


PROVA

Levi Corsair

- Le qualità della carena
- La linea intramontabile
- Scatto e velocità



- Passavanti obliqui
- Sedile di pilotaggio basso

Rivive il mito di uno scafo leggendario disegnato e portato al successo da Renato Sonny Levi. Conserva il fascino di un tempo e mostra una spiccata vocazione sportiva.

di Maurizio Bulleri

Corsair e Levi, due nomi che sono sopravvissuti a quarant'anni di storia della motonautica. Il primo, Corsair, è quello di un celebre scafo da diporto passato alla ribalta per aver corso e vinto decine di gare di velocità nelle acque del Solent; il secondo, Levi, è il cognome di Renato "Sonny", il più noto progettore di carene dell'ultimo mezzo secolo. La passione per la motonautica ha segnato il destino del grande progettista inglese, che dall'esperienza delle competizioni ha tratto spunti fondamentali per disegnare molte celebri care-

ne, anche di tante barche italiane. Ancora oggi, sotto la coperta di moderne costruzioni si scoprono le linee d'acqua che portano la sua inconfondibile firma. Il nuovo Levi Corsair, costruito in Italia dal figlio Martin Levi, mantiene inalterato il fascino del vecchio modello e si rivela una barca da diporto con spiccate attitudini alla velocità.

Il progetto

L'opera viva è la componente più importante dell'imbarcazione. Si ispira al disegno dello scafo originale, costruito nel 1963, ed è sta-

ta rivista solo parzialmente per dare più portanza alla poppa, in funzione del peso dei motori con cui può essere equipaggiata. Le carene di Renato Sonny Levi sono celebri per il loro comportamento sul mare formato e sono la dimostrazione del fatto che non sempre una V profonda assorbe una notevole quantità d'energia. Il Corsair ne è la più concreta dimostrazione. I delicati equilibri tra lunghezza e larghezza, tra peso e portanza sono stati studiati per il massimo rendimento. La dimensione e la forma dei pattini longitudinali sono la chiave di volta



dell'opera viva. Persino il ginocchio tra carena e murate assume un ruolo fondamentale e il suo prolungamento verso il vertice di prora, con un inserto di mogano, non ha solo scopi estetici. Lo scafo è di vetroresina piena mentre le murate e la coperta sono realizzate con sandwich di Pvc, per alleggerire l'imbarcazione. Martin Levi costruisce il Corsair in Italia, presso Carrara, perché, come lui stesso ci ha dichiarato, preferisce le rifiniture dei nostri artigiani.

Impianti

Semplici e curati, realizzati senza eccedere con gli accessori elettrici, pur fornendo tutto ciò che è necessario su un'imbarcazione di questa tipologia. Il verricello elettrico è ovviamente di serie. Il bagno è fornito di wc elettrico e l'impianto dell'acqua comprende

ottima la capacità del serbatoio, pari a circa 185 litri. In sentina sono presenti pompe manuali e automatiche con tre punti d'aspirazione. L'impianto idraulico è dotato di sezionatori che permettono di isolare ogni singola uten-

za. La strumentazione relativa ai motori è completa e in plancia sono presenti anche gli indicatori dei flaps. La capacità del serbatoio del carburante è nella media della categoria. Di serie anche l'impianto stereo della Sony con



1. Pozzetto ampio, ben protetto dalle murate alte; è prevista anche l'installazione di un tendalino parasole. I passavanti sono inclinati verso l'esterno.

2. La consolle di guida ha un design molto elegante e un cruscotto completo e ben leggibile. Il sedile del pilota è leggermente più rialzato per offrire una migliore visuale.

3. La bella plancetta in teak impreziosisce la poppa.

PROVA



1. La dinette può essere trasformata in una cuccetta da una piazza e mezzo: basta abbassare il tavolo e sfilare i sedili delle panche. Abbondanti cassetti e stipi ricavati ovunque e facilmente accessibili.
2. La cucina è predisposta con frigo e lavello.
3. Anche la cabina di prua può essere trasformata in cuccetta matrimoniale inserendo tra i due divani un piano a V.
4. Il bagno è rifinito con un elegante piano di marmo di Carrara.

due altoparlanti esterni e due in dinette. Il quadro elettrico secondario è dotato di elettromagnetici per ciascuna utenza ed è montato con cerniere che permettono di aprirlo per facilitare eventuali interventi sui cablaggi.

Coperta

Martin Levi ha preferito lasciare quasi inalterata la linea della coperta. La barca conserva immutato il fascino di un tempo. Gli interventi di ammodernamento sono stati volutamente limitati all'arrotondamento di alcuni spigoli, alla realizzazione di un parabrezza avvolgente, costruito in pezzo unico, e a poche altre variazioni di spazio e volumi nel pozzetto. Il risultato è un'imbarcazione difficile da datare, quasi fosse senza tempo, immune dalle mode effimere e, al tempo stesso, diversa da tutte le altre. Il pon-

te di prua e la tuga permettono di sdraiarsi al sole aggiungendo i relativi cuscini forniti come optional. La vera area prendisole è situata a poppa, appare ampia e ben protetta dalle alte murate che permettono di utilizzarla in sicurezza anche in navigazione. Nel pozzetto sorprendono i due sedili anteriori "appesi" alle murate per lasciare il piano di calpestio più libero e meglio fruibile. Le sedute sono rese più comode dalla presenza di appositi poggiatesta. La poltroncina di guida sarà rialzata di qualche centimetro, per migliorare la visuale verso prua. I passavanti laterali sono un po' inclinati verso l'esterno e, per dare più sicurezza, il perimetro della coperta è rifinito da una falchetta di mogano che, oltretutto, impreziosisce lo scafo e si coordina con i supporti (sempre di mogano) su cui sono montate le bitte. Nelle



murate interne del pozzetto sono stati ricavati due gavoni, uno di essi può ospitare la zattera auto-gonfiabile, in posizione comoda, sempre pronta all'uso.

Interni

Rispondono al criterio di offrire una notevole praticità d'uso della barca. Nella zona di transito (corridoio della dinette) e nel bagno è salvaguardata l'altezza d'uomo. A prua lo spazio è sufficiente per allestire un letto matrimoniale di grandi dimensioni, aggiungendo un piano in mezzo alla classica V formata dai due divani. Anche la dinette può essere trasformata in una cuccetta da una piazza e mezza abbassando il tavolo da pranzo e sfilando verso il corridoio i sedili delle due panchette. Si è badato, inoltre, a sfruttare ogni spazio disponibile realizzando numerosi cassetti scorrevoli,

LEVI CORSAIR LA PROVA IN CIFRE

Progetto e Design

Martin e Renato "Sonny" Levi

Prezzo

Euro 170.000,00 + Iva con 2 Volvo Penta Kad 43 da 230 cavalli.

Lo scafo

Lunghezza f.t. metri 9,10
larghezza f.t. metri 2,75
imm. a pieno carico metri 0,80
disloc. a pieno carico kg 6.250
serbatoio carburante lt 550
acqua dolce lt 185 - posti letto 2+2 - materiale di costruzione: vetroresina - omolog. CE categoria B - persone trasportabili 8.

Misure interne

Dinette altezza cm 175
bagno altezza cm 178

cabina armatoriale altezza cm 137 cuccetta cm 190 x 170 cuccetta trasformabile in dinette cm 130 x 188 - larghezza accesso sottocoperta 45 cm - larghezza porta bagno cm 44 - larghezza minima passavanti cm 16.

Motori

2 Volvo Penta Kad 43 - 230 cv ciascuno - cilindrata litri 3,6 cilindri 6 - alesaggio x corsa mm 92 x 90 - regime di rotazione giri/min 3.900 rapporto di compressione 17,8:1 rapporto di riduzione 1,78:1 peso a secco kg 570.

Dotazioni standard

Verricello con salpaancora àncora da 10 kg con 5 metri di catena - sei parabordi

due pompe di sentina automatiche/manuali - strumentazione completa dei motori - bussola - timoneria idraulica - flaps - impianto radio stereo - impianto doccia a poppa plancetta poppiera - pozzetto rivestito di teak (inclusi portelli dei gavoni) - frigorifero in dinette autoclave - wc elettrico.

Dotazioni optional

Impianto dell'acqua calda (euro 1.735) - Cd player (euro 525) - due fornelli a gas (euro 1.210) - teak sul ponte di coperta (euro 8.500) - carica batterie e presa di banchina (euro 1.530) prendisole a prora (euro 865) telo copripozzetto (euro 590) telo copriscafo (euro 800) radio Vhf (euro 700) set asciugamani con logo Levi



(euro 240) - set piatti, bicchieri, posate (euro 800).

Indirizzi

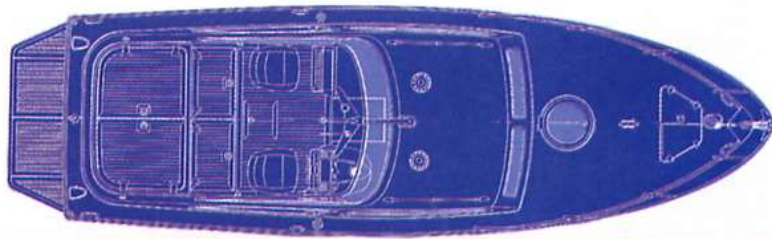
Costruttore
Levi Boat Company s.r.l.
Mestre (VE)
tel 041 5322405
fax 041 5327716
www.leviboats.com

Le prestazioni

Giri	Velocità (nodi)	Note
1700	9,5	limite di planata
2000	12,7	-
2500	20,7	-
3000	34,6	migliore inizio rendimento
3500	40,0	velocità di crociera
3800	43,4	velocità massima misurata

Condizioni della prova

Mar Ligure, onda lunga da scirocco, altezza massima 1,5 metri, vento leggero, temperatura dell'aria 30° centigradi, due persone a bordo, serbatoio carburante pieno, serbatoio acqua 50%.



In sintesi

Scafo agile e scattante, con prestazioni quasi da corsa. Tutto da guidare, sensibile all'azione di trim e flaps. Sempre morbido sull'onda e stabile anche alla massima velocità. Linea classica, intramontabile, estranea alle tendenze del momento. Negli interni altezza d'uomo in dinette e bagno. Possibilità di approntare sino a quattro posti letto. Arredamento curato con legni chiari che esaltano la luminosità e lo spazio.

assai più comodi dei consueti gavoni con accesso dall'alto. La cucina è allestita con frigo e lavello e viene lasciata all'armatore la facoltà di decidere se montare o meno i fuochi, quasi sempre inutili su imbarcazioni di questo tipo. La dinette è molto luminosa grazie alle finestrature che sono rivolte su tre lati dello scafo. Le tappezzerie tinta panna e la mobilia di noce tanganica chiaro, amplificano la dimensione degli interni rendendo il vano sottocoperta assai accogliente. Nel bagno un tocco di classe è dato dal piano di marmo Botticino. Le rifiniture sono di buona qualità.

La prova

Sul Corsair messo a disposizione dalla Levi Boat Company erano installati con due entrofuoribordo Volvo Penta Kad43 da 230 cv ciascuno, una potenza intermedia tra

le sei proposte dal cantiere, che vanno dai 340 ai 630 cv totali. Il diportista ha solo l'imbarazzo della scelta e può optare anche per una versione a benzina. I risultati del nostro test ci permettono di affermare che i due diesel da 230 cv rappresentano senza dubbio la soluzione più razionale, in quanto migliore compromesso tra consumi, costi e prestazioni. Navigando con mare mosso su un'onda lunga morta da scirocco il Corsair ha rivelato la sua migliore dote: una carena morbida e veloce, come raramente capita di provare. La barca entra subito in planata (3 secondi) e l'accelerazione è entusiasmante: dopo 12 secondi si viaggia a 30 nodi e poco dopo la barca raggiunge la massima velocità (43 nodi). Il governo è facile e sicuro e non stentiamo a credere alle affermazioni del costruttore che dichiara di poter toccare i 50

nodi con la massima potenza. Il parabrezza avvolgente protegge la postazione di pilotaggio, la quasi totale assenza di vento sul viso, unita alla silenziosità, traggono in inganno sulla reale velocità dello scafo. A tutta manetta, dopo aver impostato i correttori d'assetto, si può dare anche improvvisamente tutta la barra, la manovra richiede una certa esperienza di guida e gli ospiti debbono essere avvisati perché lo scafo s'inclina notevolmente e inverte la rotta in uno spazio strettissimo, appena superiore alla lunghezza della barca. Giocando con flaps e trim si riesce ad impostare l'assetto giusto per ogni condizione di mare. Insomma, si tratta di un'imbarcazione facile da guidare che può offrire emozioni e prestazioni di rilievo, soprattutto se s'impara a sfruttare tutte le sue potenzialità.

