

PROVA

- Finalmente qualcosa di innovativo e coraggioso
- Le prestazioni a vela

ibon

- Poco efficiente la spinta a motore
- Alcune soluzioni troppo complicate
- Volumi sacrificati nelle cabine ospiti

Distancia 60

Genio o delirio? Una barca con due chiglie basculanti e due motori elettrici, frutto della fervida mente di un imprenditore tedesco. Originale e aggressiva è destinata a far parlare di sé. Nel bene e nel male.

di Luca Sordelli



Fare barche in genere è un mestiere, a volte è un'arte e più raramente, come in questo caso, un gioco. Il Distancia 60 è il frutto della mente di un solo uomo che l'ha prima pensata e poi fortissimamente voluta. Questo signore (ovviamente molto ricco) è Reinhard Becker, tedesco, magnate della televisione tedesca e, cosa ancora più importante, ingegnere. Il Distancia è infatti un concentrato di idee, meccanismi ed espedienti veramente nuovi per una barca da crociera che solo la mente di un ingegnere (e velista sfegatato) poteva partorire. Ma le barche che nascono dalla personale idea di un solo uomo, si sa, sono però oggetti ad alto rischio, si viaggia sulla sottile linea di confine tra genio e delirio: possono lasciare il segno così come uscire di scena nel corso di una sola stagione. Noi non crediamo proprio che il Distancia 60 sia destinato all'immediato oblio, anzi, è certamente una delle barche più interessanti che abbiamo provato negli ultimi anni. Una barca che, per alcuni suoi aspetti rivoluzionari ci ha fatto pensare (così come è successo anche sulla stampa specializzata inglese e tedesca) all'arrivo

sul mercato dei Wally, anche loro, guarda caso, frutto dell'idea di un solo (ricco) uomo, Luca Bassani. Ma se lì la parola d'ordine era "semplificare", togliere il più possibile per arrivare a quell'"easy sailing" che poi tutti hanno copiato, qui, sul Distancia 60, per arrivare allo stesso obiettivo, semplificare, rendere più facile e piacevole portare una barca, si è invece deciso di "aggiungere", di creare un'incredibile rete di meccanismi (e parliamo di "meccanica pura", tipicamente tedesca, non di sola elettronica) che assistono armatori ed equipaggio in ogni loro movimento. C'è qualcosa che aiuta in tutto, dalle operazioni più semplici (aprire il tambuccio, tirare fuori i parabordi, aprire il forno) fino alle più complicate, arrivando ad avere due motori (elettrici) e due chiglie (basculanti). Un oggetto complicato quindi, questo Distancia 60, ma al tempo stesso anche molto semplice, da vivere e da portare per mare. Siamo andati a provarlo a Palma di Maiorca, curiosi di scoprire "se funziona sul serio", se è solamente il capriccio di un uomo ricco o la giusta invenzione di un ingegnere tedesco che ha saputo vedere lontano.

Progetto

La filosofia di base è quella di una barca da crociera veloce, sicura, facile da portare, costruita in maniera moderna. Fin qui nulla di nuovo. Le sorprese però arrivano presto: non una ma ben due chiglie, e basculanti (in realtà sull'esemplare numero zero, il prototipo che abbiamo provato) solo

Il richiamo all'Audi TT è esplicito. La tuga dalla forma "a lente" è l'elemento stilistico dominante della barca. Il Distancia 60' è un fast cruiser che nasce da un'idea di Reinhard Becker, le linee d'acqua sono di Olivier Petit.

PROVA DISTANCIA 60



In pozzetto sono ben separate la zona living da quella per le manovre. Dominano le due ruote gemelle a cui sono rinviati i comandi per i winch, i motori e le due chiglie basculanti. Nella foto si nota la scotta di randa senza trasto, fissata a centro barca.

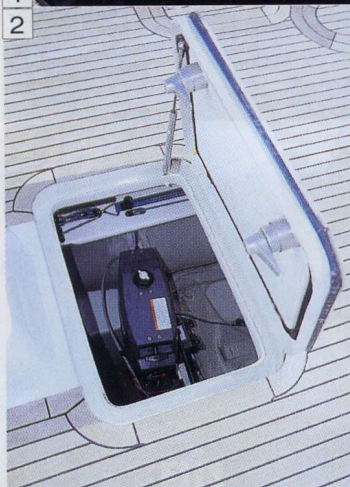
una delle due era mobile). L'idea è quella di avere ben quattro diversi assetti oltre a quello standard: per la bolina, per le andature portanti, per ridurre il pescaggio e per potersi appoggiarsi al fondale (esigenza tipica dei paesi del nord Europa, con forti escursioni di marea). Il sistema di funzionamento è idraulico, in prova ci abbiamo impiegato 1'10" a tirar su la chiglia e 8" a riabbassarla a 180°. Sistema, studiato dallo stesso Becker insieme a Harald Engelmann è stato collaudato all'Università di Southampton, così come la carena disegnata da Olivier Petit (specialista francese negli Open 60'). I due "bulbetti" sono in piombo rappresentano circa il 25% del dislocamento complessivo, lavorano in coppia con i due timoncini gemelli. La tecnica di costruzione di scafo e coperta è sofisticata, sandwich

SP Technology (una delle migliori in circolazione) con fibre di vetro, carbonio e Kevlar il tutto "legato" da resine epossidiche. Ne viene fuori una barca abbastanza leggera (circa 17 tonnellate) soprattutto considerata la stupefacente lunghezza al galleggiamento che è di 16.99 m su 18.39 di "fuori tutto", e molto rigida. Buono anche il rapporto con la superficie velica che arriva a 173 mq, con il fiocchetto autovirante. Tra le peculiarità di questa barca anche la presenza di 5 paratie strutturali stagne (oltre a al "crash box" di prua) e di 9.5 metri cubi di schiuma iniettata in varie parti della struttura per garantire l'inaffondabilità. Di paratie stagne forse ne bastavano solo due, il crash box a prua e quella appena davanti ai due timoncini, le altre due sono in corrispondenza delle cabine e comportano la necessità di portelloni stagni ingombranti e

pesanti (e anche un po' pericolosi per le dita); decisamente più utile la riserva di schiuma che, proprio lavorando insieme alla due camere stagne, può garantire una buona galleggiabilità.

Coperta

Anche qui le scoperte da fare sono molte. Pozzetto ampio con timoni gemelli e due aree, manovre e "living", ben separate. Ai winch dietro alle due ruote, facilmente raggiungibili anche dal timoniere, sono rinviate scotte e drizze. In realtà queste ultime sono proprio poche, il fiocchetto autovirante necessita solo di un verricello per la scotta e lo stesso vale per la randa (che non ha il trasto), le vele sono inoltre entrambe avvolgibili idraulicamente (la randa all'interno del boma). L'albero è in carbonio, tre ordini di crocette acquarterate e paterazzo idraulico in PBO.

1
2

3

4



5

6

7

Tra le novità da segnalare: l'interessante sistema a nascosta per l'ancora che lascia completamente sgombra la prua: lavorando semplicemente sui pulsanti del verricello dal gavone esce il puntone in acciaio con tanto di CQR. L'operazione è semplice, il meccanismo è ben studiato e inoltre il pozzo con la catena è a piede d'albero; il box per il tender: un meccanismo idraulico apre lo specchio di poppa, da qui esce, grazie ad un'efficiente coppia di gruette telescopiche, il battellino. Il bello è che si può fare il tutto rapidamente e lasciando il motorino fb montato e il rabbocco di benzina si può fare da bordo aprendo uno sportello al centro del pozzetto; ci è piaciuta decisamente meno l'idea di prevedere una serie di gavoncini lungo tutta la barca per ospitare i singoli parabordi, questi si possono appendere fuoribordo

lasciandoli legati direttamente allo sportello del gavone. Sistema complesso, costoso, che ruba un'infinità di spazio all'interno...e che serve a poco.

Interni

Stile sobrio, semplicità, interni chiari in legni di pero. Organizzazione degli spazi all'insegna della funzionalità, per una barca pensata per essere goduta al 100% anche in navigazione. Zona regina è la dinette centrale che poggia sulla imponente sala macchine che ospita i due generatori, una sorta di grande isola al riparo della deckhouse. Da qui si ha una reale visione diretta all'esterno attraverso la finestratura scura il cui design è stato ripreso fedelmente (ed esplicitamente) dall'Audi TT. Il divano è facilmente trasformabile in una bellissima cuccetta "con vista mare" per quando si dorme in rada

Due gradini più in basso rispetto alla dinette, sulla sinistra la cucina ha una dotazione di accessori degna di un ristorante, forno (Gaggenau) ad altezza occhi, frigo da 170 litri e congelatore da 80; sulla destra invece ci sono la zona carteggio, con un ampio tavolo per aprire (in piedi, non è infatti previsto un sedile) anche le "vecchie" carte, e il quadro elettrico ben a portata di mano. C'è anche una vera e propria seconda postazione di pilotaggio con rimandati tutti i comandi per i winch, le chiglie e i motori. La cabina armatoriale è a prua, cuccetta da 200 x 160 cm e altezza di 190. Anche qui stile sobrio e letto basculante, per dormire bene anche in navigazione. Il suo bagno è ben studiato, sfrutta la massima larghezza in quel punto dello scafo e ha una vera doccia di dimensioni da appartamento. A poppa le due cabine per gli ospiti.

1/2. Intelligente il box per il tender. Aprendo un gavoncino in pozzetto si riesce a fare il pieno al piccolo fb che rimane sempre installato sul battello.

3/4. Un semplice meccanismo consente di estrarre l'ancora con il suo musone a scomparsa. Verricello e pozzo della catena sono a piede d'albero.

5. Il fiocco è autovirante.

6. La passerella in navigazione diventa battagliola di poppa. Il sistema è molto funzionale.

7. Tutte le manovre sono a scomparsa sotto la coperta.

PROVA DISTANZIA 60

1. A centro barca regna la dinette rialzata che poggia sulla sala macchine. Da qui si ha una vista diretta verso l'esterno, il divano si trasforma rapidamente in una cuccetta matrimoniale ideale per le notti in rada. **2.** Cucina lineare con dotazioni degne di un ristorante. **3.** La cabina armatoriale è a prua. La cuccetta da 200 x 160 cm è basculante.



1



2



3



4



5

4. La plancia comandi interna, sulla destra della deck-house. Qui sono rinviati tutti i comandi. E' a scomparsa, quando non è in uso lascia libero il passaggio verso prua. **5.** Uno dei due bagni di bordo. Il box doccia ha dimensioni da appartamento.

una con cuccetta matrimoniale ed una singola. In entrambe manca un po' di spazio, sia laterale che in altezza sopra i letti. Molti centimetri li rubano gli inutili gavoni per i parabordi.

La prova

Iniziamo con le prestazioni a motore. La spinta è data da due propulsori elettrici alimentati da altrettanti generatori Fisher Panda da 30kW. Le eliche sono a scomparsa, quando si naviga a vela rientrano nello scafo. L'idea era quella di avere: più silenziosità, meno attriti, maggior manovrabilità. In realtà il sistema ancora non funziona, abbiamo toccato al massimo 6.8 nodi, veramente poco per un 18 metri. Il problema è proprio nella trasmissione della potenza (che ci sarebbe) e nell'efficienza delle eliche (realizzate custom). Sulle prossime barche è probabile

che si ricorra a motori tradizionali con S drive, due o addirittura uno solo accoppiato con un'elica di prua telescopica. Questa soluzione consentirebbe inoltre di guadagnare peso e spazio in sala macchine e anche i valori di rumorosità non muterebbero di molto.

Notizie molto migliori dalle prestazioni a vela. Qui la bella carena di Petit è la solida base per degli "ottimi numeri". I dati rilevati in prova sono molto vicini a quelli delle polari, per una barca che con tranquillità si mette subito a correre sugli 8 nodi ed è sensibile ai comandi al timone. Si fanno sentire la notevole lunghezza al galleggiamento e il buon rapporto tra dislocamento e superficie velica. Purtroppo durante il test non avevamo a disposizione né gennaker né spinnaker, utili per vedere le reazioni di una carena portata per le andature portanti.

Un vero fast cruiser quindi, e molto facile da portare, anche da soli. Sdoppiate su entrambe le consolle della timoneria campeggiano infatti le pulsantiere per agire sui quattro winches, e sulle pinne. Come dicevamo una sola di queste ultime era mobile durante il test. L'effetto raddrizzante si fa sentire, ma in maniera meno determinate di quanto pensassimo. Sui prossimi esemplari verrà probabilmente aumentato il peso nei bulbi che arriverà almeno al 30% del dislocamento complessivo e anche il profilo verranno "raffinati" (ora ancora un po' grezzi). Per il momento, di bolina, alzare il bulbo sopravvento comporta un percettibile guadagno di stabilità ma non di velocità (10° con 10 nodi di vento).

E comunque, per chi non si fidasse, esiste la possibilità avere la barca con una sola, semplicissima, Vela Motore deriva.

DISTANCIA 60 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Reinhard Becker (idea e "general conception"), Olivier Petit (linee d'acqua), Jan Pierre Bertin (coperta e interni).

Prezzo

2.4 milioni di Euro nella versione della prova – 1.9 milioni di Euro nella versione base (senza chiglie basculanti, albero in carbonio elettronica e altri accessori).

Dati

Lungh. f.t. m 18.40 – lungh al gall. m 17.00 – largh. max m 5.55 – pescaggio massimo m 3.70, pescaggio minimo m 1.20 – dislocamento kg 17.000 – zavorra kg 4.000 in due bulbi in piombo - n° cuccette 6 - n° cabine 3.

Piano velico

Albero in carbonio, armato frazionato 7/10 con tre ordini di crocette e senza volanti – randa avvolgibile sul boma mq 103 – fiocco avvolgibile autovirante mq 70 – gennaker avvolgibile mq 180 – spinnaker mq 243 – I: 23.0, P: 22.30, E: 7.70.

Costruzione

Scafo e coperta sono realizzate in sandwich, con la tecnologia SP – fibre di carbonio, vetro, e Kevlar con

anima in Corecell, resina epossidica – quattro paratie stagne oltre a quella antiurto di prua – 9.5 m³ di schiuma nella struttura per garantire l'inaffondabilità.

Le misure

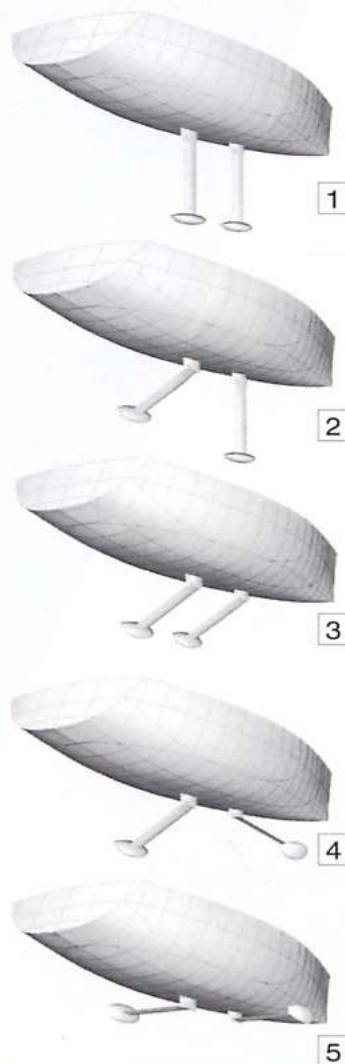
Cabina di prua: altezza max m 1.9 – cuccetta m 2.0 x 1.6 - altezza in quadrato m 1.9 - cab. poppa doppia: alt. max m 1.90, cuccetta m 2.0 x 1.6 – cab. poppa singola: altezza m 1.9, cuccetta m 2.0 x 0.84.

I motori della prova

Due generatori Fischer Panda da 30 kW, 400 Volt, 50Hz con motore Audi 4 cilindri 1.898 cc raffreddati ad acqua – trasmissione: due piedi elettrici a 3 fasi, a scomparsa nello scafo, da 30 kW con eliche custom.

Gli indirizzi

Costruito da
Distancia Innovative Yachts GmbH
 Monheim, Germania
 tel. +492173964719
 fax +492173964736
 Distancia@t-online.de
 Vendita da
Fine Yachts
 Palma de Maiorca (Spagna)
 tel. +34971228310
 fax +34971228311
 huheisler@fine-yachts.de
 www.fine-yachts.de



Le cinque diverse posizioni delle due chiglie basculanti.

1. Standard, massimo pescaggio di 3.7 metri.
 2. Per la bolina. Un compromesso tra raddrizzamento e azione anti scarroccio.
 3. Per le andature portanti.
 4. Minimo pescaggio, 1.2 metri.
 5. Per appoggiare lo scafo direttamente al fondale. Soluzione escogitata essenzialmente per i paesi con una forte escursione di marea.
- 6/7. I due motori elettrici, alimentati da altrettanti generatori, sono a scomparsa nello scafo.

Le prestazioni a vela

| andatura | a vela | | a motore | | | |
|-----------|------------------------------|-----------------------|-----------|-----------------|--------------------------|----------------------------|
| | intensità vento reale (nodi) | velocità barca (nodi) | giri min. | velocità (nodi) | rumorosità (dbA) dinette | rumorosità (dbA) cab. prua |
| bolina | 10 | 8.6 | min. | 1.1 | 58 | 51 |
| bol.larga | 10 | 8.9 | | | | |
| traverso | 10 | 9.0 | 1/2 | 5.0 | 68 | 57 |
| lasco | 10 | 8.6 | | | | |
| poppa | 10 | 5.8 | max | 6.8 | 69 | 58 |

Nota: la prova si è svolta a Palma di Maiorca con vento rafficato che ha oscillato tra i 7 e gli 1.3 nodi di intensità, mare piatto e tre persone a bordo. Vele utilizzate: randa e fiocco avvolgibili (al 95%). Carena leggermente sporca.

In sintesi

Barca importante. Alcuni "trucchi" escogitati da Mr Becker sono da dimenticare, ma molti sono intelligenti e applicabili. Il primo esemplare è ovviamente perfezionabile, soprattutto per quanto riguarda il profilo delle chiglie e alcuni particolari di coperta. Ottimo il disegno della carena, la deck-house dichiaratamente in stile Audi TT si inserisce bene nelle linee complessive della barca. Finalmente arriva sul mercato qualcosa di nuovo e coraggioso.

