



FENICIA

Cantiere Mariver
Un buon progetto per la crociera

Anni di produzione: questa barca fu costruita dal 1971-1972, fino al 1978, come barca da comoda crociera per 6 persone, sia pur con la dicitura "terza classe I.O.R.", come usava allora per indicare le dimensioni di una barca a vela, legate alla stazza da regata allora in auge.

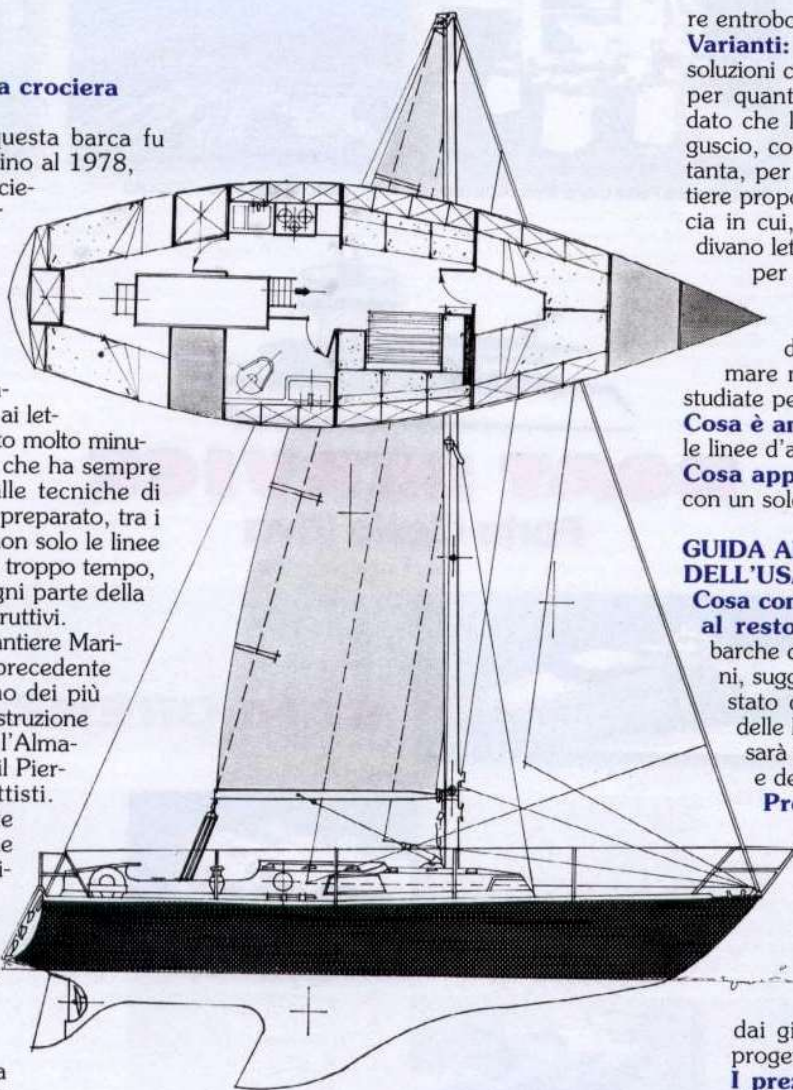
Progetto: di Vittorio Lombardi, progettista, ben noto ai lettori di "Nautica"; un architetto molto minuzioso nella progettazione e che ha sempre dato grande importanza alle tecniche di costruzione. Un progettista preparato, tra i pochi a fornire al cantiere non solo le linee d'acqua, come si usa fare da troppo tempo, ma anche attenti studi di ogni parte della barca, con i particolari costruttivi.

Cantiere costruttore: il cantiere Mariver, di cui ho parlato nel precedente numero di "Nautica", fu uno dei più conosciuti in Italia, per la costruzione di barche da crociera come l'Almadiara, il Fenicia, il Galatea e il Pierrot, tutte di ottimi progettisti. Questo cantiere non esiste più, e possiamo solo esserne dispiaciuti, perché ha costruito barche che navigano ancora oggi tranquillamente, a dimostrazione della qualità dei progetti e delle bontà delle soluzioni costruttive.

Costruzione: il Fenicia era costruito in vetroresina, con paratie in compensato marino, bulbo in ghisa da kg 2.100 e timone in compensato marino, con barra in legno. Gli interni erano realizzati in compensato marino di mogano ed erano sempre molto sobri.

Descrizione della barca: lo scafo era piuttosto panciuto, con sezione maestra a coppa di champagne, bulbo non molto profondo e timone assai robusto, protetto dallo skeg, che faceva parte integrante dello scafo. L'albero era appoggiato in coperta, sostenuto da un bel puntone molto robusto ed era a un solo ordine di crocette con strallo e stralietto. Gli interni comprendevano un gavone di prora per vele e per catena, cabina di prua a due letti, dinette a C a dritta con tavolo da carteggio a sinistra, separato dalla cabina di prua da un armadio. Procedendo verso poppa, si trovava, sempre a sinistra, la cucina ad L e, a dritta, accanto alla discesa nel quadrato, il bagno centrale. Il locale motore e due gavoni ai suoi lati separavano il quadrato dalla zona di poppa in cui si trovavano due cuccette e una tazza del wc. La coperta aveva una tuga caratterizzata da finestrature curve, da un pozzetto abbastanza comodo e da una bella barra in legno, sotto alla quale si trovava l'accesso alla zona di poppa. Da notare i gradini di discesa a mare inseriti nella stampata dello specchio di poppa. Gli interni erano razionali e gradevoli.

Il mio parere: "Un'ottima barca da crociera, con sovrastrutture piuttosto personali, ma con un pozzetto ben protetto, nel quale spero che si trovi ancora la barra, non sostituita da ruota".



SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. m 11,00, lunghezza al galleggiamento m 8,80, larghezza f.t. m 3,45, immersione m 1,70, dislocamento kg 5.000, capacità serbatoio gasolio 200 litri.

vano un gavone di prora per vele e per catena, cabina di prua a due letti, dinette a C a dritta con tavolo da carteggio a sinistra, separato dalla cabina di prua da un armadio. Procedendo verso poppa, si trovava, sempre a sinistra, la cucina ad L e, a dritta, accanto alla discesa nel quadrato, il bagno centrale. Il locale motore e due gavoni ai suoi lati separavano il quadrato dalla zona di poppa in cui si trovavano due cuccette e una tazza del wc. La coperta aveva una tuga caratterizzata da finestrature curve, da un pozzetto abbastanza comodo e da una bella barra in legno, sotto alla quale si trovava l'accesso alla zona di poppa. Da notare i gradini di discesa a mare inseriti nella stampata dello specchio di poppa. Gli interni erano razionali e gradevoli.

Motorizzazione: veniva montato un moto-

re entrobordo diesel da 25 a 50 HP.

Varianti: è possibile trovare varianti alle soluzioni che ho indicato sopra, soprattutto per quanto riguarda il grado di finitura, dato che la barca veniva anche fornita in guscio, come usava spesso negli anni Settanta, per la costruzione "in casa". Il cantiere propose anche una versione del Fenicia in cui, di fronte alla dinette, c'era in divano letto, mentre la cucina era disposta per chiglia, lasciando una porta per l'accesso alla zona di poppa.

Navigazione: un'ottima barca da crociera, ottima anche con mare mosso, grazie alle linee d'acqua studiate per la crociera.

Cosa è ancora valido oggi: sicuramente le linee d'acqua.

Cosa appare datato: lo skeg, gli interni con un solo bagno e le sovrastrutture.

GUIDA ALL'ACQUISTO DELL'USATO

Cosa controllare, in particolare, oltre al resto: considerando che si tratta di barche che hanno anche più di trent'anni, suggerisco un attento controllo dello stato della vetroresina, degli attacchi delle lande, del sartame, che si spera sarà stato cambiato almeno due volte e delle condizioni del motore.

Previsioni di durata commerciale: è una barca che continua ad avere un buon nome commerciale e di cui prevedo ancora una lunga vita, considerando le buone qualità costruttive.

È una barca richiesta? sì, ma non certo dai giovani che vogliono barche di progetto moderno.

I prezzi di listino dell'epoca: nel 1972 questa barca costava 15.500.000 di Lire.

I prezzi dell'usato oggi: il Fenicia viene offerto dai 30.000 ai 40.000 Euro, richiesta, quest'ultima, piuttosto elevata e da discutere.

Reperibilità: discreta.

Rapporto qualità/prezzo: se la si paga meno di 30.000 Euro il rapporto è buono.

Grado di rivendibilità e deprezzamento prevedibile: elevato, perché è una barca che si trova facilmente nei porticcioli della Toscana e della Liguria.

CONCLUSIONI

Perché comprare oggi un Fenicia? Perché è un'eccellente barca da crociera.

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.