e GPS
- bussola magnetica Ritchie SuperSport 2000
- bussola flux gate KVH Sailcomp

### Telecomunicazione:

- NAVTEX ICS NAV 5 PLUS
- radio Vhf Sailor RT 4722 with DCS
- telefono satellitare Globestar Telit 550 Portable phone

### Sistema di sicurezza:

- Telecamera montata a poppa con immagini visualizzate attraverso Raymarine E120.

### Intrattenimento:

- Schermi Plasma/ TFT con DVD e CD/ Ipod su tutta l'imbarcazione. I ponti esterni sono dotati di sistema di intrattenimento. Tutto il sistema è connesso attraverso: sistema satellitare TV con antenna KVH Tracvision® GG-HP 24" antenna TV Shakespeare® SeaWatch® 2025(Omnidirectional)

### Elettrodomestici:

- Cucina/pantry

### 2 piani cottura Gaggenau di acciaio inossidabile

- 1 sfiato customizzato di acciaio inossidabile
- 1 tritarifiuti
- 1 lavapiatti Gaggenau di acciaio inossidabile
- 1 frigorifero Gaggenau di acciaio inossidabile
- 1 lavatrice/asciugatrice Siemens di acciaio inossidabile
- 1 microonde Gaggenau di acciaio inossidabile

### Ponte di poppa

- 1 frigorifero
- 1 icemaker

### Coperta:

- passerella OPACMARE
- salpancora 1 x MUIR type VCR 2500
- faro di ricerca 1 x Carlisle & Finch 200W XENON

### Progetto:

- carena e costruzione YONCA-DNUK J.V.
- styling e concept KELDERS & TRIVISION
- interiors e décor ARTLINE
- project management e supervisione HEESEN YACHTS

**Classificazioni: DNV High Speed Light Craft CE marking module B**  
**holland@dycgroup.com**

A L T I M O N E



**SEMBRA L'INTERNO DI UNA NAVICELLA SPAZIALE:  
IL COMFORT È ASSICURATO A TUTTE LE VELOCITÀ!**

ti i comandi degli invertitori e del gas. Il parabrezza curvato è stato disegnato come quello di un aereo ed enfatizza il concetto sportivo. La plancia ha la parte frontale rifinita in carbonio e nella parte centrale forma un arco che offre un passaggio verso il ponte inferiore. La plancia non è fissata al parabrezza e in questo modo il salone posto ad un livello più basso riesce a godere di luce naturale. Una soluzione molto ingegnosa ma delicata da realizzare su un'imbarcazione che naviga ad elevatissime velocità in quanto è difficile evitare gli scricchiolii dovuti alle vibrazioni. Il 2300 ha superato benissimo la prova, nessun cigolio e pochissime vibrazioni perfino durante la virata. La costruzione è stata realizzata presso il cantiere turco Yonca-Onuk J.V. ad Istanbul dove DYC costruisce i 2300 sotto la supervisione di tecnici olandesi. Se il ponte principale del DYC 2300 offre un'un'immagine sporti-

va, il ponte inferiore mostra un layout all'avanguardia in una combinazione di materiali e forme particolari. Le cabine sono state realizzate con un arredamento ancora più estremo, con ogni dettaglio integrato perfettamente nell'insieme. L'arredamento può piacere o no, ma bisogna ammettere che tutto

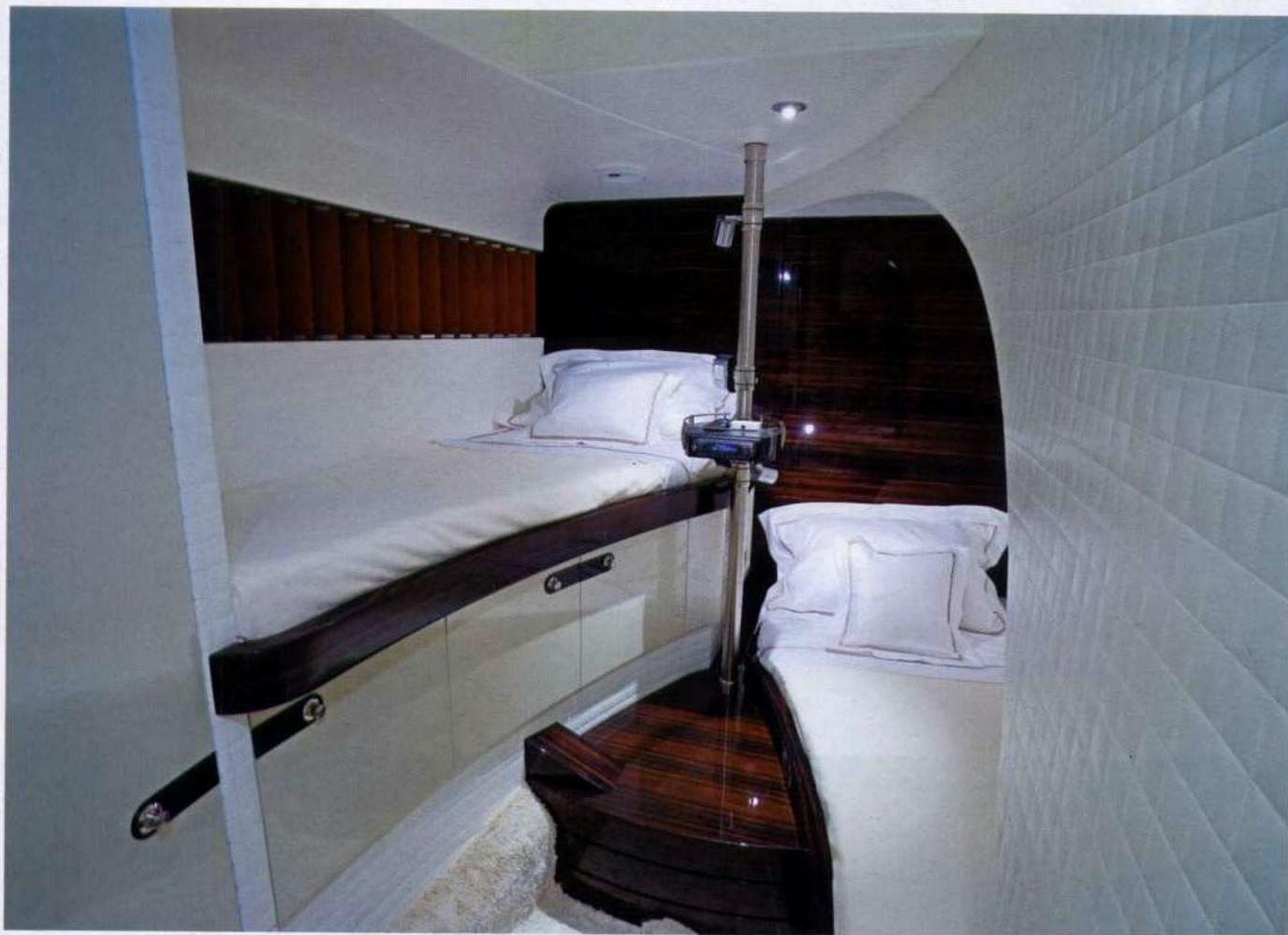
è stato realizzato con estrema cura. La seconda fase del nostro test si è focalizzata sulla velocità: quando un costruttore dichiara che la sua imbarcazione raggiunge i 60 nodi deve anche provarlo. Il DYC 2300, sviluppato dal team di Kelders, è stato decisamente all'altezza delle aspettative, dalla qualità

## FORMA E COLORI ENFATIZZANO LE PRESTAZIONI ECCEZIONALI

della costruzione, al lusso degli interni, ai volumi, alle scelte tecniche e così anche per quanto riguarda le prestazioni. D'altra parte si tratta di uno scafo, progettato dallo studio Onuc Limited, testato da molti anni sugli intercettori veloci della Marina Turca che viaggiano ad alte velocità in condizio-



## A L T I M O N E



PENNELLATE DI LUCE E DI COLORE E LE ORIGINALI ASIMMETRIE MOLTIPLICANO I VOLUMI.

ni estreme. Il processo di costruzione richiede materiali molto tecnici, incluso carbonio e rinforzi in Aramide. Una coppia di motori MTU da 1800 cv fornisce la potenza alle trasmissioni di superficie Arneson con eliche Rolla a 6 pale. Sul modello che abbiamo provato, abbiamo raggiunto una velocità massima di 61,3 nodi; il passo delle eliche di superficie e il diametro saranno regolati per ottenere prestazioni ancora superiori. Sembra infatti che il DYC 2300 possa presto raggiungere una velocità massima di 63 nodi che non è riuscito a raggiungere con le casse piene e nove persone a bordo. I motori possono sollecitare un passo di elica più lungo visto che il contagiri arrivava facilmente al limite del ruttore elettronico, ossia 2.450 giri/min. Eliche diverse garantirebbero al DYC dai due ai quattro nodi in più. Il team di Kelder è sicuro di arrivare a questo obiettivo anche se crediamo che 61,3 nodi è davvero una velocità straordinaria per un'imbarcazione di lusso. Se proprio si devono fare critiche, abbiamo notato un leggero rollio quando abbiamo superato i 55 nodi. Questo

fenomeno è in parte dovuto alle eliche che necessitano di un aggiustamento. Si potrebbe giocare sul volante per controllare questo fenomeno, ma l'aiuto dei flap sarà comunque indispensabile anche quando le eliche nuove verranno montate. Il rollio non sparirà mai totalmente in quanto è una caratteristica delle carene a V profonda, ma d'altra parte proprio per questo regalano una vera e propria emozione di guida e il pilota deve essere ben concentrato quando naviga a 60 nodi. L'assenza di rumore, di vibrazioni e di vento limita un poco la percezione della velocità, ma il team di DYC sta già lavorando su un sistema di scarico che, a comando, permetterà di beneficiare di una sorta di by pass per lo scarico aereo. Se l'uscita dello scappamento sarà ben costruita, si dovrebbe sentire un rombo, rauco e armonioso, più consono al carattere sportivo di questa unità. Il DYC 2300 viene proposto a poco più di 3 milioni di euro come prezzo base, che spiega il suo successo commerciale fin dalla prima presentazione al Salone di Monaco.