

SUPERPROVA

MATCO

Progettato dallo studio Starkel e costruito da specialisti in compositi avanzati, è un dieci metri "esente" della nuova generazione IMS. Proposto in versione regata e crociera-regata, ha dimostrato ottime qualità veliche

di Leonardo Zuccaro

SH



PREGI

- Alte prestazioni veliche
- Costruzione di buona qualità
- Ripartizione degli interni equilibrata

DIFETTI

- Posizione troppo avanzata del trasto della randa
- Scarsa aerazione della cabina di poppa
- Serbatoio dell'acqua dolce insufficiente

MATCH 33

La recente crisi ha modificato radicalmente il profilo della cantieristica nazionale: scomparsi alcuni dei marchi storici (vedi la Comar di Forlì), stanno nascendo nuove realtà imprenditoriali che ai grandi numeri e all'ampiezza della gamma contrappongono, almeno per ora, pochi esemplari di un unico modello. Tra queste la LCI (che sta per Lavorazione Compositi Industriali) di Roma, che merita una presentazione particolare perché pur affacciandosi per la prima volta al mercato della nautica, vanta una notevole esperienza nel campo delle fibre di vetro. La passione per la vela ha spinto il proprietario a creare una linea produttiva dedicata alle barche, che da buon imprenditore ha voluto fosse seguita da specialisti del settore come i due fratelli Latini. Quella che presentiamo è l'opera prima, un dieci metri da crociera-regata esente patente e immatricolazione, disegnato dallo studio Starkel.

ESTETICA E PROGETTO

I parametri progettuali indicano l'indirizzo sportivo del Match 33, che punta prioritariamente sulla velocità pura tanto da essere penalizzato in termini di rating IMS (attualmente il Gph è di 335, ma sono allo studio alcune modifiche che dovrebbero portarlo attorno ai 360). Con 70,2 mq di tela per 3500 kg di dislocamento, questa barca vanta infatti il rapporto di superficie velica relativa più alto della categoria. È già sufficiente sommare a questo dato lo sviluppo del galleggiamento, più di nove metri per una velocità critica di 7,3 nodi, per intuire le potenzialità di questa barca. Le linee d'acqua di stampo IMS mostrano sezioni tonde e molto larghe fino a estrema poppa, il baglio massimo arretrato ed entrate di prua sottili e scavate; elevata di conseguenza la stabilità di forma anche se il siluro terminale del bulbo, dal singolare disegno a pinna di delfino, posto a due metri di profondità, contribuisce a fornire un forte raddrizzamento. Il rosso dello scafo rende ancor più aggressiva l'estetica, mentre il cavallino dritto, che si discosta dalla ormai consueta insellatura e che serve a mascherare le dimensioni della tuga, dà un particolare tocco di personalità.

COPERTA E ATTREZZATURA

Tra le caratteristiche salienti della coperta spicca la falchetta strutturale realizzata dal sormonto delle fiancate col piano del ponte. Frutto di una raffinata tecnica costruttiva che ha implicato una lavorazione molto complessa, raggiunge il duplice scopo di assicurare una giunzione scafo-coperta perfettamente stagna nonché una particolare pulizia dei passavanti, che si raccordano dolcemente alla tuga. L'assenza della schiena d'asino ha ampliato il calpestio della poppa, dove si aprono i due portelli a filo dei gavoni che insieme a quello sotto la panca realizzano un volume di stivaggio di quasi tre metri cubi. La forma del pozzetto è lineare, generose le dimensioni e ottimale l'ergonomia delle sedute a barca sbandata; discutibile invece la posizione del trasto randa, che specie nella versione a ruota potrebbe essere a ridosso della colonnina, così da ottimizzare sia il tiro sul boma sia la manovrabilità da parte del timoniere. Completa e di qualità l'attrezzatura, nella versione regata ci sono i due winch supplementari in pozzetto per lo spi e le volanti, mentre scottame e drizze sono interamente in Spectra.



Basta osservare la scia di poppa e la poca onda creata per accorgersi della bontà della carena del Match 33, un dieci metri dai parametri di progetto molto spinti, ma con una apprezzabile abitabilità interna frutto delle larghe sezioni della poppa. Leggera ma molto rigida la costruzione in composito.



Al posto delle due panche contrapposte è stata scelta la soluzione del divano a ferro di cavallo che con quattro ospiti consente di tenere chiusa un'anta del tavolo (tutto aperto misura cm 100x108), agevolando il passaggio verso prua. Gli interni sono in teak satinato.



La posizione sul baglio massimo esalta l'agibilità della toilette, dove sono ricavati tre grandi stipetti e un armadio cerate. La parte bassa è realizzata da un controstampo stagno di facile pulizia.



Decisamente rigorosa la prua, dove si può notare la falchetta strutturale in vtr.



Durante la prova, che si è svolta con sedici nodi di vento reale, il Match 33 ha più volte superato la sua velocità critica, planando con l'MPS a 9 nodi. In bolina, malgrado avessimo a riva un genoa leggero anche se grasso, ha mantenuto un assetto corretto e un ottimo angolo al vento.



Di forma a L piuttosto profonda, la cucina dispone di ampi volumi di stivaggio ma il lavello ovale penalizza il piano di lavoro.



Oltre a un ampio piano di calpestio, la cabina di prua dispone di una cuccetta lunga cm 210 e larga cm 165.



Altrettanto comoda la cuccetta di poppa (cm 150x195), specie per la forma quasi rettangolare che le larghe sezioni della poppa consentono di realizzare. L'aerazione è però scarsa e manca una mensola.



Il carteggio usa come seduta la panca della dinette, a vantaggio del piano (cm 75x75) e dello spazio di stivaggio.



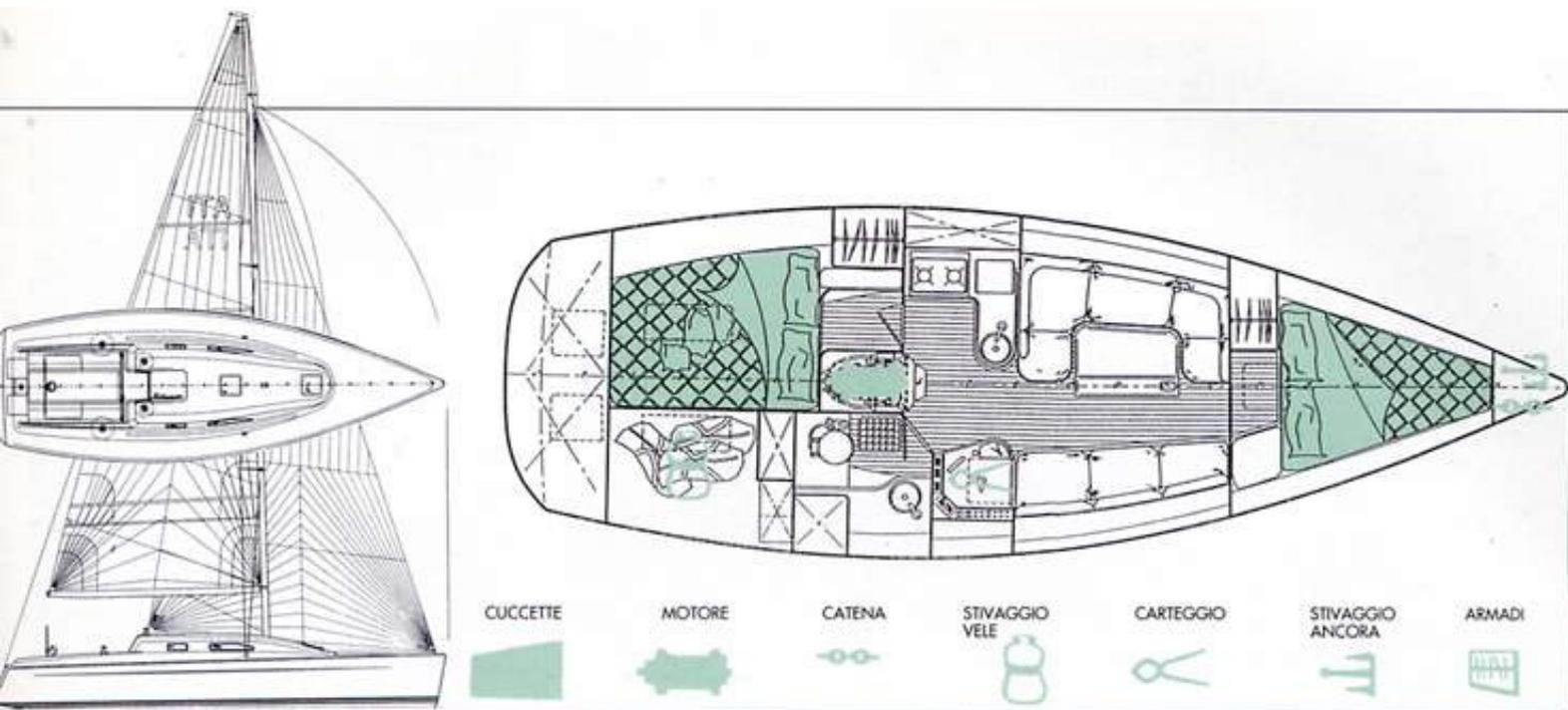
Il pozzetto ampio e pulito ha caratteristiche ideali per regata. L'altezza contenuta degli schienali, se da un lato penalizza il comfort e la protezione dagli spruzzi, crea sedute anatomiche sul bordo esterno.



In crociera si apprezza la zona a pruvavia della tuga, oltre due metri di lunghezza, da dedicare a prendisole.



Larghi e sgombri i passavanti, grazie alle rotaie addossate alla tuga che ha il bordo di attacco arrotondato.



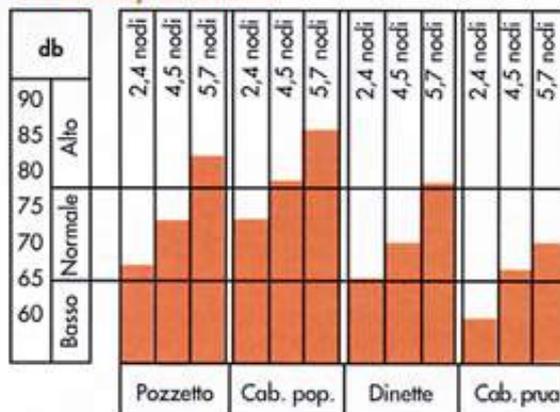
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Moderno compromesso IMS con spiccate caratteristiche sportive. Grazie al dislocamento leggero sviluppa velocità davvero notevoli. Molto aggressiva e particolare l'estetica.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Buona l'abitabilità del pozzetto, anche nella versione a ruota, ampi i passavanti, sufficiente il prendisole a prua. Da rivedere la posizione del trasto randa. Di ottima qualità l'attrezzatura.
- ALBERO E VELE** ●●● Piano velico frazionato, che nella versione crociera-regata è facilitato dalle crocette aquartierate senza volanti strutturali. Decisamente importante lo sviluppo della superficie velica.
- INTERNI** ●●●● Buon equilibrio dei singoli locali, con piani di calpestio ampi e grandi dimensioni delle cucette. Razionale la disposizione della dinette, spazioso il bagno, buone le altezze interne.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●● La tecnica di costruzione è ideale per questa tipologia, con soluzioni ricercate come quella della falchetta strutturale. Il prototipo, poco rifinito, non permette un giudizio attendibile.
- A MOTORE** ●● Velocità rilevate mediocri, ma l'elica era sbagliata. Il rapporto peso-potenza è corretto, da migliorare l'isolamento acustico.
- A VELA** ●●●●● Un "missile" divertentissimo. Occorre abbassare però il rating.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●● Per la crociera serve un serbatoio d'acqua supplementare. Le dotazioni di serie sono abbastanza complete.

Vel. a motore/giri min.

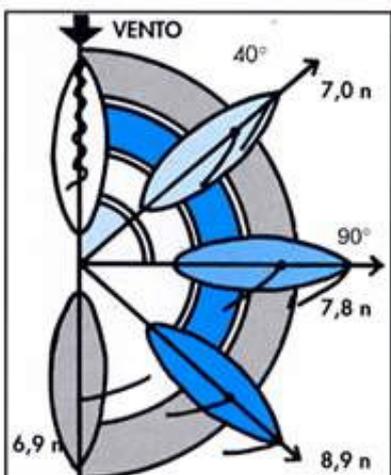
Giri al minuto	Nodi
1500	2,4
2900 CROCIERA	4,5
4000 MAX	5,7

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 40°
 Angolo sbandamento max 25°
Velocità
 bolina: 7,0 n
 traverso: 7,8 n
 lasco: 8,9 n
 poppa: 6,9 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 16 nodi
 Stato del mare: poco mosso
 Vele usate: randa full battent genoa 150% della J - MPS



Attrezzature

Verricelli	Harken
Rotaie e trasto randa	Harken
Stopper	Antal
Bussola	Riviera
Albero	Tiber Spar
Avvolgifiocco	Nemo
Boccaporti e oblò	Moonlight

Dimensioni

Altezze in cabina	
Dinette	m 1,86
Cabina di poppa	m 1,83
Toilette	m 1,81
Cabina di prua	m 1,65
Lung. del pozzetto	m 2,22

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono
 ●●●●● Ottimo

MATCH 33

ALBERO E VELE

Sia la versione crociera-regata che quella regata dispongono di un piano velico a 9/10, ma la prima monta un albero Tiber Spar a doppie crocette aquartierate e pennacchino con sartame in cavo spiroidale, mentre per la seconda l'albero è a scelta del cliente, fermo restando la geometria decisa dal progettista che è a crocette tradizionali e pennacchino con sartame discontinuo in tondino e volanti strutturali. Comune ad entrambe l'albero passante sottocoperta.

Sull'esemplare della prova, che era il prototipo, abbiamo notato una eccessiva lunghezza del boma che il cantiere ha già provveduto a correggere sulla serie. La posizione delle lande piuttosto interna rispetta il giusto angolo di scotta in bolina. Vang rigido e vele sono opzionali.

INTERNI

La ripartizione interna è quella in voga sulle barche di questa taglia: due cabine separate, una a poppa e una a prua, toilette posteriore, carteggio e cucina ai piedi della scala d'ingresso e dinette a centro barca. Rispetto alle dirette concorrenti si nota una diversa soluzione del quadrato, dove una delle due panche contrapposte è sostituita dal divano a ferro di cavallo che amplia le sedute e agevola il passaggio verso prua. Grazie alla notevole larghezza delle sezioni poppiere, la cuccetta matrimoniale ha forma quasi rettangolare, mentre la toilette riesce a inglobare un capiente armadio cerate. La cucina a L dispone di abbondante stipetteria, vano per il pattume incluso, ma il piano di lavoro è sacrificato dal lavello di forma ovale. Il carteggio orientato verso poppa sfruttato come seduta la panca stessa della dinette, guadagnando qualche centimetro utile di piano e un ripostiglio per gli attrezzi. Ampio anche il calpestio della cabina di prua, dotata di mensola a murata, un armadio e un

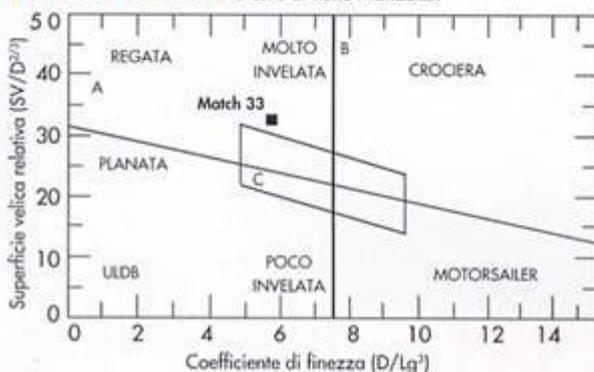
sedile-scarpiere. Notevoli le altezze, che in dinette superano i cm 185, migliorabile l'aerazione della cabina di poppa che dispone di due oblò entrambi rivolti verso il pozzetto.

COSTRUZIONE E FINITURE

Per i materiali impiegati (resina vinilestere, biasiali e unidirezionali di vetro, anima del sandwich dello scafo e della coperta in Airex) e per la lavorazione che avviene a temperatura e umidità controllate da personale qualificato, si tratta di una barca di "sostanza". Robusta anche l'ossatura di rinforzo, composta da una fitta rete di madieri che incrociano quattro longheroni senza uso di controstampi strutturali. Tre paratie e numerose omega creano un corpo unico tra scafo e coperta, la cui giunzione è realizzata con epossidica e microsferi e poi resinata internamente con tessuti bidirezionali, a garanzia di una assoluta impermeabilità. Il bulbo in piombo sostenuto da 10 prigionieri diametro di 20 mm è rivestito da un

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più una 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 a vela presenti sul mercato italiano.

Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.

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

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	6	10	16	20
γ 45°	Bolina	4,6	5,8	6,5	6,9
γ 90°	Traverso	5,8	7,5	8,3	8,6
γ 135°	Lasco	4,7	7,1	8,5	9,3
γ 180°	Poppa	2,8	4,8	7,2	8,0

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	10,24
Lunghezza scafo	m	9,99
Lunghezza al gall.	m	9,03
Larghezza	m	3,37
Pescaggio	m	2,00
Dislocamento	kg	3500
Zavorra	kg	1275
Superficie velica 150%	m²	70,2
Numero cuccette		4+2
Motore e cavalli	Yanmar 18 cv	
Capacità serb.acqua	lt	100
Capacità serb.gasolio	lt	70
Disegnata da:	Studio Starkel	
Costruita da:	LCI	
Commercializzato da:	Media Ship,	
	Viale dei Primati Sportivi 94, 00144	
	Roma, tel. 06/5917057-8, fax 06/	
	5915050.	

Optional

- Attrezzatura spi	L. 2.000.000
- Frigorifero	L. 1.600.000
- Timoneria a ruota	L. 3.500.000
- Avvolgifiocco	L. 2.000.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,30
Lft/Baglio max		2,96
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		35 %
(valori medi compresi tra 24 e 47 %)		
Coefficiente di finezza		6,17
Superficie velica relativa		17,69

LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi.

γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri progettuali.

La serie avrà sempre lo Yanmar da 18 cv S-Drive, ma con elica a due pale orientabili.



ciclo epossidico, mentre il timone con asse in pieno di alluminio, rigido e al contempo leggero, scorre su boccole in Ertalon.

A MOTORE

Il dislocamento leggero e il propulsore scelto, uno Yanmar 18 cv con trasmissione S-Drive, dovrebbero garantire velocità superiori di quelle ottenute in prova. La causa dovrebbe essere l'errato passo dell'elica, come testimonia il numero massimo di giri registrati, che è superiore al previsto. La serie disporrà dello stesso motore ma di un'elica a due pale orientabili, più efficiente delle due pale abbattibili e soprattutto in grado di essere regolata. Discreta l'accessibilità al vano motore, da migliorare l'isolamento acustico.

A VELA

È una barca che sviluppa velocità di punta sorprendenti, con un angolo di bolina intorno a 40° e una grande facilità ad entrare in surf. Muove poca acqua, segno che la carena è azzeccata, è molto stabile ed equilibrata al timone. Se le modifiche in atto per abbassare il Gph, tra le quali un bulbo più leggero, non influiranno sulle prestazioni, sarà senz'altro una protagonista delle prossime regate e una barca da crociera entusiasmante.

DOTAZIONI E IMPIANTI

L'autonomia di acqua è scarsa, ma c'è spazio per piazzare un serbatoio supplementare. Molto completo l'impianto elettrico che dispone sia di voltmetro che di doppio amperometro (carica e scarica); due le batterie da 80 Ah l'una e due le pompe di sentina. Valvole e prese a mare sono facili da manovrare. Piuttosto complete le dotazioni di serie, che includono voci di norma opzionali.

(L.Z.)

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft (m)	Disloc. (kg)	Cucc.	S.vel. (mq)	Cantiere	Prezzo
Match 33	Starkel	10,24	3500	4+2	70,2	LCI	150.000.000
X-332	Jeppesen	10,06	4350	4+2	68,1	X-Yachts	143.350.000
Azurée 35	Ceccarelli	10,80	4400	6/8	73	ITR	132.000.000
First 35s7	Berret	10,55	5300	8	73	Beneteau	581.450 FF
Sun Fast 32	Andrieu	9,30	3100	6/8	50,7	Jeanneau	387.000 FF
Fax	Jezequel	9,90	4350	5	59	Zuanelli	119.000.000
Gib' Sea 334	Joubert & Nivel	10,00	4500	6	58,9	Gilbert Marine	480.607 FF
Nova 333	Novelli	9,94	3800	4+2	62,4	CNNT	-
Bavaria 34 Sp.	J&J	10,42	3900	6+2	71	Bavaria	132.039 DM
Este 35	Vallicelli	10,60	3500	4+2	69,3	C.N. D'Este	150.000.000
Feeling 326	Harlé	9,90	3400	7+2	55	Kirié	458.500 FF

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