

PORTOFINO 37



PROVA 

Un natante elegante dalla linea
inconfondibile. È costruito con
materiali di elevata qualità e possiede
una notevole abitabilità interna

di MAURIZIO BULLERI



Nella maggior parte delle attività industriali, la passione per ciò che si produce assume solitamente una modesta importanza; non è così nella nautica, dove i progetti sono spesso l'espressione delle esperienze e dei desideri personali. Massimo Brinzo, ligure "doc", costruisce i Portofino mostrando tutto il suo amore per le barche e l'arte del navigare. Basti osservare le sue "creature" per comprendere che esse nascono dal piacere di andar per mare, dalla ricerca del massimo comfort, dal desiderio di offrire totale sicurezza. Questi concetti e una linea elegante ed esclusiva hanno decretato il rapido successo di questo marchio. La gamma Portofino oggi si compone di 10 modelli, dal piccolo 750, che proprio negli ultimi mesi è tornato a riscuotere un notevole successo, all'ammiraglia da 47 piedi, che ha fatto registrare il record di vendite negli ultimi due anni. Il 37 è la barca che mancava per completare l'offerta. Lo scafo sfiora il limite dell'immatricolazione e raggiunge una misura fuoritutto di addirittura 12 metri. Abbiamo provato il primo esemplare subito dopo il suo varo.

Oltre al modello con il fly, dovrebbe essere presentata nel corso di questa stagione anche la versione con "Hard Top", cioè senza ponte superiore; il layout dei suoi interni non sarà diverso da questo modello, ma la finestratura laterale ininterrotta (priva dei montanti di sostegno del fly) renderà ancora più ariosa la dinette.

PREGI

- Carena adatta al mosso
- Buona abitabilità interna
- Notevole attenzione per la sicurezza

DIFETTI

- Flying bridge ridotto all'essenziale
- Sedile di pilotaggio non regolabile
- La bussola non è in asse con il timone

PROGETTO ★★★★★

Il cantiere preferisce ideare e realizzare le imbarcazioni interamente all'interno
(segue a pag. 140)

I VOTI DI Barche a Motore

- | | |
|--------------|----------------|
| ★ SCARSO | ★★ SUFFICIENTE |
| ★★★ DISCRETO | ★★★★ BUONO |
| ★★★★★ OTTIMO | |



Sopra, il flying bridge si estende su una superficie limitata ma in ogni caso dispone di una piacevole area relax ben protetta dal frangivento. A destra, il doppio divanetto di pilotaggio.



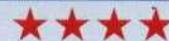
DETTAGLI AZZECCATI

1 Le finestrature non sono semplicemente incollate alla struttura di vetroresina come sulla maggior parte delle imbarcazioni, ma vengono inserite in appositi telai di acciaio inossidabile, molto più sicuri e robusti. **2** Sui passavanti, i tappi d'imbarco d'acqua e gasolio sono nascosti da eleganti carabottini che si ribaltano completamente per favorire il rabbocco. Una cerniera d'acciaio inox li trattiene e ne consente il movimento.



PORTOFINO 37

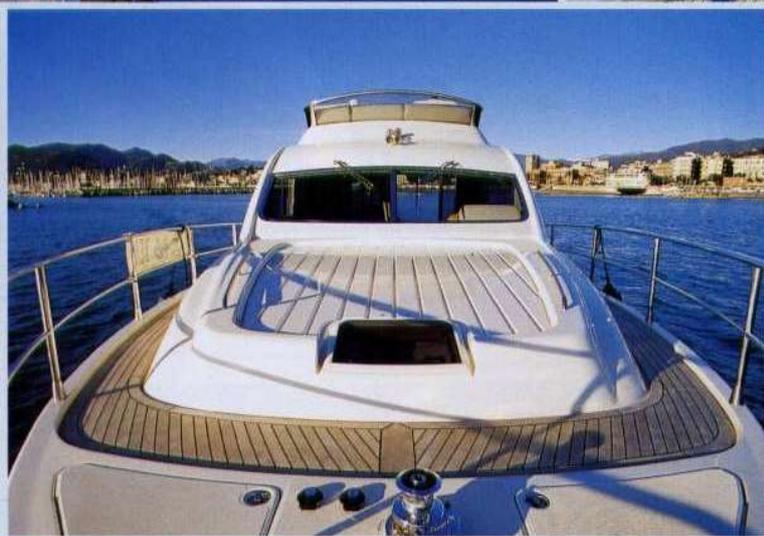
COPERTA



Fede alla linea di tutta la famiglia, anche il 37 mostra un'inconfondibile eleganza. Il fly è limitato all'essenziale, mentre il ponte di coperta risponde perfettamente all'esigenza di offrire spazi confortevoli e zone praticabili in totale sicurezza. Il pozzetto di poppa è ben protetto, così come i passavanti, che possono essere attraversati facilmente anche in navigazione. L'area tecnica di prua dispone di una vasta superficie piana, stampata con un disegno antiscivolo molto efficace. Il ponte di prua è scavato e drenato per potervi alloggiare i materassini prendisole, ben fissati con apposite guide d'alluminio. A poppa, una plancetta di notevole lunghezza consente l'alloggiamento del tender (in posizione parzialmente sbalzata) e nasconde al suo interno la scaletta bagno. L'imbarco avviene tramite una passerella elettroidraulica che conduce sulla panca di poppa, impiegata anche come gradino per la discesa nel pozzetto. Per salire sul ponte superiore si utilizza una scala a pioli attrezzata con due maniglioni laterali d'acciaio che non ingombrano eccessivamente e che permettono di muoversi con agilità. La superficie e gli arredi del flying bridge sono limitati a quanto necessario per pilotare e rilassarsi. Il divanetto di guida e la consolle sono molto compatti e precedono un prendisole sistemato per baglio, al di sotto del quale è inserita una ghiacciaia. Il frangivento protegge bene la zona relax e un po' meno efficacemente il posto di governo.



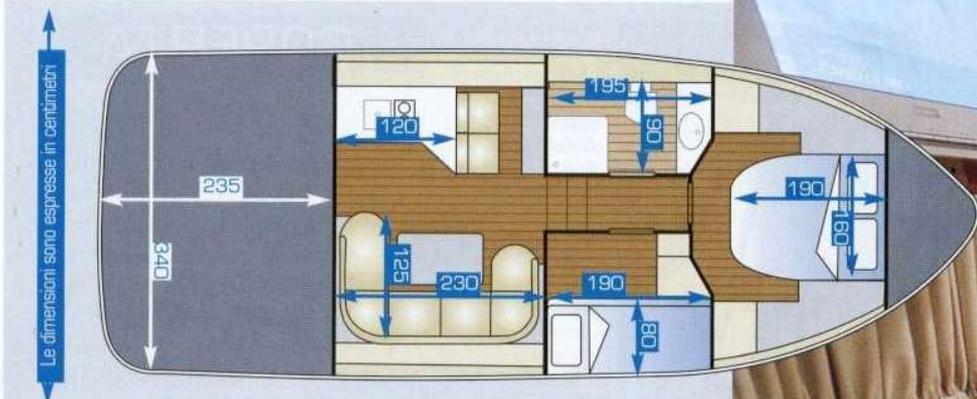
A sinistra, la scaletta che conduce sul ponte superiore è dotata di due maniglie timentibene assai comode e di bello stile. Sotto, l'area di prua con il verricello a vista e i portelli d'ispezione del pozzetto catena.



Sopra, il passavanti largo e ben protetto. A sinistra, il prendisole incassato nella tuga.



Sopra, la plancetta può ospitare il tender. A sinistra, il pozzetto è attrezzabile con un tavolo pieghevole.



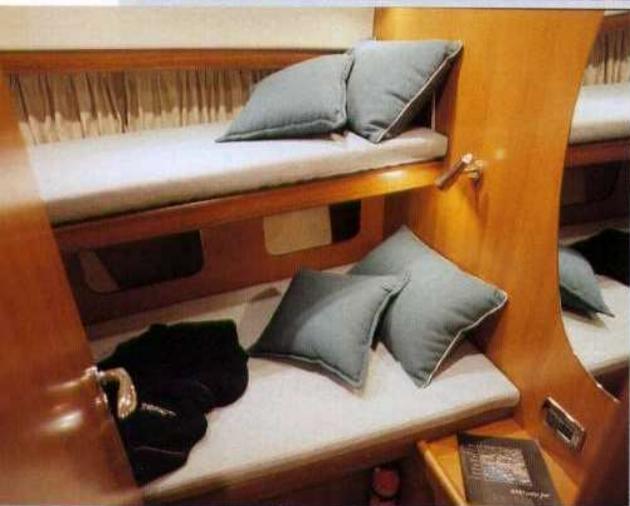
ALTEZZE IN CABINA

Cabina di prua	cm 185
Cabina ospiti	cm 190
Toilette.....	cm 190
Quadrato	cm 194
Timoneria.....	cm 170/180
Cucina	cm 194

A destra, nel quadrato lo spazio è stato dedicato quasi interamente al salotto e alla cucina; essenziale l'area riservata al posto di guida.



A sinistra, il divano può essere rivestito di Alcantara o pelle; a richiesta viene installato un tavolo regolabile in altezza che permette di trasformare il salotto in cuccetta.



Sopra, la cabina ospiti con letti sovrapposti per il migliore sfruttamento degli spazi. La cuccetta reclinabile in murata migliora l'abitabilità quando non viene utilizzata. A destra, l'armatoriale gode di una notevole ariosità e dispone di due capienti armadi.



PORTOFINO 37

INTERNI



Le dimensioni esterne consentono l'omologazione come natante, ma l'abitabilità delle aree interne è ben superiore alla categoria di questa barca. La dinette si distingue per un salotto a C di notevole lunghezza, che si sviluppa intorno al tavolo da pranzo. Sul lato opposto trova spazio la cucina, perfettamente attrezzata con frigo, lavello, forno a microonde e una discreta dotazione di stipi e cassetti ove riporre le vettovaglie. Le superfici vetrate sono estese e offrono una splendida visione panoramica tutt'attorno. Per realizzare un'area conviviale così ampia si è scelto di limitare allo stretto indispensabile le misure della postazione di pilotaggio che è provvista di una poltrona singola non regolabile e utilizzabile quasi esclusivamente per la guida da seduti o appoggiati al sedile. In dinette ogni spazio disponibile è stato sfruttato per ricavare preziosi gavoni, non solo sotto i divani, ma anche sotto i paglioli. Questi ultimi si sollevano quasi ovunque per dare la possibilità di controllare rapidamente la sentina e gli impianti. Complessivamente sono disponibili sei posti letto: quattro nelle due cabine e due in dinette, allestiti richiedendo l'apposito tavolo

regolabile in altezza e la relativa cuscineria. Il comfort e l'eleganza della cabina armatoriale sono di livello superiore alla media; si apprezza inoltre la capienza dei due armadi e del gavone sotto al letto. La cabina ospiti è arredata con due cuccette parzialmente sovrapposte; quella superiore può essere ribaltata verso la murata per ottenere maggiore spazio libero, di cui usufruire durante il giorno. L'arredamento del locale è completato da un

guardaroba e da una cassettera. Il bagno offre una notevole superficie ed è dotato di un ampio vano doccia con porta di separazione.



A sinistra, la postazione di guida con le manette a lato della pregiata ruota di timone.



A destra, il bagno è molto elegante ed è diviso in due zone separate: da un lato il vano doccia e dall'altro la toilette con il lavello.



Sopra, la cucina possiede un piano di lavoro comodo. Dal cielino scende il televisore Lcd.

PORTOFINO 37

(segue da pag. 136)

delle sue strutture, contando sulle proprie risorse tecniche e industriali, per poter controllare ogni aspetto della costruzione, dal progetto alla fase produttiva. La carena replica le forme degli altri modelli, ma ad esempio rispetto al 47 presenta una V ancora più profonda che esalta le qualità nautiche in condizioni di mare mosso. La prora e lo spigolo sono modellati per affrontare onde formate, allontanando i frangenti dalla coperta per mantenerla quanto più possibile asciutta. Ogni piano dello scafo è attraversato da tre ordini di pattini che migliorano la scorrevolezza dell'imbarca-



Una vista della sala motori, che ospita due Cummins da 370 cv ciascuno.

zione al variare della velocità. La coperta è dominata da una tuga che offre una buona abitabilità interna, ma che concede poco spazio al fly. Questo, infatti, è piuttosto limitato nelle dimensioni ed è creato esclusivamente per pilotare all'aperto, offrendo fra l'altro un'ottima panoramica anche verso poppa. L'attenzione dedicata alla sicurezza è sottolineata da passavanti ampi e ben protetti, nonché da una fornitura inappuntabile di tientibene e corrimano. Il disegno delle aree di manovra è pressoché perfetto: a prua la superficie intorno al verricello è piana e ben grippata, a poppa le bitte sono sistemate all'interno del pozzetto e sui trincarini sono ricavati comodi passacavi con profilo d'acciaio.

COSTRUZIONE ★★ ★★

Per la realizzazione delle pelli esterne dello scafo vengono utilizzate resine vinilestere, mentre gli strati interni e la coperta sono stratificati con prodotti isofalici. L'opera viva è costruita con tessuti biassiali e

(segue a pag. 142)

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

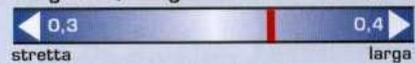
Lunghezza ft	..... m	12,00
Lunghezza omologazione	..... m	9,98
Larghezza	..... m	3,90
Pescaggio	..... m	1,15
Dislocamento a vuoto	..... kg	9600
Motorizzazione	..... cv	370x2
Serbatoi carburante	..... lt	1200
Serbatoi acqua	..... lt	400
Posti letto	.....	4+2
Portata persone	.....	10
Categoria di progettazione CE	.....	A
Costruita da	.....	Portofino Marine
Porto di Lavagna, Box 14, Lavagna (GE), tel. 0185 301004, fax 0185 271675, www.portofinomarine.com; e-mail: info@portofinomarine.com		

L'ANALISI DELLA CARENA

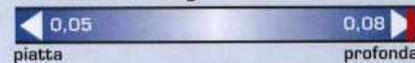
Quest'imbarcazione presenta una carena immersa di soli 29 piedi, e uno scafo omologato di 9,98 metri. Lo scafo risulta quindi un po' piccolo se viene considerato in proporzione al dislocamento effettivo. L'opera viva presenta una carena planante con spigoli laterali e tre ordini per lato di pattini di sustentamento. La V del fondo è abbastanza profonda; la sezione di prua è piuttosto svasata e ha un angolo di 45°. Verso poppa l'angolo di deadrise si riduce a 22° a metà lunghezza e termina raggiungendo il valore minimo di 20° in corrispondenza dello specchio.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	.....	0,72 m
Dislocamento prova	..... kg	10400
(effettivo peso della barca in prova)		
Larghezza/Lunghezza	.....	0,377



Immersione/Lunghezza 0,082



Dislocamento relativo 243

(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PREZZI

Cummins 2x370 cv € 333.000,00
Con dotazioni standard, Iva esclusa

DOTAZIONI DI SERIE

Arredi interni di noce tanganica - Boiler e doccia interna - Forno a microonde - Cucineria prendisole prua e fly - Impianto stereo dinette e cabina prua - Scaletta bagno a scomparsa - Vhf ed ecoscandaglio - Dotazioni di sicurezza entro 12 miglia.

OPTIONAL

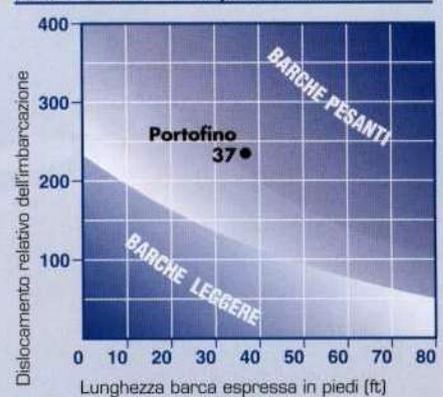
Arredi interni di altre essenze - Elica di prua - Generatore da 4,5 kW - Climatizzatore - Portacanne - Frigo sul fly - Passerella elettroidraulica - Passavanti di teak - Illuminazione ponte - Tv Lcd - Tendalino parasole a poppa - Gps - Autopilota - Comandi elettronici - Eliche di rispetto.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 9600 kg divisi per la potenza installata, 740 cv.

Portofino 37	12,97
15 Alto	10 Medio
5 Basso	

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test:	
Velocità del vento reale	5 nodi
Stato del mare	onda lunga 40 cm
Temperatura dell'aria	11 °C
Carburante	lt 600
Acqua	lt 200
Equipaggio imbarcato	2 persone
Pulizia carena	pulita
Motorizzazione installata	cv 370x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Strumentazioni usate

Garmin Gps 48

Giri al minuto/velocità

2200 giri	18,6 nodi
2600 giri	26,5 nodi
3000 giri	31,8 nodi

Consumi dei motori

Giri al min.	litri x ora
2200 giri	60
2600 giri	90
3000 giri	150

Dati approssimativi forniti da Cummins

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2200 giri	20h
2600 giri	13h 20'
3000 giri	8h

RUMOROSITÀ A MOTORE

Pozzetto	
2200 giri	86 dbA
2600 giri	88 dbA
Fly	
2200 giri	80 dbA
2600 giri	84 dbA
Timoneria interna	
2200 giri	79 dbA
2600 giri	83 dbA

PORTOFINO 37



Sopra, il Portofino 37 nella fase d'ingresso in planata. Lo scafo raggiunge il suo migliore assetto intorno a 25 nodi, una velocità di crociera ideale alla quale si registrano consumi contenuti che consentono un'autonomia di circa 350 miglia.

(segue da pag. 140)

rinforzata con nastri unidirezionali. Ottima anche la qualità dell'opera morta in gran parte di sandwich di Airex. La colorazione delle murate richiede una particolare attenzione nei processi di catalisi che, se non perfettamente eseguiti, possono produrre eccessive tensioni sui materiali e dare origine a imperfezioni rese più evidenti dalle tinte scure. L'imbarcazione è rifinita con molti elementi d'acciaio inox, tutti realizzati in modo assai curato. L'uso di tecniche e materiali di ottima qualità è stato ovviamente esteso anche agli arredi, molti dei quali sono costruiti con massello. L'ottima robustezza permette l'omologazione CE in categoria A, per la navigazione anche con onde oltre i 4 metri d'altezza.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Le pompe, le valvole e i quadri elettrici sono visibili attraverso pagliolati e portelli facilmente raggiungibili. I cablaggi sono eseguiti con cura e con materiali adatti all'

ambiente marino. Sorprende la notevole capacità dei serbatoi dell'acqua e del carburante, questi ultimi ispezionabili dal pagliolato della dinette. La sala macchine ha dimensioni limitate, ma l'accesso dal pozzetto di poppa è in ogni caso agevole.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Il cantiere propone motori entrobordo con trasmissioni in linea d'asse. Sono disponibili diversi modelli, dai 320-315 cavalli della versione standard con VM MD 706 o Yanmar 6LPASTP, ai più potenti 370-380 cavalli di Yanmar, Iveco e Cummins. L'imbarcazione in prova era equipaggiata con una coppia di Cummins da 370 cavalli, la classe di potenza che riteniamo più adatta, considerato il dislocamento di questo scafo.

PRESTAZIONI ★★★

La prova è stata effettuata con mare quasi calmo, su un'onda lunga di modesta altezza che non ha permesso di saggiare a

fondo le doti di navigazione di una carena capace di superare situazioni anche molto difficili. La profondità dell'opera viva a centro barca permette di attraversare dolcemente le onde, riducendo l'impatto dei piani di carena. La potenza dei motori utilizzati in prova è risultata più che sufficiente per navigare a velocità di crociera elevate e per consentire una pronta accelerazione. La minima andatura di planata è intorno a 17 nodi (2150 giri/minuto) con la prora in leggera cabrata; l'angolo di corsa e il rendimento delle eliche sono migliori da 25 a 28 nodi (2500-2800 giri/minuto), mentre alla massima velocità il regresso sembra essere leggermente superiore. I correttori d'assetto sono utili con mare al traverso o con onde formate in prua, diversamente è preferibile tenerli in posizione neutra per non aumentare la resistenza idrodinamica. Con mare in poppa non s'ingavona e naviga con un assetto corretto. Nonostante si tratti di un fly, il rollio risulta alquanto contenuto. La silenziosità è discreta in dinette, mentre nel pozzetto il rumore dei motori risulta intenso, soprattutto alla massima andatura. In manovra è molto docile, ma in caso di vento occorre prestare una maggiore attenzione a causa dell'esposizione delle murate alte e della superficie della tuga e per questo motivo è consigliabile l'installazione dell'elica di prua. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Portofino 37	12,00	3,90	9600	2x370	eb	Portofino	315.000,00
Excellence 38	11,78	3,78	6200	2x240	eb	ACM	261.287,85
Calafuria 36 Fly	12,20	4,20	9540	2x300	eb	Calafuria	295.000,00
DC 11 S Fly	11,95	3,75	12000	2x400	eb	Dellapasqua	280.000,00
12,50 Fisher Pro	11,90	4,20	n.c.	2x430	eb	Rodman	369.300,00
395 Biscay	12,30	3,77	8300	2x370	eb	Storebro	n.c.

NOTE I prezzi sono IVA esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".