


S P E C I A L E
Genova 2003

Velocità



ITAMA 48

PROVA - Bella operazione di restyling sulle linee che da sempre contraddistinguono il cantiere. Coperta da vero open, interni raffinati. Affidabilità garantita dalla duplicazione di tutti i principali impianti. **di Maurizio Bulleri**



La costruzione del 76' e il restyling del 44', ora diventato 48', non hanno certo cambiato l'identità delle imbarcazioni Itama. Uno stile inconfondibile, praticamente immutato da oltre quarant'anni: coperta da vero open, carena profonda, scafo di colore blu, interni di classe. Pochissime le eccezioni, una di queste per l'azionista Luca Cordero di Montezemolo, armatore di un 60' "rosso barchetta". Con il 48' il mito del cantiere romano torna rinnovarsi nel segno della tradizione, ma anche della tecnologia. Itama è uno dei marchi che, attraverso la qualità delle sue imbarcazioni e la fedeltà allo stile originario, ha tracciato la storia della cantieristica italiana. Il nuovo management ha colto l'importanza e il significato di queste caratteristiche e ha scelto di minimizzare gli interventi di restyling, preferendo puntare soprattutto sul perfezionamento delle rifiniture e sull'affidabilità degli impianti.

Il progetto

Lo studio tecnico del cantiere ha replicato le caratteristiche distintive degli altri modelli. La carena è molto profonda, anche a poppa, dove l'angolo del diedro misura addirittura 23°. Le murate sono realizzate in sandwich con anima di Pvc, per il contenimento dei pesi. Immutata la linea di coperta

S P E C I A L E

Genova 2003

Velocità



1
2



3



1. Essenziale e sportiva la dinette, con tavolo regolabile e divano trasformabile in due posti letto.
2. La cabina ospiti è a centro barca.
3. La cucina ha elettrodomestici a scomparsa sotto ripiani di copertura.
4. I locali bagno con gradevoli pavimenti di legno pregiato.

che appare sportiva e davvero molto pulita: sono assenti, come sempre, battaglie e corrimano. Nuovo il parabrezza avvolgente e arrotondato, derivato da quello del 60', studiato addirittura nella galleria del vento della Ferrari. Coperta e carena vengono assemblati tra loro prima di costruire gli arredi interni, ciò consente di unirli perfettamente, lungo tutto il perimetro, realizzando in questo modo una struttura monolitica di indubbia robustezza. All'armatore è lasciata la facoltà di partecipare parzialmente alla definizione

degli arredi e alla scelta degli allestimenti. La propulsione tradizionale con linea d'asse ha un angolo di 12°. Per ottenere prestazioni più sportive si possono anche montare trasmissioni di superficie.



4

Gli interni

Si nota la cura con cui è realizzato ogni arredo; le laccature sono lucenti, la chiusura di ante e cassetti è perfetta. Paratie, ciellini e mobili sono saldamente fissati per resistere alle sollecitazioni più violente. I pagliolati sono montati con precisione assoluta, le liste di

acero, intervallate a quelle più ampie di teak, proseguono, apparentemente ininterrotte, anche sui piani inclinati che rivestono i madieri, con una accuratezza fuori dal comune. Tutti i locali sono ariosi, con buone altezze interne. L'armatoriale è a prua, la cabina ospiti a poppa, oltre la sala macchine. Nella padronale hanno trovato posto due armadi e parecchi stipi. La cabina ha accesso diretto a un box doccia privato e al bagno. La cabina ospiti ha due letti gemelli e il bagno annesso al locale. Gli elettrodomestici della cucina scompaiono sotto i piani di copertura. Gli accessori, come il televisore al plasma e l'impianto hi-fi, sono di ottima qualità. In dinette il tavolo da pranzo è circondato da un divano a sei a posti che si trasforma in letto doppio. Nella versione



5

con le trasmissioni di superficie, la cabina ospiti è al centro della barca ma non ha il bagno separato. Il ponte di coperta, ben coibentato, riduce le escursioni termiche interne.

La coperta

Il lungo ponte di prora rievoca l'inconfondibile stile degli open sportivi degli anni Settanta, ora stemperato dalla forma arrotondata del parabrezza. Manca un materasso prendisole, ma nulla vieta di aggiungerlo sopra il ponte di coperta. In pozzetto l'estensione del divano e del tavolo da pranzo sottolineano la vocazione della barca per la vita all'aria aperta. A poppa, il prendisole è dolcemente inclinato. Una scala consente la discesa sull'elegante plancetta di teak e acciaio. La postazione di guida è comoda e tecnicamente perfetta.

Il cruscotto di fibra di carbonio si mostra in tutta la sua eleganza. I tessuti delle tappezzerie del pozzetto sono di ottima qualità. Notevole l'estensione del tendalino parasole che protegge buona parte del pozzetto e che può essere tenuto aperto anche durante la navigazione a tutta velocità, il che non è frequente a bordo di uno scafo a motore. Il pagliolato è stampato con un efficace ma ruvido antisdrucchiolo, che offre una buona sicurezza per gli spostamenti. Teniamo conto che per l'accesso alla cabina ospiti di poppa occorre aprire il

portello situato sul pagliolato, in corrispondenza del passaggio verso poppa.



6

Impianti

L'obiettivo dei nuovi Itama è la massima affidabilità e tutti gli apparati sono realizzati con materiali e macchinari costruiti da aziende di primaria importanza. Inoltre, in caso di guasto, si può contare sugli impianti di riserva appositamente predisposti dal cantiere per non arrecare disagi durante le vacanze. La rete di bordo è a 24 Vcc e 220 Vca. I contatti dei magnetotermici e

5. La cabina armatoriale è a prua, completata da stipi e armadi. Si notano i pavimenti di listoni di teak e acero.
6. Uno degli spazi di stivaggio.

SPECIAL E

Genova 2003

Velocità



1. Ben assistito e protetto dal parabrezza di nuovo design il posto guida. La plancia strumenti è di fibra di carbonio.

2. Teak e acciaio per passerella e piattaforma.

3. Lunghissima, da vero open, la coperta verso prua. Sono assenti perfino i corrimano.

4. Leggermente inclinato il prendisole.

del salvavita sono argentati e autopolenti, in modo da allungare la loro durata. In dinette in un grande quadro sono riepilogati i controlli e i comandi di tutti gli impianti elettrici. Di serie vengono installati il gruppo elettrogeno da 3,5 kVA e l'inverter da 300 W, capace di convertire la tensione delle batterie in rete a 220 Vca. Tra le dotazioni di serie sono comprese molte strumentazioni di navigazione.

La prova

Abbiamo effettuato il test su uno scafo equipaggiato con due motori Man da 700 cavalli, accoppiati a trasmissioni in linea d'asse. Tuttavia esiste la possibilità di montare le trasmissioni di superficie della Arneson che regalano una velocità di punta superiore di circa 4 nodi. I dati rilevati in prova si riferiscono a

un carico di dieci persone, il serbatoio dell'acqua pieno al 75% e quello del carburante al 50% della capacità massima. Il buon equilibrio dello scafo, con motori posizionati a centro barca, consente di entrare in planata molto facilmente, al punto che l'installazione dei flaps è facoltativa. Il loro intervento può rivelarsi utile solo per riequilibrare lo scafo in caso di vento o onda al traverso, mentre non sembrano essere indispensabili per correggere l'assetto longitudinale, praticamente ideale per ogni condizione di mare. La barca entra in planata al limite dei 1.300 giri/minuto, pari a circa 15 nodi e già da questa andatura rivela una corretta progressione della velocità al crescere del numero dei giri motore, dimostrando un rendimento dell'insieme scafo-propulsioni

quasi costante. Una caratteristica che permette di scegliere qualsiasi velocità di crociera in funzione delle condizioni del mare, certi di non sovraccaricare i propulsori. All'aumentare della velocità tende ad abbassare la prua, aumentando la superficie bagnata di carena e offrendo una migliore stabilità sul mosso. Assai contenute le vibrazioni e la rumorosità dei motori, grazie agli scarichi completamente sommersi, ma dotati di bypass sullo specchio di poppa per il corretto funzionamento dei motori al regime minimo. In prova, in condizioni quasi ideali, abbiamo misurato una velocità massima di 38 nodi, riscontrando che a questa andatura la coperta resta completamente asciutta, anche correndo sulle piccole creste schiumose sollevate dal vento.



ITAMA 48 LA PROVA IN CIFRE

□ Progetto

Ufficio tecnico Itama.

□ Prezzo

Il cantiere sta rivedendo i listini. Per informazioni contattare la sede.

□ Lo scafo

Lunghezza f.t. **m 14,55** - larghezza f.t. **m 4,20** - immersione **m 1,40** serbatoio carburante **1.600 litri** acqua dolce **480 litri** - dislocamento a secco **11,82 ton** - autonomia **250 miglia** a velocità di crociera portata **12 persone** - interni con **2 cabine** con **2 posti letto** ciascuna + **2 posti** in dinette trasformabile **2 locali bagno** omologazione CE categoria **A**.

□ Motori

Bimotore con 2 entroborde
Man turbodiesel da **700 cavalli**

architettura **6 cilindri** in linea cilindrata **lt 12,8** - alesaggio x corsa **mm 128 x 166** - peso a secco di ogni motore **kg 1.215**.

□ Misure interne

Altezza dinette **cm 203** - cabina armatoriale: altezza interna **cm 190** cuccetta **cm 196 x 140** - cabina ospiti di poppa: altezza interna **cm 185**, cuccette da **cm 190 x 70** bagni altezza interna **cm 185**.

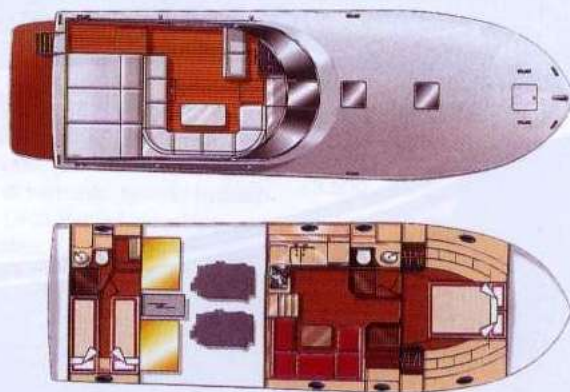
□ Dotazioni standard

Inverter da **300 W** - caricabatterie da **25 A** - gruppo elettrogeno da **3,5 kW** - plotter **Geonav 8"** Sunshine. Vhf - radio fm stereo con lettore cd **4 pompe** di sentina pompa acqua di mare per lavaggio catena àncora autoclave - boiler da **30 litri** - forno a microonde frigo da **110 litri** - tv a colori con schermo da **15"** - wc elettrici frigorifero esterno da **60**

litri - forno microonde - strumenti **Tridata** (eco, log, temperatura) indicatore di barra - strumenti di controllo motori tromba - verricello salpaàncora da **1.000 W** con catena (**75 metri**) àncora **Bruce** d'acciaio - capote con telaio d'inox - parabordi e cime **illuminazione** notturna del pozzetto antivegetativa.

□ Indirizzo

Costruttore
Itama spa
Lungotevere Dante 271
00146 Roma
tel. 06/59600800,
fax 06/59600839
itama@itama.it



□ Le prestazioni

| giri | nodi | note |
|-------|------|-------------------------------|
| 1.100 | 10,4 | stacca la scia, prora bagnata |
| 1.300 | 15 | minima di planata |
| 1.500 | 21,2 | in assetto |
| 1.700 | 26,5 | |
| 1.900 | 31,0 | crociera "intelligente" |
| 2.100 | 34,8 | crociera veloce |
| 2.300 | 38,2 | velocità massima |

Nota: le velocità sono state rilevate in Costa Azzurra, con vento leggero, mare poco mosso, altezza media dell'onda 0,8 metri, temperatura dell'aria 23° centigradi, dieci persone a bordo, serbatoi carburante circa 50%, serbatoi acqua circa 75%, barca vuota.

- Assetto
- Qualità di costruzione
- Finiture



- Manca un prendisole
- Battagliole esterne

□ In sintesi

Barca di grande fascino. Stile sportivo immutato da oltre 40 anni. Qualità dei materiali elevata. Vero open con lungo ponte di coperta e tanto spazio prendisole. Sottocoperta due cabine separate, ciascuna con un proprio bagno. Ottime le doti di navigazione sul mosso. Buono l'assetto, che resta quasi invariato dalla planata alla crociera; praticamente inutili i correttori d'assetto. Possibilità di ottenere prestazioni migliori con le trasmissioni di superficie. La barca viene consegnata con incluse molte dotazioni accessorie che spesso sono optional.

