

# Prova



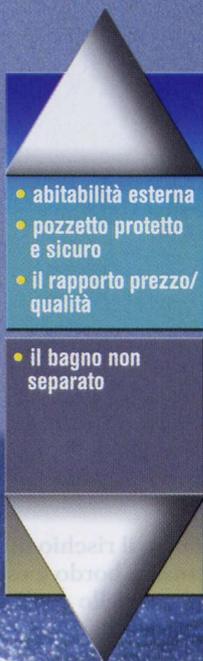
# Sessa Islamorada 23

**Un daycruiser compatto che privilegia gli spazi all'aperto, ma non rinuncia alle prestazioni. Ideale per chi vuole vivere l'esperienza di brevi crociere, con buona abitabilità, a costi contenuti.**

di Maurizio Bulleri

**T**utta italiana, nel progetto, nella costruzione, negli allestimenti, malgrado il nome tradisca una spiccata simpatia per i mari tropicali d'oltreoceano. Island Morada è infatti un'isola della Florida che ha ispirato con il suo clima e con le sue imbarcazioni questo daycruiser compatto, di stile americano, rimaneggiato secondo le esigenze dei diportisti mediterranei che non possono rinunciare ad ampi

spazi prendisole e al desiderio di vivere più intensamente le aree all'aperto. Tutta la barca è stata progettata per offrire nel limite di lunghezza del natante la massima abitabilità. La carena non ha elementi comuni ad altri "23" come il Key Largo, ma nasce per una barca più larga. Sulle fiancate appaiono ben evidenti le linee che hanno permesso di allargare il pozzetto per farne la zona più importante dell'imbarcazione. Ben equipaggiata di serie, resta da completare con alcuni



- abitabilità esterna
- pozzetto protetto e sicuro
- il rapporto prezzo/qualità

- il bagno non separato



L'Islamorada durante la prova sul Tirreno ha raggiunto senza fatica i 34 nodi.

1. L'accesso al ponte di coperta è agile e sicuro con i gradini rivestiti in teak. Nessuna rinuncia ai particolari di classe, come l'elegante cruscotto e il bel volante di "radica look".

2. La piattaforma di poppa ha una grande superficie ed è rivestita di teak. Il motore è sotto il divano di coronamento.

3. Il prendisole del pozzetto si estrae da sotto la seduta e si installa immediatamente senza aggiungere altre parti.



accessori solo per chi vuole viverla più intensamente.

La barca si inserisce in una fascia di grande mercato e la freschezza del progetto, insieme alla qualità dei materiali, promettono una lunga durata nel tempo e un elevato valore sul mercato dell'usato.

## Il progetto

La carena è completamente nuova e presenta accorgimenti che consentono una migliore naviga-

# Prova

1. La cabina è un open space con dinette trasformabile in due posti letto.

2. L'angolo del bagno, molto essenziale. La doccia invece è esterna.

3. Il parabrezza di cristallo è di tipo a lastre piane, si apre al centro per dare passaggio alla prua.



4. Il blocco cucina, frigo e fornello a gas sono opzionali.

5. Nella pagina a fronte, il Mercruiser 4.3 EFI Bravo III da 227 cv nel vano motore, facilmente accessibile.



onde in poppa. Una speciale forma della prua, leggermente a becco d'anatra, ne migliora il galleggiamento, evitando infilate e lasciando la coperta più asciutta anche in condizioni difficili. La profonda V di prua si addolcisce dolcemente verso poppa, garantendo prestazioni da sport boat. Il disegno della coperta presenta ovunque linee curve che, unite alle forme arrotondate di ogni particolare, esaltano la modernità del progetto. Grande sicurezza a

bordo dell'Islamorada 23 anche per i bambini, ben protetti dalle murate alte che delimitano lateralmente il pozzetto. L'assenza dei passavanti laterali è un limite alla mobilità ma sulla coperta si sale agevolmente con i due gradini posti al centro della plancia, tra il posto di governo e la porta di accesso sottocoperta.

## La coperta

L'obiettivo era quello di offrire la massima abitabilità del pozzetto e per raggiungerlo è stata sfruttata tutta la larghezza dell'opera morta, senza realizzare passavanti laterali. Ogni dettaglio è stato curato per consentire spostamenti rapidi e facili. Si osservi, ad esempio, la forma del supporto del divanetto di pilotaggio: la base leggermente svasata permette di accostarsi alla seduta senza urtarla con i piedi. L'imbarcazione è provvista di due ampie zone prendisole, una a prua ed una nel pozzetto. Quest'ultima viene montata facilmente, estraendo un piano scorrevole inserito sotto il doppio sedile di pilotaggio, che lo collega con il divano posto a coronamento. La semplicità d'uso è sorprendente e soprattutto non è necessario ricorrere ad altri pezzi stivati chissà dove. Le cuscinerie hanno doppie cuciture che impediscono alle imbottiture di impregnarsi d'acqua. La plancetta in teak regala un tocco di classe, spesso richiesto dai clienti più raffinati. Il teak viene impiegato anche per rivestire i gradini di accesso al ponte di coperta, si tratta di una scelta estetica e funzionale,

per ridurre il rischio di scivolare. L'eleganza a bordo è esaltata anche dal pannello degli strumenti e dal volante, entrambi di "radical look". Il parabrezza in cristallo è raro sulle imbarcazioni europee di questa lunghezza ma Sessa ha ritenuto di non potervi rinunciare e ne ha selezionato uno di qualità eccellente; si rileva, tuttavia, che i candelieri di sostegno terminano con ancoraggi in plastica poco robusti. I grandi ombrinali del pozzetto sono stati opportunamente sistemati sul piano di calpestio ed in corrispondenza della gola che circonda l'accesso al vano motore e garantiscono uno svuotamento efficace e rapido anche in caso di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse. Il portello di accesso al motore è ben bilanciato e non necessita di attuatori perché il sollevamento non richiede uno sforzo particolare.

Tutti gli strumenti del cruscotto sono Mercruiser e di serie vengono forniti il contagiri, il contamiglia (risultato assolutamente preciso con i dati del Gps), la temperatura dell'acqua, la pressione olio, l'indicatore di trim, l'indicatore del carburante, il voltmetro e il contaore, una dotazione invidiabile e degna di scafi assai più costosi. Gli impianti elettrici si avvalgono di quadro e interruttori di ottima qualità, dello stesso tipo di quelli impiegati su lussuosi yacht di produzione inglese.

## Gli interni

La disposizione degli arredi sottocoperta ripete uno schema tradizionale, con qualche interessante

## Progetto

Progetto e design: Massimo Radice.

## Prezzo

lire 62.800.000 con il motore benzina Mercruiser 4.3 L EFI Bravo III DuoProp da 227 cavalli, Iva e immatricolazione escluse.

## Lo scafo

Lunghezza fuori tutto **m 7,56** • larghezza massima **m 2,55** • peso **1.300 kg** (escluso motore) • posti letto **2** (dinette trasformabile) • serbatoio carburante **lt 200** • serbatoio acqua **lt 60** • materiale di costruzione **resina vinilica** ad alto rendimento • portata **7 persone** • omologazione in categoria **B** • potenza

## In sintesi

Un daycruiser fatto apposta per una famiglia con bambini, dotato di buone capacità abitative all'esterno e in grado di offrire tanta sicurezza nel pozzetto, ben protetto dalle alte murate. La velocità, raffrontata con barche di pari peso e motorizzazione, è in linea con le migliori prestazioni della categoria.

massima applicabile **192 kW**.

## Spazi interni

Altezza massima dinette **cm 150** • cucinetta prora **cm 190 x 170** • prendisole di prora **cm 120 x 140**.

## Motore

Modello Mercruiser **4.3 L EFI Bravo III** • potenza **227 cv**.

## Dotazioni standard

Cuscineria per trasformazione dinette • doccia con serbatoio • plancetta bagno rivestita di teak • presa tensione 12 Volt • telo copripozzetto.

## Dotazioni opzionali

Ancora e catena di 50 metri lire 750.000 • batteria supplementare lire 450.000 • capotte completa di archetto lire 2.000.000 • coppia altoparlanti addizionali in cabina lire 300.000 • fornello con impianto a gas lire 450.000 • frigorifero lire 1.300.000 • invaso lire 700.000 • prendisole addizionale di poppa lire 1.000.000 • prendisole addizionale di prua lire 500.000 • radio stereo con 2 altoparlanti lire 1.000.000 • supporto motore ausiliario lire 280.000 • verricello elettrico lire 1.700.000 • wc marino elettrico lire 1.100.000.

## Le prestazioni

Giri	nodi	note
2.800	15,5	limite della planata
3.000	18,2	
3.500	24,1	
4.000	27,5	
4.600	34	velocità massima

## Le condizioni della prova

Le velocità sono state rilevate in acque calme, assenza di vento, temperatura dell'aria 14° centigradi, due persone a bordo, serbatoio carburante 100 %.

## Indirizzi

### Costruttore

Sessa Marine,  
via Maggi 41,  
20050 Lesmo (MI)  
tel. 039/628441,  
fax 039/6980260.



5

variazione. La massima abitabilità della dinette è stata ottenuta con un divano trasformabile asimmetrico la cui seduta a V si diparte dalla zona cucina per terminare, sul lato apposto, di fronte alla stessa area, in modo da offrire un posto a sedere in più e, contemporaneamente, una maggiore lunghezza del letto posto in diagonale. Al centro del divano è possibile installare il tavolo da pranzo. Tutt'intorno, a murata, corre un ampio ripiano porta oggetti ed uno schienale imbottito che non ruba spazio al materasso e che migliora il comfort da seduti. Tutto appare studiato con cura meticolosa e ogni soluzione ha una precisa motivazione. Unico neo, l'assenza di una porta di separazione del wc dal resto della dinette. L'angolo cottura è essenziale ma sufficiente per l'uso a cui dovrebbe essere destinata l'imbarcazione, anzi, il fornello a gas e il frigo sono addirittura opzionali e permettono un leggero risparmio a chi decide di non volere utilizzare la cucina.

Al posto di governo si nota l'ergo-

nomia degli spazi, la perfetta sistemazione degli strumenti e dei comandi che si manovrano comodamente grazie ad una apposita rientranza della paratia, che permette di guadagnare spazio lungo le murate.

## Qualità nautiche

Abbiamo saggiato le doti dell'Islamorada 23, equipaggiato con il Mercruiser 4.3 EFI a benzina, nelle acque del Tirreno, in una giornata di mare calmo e assenza di vento, condizioni ideali per verificare il comportamento della carena alle velocità più alte. La barca è ben assetata, per niente nervosa o dura, sempre dolce sull'onda. In virata s'inclina notevolmente e in situazioni estreme si arriva addirittura a portare l'elica al limite della cavitazione. Le si addice una guida più composta, meno sportiva, anche se è capace di raggiungere velocità sostenute, considerata la dimensione dello scafo e il motore impiegato. In condizioni difficili e in caso di andatura al traverso, non è certo esente da rollio, ma è suffi-

ciente dosare opportunamente il gas per navigare in sicurezza, restando perfettamente asciutti, ben protetti dalle alte murate e dal parabrezza. A tutta manetta, aiutati un po' dal trim, si raggiungono facilmente i 34 nodi al regime di 4.600 giri/minuto. La velocità di crociera è sufficientemente elevata e consente di raggiungere rapidamente la propria méta. Molto razionale la scelta del motore che appare come il migliore compromesso tra le più importanti variabili: costo, prestazioni e consumi. Il Mercruiser a iniezione elettronica con il piede Bravo III permette infatti di navigare ottimizzando i 227 cavalli a disposizione. Con buone condizioni di mare, quattro persone a bordo ed il carico necessario per un paio di giorni di crociera, si percorrono 50 miglia in meno di due ore con circa 50 litri di benzina. I costi di gestione contenuti e la facilità di utilizzo ne fanno un'imbarcazione ideale per i weekend in mare o per una vacanza itinerante nei nostri arcipelaghi.

