



 **COMMODO YACHTS**

COMMODO 51

Testo e foto di Stefano Ruia

Appena fuori dal confine italiano esiste un piccolo paradiso dei naviganti, la Slovenia, dove il carburante costa molto meno dell'Italia, dove si pranza in un buon ristorante spendendo molto meno di quanto ci si aspetti, dove esiste un marina (Portorose) ben attrezzato e la cui attività è sempre più in espansione, dove le coste, verdi e ricche di acqua, sono ancora navigabili senza troppo affollamento e troppi divieti della Capitaneria, dove in mare non si può essere fermati da tre diverse autorità, dove l'IVA sulle imbarcazioni è al 5% (!!!), dove molti europei, soprattutto dell'area teutonica, stanno spostando i loro interessi economici. Unico handicap la limitatezza dell'estensione della costa slove-

na: poche decine di chilometri. Tuttavia, a pochi minuti di navigazione inizia il labirinto costiero della Dalmazia croata, con migliaia di chilometri di coste popolate o selvagge e centinaia di isole.

In questo paradiso nascono i Commodore Yachts, prodotti, su concezione e disegno dello studio Nuvolari e Lenard di Zerman (Treviso), dal cantiere AL Engineering di Lubljana. Si tratta di una nuova concezione di imbarcazioni, anche se fino ad ora è stato realizzato un solo modello da 51 piedi, in due versioni.

Il Commodore 51 è nato come barca per il noleggio in Adriatico, tuttavia, nonostante la destinazione charteristica lo studio Nuvolari & Lenard ha abbandonato il con-

cepto di "imbarcazione da charter = roulotte navigante", disegnando una barca leggera, di forme allungate e stretta al galleggiamento, in grado di ottenere ottime prestazioni a vela ed a motore. Il modello provato, il prototipo della versione charter, era in parte limitato dalla scarsa superficie velica dovuta alla randa avvolgibile; nonostante ciò si è fatto ben apprezzare per le prestazioni e la stabilità di rotta. Immaginiamo che la versione con randa interamente staccata possa rendere il timoniere ancora più felice.

La barca, molto curata dal punto di vista estetico, è destinata ad un charter di alto livello, o ad intense crociere armatoriali (nella versione owner, denominata "Master").

A chi volesse abbinare le due cose, il venditore esclusivo, la Commodore Yachts, propone la formula time-sharing: la barca lavora per quattro anni in charter in Slovenia (per una società slovena), producendo un reddito economico anche all'armatore, a cui resterà, previa "ristrutturazione" gratuita del cantiere, che provvederà a trasformare le due cabine ed i due bagni di prua in una cabina armatoriale con bagno annesso.

Gli interni sono eleganti e ben abitabili, con spazi ergonomicamente concepiti e ben sfruttati. Contattando la Commodore Yachts è possibile noleggiare un Commodore 51 in Slovenia, sia in versione Charter che Master, così ... tanto per provare.

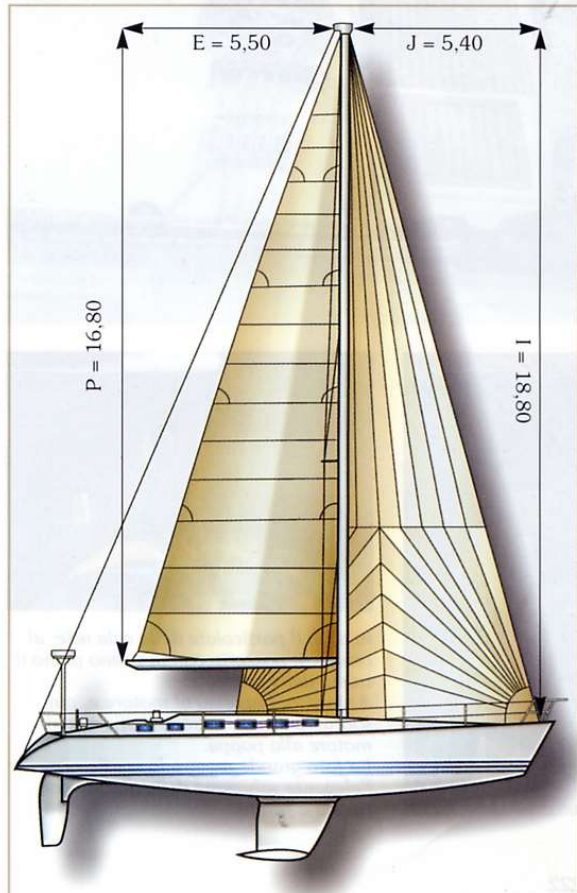
COSTRUZIONE

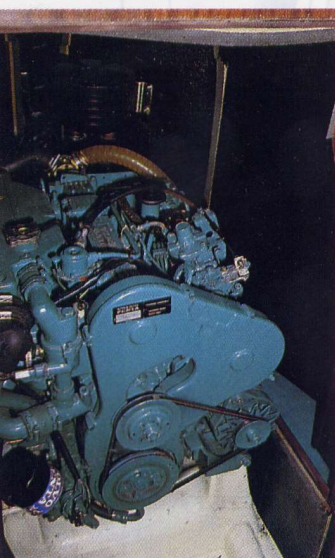
Materiale di costruzione scafo: in stratificato di vetroresina a sandwich, di spessore mm 35, con resina di tipo poliestere e tessuti "Knytex" triassiali, anima di Termanto da 70 kg/m²; fascia di fondo (larghezza m 1,5) in stratificato monolitico di spessore mm 30 - Materiale di costruzione coperta: in stratificato di vetroresina a sandwich, di spessore mm 25, con resina di tipo poliestere e tessuti rowing 90°, anima di Termanto da 50 kg/m²; rinforzi in compensato marino sulle zone di attacco delle attrezzature di coperta - Giunzione scafo/coperta: resinata ed imbullonata, con guarnizione in compensato per fissaggio profilo esterno - Bulbo: alettato, in piombo, fissato con 21 bulloni inox, di diametro mm 33 - Timone: stratificato in vetroresina, con rinforzi Ω in Termanto; asse inox pieno, con diametro mm 100 - Interni: in mogano per la versione charter ed in pero in quella owner ("Master"); finitura a vernice poliuretana; controstampi in vetroresina per i bagni; laminato plastico speciale (Corian) per piani cucina e toilette.

Una barca intelligente, che nasce per essere noleggiata in Adriatico, ma che è stata studiata così da non essere un dormitorio marino ma un'imbarcazione leggera, in grado di fornire ottime prestazioni sia procedendo a vela che a motore. Nelle foto, la barca in navigazione con vento variabile fra 7 e 10 nodi e con mare del tutto calmo.

SCHEDA TECNICA

Progettista: Nuvolari & Lenard - Costruttore: AL Engineering d.o.o., Slovenia - Venditore esclusivo: Commodo Yachts; via della Chiesa, 39-A; 31020 Zerman (TV); tel. 041/5970043; 0347/2527957; fax 041/457393 - Abilitazione alla navigazione: senza limiti - Chiglia: tonda con bulbo alettato - Lunghezza fuori tutto: m 15,54 - Lunghezza scafo: m 14,99 - Lunghezza al galleggiamento: m 13,65 - Larghezza massima: m 4,90 - Larghezza al galleggiamento: m 3,50 - Rapporto larghezza/lunghezza (al galleggiamento): 25,64% - Pescaggio: m 2,40 - Peso imbarcazione: kg 12.000 - Peso zavorra in piombo: kg 3.740 - Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 31% - Dislocamento in mare: l 11.650 - Dislocamento relativo: 132 [nota: il dislocamento relativo è calcolato come rapporto fra il peso in grammi ed il cubo della lunghezza al galleggiamento in piedi; un ultraleggero ha un dislocamento relativo inferiore a 100] - Tipo di armamento: sloop - Attrezzatura albero: armato in testa con due ordini di crocette, senza stralutto e senza volanti (optional per la versione con randa full-batten); il paterazzo è sdoppiato, con patta d'oca e tenditori di tipo classico - Albero: in alluminio, di dimensioni mm 250x150, poggiate in coperta, con avvolgicorda interno (esclusa la versione con randa full-batten), altezza m 18,5 (21 nella versione con randa full-batten) - Boma: in alluminio, di dimensioni mm 185x100 - Sartame: continuo in cavo inox 1x19 - Superficie velica genoa su avvolgicorda: m² 86,2 (LPG al 150%) - Superficie velica randa su avvolgicorda: m² 64,3 - Superficie velica totale con vele di serie: m² 150,5 - Superficie velica gennaker: m² 182 - Dislocamento/Superficie velica di serie: l/m² 77,41 [nota: indicatore della lentezza a "prendere il passo"] - Motorizzazione su barca provata: EB diesel Volvo MD22 da 43 kW (59 HP); è optional la versione turbo da 57 kW (78 HP) - Riduttore/invertitore: trasmissione S-drive - Dislocamento/HP motore: l/HP 197 - Velocità critica a dislocamento: nodi 8,9 - Velocità massima a motore dichiarata: nodi 8,5 all'80% della potenza - Velocità di crociera dichiarata: nodi 7,5 a 2.500 giri/min - Capacità serbatoi carburante: l 300 - Consumo orario dichiarato: l/h 1,5 a 6 nodi di velocità - Capacità serbatoi acqua: l 600 - Portata omologata: 12 persone - Prezzo di vendita (I.V.A. esclusa): L. 490.000.000, per la versione standard, compreso trasporto a Portoroz (Slovenia), scarico, preparazione, collaudo e varo - Principali extra (I.V.A. esclusa): albero maggiorato (m 19,0) L. 6.000.000; albero maggiorato (m 20,0) L. 7.400.000; volanti L. 3.860.000; ponte in teak L. 20.000.000; antivegetativa L. 3.000.000; cuscineria esterna L. 3.500.000; VHF Shipmate L. 2.300.000; WC elettrici L. 10.300.000; pelle od alcantara in dinette L. 6.600.000.





In alto, il particolare della cala vele; al centro, il pozzetto con in primo piano il trasto della randa.

A sinistra, l'accesso al motore e, qui sopra, la canalizzazione dell'aria dal motore alla poppa.

La foto grande mostra lo spazio e l'elegante soluzione della dinette con cucina a fronte.



LE IMPRESSIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: 7-10 nodi - Mare: calmo.

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima a vela misurata (con vento reale di 7 nodi): *bolina* nodi 4,0; *traverso* nodi 4,5; *lasco e poppa*: non valutabili - Velocità a motore misurate: massima nodi 8,0 a 3.000 giri/min; nodi 5,6 a 2.000 giri/min; nodi 6,9 a 2.500 giri/min.

IMPRESSIONI AL TIMONE - Visibilità: *ottima* - *Bolina*: molto efficace - *Traverso*: buono, la barca è molto stabile, grazie alla larghezza sopra la linea di galleggiamento - *Lasco e poppa*: non valutabili appieno per via della scarsità di vento - Stabilità di rotta: *ottima* - *Passaggio su onda*: medio - *Navigazione a motore*: buona; non ci sono vibrazioni sulla ruota - *Silenziosità motore*: media - *Vibrazioni motore*: limitate - *Manovrabilità in porto*: buona.

VALUTAZIONI SULLA BARCA: Progetto - *Carena*: si tratta di uno scafo abbastanza leggero e stretto al galleggiamento, con sezioni decisamente più larghe sopra la linea di galleggiamento;



molto buona la stabilità di rotta - Piano velico: la barca provata potrebbe avere prestazioni più esaltanti con una superficie velica maggiore; il pregio della superficie attuale è di essere facilmente manovrabile; gli amanti della velocità dovrebbero orientarsi sulla versione con randa full-batten - Coperta: molto ben concepita e realizzata; molto razionale la disposizione delle attrezzature di coperta.

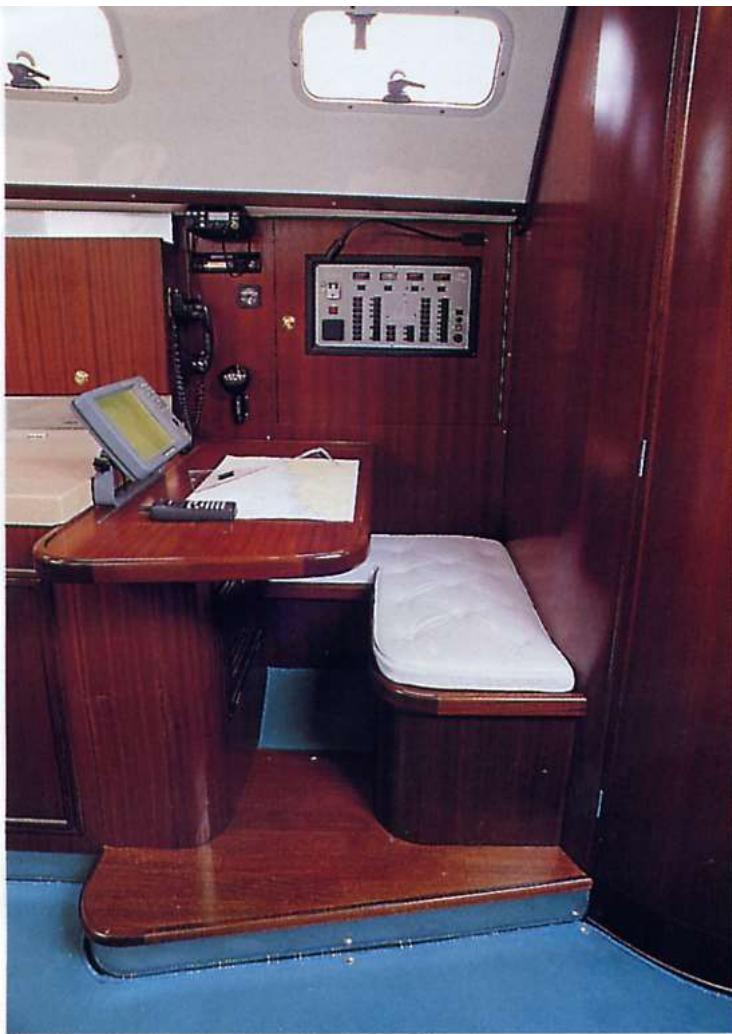
Costruzione - Materiali impiegati: buoni - Grado di finitura: elevato - Interni: gli spazi sono ben disposti e permettono una crociera molto comoda per otto persone.

Coperta - Comodità passavanti: ottima; spazio utile cm 50 (fra sartie e battagliola) - Antistruciolo: da stampo a punta di diamante, di buona tenuta; il ponte in teak è optional - Candelieri: otto, di altezza cm 60, bloccati sulla coperta e sulla falchetta - Appigli-tientibene: limitati - Organizzazione prua: buona, con salpaancore verticale a dritta; cala vele - Gavone ancora: dotato di salpaancore elettrico Lofrans da 1.500 W - Passacavi: discreti; bocche di grancio sulla falchetta - Bitte: a V, di dimensioni adeguate all'imbarcazione; a metà barca sono previste altre due bitte e passacavi per gli spring - Sicurezza: buona; battagliola in doppio cavo inox rivestito in plastica (diametro mm 8, con anima inox mm 4) - Cuscineria: cinque materassi prendisole

sono integrati nella coperta (possono essere sostituiti dal teak come optional).

Attrezzatura - Albero: Bamar (Nemo sul modello provato) - Sartieme: di dimensioni adeguate - Vele: le vele fornite di serie (Olimpic) sono di buona qualità - Bozzellame: Antal di ottima qualità e di adeguate dimensioni; ben posizionato; le drizze scorrono sotto un coperchio in vetroresina incollato sul ponte.

Manovre - Timonerie: 2 Solimar a ruota con diametro cm 85 - sua funzionalità: buona - Riduzione genoa: su avvolgifiocco Profurl con tamburo sottocoperta (souracoperta sul modello provato) - sua funzionalità: ottima - Riduzione randa: su avvolgitore interno all'albero (con presa terziario rapida e carrelli a sfere sull'inferitura nella versione full-batten) - sua funzionalità: buona - Numero verricelli: 2 Antal self-tailing a due velocità per scotte fiocco; 2 Antal 226 self-tailing a due velocità per servizi - Qualità verricelli: ottima - Carrelli per genoa: 2, con rotaie lunghe m 4 circa sulla coperta; il punto di scotta è regolabile dal pozzetto - Numero stopper: 10 stopper Antal in tuga - Trasto randa: posizionato in tuga, davanti alla discesa sottocoperta; lungo circa m 2,5; carrello a circolazione di sfere, con paranco e verricelli, sia per scotta randa che per il posizionamento del carrello.



regolabile senza lasciare la scotta della randa - Vang: con paranco 5:1 e verricello, comandato dal pozzetto - Comandi motore: monoleva posti a poppa della timoneria di dritta - Strumenti navigazione: KIVIHI multifunzione (log/eco) sulla tuga, con telecomandi dalle timonerie e ripetitori - Strumenti motore: quadro standard del costruttore, di media qualità.

Pozzetto - Dimensioni: cm 207x164, esclusa la zona del timoniere - Comfort: buono per 8 persone più timoniere; le panche ed il fondo sono in teak; particolare cura è stata posta nell'ergonomia delle panche per favorire il comfort in navigazione con barca sbandata - Posto di governo: comodo e funzionale - Silenziosità motore in navigazione: media - Vibrazioni motore in navigazione: limitate - Gavoni: due di media capienza - Tavolo pozzetto: non previsto - Doccia esterna: su specchio di poppa; con acqua fredda - Posizione autongofabile: molto comoda; può essere posizionato sotto il gradino di poppa - Discesa a mare e risalita: molto comoda, grazie allo specchio di poppa aperto, ai gradini sullo spoiler, alla scaletta ribaltabile ed alle maniglie fisse sullo specchio.

Discesa sotto coperta - Facilità di accesso: ottima - Sicurezza: buona - Tenuta stagna: a labirinto - Sistema di chiusura: con pannelli scorrevoli in plexiglass trasparente e blocco con chiave.

Divisione interna (da prua): nella versione charter ci sono due cabine a due letti a prua, con bagno comune; dinette a sinistra con cucina contrapposta e zona carteggio; due bagni; due cabine poppiere, ognuna con un letto doppio ed uno singolo. La versione owner ("Master") prevede invece una cabina prodiera con letto doppio ed un bagno proprio e cabine poppiere con solo letto doppio.

Quadrato - Altezza interna minima: cm 195 - Tientibene interni: assenti - Comfort dinette: buono per 10 persone - Dimensioni tavolo: ovale, cm 170x105 - Ventilazione: buona, grazie a un osteriggio di cm 60x60 più sei oblò apribili di cm 42x17 - Illuminazione naturale: buona, grazie ad un osteriggio e sei oblò - Illuminazione artificiale: sei plafoniere alogene ad accensione indipendente; due appliques - Ripostigli e scaffalature: ottime - Vibrazioni motore in navigazione: limitate - Volumi gavoni ed armadi: ottimi.

Carteggio - Tavolo carteggio: rettangolare, con dimensioni cm 83x54, accesso al ripostiglio sottostante per mezzo di un'apertura

di cm 68x54 - Comfort carteggio: ottimo - Posto per accessori elettronici: frontale, con console (non presente sul modello provato) - Ventilazione: media, un oblò apribile - Illuminazione naturale: limitata, un oblò e luce dal tambuccio - Illuminazione artificiale: una plafoniera alogena più una luce orientabile alogena - Sicurezza: buona - Vibrazioni motore in navigazione: limitate - Volumi gavoni ed armadi: medi.

Cucina - Altezza interna minima: cm 193 - Lavelli: 2 in inox - Acqua dolce: con miscelatore calda/fredda - Fornelli cucina: a 3 fuochi - Forno: a gas - Cappa cucina: assente, vi è un oblò apribile di cm 42x16, subito sopra la cucina - Piano di lavoro: in laminato plastico speciale, fino ad una lunghezza totale di cm 150 - Frigoriferi: 2 inox, da l 120, apribili dall'alto (versione charter) od anche frontalmente (nella versione owner) - Tipo frigo: elettrico - Volumi gavoni ed armadi: buoni - Comfort cucina: buono - Ventilazione: con oblò apribile - Illuminazione naturale: un oblò - Illuminazione artificiale: due plafoniere alogene - Sicurezza: media - Vibrazioni motore in navigazione: limitate.

Cabine di prua - Altezza interna min.: cm 190 - Lunghezza letti (superiore/inferiore): cm 200/200 - Larghezza max letti (superiore/inferiore): cm 90/78 - Larghezza min letti (superiore/inferiore): cm 45/45 - Aria max letti (superiore/inferiore): cm 80/45 - Aria min letti (superiore/inferiore): cm 55/45 - Ventilazione: un oblò apribile in tuga di cm 42x42 - Illuminazione, naturale: un oblò - Illuminazione artificiale: una plafoniera alogena; due luci di lettura alogene orientabili - Volumi gavoni ed armadi: ottimi - Vibrazioni motore in navigazione: assenti.

Cabine di poppa - Altezza interna minima: cm 180 - Lunghezza letti (doppio/singolo): cm 190/190 - Larghezza max letti (doppio/singolo): cm 150/70 - Larghezza min letti (doppio/singolo): cm 100/65 - Aria max letti (doppio/singolo): cm 130/65 - Aria min letti (doppio/singolo): cm 60/40 - Ventilazione: media, grazie a due oblò apribili in tuga e pozzetto, di dimensioni cm 40 x 14 - Illuminazione naturale: un oblò - Illuminazione artificiale: una plafoniera alogena; una luce alogena orientabile - Volumi gavoni ed armadi: buoni - Vibrazioni motore in navigazione: medie.

Servizio igienico di prua - Altezza interna min.: cm 195 - Lavabo: dimensioni cm 50x35x15 - Comfort lavabo: ottimo - wc: elettrico (optional) - Comfort wc ormeggio: buono - Comfort wc in navigazione: buono - Spazio doccia: non separato - Comfort doccia:

