

SUPERPROVA

PREGI

- **Prestazioni** veliche elevate, specie con vento leggero
- **Possibilità** di allestimento in kit
- **Ampi** volumi di stivaggio

DIFETTI

- **Scarsa** altezza nella zona poppiera
- **Impiantistica** da migliorare
- **Bagno** privo di controstampo di rivestimento

DELT



A
100

Un dieci metri da crociera-regata esente da patente e immatricolazione. Progettato e costruito in Italia è disponibile anche in kit. Il suo punto di forza è la bolina con venti medio-leggeri di Leonardo Zuccaro

DELTA 100

Il vuoto di mercato creato dalla chiusura di alcuni dei più grandi cantieri italiani, va lentamente colmandosi e anche se l'era dei "grandi numeri" è lontana dal tornare, la richiesta di nuovi modelli resta un dato inequivocabile. Così sono nate parecchie aziende a carattere artigianale, favorite dalla snellezza delle strutture e dell'organizzazione produttiva, nonché dalla svalutazione della lira che ha fatto lievitare i prezzi delle barche d'importazione. Tra queste la Daniel Divisione Nautica di Bologna presenta una piccola serie di tre imbarcazioni da crociera-regata commercializzate anche in kit, tra cui il Delta 100, già prodotto in diciotto esemplari, che rientra nella categoria degli "esente immatricolazione".

PROGETTO ★★☆☆

Pur non essendo molto conosciuto, il progettista triestino Dario Peracca ha al suo attivo oltre 100 esemplari di 10 modelli diversi. È stato tecnico coadiutore presso la vasca idrodinamica dell'Istituto di Architettura Navale di Trieste, vincendo nel 1981 il concorso internazionale per giovani progettisti "Premio Ancona". Il Delta 100 ha ottenuto buoni piazzamenti sia a livello locale (spicca un primo di classe alla Barcolana del '93) che nazionale, con un primo di categoria al campionato italiano IMS '94 di Poltu Quatu. In quella occasione, Caos (che è l'esemplare della prova) ha dimostrato buone potenzialità specie con vento leggero, complice anche il Gph di 652,3. Sia le linee d'acqua che i parametri confermano la vocazione alle ariette, a cominciare dalla moderata lunghezza al galleggiamento, che discostandosi dai moderni canoni fatti di prue verticali e poppe tronche conferisce un'estetica un po' datata, ma che riduce la superficie immersa. Non esasperata neppure la larghezza della poppa, anche se il baglio massimo è piuttosto arretrato. Al dislocamento medio fa riscontro un forte allungamento del piano velico, proposto sia in versione regata a 7/8, che crociera in testa d'albero. Le appendici sono ad alto aspect ratio, come dimostra il pescaggio di 2 metri, malgrado il bulbo dotato di siluro terminale.

COPERTA ★★☆☆

La coperta è caratterizzata da una tuga lunga e degradante che se concede ampi volumi interni, ruba un po' di spazio al pozzetto. Quei centimetri in meno sono controbilanciati dalla pulizia delle superfici, merito della posizione del trasto randa dotato di regolazione fine della scotta piazzato a ridosso della scaletta. La disposizione dell'attrezzatura è corretta sia in termini di efficienza che di funzionalità, specie nella versione regata che mostra due winch per le volanti molto arretrati, così da ripartire al meglio le manovre e consentire, con equipaggio ridotto, una rapida regolazione da parte dello stesso timoniere. Esempio il volume di stivaggio ricavato da ben sei gavoni, quattro dei quali in pozzetto, incluso quello poco profondo dedicato all'autogonfiabile, e due sullo spoiler di poppa. Piuttosto piccola è invece l'apertura di accesso alla cala dell'ancora. Le drizze corrono a cielo aperto sulla tuga e sono servite da una batteria di 4 stopper e un winch per lato, mentre le scotte del genoa di spongono di rotaie ininterrotte con regolazione



Gli slanci accentuati, in contrasto con le attuali tendenze progettuali fatte di prue verticali e poppe tronche, fanno del Delta 100 uno scafo di linea classica con particolare vocazione ai venti leggeri.



Le dimensioni del pozzetto non sono tra le più ampie della categoria, ma il trasto randa posto sull'ingresso ha permesso di ottimizzare l'abitabilità.



Completa e di buona qualità l'attrezzatura.



Spaziosa e bene organizzata la cucina a L, che è provvista di frigo elettrico con piastra ad accumulo e doppio lavello inox.



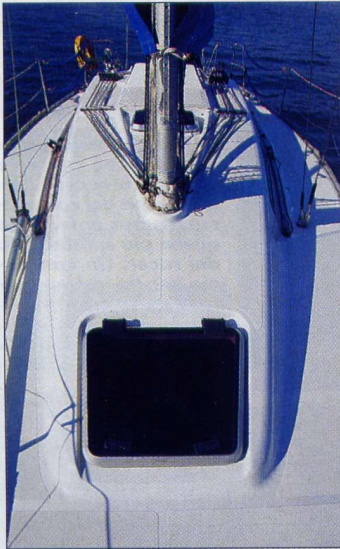
Nella zona carteggio c'è anche una sempre utile libreria.



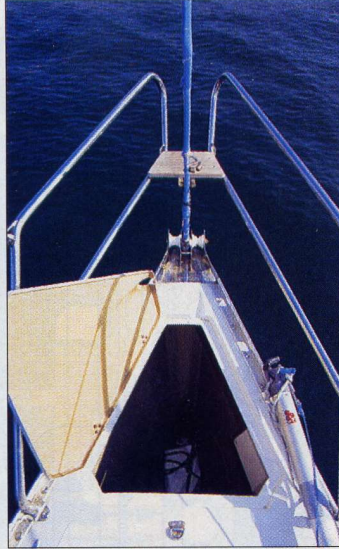
Dei diciotto esemplari venduti, Caos è quello che si è meglio distinto in regata, andando a vincere il Campionato Italiano IMS del '94 in seconda categoria.



Oltre alla versione con armo frazionato, c'è anche quella in testa d'albero senza volanti, più adatta all'uso crocieristico.



Il boccaporto incassato realizza questo utile prendisole.



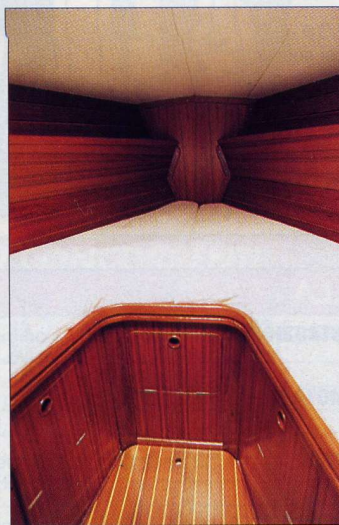
Il gavone dell'ancora è profondo ma la bocca è alquanto piccola.



Molto lineare il disegno della dinette, formata da due panche contrapposte per un totale di sei sedute. L'essenza degli interni è il teak.



Nella cabina di poppa, la cuccetta è larga ma l'altezza è limitata.



Le cuccette di prua sono comode pur senza il cuscino a trapezio.



La toilette ricavata sulla destra della scaletta dispone di un armadio cerate piuttosto grande e di due stipetti. Di serie l'autoclave con vaso di espansione.



Il pozzetto è lungo 190 cm e largo 150 cm

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m	9,99
Lunghezza al gall.	m	8,20
Larghezza	m	3,32
Pescaggio	m	2,00
Dislocamento	kg	4200
Zavorra	kg	1450
Superficie velica 150%	mq	72,6
Superficie spi	mq	85
Numero cuccette		6
Motori e cavalli	Yanmar 27 cv	
Capacità serb.acqua	lt	100
Capacità serb.gasolio	lt	70
Disegnata da:	Dario Peracca	
Costruita da:	Daniel International, Via Roncaglio 26, 40128 Bologna, tel e fax 051/325253	

ATTREZZATURE

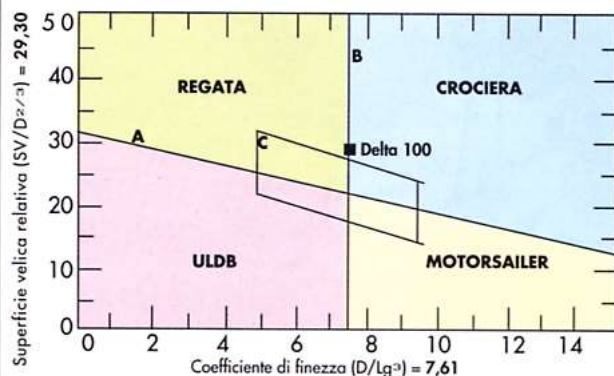
Verricelli	Andersen
Rotaie e trasto randa	Ronstan
Stopper	Easy Lock
Bussola	Suunto
Albero	John Mast
Avvolgifiocco (opt)	Furlex
Boccaporti e oblò	Lewmar

OPTIONAL

- Frigo elettrico	L. 1.900.000
- Motore da 25 cv	L. 1.450.000
- Avvolgifiocco	L. 2.350.000
- Vang rigido	L. 650.000
- Attrezzatura Spi	L. 1.950.000

FATTORI TECNICI a cura di Reno Mandolesi

Velocità critica	n. 6,95	Zavorra/Dislocamento	34,5 %
Lf/Baglio max	3,00	(valori medi compresi tra 24 e 47%)	
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)			
		Slanci di carena = Lf/Lwl	1,21
		(valori medi compresi tra 1,18 e 1,24)	



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche presenti sul mercato italiano.

Superficie velica relativa: indica la capacità di superare la velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: valori elevati sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

RISULTATI DEL TEST

PRESTAZIONI A MOTORE

Motore Yanmar tipo 3 GM 21 kW (27 cv) con trasmissione S-Drive ed elica a due pale abbattibili

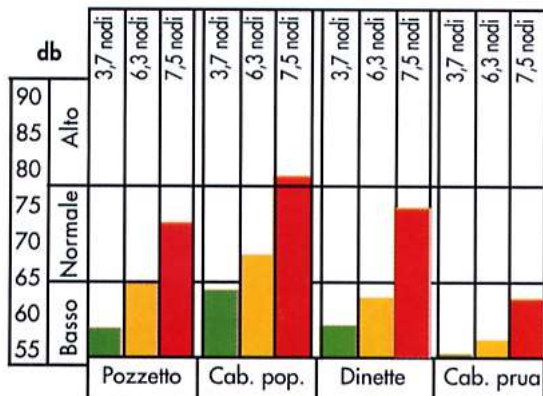
Giri al minuto

1500
2400 Crociera
3200 Max

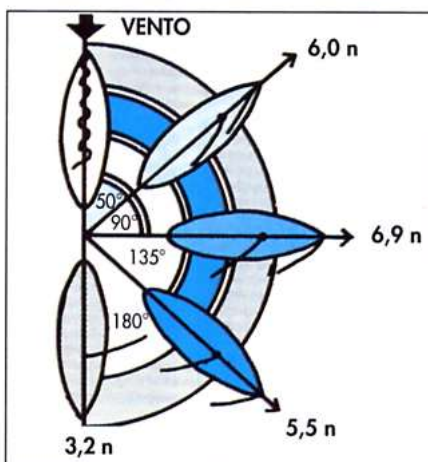
Nodi

3,7
6,3
7,5

RUMOROSITÀ MOTORE



PRESTAZIONI A VELA



CONDIZIONI METEO

Velocità del vento reale: 9/10 nodi
Stato del mare: quasi calmo

VELE USATE

Randa - genoa medio 140 % - spi 0,50

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - fonometro Delta - stazione del vento Cetrek

I DETTAGLI AZZECCATI



1: il piano velico frazionato con crocette molto strette esce dallo schema del compromesso per entrare in quello più specialistico dei racer. Un vantaggio per chi vuole regatare, che non è costretto a costose sostituzioni. E comunque previsto l'armo in testa d'albero.



2: il volume di stivaggio è da record: quasi tre metri cubi, divisi tra i due gavoni del pozzetto, i due delle panche del timoniere e i due sullo



3: stopper e winch di drizza avanzati, così il drizzista può lavorare in piedi sulla scaletta. Pregevole anche la scotta randa dotata di serie della ridotta.

PAGELLA

PROGETTO	☆☆☆	Corta e molto invelata: il Delta 100 è un compromesso ideale per venti medio-leggeri.	COSTRUZIONE	☆☆☆☆	L'artigianalità del prodotto crea qualche sbavatura nelle finiture, ma la sostanza è buona.
COPERTA	☆☆☆☆	Lo schema concilia tutte le esigenze con attrezzatura completa e di buona qualità.	A MOTORE	☆☆☆	Alta la velocità, molto silenziosa la marcia anche a regime elevato, migliorabile l'accesso.
PIANO VELICO	☆☆☆☆	Efficiente per la regata, un po' meno per la crociera. Ma è prevista la versione in testa.	A VELA	☆☆☆☆	Con venti leggeri è indiscutibilmente potente. Alla barra è molto neutra ma sensibile.
INTERNI	☆☆☆☆	Il neo è l'altezza della zona di poppa. Per il resto, i volumi sono più che adeguati.	IMPIANTISTICA	☆☆	Servono serbatoi rigidi per la versione crociera e un quadro elettrico a fusibili.

☆= scarso ☆☆= sufficiente ☆☆☆= discreto ☆☆☆☆= buono ☆☆☆☆☆= ottimo

del carrello rinviato in pozzetto e due winch self tailing Harken 40.2. Da aumentare le dimensioni delle bitte e dei passacavi.

PIANO VELICO ★★★★★

Nella versione ad armo frazionato la particolarità consiste nella ridotta larghezza delle crocette, che consente di portare molto interno il genoa a vantaggio dell'angolo di bolina. L'albero passante è a doppio ordine di crocette leggermente angolate verso poppa, con volanti solo alte intestate a livello del pennacchio. Di serie il sartame in spiroidale, mentre il tonidino dell'esemplare in prova è optional. Le mi-

sure del frazionato evidenziano un forte sviluppo verticale delle superfici (P di 13,26 m), e una E di un metro più lunga della J (4,62 m contro 3,66 m). Optional anche il vang rigido e l'eventuale avvolgifiocco.

INTERNI ★★★★★

Il dislocamento medio offre ampi volumi interni, salvo nella cabina di poppa e nella toilette, dove le altezze non superano i 175 cm. In compenso, in quadrato le quote si attestano sui 185 cm e le cucette sono tra le più larghe della categoria. La distribuzione è quella in uso su gran parte dei crociera-regata di questa taglia:

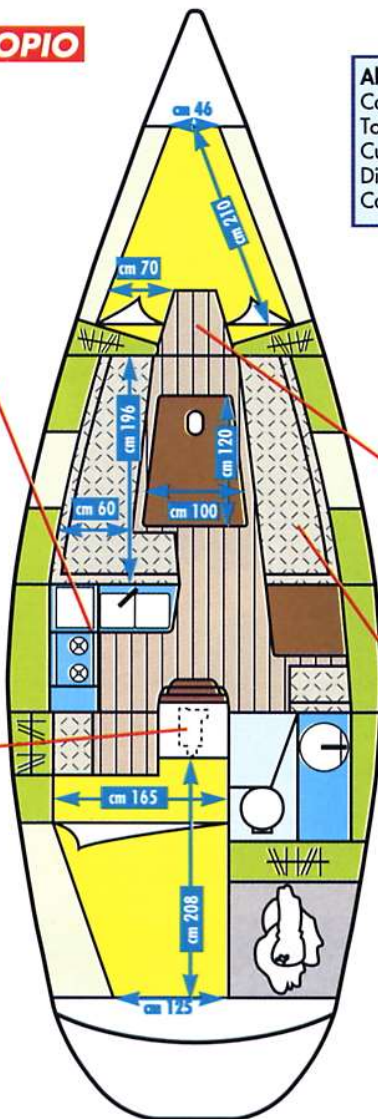
INTERNI AL MICROSCOPIO



I 190 cm di sviluppo lineare della cucina hanno permesso di piazzare un lavello a due vasche e un ampio frigo a pozzetto, lasciando due aree libere (una in primo piano, l'altra a lato dei fornelli) per lavorare.



Buona l'accessibilità frontale al vano motore, ma piuttosto difficile quella sui laterali. L'insonorizzazione e la trasmissione S-Drive mantengono bassi i livelli di rumore.



Altezze in cabina	
Cabina di poppa	cm 173
Toilette	cm 174
Cucina	cm 185
Dinette	cm 186
Cabina di prua	cm 162

Il vantaggio di evitare il cuscino trapezoidale è anche quello di poter sfruttare al meglio i volumi sottostanti, che nel Delta 100 sono accessibili da comodi sportelli verticali.



Sui prossimi esemplari della serie verrà apportata una modifica che amplierà lo spazio in dinette, a vantaggio delle panche che guadagneranno circa 10 cm di larghezza.

DELTA 100

partendo da poppa si trova la cabina con cucetta matrimoniale e un armadio a cui si contrappone, sul lato di dritta, la toilette con vano appendicerate; in corrispondenza delle sezioni più voluminose e a ridosso della scala d'accesso, che è larga e non troppo ripida, si aprono la cucina e il carteggio; quindi la dinette con panche contrapposte e una seduta singola trasversale; infine la cabina di prua con la cucetta a V che non necessita di cuscino trapezoidale, con conseguente agilità di tutto il piano di calpestio e dei gavoni sottostanti. Osservando un altro esemplare abbiamo notato alcune differenze nel mobilio, che derivano dalla politica "semicustom" del cantiere, disponibile a personalizzare gli spazi.

COSTRUZIONE ★★★★★

L'assenza di controstampi testimonia il livello artigianale della costruzione, che è realizzata in tessuti biassiali e unidirezionali di vetro E con resina poliestere. Con un sovrapprezzo di circa 5 milioni è possibile richiedere lo scafo in sandwich, assai più leggero e rigido, anche se l'ossatura di rinforzo prevista per il laminato pieno è estremamente robusta: sette madieri con anima in rovere e quattro longheroni, oltre a nove paratie resinare sia a scafo che a coperta. Chiglia e albero scaricano su uno scatolato in lega leggera anodizzata annegato sul fondo dello scafo. Di serie il bulbo in piombo, sostenuto da dodici prigionieri, e il timone con pala in carbonio e asse in Ergal, una lega leggera usata anche in aeronautica. Gli interni sono in teak del Siam, con finiture di qualità discreta.

A MOTORE ★★★★★

Di serie viene fornito un Lombardini da 17 cv, mentre l'esemplare della prova era dotato di uno Yanmar da 27 cv, con cui abbiamo spuntato 7,5 nodi al massimo regime. È una velocità che rapportata a quella teorica ci fa supporre sufficiente la motorizzazione di serie. Comunque è previsto come optional un Lombardini da 25 cv che peraltro rispetta circa gli stessi pesi e ingombri, oltre a essere dotato della stessa trasmissione S-Drive, a cui va il merito dei bassi livelli di rumore registrati al fonometro. Piuttosto scarsa sui lati l'accessibilità al vano.

A VELA ★★★★★

Abbiamo provato il Delta 100 con 9/10 nodi di vento reale e poca onda. Il suo punto di forza ci è sembrato essere la bolina, specie per l'angolo che riesce a ottenere mantenendo un passo molto potente. Confrontando i dati registrati con quelli del Vpp dell'IMS '95, è risultato che i valori reali sono superiori a quelli indicati dal certificato. La barra resta neutra anche sotto sbandamento, ma la regolazione della randa richiede molta attenzione, come è facilmente intuibile vista l'importanza della superficie. Molto veloci ci sono sembrate anche le andature più larghe, merito della poca area di galleggiamento e dello spi di 85 mq.

IMPIANTISTICA ★★

I serbatoi in pvc morbido sono ideali per la versione regata, ma non per quella da crociera, che meriterebbe serbatoi rigidi di maggiore capacità. Anche il quadro elettrico a fusibili è un po' antiquato, rispetto ai più moderni a magnetotermici. Per il resto l'impiantistica rispetta buoni standard qualitativi. Nella media della categoria le dotazioni di serie. (L.Z.)

I CONCORRENTI

Nome	Progettista	Lft (m)	Larg. (m)	Disl. (kg)	Cucc.	S.v. (m ²)	Cantiere	Prezzo
Delta 100	Peracca	9,99	3,32	4250	6	72,6	Daniel Int.	142.970.000
332	Jeppesen	10,31	3,30	4350	6	64	X-Yachts	156.874.000
Bavaria 33	J&J	10,28	3,45	4800	4/6	59,5	Bavaria	138.260 DM
Hurricane 315	Taddei	9,60	3,35	3400	4/6	58,0	Blue Phoenix	-
Stag 323	Taddei	9,63	3,25	2650	4/6	54	Co.Vetro	72.850.000
Dehler 33 Cr.	Judel/Vrol.	9,99	2,99	3300	4	57,1	Dehler	120.020 DM
Gib'Sea 334	J/N	10,00	3,44	4500	6	58,9	Gibert M.	479.975 FF
Nova 33	Novelli	9,96	3,33	3800	5	62,4	C.N.N.T.	-
Match 33	Starkel	10,24	3,37	3500	4/6	70,2	Media S.	150.000.000
Fax	Jezequel	9,90	3,23	4350	5	59	Zuanelli	125.000.000

Per maggiori dati consultate la rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere