

## LE BARCHE DI UNA VOLTA

a cura di Gino Ciriaci



### SPERANZELLA

**Cantiere Navaltecnica**  
**Il bolide, antico, ma di oggi**

**Anni di produzione:** questa barca fu prodotta dal 1962 al 1982 circa, dunque per un lunghissimo periodo di vent'anni dopo che il prototipo ("A Speranziella") aveva vinto la Viareggio-Bastia-Viareggio del 1962. Come non definirlo un successo storico? Quante altre barche a motore hanno una carena così buona da meritare una produzione lunga vent'anni?

**Progetto:** di Renato "Sonny" Levi, uno dei più grandi progettisti nella storia della nautica mondiale.

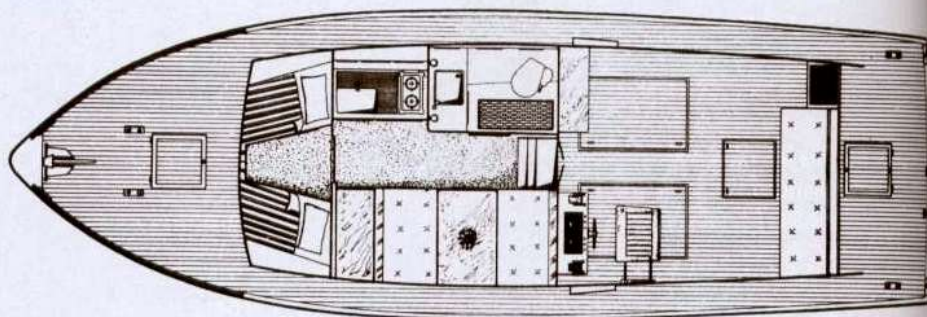
**Cantiere costruttore:** la Navaltecnica di Anzio rimane nella storia della nautica come un cantiere che ha prodotto barche veloci, robuste e comode. Ricordiamo Speranziella, Settimo Vela, Speranza, tutte realizzate su progetto di Renato Levi. Da queste barche derivarono molti esemplari in versione militare per la Guardia di Finanza e le Capitanerie di porto. Successivamente il cantiere entrò a far parte del gruppo Rodriguez, che mise in produzione il Rudy, il quale, nonostante le evidenti apparenze, non porta più la firma di Renato Levi.

**Presentazione:** la Speranzella deriva dal prototipo "A Speranziella", ovviamente un po' corretto per quanto riguarda le soluzioni di interni, pur mantenendone l'accurata costruzione a struttura longitudinale in legni pregiati e la splendida carena.

**Costruzione:** questa barca veniva costruita in serie, sopra a una forma, uno stampo, in lamellare di quattro strati di mogano da cinque millimetri ciascuno, incrociati diagonalmente, le paratie erano in compensato marino di mogano da dodici millimetri, la coperta in compensato da sei millimetri con il manto superiore in filarotti di teak. La tuga era in due strati incrociati di mogano da cinque millimetri tra due di compensato di mogano da quattro millimetri. Spigoli e chiglia erano in mogano protetto e rinforzato con tessuto di vetro.

**Descrizione della barca:** carena a V profondo, con diverse caratteristiche, tipiche di Renato Levi: superfici plananti convesse, chiglia che sparisce a poppa, ecc. Scafo compatto, con breve coperta di prua, tughetta piuttosto bassa con parabrezza e grande pozzetto. Partendo da prua troviamo una piccola cabina per il marinaio, con cuccetta disposta per madiere, divano a dritta con dinette trasformabile a sinistra, bagno a dritta e cucina comoda a sinistra. Salendo quattro gradini si trova la plancia a sinistra, seguita dall'ampio pozzetto. Successivamente gli interni furono leggermente cambiati, grazie anche all'aumentata lunghezza dello scafo, per cui nella versione del 1982 la barca, lunga 9,75 metri,

**Il mio parere:** "Una barca grintosa e forte, con la quale parteciperei volentieri ai raduni di barche storiche e con la quale andrei volentieri per mare, anche quando sembrerebbe poco consigliabile".



#### SCHEDA TECNICA

del 1962 e del (1982)

Lunghezza f.t. m 9,10 (9,75), larghezza max 3,18 (m 3,25), immersione m 0,75, dislocamento kg 3.500, serbatoio gasolio litri 650 (800), serbatoio acqua litri 220.



aveva una cabina di prua con due letti a V, seguita, a dritta dalla cucina e dal bagno, mentre di fronte di trovava la dinette trasformabile e, nel lato poppiere del pozzetto, un divanetto con un gavone, quasi cabina.

**Motorizzazione:** venivano montati motori, sempre in coppia, Maserati a benzina da 350 HP, oppure Crusader da 300 HP oppure BPM da 220 HP, sempre a benzina, oppure Fiat diesel da 260 HP o GM da 197 HP. Non escludo la possibilità che si trovino altre motorizzazioni, tutte comunque in linea d'asse.

**Varianti:** dato che in origine la Speranzella era lunga m 9,10, nel 1962, mentre nel 1964 la versione pubblicizzata è lunga m 9,70, è evidente che si possono trovare piccole varianti di interni, come ho detto sopra.

**Navigazione:** doti eccezionali, che vengono fuori anche e soprattutto col mare molto mosso, grazie alla carena di splendido progetto.

**Cos'è ancora valido oggi:** secondo me tutto, compresa la linea gradevolissima.

**Cosa appare datato:** la costruzione in legno lamellare, che sarà pure datata ma è ancora attualissima.

#### GUIDA ALL'ACQUISTO DELL'USATO

**Cosa controllare, in particolare, oltre al resto:** l'incollaggio degli strati della carena e delle murate, lo stato delle sovrastrutture e delle strutture, per non parlare dei motori storici.

**Previsioni di durata commerciale:** molto elevate perché è una barca che sul Tirreno era conosciuta.

**È una barca richiesta?** Sì, dagli appassionati di barche storiche.

**I prezzi di listino all'epoca:** nel 1966 la Speranzella con i GM costava 18.000.000 di Lire più tasse, ecc. Nel 1969 costava 23.950.000 di Lire. A partire dal 1973 i prezzi non vengono più pubblicati, ma sono indicati a richiesta. La Speranzella appare per l'ultima volta nei cataloghi di "Nautica" nel 1982, con una lunghezza di metri 10,00, senza prezzo indicato.

**I prezzi dell'usato oggi:** da 55.000 a 110.000 Euro, a seconda dell'anno di costruzione, dei motori imbarcati, del restauro più o meno filologico e delle condizioni.

**Reperibilità:** molto scarsa perché è anche una barca di dimensioni contenute.

**Rapporto qualità/prezzo:** elevato se la barca non è stata straziata da interventi di fantasia.

**Costi di manutenzione:** contenuti se la barca è stata ben mantenuta.

**Grado di rivendibilità:** elevato.

#### CONCLUSIONI

**Perché comprare oggi una Speranzella?** Perché è un vero oggetto storico e una vera carena da mare grosso.

Il nostro consulente, arch. Gino Ciriaci, risponde ai lettori che volessero informazioni e valutazioni di barche non ancora pubblicate in queste pagine. Potete contattarlo telefonandogli, in orario di studio, allo 0586 579592, oppure al 335 7021640. È un servizio di NAUTICA per i suoi lettori.