

Le prove di vela e motore



Il Rush una vera barca da regata crociera

Progettata da Ron Holland e costruita dal cantiere Jeanneau, è distribuita in Italia dalla Motonautica Ambrosiana di Milano. È una barca veloce e comoda che può veramente soddisfare il diportista che ama anche la competizione. Per i più esigenti, esiste anche una versione tutta da regata.



Quando si parla di Jeanneau bisognerebbe inchinarsi, fosse anche per la sola ragione che si tratta del più produttivo cantiere nautico europeo. Se al nome di Jeanneau si aggiunge poi quello di Ron Holland, uno degli architetti più richiesti del momento, allora gli inchini diventano obbligatoriamente due. Così ci siamo dovuti inchinare e non solo per una questione reverenziale, davanti al Rush, un half-tonner di 9,55 metri, frutto della collaborazione di questi due personaggi. Il Rush è nato circa due anni fa in due versioni, per la verità non molto diverse, seguendo la ormai diffusa tendenza fra i cantieri di affiancare ad un

progetto per così dire «tirato» una soluzione meno esasperata che possa in qualche modo allargare la sfera dei potenziali clienti. Occorre comunque dire che, in questo caso, la mano di Holland non è stata troppo pesante nemmeno nella versione da regata, forse anche in vista di una vasta commercializzazione. Ne è uscita una barca comoda e divertente che, stando ai risultati conseguiti nella scorsa stagione, ha dimostrato di saper stare al passo con scafi ultraleggeri o disegnati da un occhio particolarmente attento ai regolamenti di stazza.

Il Rush preparato per la nostra prova era una versione «standard» con qualche acces-

Un lasco del Rush di Jeanneau, disponibile in due versioni. La versione regata è equipaggiata con un albero a due ordini di crocette e sartie volanti per la migliore regolazione della flessibilità del profilo.

sorio di coperta extra come lo strallo cavo, gli stopper e vele Negri Sails. Siamo usciti con una mano di terzaroli e un fiocco olimpico dal taglio quasi perfetto andando a saggiare le tanto decantate capacità bolinarie di questo scafo francese, con 15/20 nodi di vento e un rompiscatole mare corto da sud-est.

Il risultato è stato più che soddisfacente sia per quanto riguarda il comportamento sull'onda che viene addolcita senza grandi sforzi da parte del timoniere, sia per la velocità e stabilità di rotta anche con angoli di bolina molto stretti. Nelle andature larghe la governabilità di questa barca risulta ancora più evidente e, nonostante le voci contrarie, il Rush ha dimostrato una buona stabilità anche con le onde e il vento in poppa. L'attrezzatura di coperta prevede 4 verricelli, due per il fiocco, forse troppo piccoli e due per i rinvii dell'albero in pozzetto. Quelli in dotazione al Rush che abbiamo provato erano Barbarossa, ma a richiesta possono essere montati anche i Lewmar. Falchetta, galloce e rotaia del trasto sono di lega leggera, siglate Giot. Albero e boma sono France Spar, una marca che sembra riscuotere ormai un grande successo e non solo fra i cantieri francesi. Il pozzetto è sufficientemente ampio e dà la possibilità anche a quattro persone di manovrare comodamente senza intralci. Ottima la soluzione di alloggiare la zattera di salvataggio sotto la barra del timone anche se questo può in parte influire su una precisa distribuzione dei pesi. Sottocoperta, anche senza trovate particolari, il Rush si presenta senza dubbio accogliente e pienamente rispondente alle sue caratteristiche di barca abitabile. Scendendo, sulla sinistra, si incontra la cucina con fornello a due fuochi, lavello in acciaio inox e ampi stipetti per le provviste. Sulla destra il tavolo da carteggio e a poppavia la cuccetta del navigatore notevolmente comoda come lunghezza (2 metri) ma forse un po' costretta per quanto riguarda lo spazio vitale.

Al centro il Rush, grazie alla sua larghezza massima di 3,15 metri, offre un arioso quadrato con tre cuccette una delle quali matrimoniale, ricavabile nella dinette, e una singola sulla sinistra. Proseguendo verso prua, si incontra la toilette con WC e lavabo separati dal passaggio tra il quadrato e la cabina padronale. Si tratta di una soluzione che non convince molto soprattutto per il meccanismo delle porte pieghevoli che non sembra essere il massimo della praticità.

Particolarmente comoda e luminosa è in-



vece la cabina di prua dotata di numerosissimi stipetti e portaoggetti.

La motorizzazione del Rush prevede un Renault Coach bicilindrico di 14 cavalli che consente una buona velocità di crociera. L'elica è del tipo fisso a due pale ma, a richiesta, per esigenze corsaiole, può essere montata anche una Max Prop a pale richiudibili.

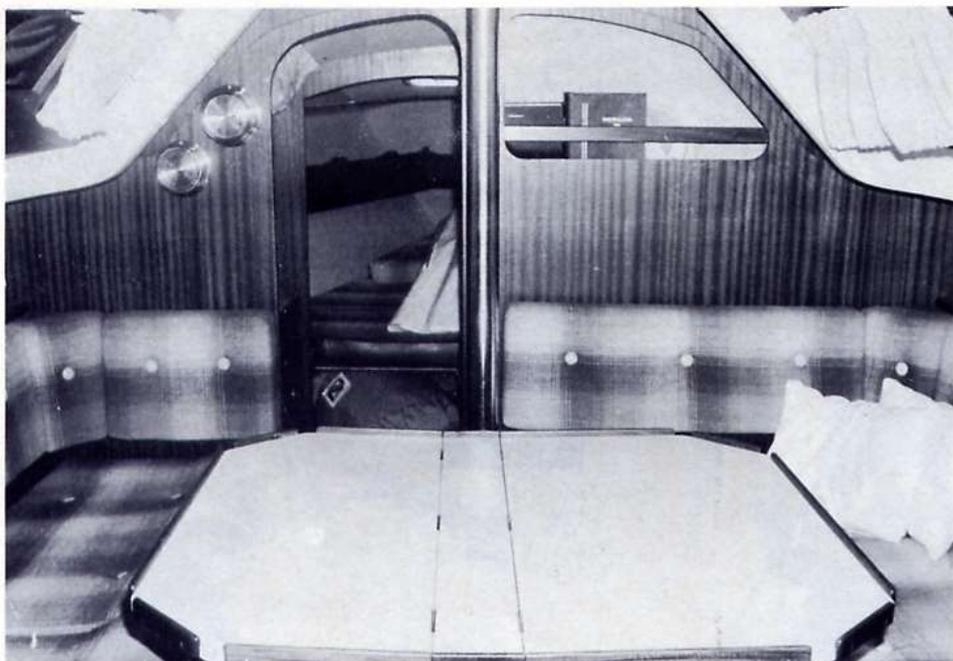
Niente da dire: il Rush è una barca comoda e veloce. Che siano finalmente riusciti a raggiungere il giusto compromesso fra regata e crociera?

Marco Paleari

Il Rush è uno scafo a dislocamento pesante almeno nella sua versione standard. Lo slancio di poppa è molto allungato e arrotondato tipico di alcuni disegni di Ron Holland.

Nonostante le linee d'acqua facciano pensare a uno scafo soprattutto boliniere, il Rush ha dimostrato un'ottima governabilità anche nelle andature portanti. Con randa terzarolata e fiocco olimpico, vento a 15/20 nodi, faceva segnare oltre 7 nodi di velocità in planata.





La larghezza massima del Rush 3,15 metri offre un quadrato molto spazioso e luminoso grazie ai due grandi oblò laterali. Il divano a L sulla destra può essere trasformato in letto matrimoniale.

Qualità tecniche più spiccate

Buona stabilità di rotta in tutte le andature
Eccellente abitabilità

Possibili miglioramenti

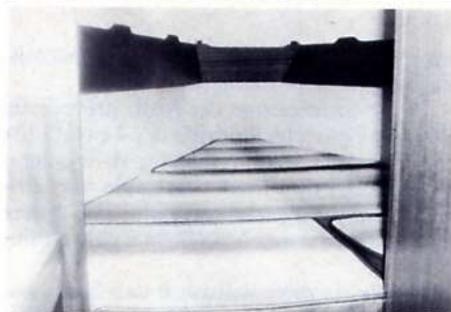
Una diversa soluzione per la toilette
Da migliorare i verricelli del fiocco

Considerazioni sul prezzo

In linea con le valutazioni del mercato

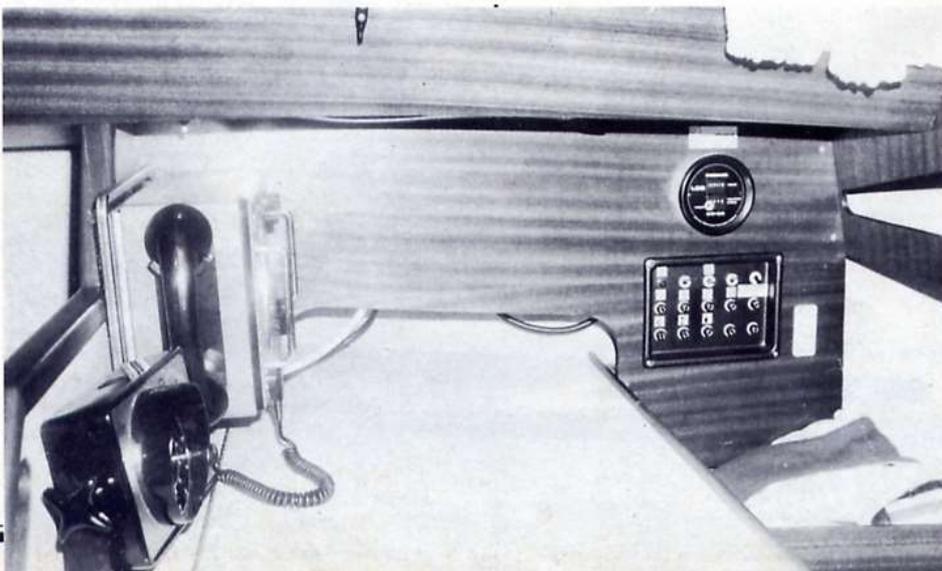


Il WC, separato dal lavabo e imbile a questo mediante un sistema di porte pieghevoli non è sembrato una soluzione molto pratica. Buona invece l'idea dell'armadio di tela a zip per tutti gli accessori del bagno.



La cabina padronale di prua è senza dubbio la più comoda sia per le dimensioni interne sia per i numerosissimi stipetti.

Il tavolo da carteggio con il quadro di controllo elettrico. Da qui parte la cuccetta del navigatore che fa anche da seggiolino per chi si siede a tracciare la rotta.



Scheda tecnica

Imbarcazione: Rush
Cantiere: Jeanneau Constructions Nautique Les Herbiers - Francia
Distributore: Motonautica Ambrosiana - Via Gallarate 58 - Milano - tel. 02/3087760

Generalità

Lunghezza f.t.: metri 9,55
Lunghezza al gall.: metri 7,75
Baglio max e al gall.: metri 3,15/2,66
Immersione: metri 1,40/1,70
Dislocamento: chilogrammi 3.200
Zavorra: chilogrammi 1.140
Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 49,00
Bordo libero a prua e a poppa: metri 1,03/0,90
Altezza sull'acqua: metri 12,60
Rating: piedi 22,00
Prezzo base (esclusa IVA 18%): Lire 42.500.000
Omologazione RINA: si

Motorizzazione

Motore: Renault Coach
N° cilindri: 2
Potenza: 14 HP (10 KW)
Elica: tipo fisso, 2 pale
Serbatoio carburante: 30 litri
Trasmissione: asse
Raffreddamento: acqua

Condizioni meteo di prova

Località: Santa Margherita Ligure
Vento: f. 4/5
Mare: mosso
Temperatura: 10 C°
Persone a bordo: 3

Piano velico e armamento

Randa: 16,60 metri quadri
Genoa: 32,40 metri quadri
Fiocchi: 13,70 metri quadri
Tormentina: 7,00 metri quadri
Spi: 69,00 metri quadri
Albero: France Spar; l. 11,7 m
Strallo di prua: diametro 5,5
Sartiamme: diametro 5,5
Timoneria: a barra
Verricelli: Lewmar, Barbarossa

Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,80 metri
Cuccette: numero 6 in 2 cabine
WC: tipo marino in locale separato
Lavabo: inox
Serbatoio acqua: 100 litri
Fornello: 2 fuochi
Combustibile: gas
Pompa di sentina: meccanica
Impianto elettrico: v 12
Capacità batteria: 60 Ah.
Accessori standard: Randa genoa, genoa medio e motore compreso nel prezzo indicato.
Accessori extra: Attrezzature spi, strumentazione, bussola.

Indici di prestazione

Stanci della carena: LOA/LWL = 1,23
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,34
Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 35,62%
Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)³ = 30,46
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 15,31
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 4,375
Numero di Bruce B = SA / (LWL)³ Δ = 0,47
Dislocamento relativo: Δ/(LWL)³; Kg/m³ = 6,87
Velocità limite teorica: 2,54 √ LWL (nodi) = 7,07