

**PROVA**



# Tukhè 40

**Open Royal Lobster**



- Costruzione esclusiva
- Arredi di massello
- Tre cabine doppie



- Migliorabile il cablaggio degli impianti
- Manca il tavolo nella dinette



La linea di una *lobster boat* e le prestazioni di uno scafo planante. Elegante la tuga in liste di mogano. Sottocoperta tre cabine doppie e due bagni con arredi di massello pregiato.

di **Maurizio Bulleri**

Il Tukhè 40 Open è indubbiamente un'imbarcazione originale, capace di distinguersi da tutte le altre. Ha la linea di una *lobster boat*, l'assetto di un fisherman e le prestazioni di uno scafo planante. La costruzione artigianale e curata della tuga richiede tempi di lavorazione lunghissimi, in particolare per tagliare e sagomare



# PROVA TUKHÈ 40 OPEN



6

5



2



3



4



1

1. La armatoriale è accogliente ed è arredata con due armadi e molti ripiani.

2. La cabina ospita a letti gemelli ha l'altezza limitata solo su parte delle cuccette, il cielo è rivestito con imbottiture molto curate.

3. Una delle cabine è allestita con due letti a castello, quello superiore si ribalta in murata.

4. Anche nei bagni i mobili di mogano sono rifiniti con eleganti intarsi di acero.

i listelli di mogano che la rivestono. Inevitabile, quindi, che il costo dell'imbarcazione sia superiore alla media della categoria, uno scotto che bisogna pagare per avere una barca esclusiva, probabilmente capace di sopravvivere alle mode del momento e destinata a essere ricordata per la sua inconfondibile livrea. Gli interni sono caratterizzati da mobili di massello di mogano accuratamente lavorato in quarte a venature incrociate e bordate con inserti di acero biondo.

## Progetto

Il cantiere ha previsto diversi allestimenti (base e America) e due versioni: quella della barca provata, con tre cabine doppie e un angolo cottura nella dinette, e un'altra, con due cabine e una grande cucina sottocoperta. Il progetto è firmato da Paolo Ca-

liari che ha disegnato lo scafo e il layout degli interni. Notevole la disponibilità di posti letto, in rapporto alla lunghezza dell'imbarcazione: tre cabine doppie e la possibilità di utilizzare come cuccetta anche la dinette. La prora è affilata nella parte inferiore della carena, mentre sopra la linea di galleggiamento possiede volumi più ampi, che danno spazio alla cabina armatoriale. L'opera viva si spiana decisamente verso poppa, in modo da ridurre la resistenza idrodinamica e favorire la velocità dello scafo in planata. La possibilità di scegliere tra quattro versioni, ciascuna con quattro diversi motori e propulsioni, lascia intuire che si tratta di una barca quasi "custom", rivolta a una clientela selezionata piuttosto che destinata ad una produzione su larga scala. Per quanto concerne la manutenzio-

ne, l'impiego di uno speciale gelcoat trasparente per il mogano degli esterni, dovrebbe offrire una buona protezione per parecchi anni.

## Coperta

La tuga è sicuramente l'elemento che più di altri caratterizza la barca. Il rivestimento di mogano crea un piacevole contrasto con il blu delle murate. Queste hanno un bordo libero molto alto e sono interrotte da numerosi oblò e da una lunga presa d'aria per la sala macchine. Ci si muove ovunque con disinvoltura e solo le luci di via sporgono dal profilo liscio della tuga. Il passavanti si apre progressivamente verso prora, dove risulta più comodo; la falchetta e la battagliola proteggono in modo efficace. A prora l'area di manovra è ampia e sicura. Il ponte di coperta può es-





7

sere allestito con un materasso prendisole opzionale. Il pozzetto è arredato con un divano ad angolo e un mobile contenitore personalizzabile. In mezzo c'è ancora spazio per aggiungere un tavolo da pranzo e qualche sedia pieghevole.

La plancetta di poppa è raggiungibile attraverso due scalette, accessibili aprendo la falchetta di mogano. La scaletta bagno è a scomparsa e come optional è offerta quella a comando idraulico. Il tetto della tuga ospita la zattera autogonfiabile, nascosta da una struttura aerodinamica di vetroresina. Poco più a poppa si trova l'alberotto di mogano su cui sono montate le antenne e le luci. Due tettucci apribili, comandati elettricamente, permettono di aerare la dinette. Tutte le dotazioni e gli accessori di coperta sono costruiti di acciaio Aisi

316, come ad esempio il bel musone salvascafo, contro cui si fissa l'ancora.

## Interni

Ricavare tre cabine doppie e una grande dinette su un 12 metri non è impresa facile. Eppure sul Tukhè gli spazi interni non appaiono certo sacrificati: le altezze sono appena inferiori ai due metri, le cabine sono tutte dotate di appendiabiti e cassetti e non esistono zone anguste dove sia scomodo muoversi. Persino la cabina a letti gemelli gode di una buona altezza, parzialmente ridotta solo in prossimità della testiera dei letti. L'altra cabina doppia è arredata con due letti a castello, quello superiore è ribaltabile in murata, in modo da non sottrarre spazio quando non viene adoperato. Nella versione con due cabine, sul ponte inferiore

viene ricavata una grande cucina. Un layout consigliabile per chi pensa di pranzare sovente a bordo. In caso contrario può essere sufficiente l'angolo cottura ricavato nel quadrato del ponte principale, alle spalle della timoneria. In questa zona trova posto anche un ampio divano a C, davanti al quale c'è spazio a sufficienza per aprire un tavolo da pranzo di tipo pieghevole. Il posto di pilotaggio è confortevole e la visuale ottima, in particolare si apprezza la pedana poggiatesta e l'ampia plancia rivestita di sky ove è possibile incassare ogni sorta di strumento.

Un piccolo neo: il sedile di pilotaggio non è regolabile. I bagni sono due, di cui uno a esclusivo uso della cabina armatoriale. Sono arredati entrambi con mobili di massello di mogano e finiture di acero chia-

5. L'angolo cottura della dinette è attrezzato con lavello e fuochi, sotto il piano di marmo c'è il frigo.
6. La plancia è rivestita di sky, la ruota è di massello di mogano.
7. Luminosa la dinette, dove trova posto un grande divano a forma di C.



# PROVA



1 2



3 4



5

**1.** La tuga rivestita di listelli di mogano è una vera opera d'arte artigianale.

**2.** Il pozzetto è protetto dal prolungamento della tuga ed è arredato con divano angolare e mobile di servizio.

**3.** A prua la catena resta a filo della coperta e le bitte non intralciano il passaggio.

ro; i top sono realizzati di marmo tinta avorio.

L'imbarcazione è attrezzata con quanto necessario su uno scafo di queste dimensioni e anche la capacità dei serbatoi di carburante e acqua pare adeguata. L'impianto elettrico è provvisto di quadro e sottoquadro con interruttori termomagnetici e indicazioni chiare e precise riferite a ogni utenza. Tuttavia si è notata l'esigenza di migliorare l'illuminazione sottocoperta e non è sembrata ideale la posizione del-

le prese di corrente dei bagni. Sono apparsi un po' disordinati alcuni cablaggi degli impianti idraulici. Si tratta di un'osservazione puramente estetica che non sottintende una deficienza tecnica, ma semplicemente una scarsa attenzione per il "look" durante la fase di montaggio.

## La prova

In sala macchine c'è spazio per le operazioni di assistenza e manutenzione su motori e impianti. Sulla barca in prova era instal-

lata la massima potenza utilizzabile; due Yanmar da 440 cv ciascuno con trasmissioni in linea d'asse. Tuttavia è possibile scegliere tra diverse soluzioni che prevedono sia l'uso di motori meno potenti, sia l'impiego di trasmissioni Jolly Drive con eliche di superficie, capaci di aumentare la velocità massima dell'imbarcazione. Nel caso si decidesse di optare per le versioni con i motori da 370 cavalli (Volvo/Cummins) si potrebbero risparmiare fino a 30.000.000 Euro, senza peraltro



# 40 TUKHÈ O.R. LOBSTER LA PROVA IN CIFRE

## Progetto e design

Paolo Caliarì

## Prezzo

**Euro 403.000,00** con i diesel Yanmar 6LY2 STE da 440 cv ciascuno, franco cantiere, Iva esclusa.

## Dati

Lunghezza fuori tutto **m 13,60**  
larghezza massima **m 4,00**  
pescaggio **m 1,15** - peso **11.000 kg** - serbatoio carburante **lt 1.000**  
- serbatoio acqua **lt 450** - portata persone **10** - posti letto **6+2**  
categoria di omologazione **CE "B"**

materiale di costruzione: **vetroresina.**

## Misure interne

Altezza in dinette **cm 194** - cabina armatoriale: altezza interna **cm 185** - letto **cm 190 x 150** - bagno armatoriale altezza **cm 184** - cabina letti gemelli: altezza max **cm 195** letti **cm 70 x 188** - cabina letti a castello: altezza max **cm 193** - letti **cm 65 x 190** e **cm 60 x 177** - bagno comune altezza interna **cm 190** - corridoio altezza **cm 196** - larghezza minima porte **cm 48.**

## Motori

Marca **Yanmar** - modello **6LY2 STE**

potenza erogata **440 cv** ciascuno ciclo diesel **4 tempi** verticale architettura **6 cilindri** in linea alesaggio x corsa **mm 105,9 x 110** cilindrata **cc 5.813** - iniezione diretta turbo intercooler - peso a secco **kg 515.**

## Dotazioni optional

Cuscino prendisole di prua - copri vetri anteriori e laterali neri passerella idraulica a scomparsa scaletta bagno idraulica - capote di chiusura a poppa - generatore - aria condizionata - eliche di rispetto asse di rispetto - freezer - strumenti: Gps radar - pilota automatico - cassetta di sicurezza.

## Indirizzi

**Costruttore**  
Royal Yacht Group  
Calcinai (PI)  
www.royalyachtgroup.com  
info@royalyachtgroup.com  
**International dealer**  
Ravera Yachting  
Lavagna (GE)  
tel. 0185/362306  
fax 0185/370025

## Le prestazioni

giri	nodi	note
700	5,3	minimo
1.500	9,2	la scia si stacca
2.000	15,0	in planata
2.500	23,0	andatura economica
2.900	28,1	crociera veloce
3.300	32,1	velocità massima

### Condizioni della prova

le velocità sono state rilevate nel Golfo del Tigullio con onda morta da scirocco di altezza massima 1 metro, vento fresco di maestrale, temperatura dell'aria 18° centigradi, tre persone a bordo, serbatoio carburante

## In sintesi

Buone doti di navigazione sul mosso. Notevole l'abitabilità, 6 + 2 posti letto. Si può scegliere tra diverse versioni e allestimenti. Inconfondibile il mogano sulla tuga. I legni esterni sono verniciati con gelcoat trasparente per proteggerli dal sole e dall'ambiente salino. Il prezzo è giustificato dal costo dei materiali impiegati e dalle complesse lavorazioni artigianali.



6



7

pregiudicare eccessivamente le prestazioni. Il test si è svolto in condizioni di mare mosso con onda morta di scirocco di altezza massima di un metro cui era sovrapposta un'onda corta e bassa, sollevata da raffiche di maestrale. Il Tukhè, navigando con un assetto leggermente appoppato, secondo uno stile tipico dei fisherman, ha affrontato le onde con sicurezza e comfort, senza mai battere. Nel contempo si è rivelato particolarmente "asciutto", nonostante

le avverse condizioni di vento. La sagoma della tuga non crea apprezzabili vortici di risucchio, neppure alla massima velocità, e il pozzetto non viene invaso dai fumi o dagli schizzi. Lo spunto non è bruciante ma bisogna tenere conto dell'angolo d'incidenza dello scafo e del suo dislocamento. Si possono scegliere andature di crociera comprese tra i 23 e i 28 nodi, per le quali lo scafo mostra un rendimento migliore rispetto alle velocità inferiori. Durante la navigazione abbia-

mo misurato una punta massima di velocità di 32,1 nodi a 3.300 giri/minuto, un valore ottenuto con la barca vuota e con i serbatoi del carburante pieni. L'irregolarità del moto ondoso, provocata dall'azione contrapposta delle onde e del vento, ci ha costretto ad agire più volte sui flap per bilanciare correttamente lo scafo, a seconda della direzione e della velocità. Un migliore bilanciamento dei pesi potrebbe rendere lo scafo ancora più equilibrato.



**4.** Nel tetto della tuga si aprono due prese d'aria comandate elettricamente.  
**5.** La plancetta di poppa è accessibile sui due lati ed è rifinita con inserti di teak.  
**6.** Il vano motori con uno dei due Yanmar da 440 cv.  
**7.** Durante la prova, svoltasi nel Tigullio, la barca ha fatto registrare 32 nodi nonostante l'onda morta di circa un metro.