

# Prova

## Ilver Palma 49

Il restyling della gamma si dimostra efficace sia in coperta sia all'interno, dove in 15 metri trovano spazio tre grandi cabine doppie e una cabina per il marinaio. I motori centrali offrono buona stabilità in ogni condizione di mare.

- tre grandi cabine doppie
- abbondante uso di legni pregiati
- stabilità con ogni tipo di mare

- fissaggio battagliola da ottimizzare
- il parabrezza disturba la visuale
- alcuni portelli in coperta si aprono con difficoltà

di Maurizio Bulleri

**N**uove forze e nuove idee all'interno dell'azienda hanno portato al rinnovo della gamma Ilver che si è presentata al Salone di Genova con profondi restyling, subito ben accolti dalla affezionata clientela del cantiere milanese. Tutti gli scafi mantengono inalterate le loro caratteri-

stiche di costruzione e di solidità che da trent'anni caratterizzano le imbarcazioni Ilver, ma sia sulla coperta sia negli interni si nota la ventata innovativa che ha spazzato via le linee ormai troppo tradizionali, per fare posto a forme arrotondate e a criteri di abitabilità più moderni. Il nuovo impulso produttivo e commerciale è solo agli inizi di una sta-

gione che porterà Ilver ben oltre la consolidata fascia di clienti, conquistati in tanti anni di impegno ai massimi livelli. Alcuni modelli saranno presto interessati da radicali trasformazioni, senza rinunciare alle caratteristiche di costruzione e di immagine tipiche del cantiere. Qualche modifica è stata apportata anche alle carene ed era pertanto logi-





co proporre un test in mare dei nuovi scafi. Padrone di casa è stato il Boat Service Group che nella sede di Rapallo ha organizzato una "tre giorni" di incontri e prove su diverse imbarcazioni.

## Progetto

L'ammiraglia della flotta, il Palma 49, è l'evoluzione del Blue Sky, e rispetto al precedente modello ha

la carena leggermente più lunga e una suddivisione degli spazi interni che pare addirittura miracolosa. I ritocchi estetici riguardano solo parti limitate dell'imbarcazione, ma hanno comunque contribuito ad ammodernare la linea. Le modifiche più consistenti sono state effettuate in coperta dove colpisce soprattutto il nuovo parabrezza avvolgente,

molto inclinato, che dona un'immagine più moderna. Splendido il rollbar ad ala d'aereo che aggiunge un tocco di sportivo. Non cambia la qualità delle carene e dell'assemblaggio. Ilver su ogni modello continua la tradizionale costruzione della carena in sandwich di balsa, per dare massima rigidità alla torsione ed elevato isolamento dall'acqua. Le paratie divisorie interne in compensato di mogano vengono montate prima di unire il controstampo e sono resinare a entrambi i gusci. Carena e coperta sono sigillate tra loro lungo tutto il perimetro, in tal modo si realizza uno scafo assai compatto la cui solidità si apprezza con il passare degli anni e con il comportamento di tutta la struttura sui mari più duri, quando impattando contro le onde più violente si avverte come tutta la barca sia un monolito.

## Coperta

La coperta è lussuosamente rivestita in teak, in tutta la sua grande superficie. A prora lo spazio prendisole è ampio, comodo e delimitato da due utili corrimano. I passavanti laterali sono raggiungibili tramite due gradini e risultano facilmente percorribili, ma la battagliola laterale necessita di un ancoraggio più robusto nel suo tratto terminale verso poppa, dove può accadere che si eserciti maggiore forza per scendere o salire dal passavanti. A pro-

**A poppa la plancia può ospitare un piccolo tender.**

**Due passaggi laterali danno facile accesso al pozzetto.**



# Prova

**1. Bella la coperta che anche a prua è rivestita di listoni di teak.**

**2. La pedana del posto di guida e il sedile devono essere riposizionati per garantire una migliore visuale.**

**3. Il pozzetto con il posto di governo sulla dritta.**

**4. Il divanetto a coronamento, vicino al tavolo esterno con inserto di radica.**  
Dietro s'intravede il prendisole.

ra il pulpito culmina con una curiosa e piccola piattaforma in teak da utilizzare come seduta o per i tuffi. Il cockpit offre spazio in abbondanza per soggiornare con molti ospiti. Il sedile doppio di guida offre il massimo comfort sia per la guida in piedi, sia per governare da seduti.

Il profilo del nuovo parabrezza, a seconda dell'altezza del timoniere, potrebbe disturbare la visuale, soprattutto quando lo scafo beccheggia. Una pedana più elevata, unita a una diversa sistemazione della seduta possono facilmente risolvere il problema che vi suggeriamo di valutare con una opportuna prova di guida.

Nel cruscotto c'è grande spazio a disposizione per l'elettronica di ausilio alla navigazione e per le strumentazioni dei motori che sono molto chiare e ben visibili. Sul lato opposto a quello del pilota è

collocato un divanetto semicircolare, rivolto verso il pilota e verso poppa, che offre ai passeggeri la possibilità di sistemarsi in una area molto comoda e ben riparata dal vento durante la navigazione. Il centro del pozzetto è dominato dal tavolo ellittico con lunetta in radica e dal divanetto di coronamento a quattro posti. Questa area viene parzialmente ribaltata da un pistone idraulico per offrire accesso alla sala macchine, l'apertura del maxi portello è però molto lenta. Lo spazio per lavorare attorno ai motori non è molto ma con il portello sollevato si riesce ad agire dall'alto. A poppa è sistemata un'altra area prendisole a tre posti che nasconde l'accesso a una insospettabile zona sottocoperta. La grande plancia per il bagno può ricevere un tender o una moto d'acqua e viene completata di serie

con una passerella idraulica.

L'estetica e la solidità, che i possessori delle barche Ilver ben conoscono, si apprezzano anche negli interni del nuovo Palma 49.

## Gli interni

Scendendo sottocoperta si trova il lusso di sempre, sottolineato dai legni pregiati laccati lucidi, dagli sportelli dei pensili, privi di maniglie a vista e ben sostenuti dai meccanismi che ne assicurano la posizione sempre aperta o sempre chiusa anche in presenza di forze esterne, causate dalle onde. Meno pregiato il pagliolato, i cui portelli di accesso alla sentina si sollevano a fatica, per un eccesso di precisione nella realizzazione degli incastri; ma ciò consente di eliminare le fastidiose vibrazioni che altrimenti si verificherebbero. La zona centrale degli inter-







ni è destinata alla dinette, fulcro della vita sottocoperta e ben disposta per dare spazio ai movimenti di chi deve attraversarla, senza interrompere il lavoro di

chi è addetto alla cucina o di chi riposa sul divano; quest'ultimo è collocato sul lato opposto, ha forma semicircolare e ospita quattro persone. Molti i riposti-



5



6



7



gli, gli stipi e i pensili; persino il sostegno del tavolo si propone come mobile contenitore.

Ovunque ci si muove liberi da ostacoli e con una costante sensazione di respiro, grazie ad un'altezza interna sempre intorno ai due metri. Ai piedi della scaletta di accesso sottocoperta c'è subito il bagno comune, con lavello, doccia e wc. La cucina è ben attrezzata: frigo, congelatore, lavello a doppio pozzetto, piastra elettrica a due fuochi, microonde, porta spazzatura nascosto, cassettera e mobile tv e hi-fi. La camera armatoriale conserva l'altezza uomo della dinette ed è dotata di due appendiabiti, cassettera sotto il letto e sportelli tutt'intorno alla cabina. Il bagno di pertinenza è provvisto di doccia con chiusura tonda scorrevole, lavabo e wc.

La cabina ospiti è molto confortevole, con altezza oltre i due metri, parzialmente ridotta sul letto matrimoniale, ed è provvista di appendiabiti e stipo. Tutti i locali sono dotati di oblò e osteriggi e risultano illuminati da numerosi faretto e da abât jour.

Suggestiva l'illuminazione del pagliolato con piccole lampade nascoste nel battiscopa della cucina. Unico neo i tessuti dei letti e dei divani che avremmo preferito con diverse tonalità di colore. Ma il miracolo è a poppa. I motori centrali consentono di sistemare nella cala di poppa una grande cabina a due letti con annessi servizi privati e persino la cabina del marinaio con la toilette.

Prima della partenza viene effettuato un rapido check degli stru-

**5.** La guida è comoda sia in piedi, sia seduti. Il divanetto è per due persone.

**6.** Un dettaglio della plancia con i suoi strumenti.

**7.** Con il portello aperto si può operare abbastanza facilmente sugli organi di propulsione.

**8.** L'accesso alla cabina di poppa.



La cabina armatoriale presenta tessuti in forte contrasto cromatico con i legni pregiati della mobilia.

Il grande tavolo ovale del quadrato è utilizzato anche come contenitore.

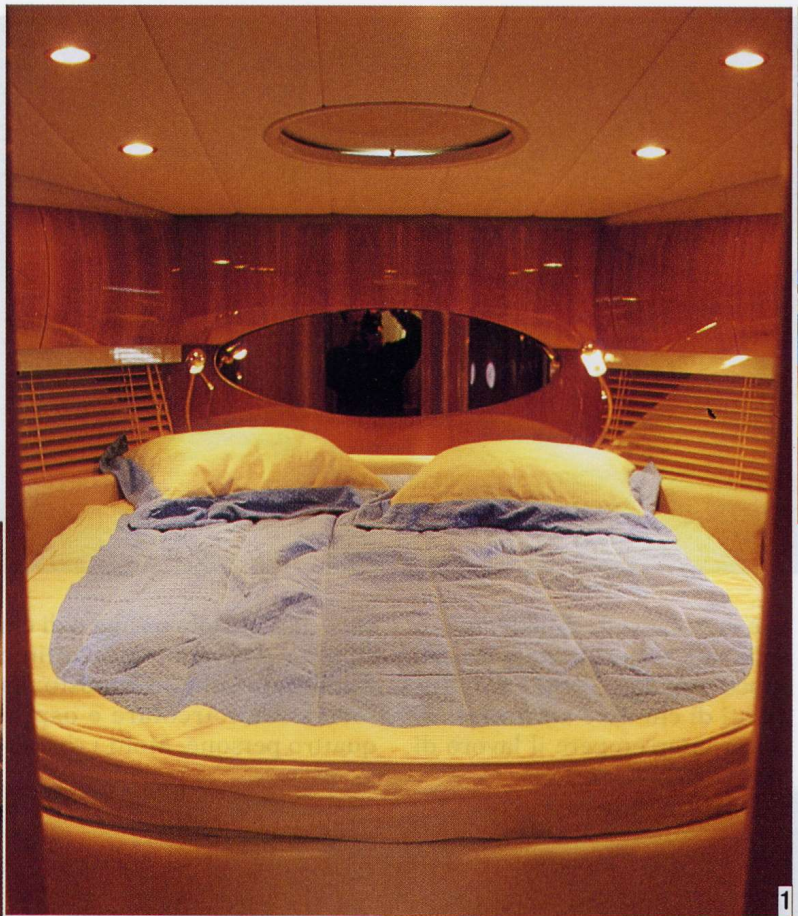
I due bagni collocati a centro barca, uno è dedicato all'armatoriale.

menti che il pannello di controllo effettua automaticamente, sia sulle strumentazioni analogiche, sia su quelle digitali.

### Qualità nautiche

Il quadro elettrico di bordo, sul quale interveniamo per attivare i flaps, risulta un po' ostico e lo schermo a cristalli liquidi è scarsamente luminoso in presenza di luce solare diretta.

Al minimo i Caterpillar girano a 700 giri/min esatti, gli scarichi in acqua rendono più silenziosi i motori, ma inducono forse un



1



2



3



4

La cabina centrale ha altezza ridotta solo su una parte del letto matrimoniale.

La scala di discesa guardando verso poppa.

La cucina si sviluppa in semicerchio ed è fornita di ogni elettrodomestico di tanti stipi.

La cabina di poppa ampia come quella armatoriale ha il suo bagno.



5



6



7



## ILVER PALMA 49 LA PROVA IN CIFRE



leggero aumento delle vibrazioni, probabilmente dovuto alla difficoltà di sfogare i gas sott'acqua a basso regime.

Si manovra innestando solo per pochi istanti la marcia avanti, su un solo motore alla volta, per non incrementare troppo la velocità. L'utilizzo delle manette elettroniche richiede un po' di pratica, per abituarsi a controllare in modo diverso l'acceleratore, ma alla fine ci si abitua.

Nel golfo del Tigullio ci attende un mare lungo con onde anche da un metro che non impensieriscono il nostro 49. Si riesce infatti a condurre la scafo anche a tutta manetta e gli strumenti indicano 2.350 giri/minuto e velocità 35 nodi, un risultato sopra le aspettative.

Con questi motori si riesce a tenere una velocità di crociera intorno ai 30 nodi, senza impegnare i motori che girano a circa 2.050 giri/minuto. La barca non impatta mai violentemente con i marosi e quando fende l'onda non si avverte quell'eco tipico delle strutture che scuotono, perché tutto lo scafo è un monolite e tutte le parti sono unite saldamente.

Il timone è sempre molto morbido, ma la virata in velocità non è immediata. La ripresa è ottima quando lo scafo è in planata, mentre risulta più lenta la partenza da fermo per via del controllo elettronico dei motori che dosa il carburante e gestisce in modo dolcemente progressivo l'aumento dei giri. Le buone prestazioni di navigazione e di velocità rendono l'imbarcazione particolarmente adatta alle lunghe traversate che possono essere affrontate con ottimo comfort ed in breve tempo.



### Progetto

Studio Tecnico Ilver s.r.l., via C. Cattaneo 90, 20035 Lissone (MI), tel. 039/482441, fax 039/482444.

### Prezzo

Lire 1.140.000.000 con 2 Caterpillar da 660 cavalli, lire 980.000.0000 con 2 Volvo da 480 cavalli, esclusa Iva e immatricolazione, franco cantiere.

### Lo scafo

Lunghezza f.t. m 15,0 • larghezza f.t. m 4,25 • serbatoio carburante 2.000 litri ca. • acqua dolce 600 litri ca. • dislocamento 15 ton ca. • portata 12 persone • 3 cabine doppie + 1 cabina marinaio.

### Misure interne

Altezza dinette cm 200 • cabina armatoriale: letto cm 200 x 148, altezza interna cm 197 • bagno di pertinenza altezza interna cm 197 • cabina centrale: letto cm 204 x 130, altezza interna cm 200 • bagno comune altezza interna cm 188 • cabina di poppa letti singoli cm 187 x 80, altezza interna cm 192 • bagno di poppa altezza interna cm 188 • larghezza minima porte interne cm 47 • altezza minima porte 183 cm.

### Dotazioni standard

Boiler • generatore da 3,5 kW • caricabatteria automatico • piastra in vetroceramica • forno microonde • ecoscandaglio, contanodi (tre strumenti) • estintore automatico • Gps plotter • passerella idraulica • anti-vegetativa • pulpito di acciaio inox • rollbar • Vhf con doppia postazione.

### Dotazioni opzionali

Autopilota • asse di rispetto • coppia di eliche di rispetto • elica di prora • antenna tv • cassaforte • catena • climatizzatore • coperta di teak flettato • comandi elettronici • faro di profondità • hi-fi • invasatura • radar • tonneggio • zanzariere.

### Indirizzi

**Costruttore**  
Ilver s.r.l.  
via C. Cattaneo, 90  
20035 Lissone (MI),  
tel. 039/482441  
fax 039/482444.



### Il giudizio dell'esperto

Lo scafo è sempre in assetto, non varia l'angolo di incidenza a seconda della velocità e naviga utilizzando tutta la carena.

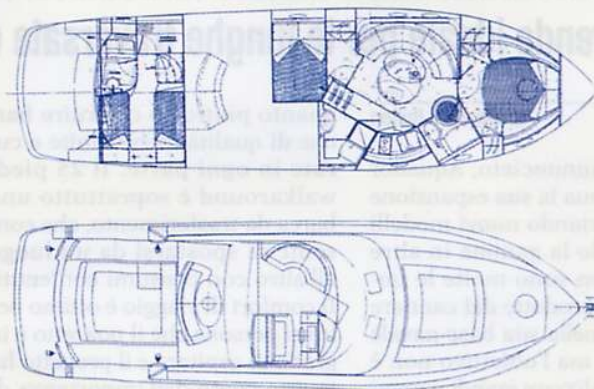
Ottima la velocità massima, mentre la virata non è immediata. Non ideale però la visuale con il nuovo parabrezza.

### Le prestazioni a vela

Giri	nodi	note
1.600	20,7	minima di planata
1.800	25	
2.000	28,8	velocità di crociera elevata
2.200	32	
2.350	35,4	velocità massima

### Le condizioni della prova

Le velocità sono state rilevate al largo di Portofino, in assenza di vento, mare mosso con onda lunga alta sino a un metro, temperatura dell'aria 19° centigradi, quattro persone a bordo, serbatoi carburante con 500 litri.



Gli interni sono caratterizzati da due volumi separati dalla sala macchine. Semicircolare la dinette, a prua la cabina armatoriale, mentre a poppa c'è un'altra cabina con letti posti per baglio. In basso il piano degli esterni.