


Marchi **168**

di Edoardo Valle

Progettato dallo studio Vallicelli e costruito con materiali high-tech dal cantiere veneziano Marchi. Un disegno pulito ed elegante che assicura grandi prestazioni. Una coperta funzionale e interni spaziosi.

prova





Il Marchi 168, dopo aver preso forma su carta per mano dello studio Vallicelli, si è messo in mostra per le sue qualità costruttive. I materiali high-tech hanno permesso di migliorare la rigidità della struttura, mantenendola leggera e resistente all'usura, con l'utilizzo di un innovativo sistema costruttivo che utilizza doghe lunghe 12 metri che vengono unite tra loro con stucco e resinate sottovuoto. Il metodo di assemblaggio è del tutto simile a quello utilizzato per le barche in legno, usa quindi uno stampo maschio. Le doghe, formate da uno strato di kevlar e uno di carbonio, una volta unite tra loro con dello stucco, vengono resinate su entrambe i lati utilizzando tessuto biassiale e resina vinilestere; l'operazione di resinatura è eseguita sottovuoto.



1/4. La cabina armatoriale è arredata con letto a due piazze, un divano a due posti e un bagno con box doccia separato.

2. Una delle due cabine di poppa con letti gemelli. Entrambe hanno il bagno riservato.

3. Il tavolo da carteggio è confortevole, il piano di appoggio ha buone dimensioni.

Segue una seconda stuccatura e infine la normale verniciatura. La parte centrale della barca ha in più applicato del sandwich di termanto, a maggiore sostegno della struttura. I vantaggi dello strong plunk sono molteplici, oltre a dare rigidità, leggerezza e resistenza allo scafo, offre un'ottima insonorizzazione e la certezza di non subire delaminazioni. Anche il piano di coperta è stato assemblato allo stesso modo dello scafo, unica differenza è il pozzetto che, data la forma, è stato costruito con l'utilizzo di uno stampo. La chiglia misura 2,90 metri, è incassata allo scafo ed è in piombo; il siluro è stato accoppiato alla chiglia tramite uno scheletro in acciaio inox. Il timone è invece in alluminio, l'asse che lo sostiene ha un diametro di 10 cm. L'albero è passante, ha

tre ordini di crocette acquaretate a 20° ed è supportato da sartie volanti non strutturali.

Impianti e sicurezza

Il Marchi 168 è dotato di un impianto di propulsione e di alimentazione efficiente. L'alimentazione della barca è a 24 Volt (il vhf è fornito di un riduttore di tensione) mentre il gruppo elettrogeno e il propulsore Volkswagen da 120 cv funzionano a 12 Volt. E' equipaggiata con sei batterie, tutte da 220 Amper: quattro sono riservate ai servizi, una per il generatore e una per il motore. La corrente a 220 Volt è distribuita in tutti i locali, compreso il grande gavone in pozzetto che accede agli ingranaggi del timone, all'autopilota e al boiler. Quest'ultimo ha una portata di 60 lt ed è in grado di

funzionare con il motore. Particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza di bordo, sia per quanto riguarda il propulsore, sia per gli impianti dei servizi. I serbatoi, acqua e carburante, sono in acciaio inox con spessore pari a 1,5 mm. I tubi idraulici degli impianti di servizio sono quelli utilizzati per l'edilizia quindi in tondino di PVC. Come la nuova normativa Rina vuole ogni locale è equipaggiato con due pompe di sentina per un totale di otto più una manuale. Il motore, in caso di falla, è fornito di una valvola che permette di "splittare" il circuito di raffreddamento ad acqua di mare, trasformando il motore in una pompa a grande portata. Il dispositivo di azionamento del sistema antincendio della sala macchine è sistemato in pozzetto, è ben visibile e d'immediato



utilizzo. La zattera autogonfiabile è posizionata in un vano dedicato sotto i winch di sinistra nel pozzetto manovre.

Coperta

Il piano di coperta è flush deck, l'armo è sloop. Il Marchi 168 presenta una coperta pulita e organizzata. Il pozzetto è diviso in due zone, a poppa è disposta l'area pilotaggio e i winchs di manovra, mentre a centro barca è sistemata la zona ospiti. Le drizze sono a scomparsa, le scotte fiocco e gennaker sono invece in coperta. Il trasto randa è disponibile in due versioni, una senza carrello, che utilizza tre bozzelli a formare un archetto (comodo per lasciare libero il passaggio centrale) e uno "normale" con la rotaia del carrello randa sistemata sul pavimento del pozzetto.

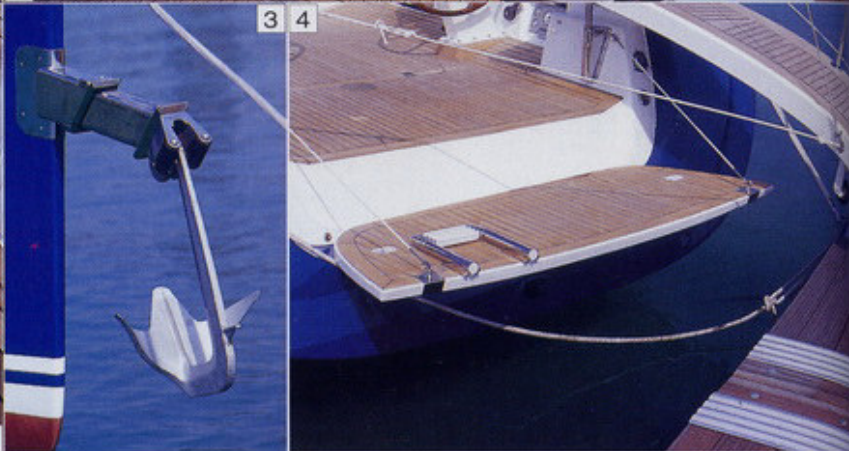
Il primo tipo, quello provato da noi, ha il pregio di liberare il pozzetto da ostacoli ma non consente di regolare la randa come la versione con la rotaia. In rada il pozzetto si trasforma: lo specchio di poppa è apribile e la relativa seduta diventa una passarella. Il sistema è un po' macchinoso ma il risultato è che la parte poppiera risulta aperta e a contatto con l'acqua. Nel centro del pozzetto manovre c'è un grande gavone (con luci e presa 220V) con spazio a disposizione per stivare i parabordi. Altro intelligente sistema, pratico e poco invasivo è l'ancora telescopica: sulla ruota di prua è sistemata una rotaia telescopica che libera l'ancora al momento dell'ancoraggio. Da notare il posizionamento dei tappi dell'acqua e del gasolio sui lati dello specchio di poppa. La

coperta è pulita ma, nelle parti centrali, manca di appigli e la curvatura della tuga, se bagnata, può essere scivolosa.

Interni

La disposizione dei locali sottocoperta è classica: tre cabine doppie (una a prua armatoriale e due doppie simmetriche a poppa), una singola equipaggio a prua con toilet, zona leaving a centro barca, toilet con doccia per ogni camera. Le due cabine ospiti sono simmetriche, sono posizionate a poppa e sono fornite di un piccolo disimpegno che oltre a dividere la toilet dalla cuccetta, offre un armadio di buone dimensioni. La cabina armatoriale è servita invece da letto a due piazze, un divano per due persone a dritta, due armadi e toilet con box doccia separato.

5. La dinette accoglie gli ospiti con un grande divano e un tavolo. La cucina vanta un ampio piano di lavoro e fuochi a induzione magnetica.



1. La coperta flush deck ha una forma arrotondata, molto elegante ma scivolosa. Manca qualche appiglio nella zona centrale.

2. Il pozzetto ha due aree, una tecnica con doppia timoneria e strumenti, l'altra, più a prua, con sedute e tavolo.

3. L'ancora ha un pratico sistema telescopico che permette di liberarla senza problemi.

4. La plancetta di poppa è a ribalta.

L'accesso alla cabina equipaggio è tramite un passauomo in coperta, al suo interno è presente un letto, l'armadio e un wc marino. La zona living dispone di un divano a U con tavolo sulla sinistra, una zona carteggio e la cucina a dritta. Quest'ultima ha i fuochi a induzione magnetica: i cibi vengono cotti da un campo magnetico. Questo sistema necessita di pentole speciali, ha il pregio di funzionare senza generare calore e di non interferire con la strumentazione di bordo. Il forno invece è elettrico e può essere accoppiato con un normale microonde. I legni utilizzati per gli arredi sono tutti in massello di ciliegio; i paglioli sono invece in compensato marino ma sono stati impiallacciati dal cantiere. La tappezzeria dei divani è in pelle mentre quella

delle cabine è in stoffa. Grazie ai dodici oblò in coperta ogni locale è ben illuminato ed areato.

La prova

Si è svolta poche miglia fuori Venezia in una giornata decisamente arida di vento. Solo qualche nodo d'aria proveniente dal settore sud ha permesso di bordeggiare sotto gennaker. Il dislocamento leggero, le linee d'acqua precise e i giusti metriquadri di vela hanno messo il Marchi 168 in condizioni di navigare. Al timone non ha tradito le aspettative, lo scafo ha reagito con agilità e prontezza, anche quando si navigava a 130° di vento apparente con meno di 3,5 nodi di reale. I pochi refoli che hanno investito le vele hanno inoltre esaltato le linee di carena che non hanno mancato di adat-

tarsi alla condizione. L'aspetto più visibile in navigazione è stata la posizione rialzata della poppa, assetto ideale in queste condizioni perché diminuisce la lunghezza al galleggiamento evitando turbolenze in scia. La bolina stretta, causa il debole vento, ha fornito dati poco attendibili; osservato da fuori, lo scafo si è mostrato ben appoggiato e allungato sull'acqua. In pozzetto tutte le manovre sono semplici da raggiungere e libere da intralci; la mancanza di sacche per le drizze e le scotte non utilizzate mette un po' di disordine. Buone anche le prestazioni a motore, il Volkswagen da 120 cv spinge la barca senza difficoltà garantendo così prestazioni anche in condizioni di mare grosso. Il livello di rumorosità rilevato è nella norma.



Progetto

Studio A. Vallicelli

Prezzo

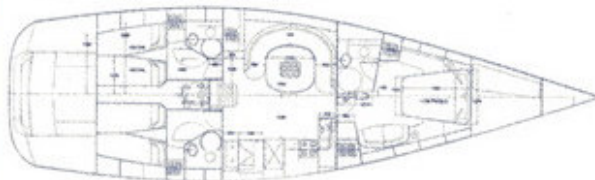
Euro 850.000 + Iva

Dati

Lungh. f.t. m 16,80 – largh. max m 5,10 – pescaggio m 2,90
 serbatoio acqua lt 500
 serbatoio carburante lt 900
 superficie velica totale mq 153
 dislocamento kg 17.700.

Misure interni

Cab. poppa: altez. 1,85 m – altez. dal letto 0,86 m – lungh. 1,97 m
 largh. max 1,72 m. Bagno cab. poppa: altez. 1,96 m – largh. 1,10 m – profondità 1,00 m. Tavolo carteggio 0,62 x 0,82 m. Cab. armatoriale: altez. 1,98 m – altez. dal letto 1,38 m – lungh. 2,04 m
 largh. max 1,62 m. Bagno cab. armatoriale: altez. 1,96 m largh. 1,30 m – profondità 1,12 m. Cab. prua equipaggio: altez. 1,93 m
 altez. dal letto 1,00 m lungh. 2,00 m – largh. max 0,76 m.



Standard

Impianto Vhf – pilota automatico strumenti Tridata – plotter.

Optional

Vele – elettronica – generatore aria condizionata riscaldamento.

Motore

Volkswagen 120-5 – 120 cavalli (88 kw) – 5 cilindri in linea turbo diesel – iniezione diretta caricamento turbosupercharger VTG – rapporto di compressione 19,0:1 – giri/minuto max 3.250
 potenza di uscita specifica 35,8 KW/l – peso 275 kg – alternatore 120 A – sistema alimentazione (2-polar) a 12 V.

Gli indirizzi

Costruttore
 Cantiere Fratelli Marchi
 Compalto (VE)
 tel. 041900806
 fax 041901213
 www.cantieremarchi.com

- Linee e materiali
- Organizzazione della coperta



- Trasto randa
- Tendalino

In sintesi

Barca dalle linee eleganti, semplice da portare e dalle ottime prestazioni. E' costruita con una tecnica avanzata che assicura rigidità e dislocamento contenuto. La coperta flush deck è ben organizzata, con drizze a scomparsa. Gli interni sono eleganti, rifiniti con materiali di prestigio. Il layout prevede la cabina armatoriale a prua e due per gli ospiti a poppa, tre i bagni.



Le prestazioni

a vela

andatura	intensità vento app. (nodi)	gradi	velocità (nodi)
Traverso*	4,2	90°	3,5
Lasco*	4,1	120°	3,2
Lasco*	3,8	130°	2,9
Bolina	3,6	30°	2,7

*= con gennaker issato.

a motore

giri/min	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)		
		cab. poppa	dinette	cab. prua
600 min.	2,9	62,3	62,8	51,0
1.000	3,2	64,3	64,8	52,6
1.200	3,7	68,5	67,7	54,3
1.400	4,2	71,8	69,6	57,5
1.600	4,8	73,6	72,5	60,0
1.800	5,7	78,1	74,5	63,3
2.000	6,3	79,5	76,1	64,9
2.200	7,0	82,0	77,4	65,3
2.400	7,8	83,2	79,6	67,0
2.600	8,4	85,0	80,1	69,9
2.800	9,0	86,0	80,8	72,0
3.000	9,7	87,0	84,5	69,0
3.200 max	10,3	87,8	85,0	70,3

Le condizioni della prova

La prova si è svolta 2 miglia fuori Venezia, 4/5 nodi di vento reale provenienti da sud, mare piatto, cinque persone a bordo, carena pulita, serbatoi al 50%. Velocità rilevate con GPS Garmin 12, livello rumore registrato con fonometro Lutron SL-4001.