

PROVA

Una barca "da conversazione", un progetto puro. Una pic-nic boat di 11 metri all'insegna di prestazioni, comfort e eleganza delle linee. Un progetto dello Studio Felci realizzato da Proteus Yacht.

di Luca Sordelli

Taki 38

- la coerenza del progetto
- le prestazioni anche con poco vento
- la semplicità

- manca l'antidrucciolo sulla tuga
- zona carteggio poco funzionale
- manca il trasto di randa



Una sfida non facile quella che ha dovuto affrontare lo studio Felci nella realizzazione di questo racer cruiser. Si doveva fare una barca veloce, per brevi crociere e gite in giornata, facile da por-

tare, con la coperta sgombra, il più pulita possibile. Una barca per "pochi ma comodi", raffinata nelle linee e negli allestimenti, che si facesse notare. Una filosofia fortemente voluta dall'armatore (il Taki è

una barca semicustom, fatta su scafo maschio che verrà realizzata in piccola serie) che ha collaborato spalla a spalla con Umberto Felci e soci. L'idea di base, si sa, non è la prima volta che la vediamo

PROVA TAKI 38



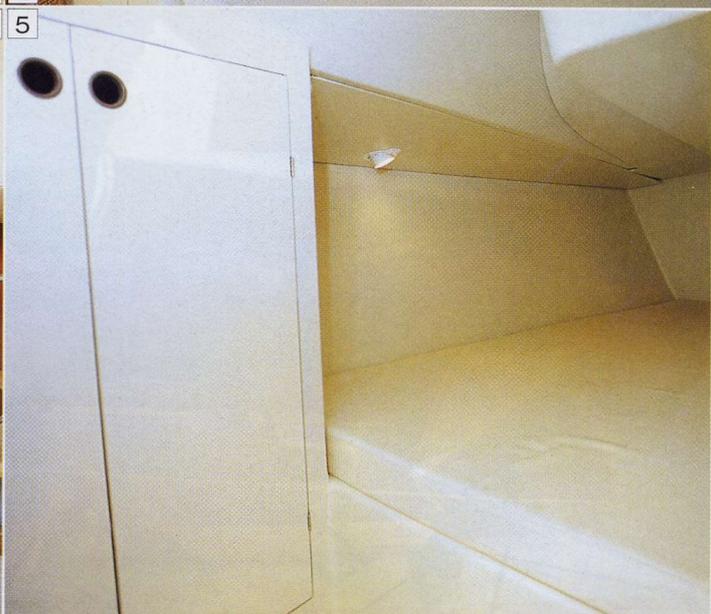
1 2
4 5



3



4 5



1/2. I fornelli e il lavandino ai piedi della scaletta. Anche qui si nota l'accurato studio di design.

3. La zona carteggio è all'interno della cabina di poppa.

4. Raffinato l'allestimento del bagno.

5. Il locale notte di poppa, l'unico separato.

realizzata nei nostri mari. Su barche ben più grandi è quasi diventata la norma da seguire. Ma del Taki c'è piaciuta non tanto l'originalità quanto la coerenza del progetto. Una barca da conversazione, un 11 metri fedele alla sua vocazione di scafo veloce a "da pic-nic", senza troppe concessioni ad altri stili, fedele a se stessa. Cosa rara di questi tempi.

Il progetto

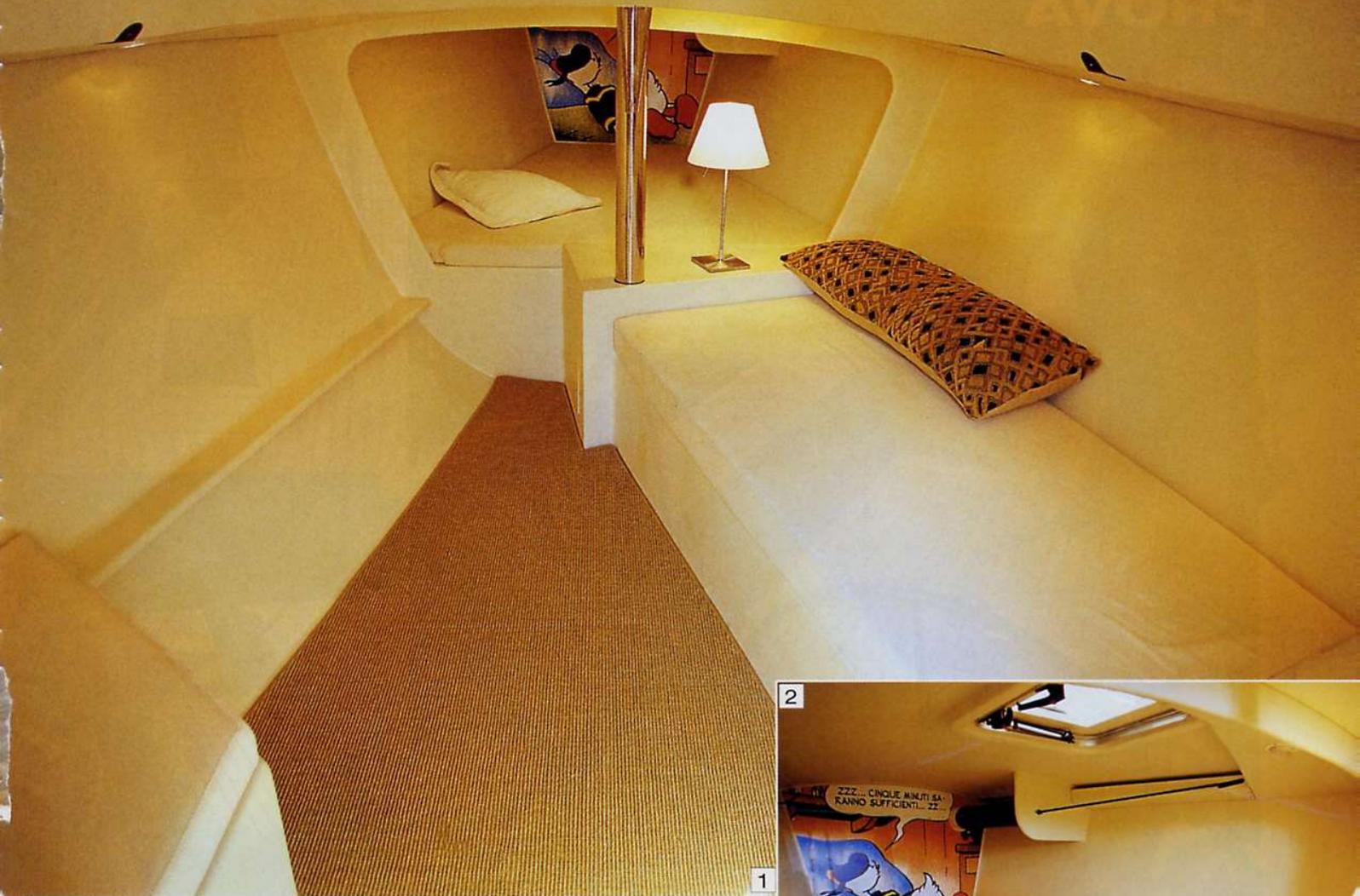
Il Taki 38 è un dislocamento leggero, dalla ragionevole quantità di tela a riva, dalla notevole

lunghezza al galleggiamento e con molto peso in chiglia (esattamente il 46%, sui modelli di grande serie siamo in genere sul 30/33%). E' un progetto puro, libero da ogni regola di stazza, confezionato sulle richieste del suo armatore. Tutti elementi che contribuiscono a farne un fast cruiser mediterraneo, veloce ma non estremo. Le linee della barca sono pulite, con un bordo libero molto basso e una tuga avviata, che si inserisce morbidamente nel profilo dello scafo.

La costruzione è in sandwich,

con resine epossidiche e anima in divynycell, il tutto assemblato con la tecnica del sottovuoto. Cinque paratie strutturali garantiscono la rigidità strutturale. L'albero è in alluminio, con due ordini di crocette acquaretate e un piccolo jumper per assicurare rigidità anche con il gennaker. In carbonio sono il bozza l'asse del timone mentre il bulbo (un siluro piuttosto allungato e che spunta la 50% a poppa della pinna) è in piombo.

Tra gli elementi che caratterizzavano la barca della prova



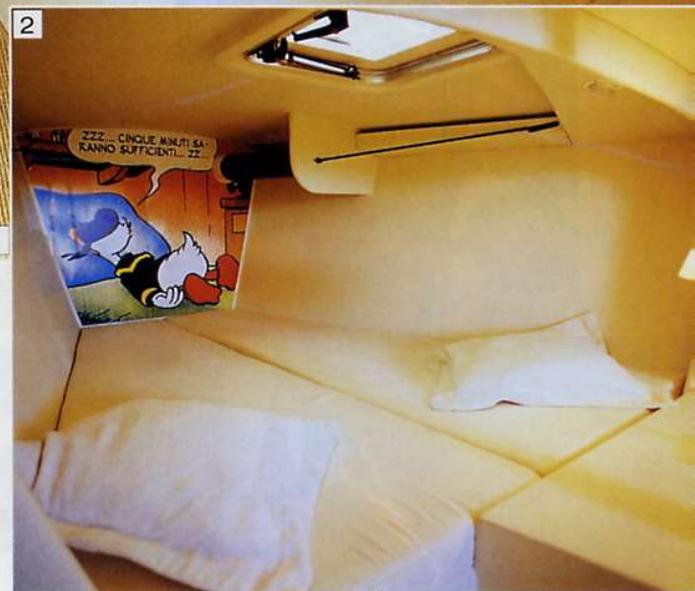
anche la colorazione, grigio/azzurro perlato, la stessa dell'Audi TT Roadster.

Interni

Idee molto chiare, si diceva in apertura, da parte dell'armatore su come questa barca doveva essere armata e arredata. Sottocoperta questa volontà è quantomai evidente: concetto base è quello di creare un open space centrale di conversazione, per 5/6 persone, fatto per chiacchierare con tranquillità, in un ambiente accogliente. Non una barca con tanti letti e tanti volumi, ma con un ambiente unico e raccolto, arredato con gusto, per ospitare gli amici per le uscite in giornata, o brevi crociere lungocosta. Quindi: niente armadi o stipi, eliminati in favore della semplicità e della pulizia delle murate; una cucina praticamente inesistente (un frigo e solo due fuochi, in un angolo e non basculanti) e che forse si poteva eliminare anche

del tutto (l'idea è quella di tornare in banchina la sera, per cenare al ristorante); altezze interne minime, con misure per stare in piedi solo ai piedi della scaletta (poi, per chiacchierare, ci si siede sui due divanetti laterali), sacrificio necessario per poter mantenere linee esterne pulite e filanti. Tra le scelte fondamentali anche la volontà di eliminare un tavolo centrale in dinette, visto come elemento che rende la conversazione meno facile, più rigida, e quella di avere una pianta fortemente asimmetrica con un divano più lungo sulla destra (utilizzabile anche come cuccetta) e uno più piccolo a sinistra. Al centro del quadrato, ai piedi del puntone dell'albero, una lampada ... basculante che è anche il cuore, estetico e geometrico, della barca.

A prua la classica cuccetta a V misura 2.2 m x 1.72 mentre un secondo letto singolo (2.09 x 1.10) è a poppa nell'unica cabina separata. Azzardata la scelta



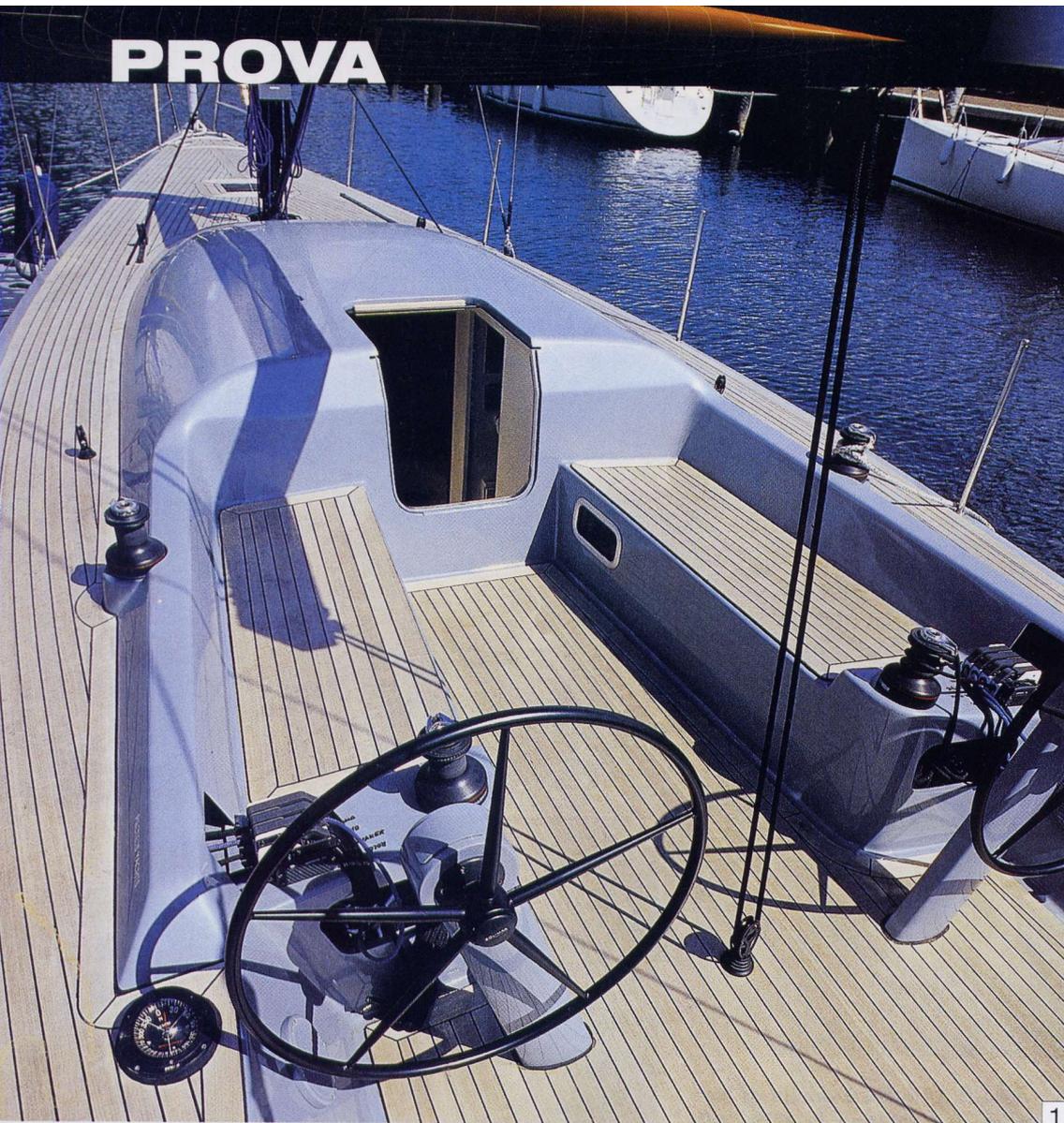
di mettere all'interno di questo locale anche la zona carteggio, utilizzando il letto come sedile. Scelta che alla fine rende sacrificate e poco funzionali entrambe le zone (ad esempio per poter entrare e sedersi bisogna necessariamente abbassare il tavolo da carteggio). Anche il bagno è ampio e arredato con gusto, coerente con la filosofia da pic-nic boat.

La coperta

Armo frazionato a 7/8, senza volanti, un gran randone da 45

1. Vista d'insieme sottocoperta. Originale l'idea di un solo open space, a pianta asimmetrica. I colori chiari di legni e tessuti garantiscono una bella sensazione di luminosità. Centro geometrico della barca è la lampada Costanzina di Luceplan.
2. La cuccetta di prua da 2,2 x 1,7 metri.

PROVA



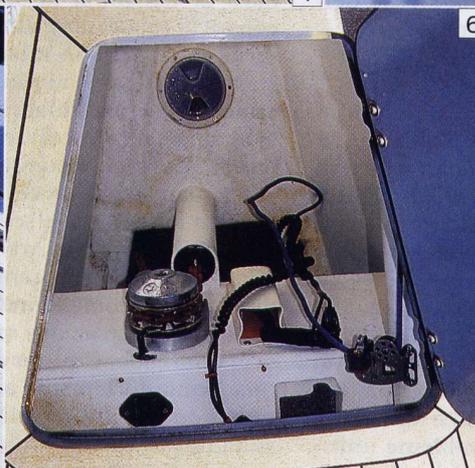
2
3



1



4 5



6 7



1. In pozzetto spiccano le due ruotine gemelle. Si nota anche l'assenza del trasto di randa.

2. Ottima la lavorazione in teak della coperta. Tutte le manovre sono a scomparsa.

mq e un jib da 28. Ovvero una buona quantità di tela ma facilmente gestibile (il fiocchetto così piccolo garantisce carichi minimi e agilità in virata). Anche questa era un'esplicita richiesta dell'armatore, velocità ma anche facilità di conduzione. Quindi anche tutte le manovre

rinviate a poppa (a comparsa sotto al filo della coperta) su due winch e una doppia batteria di stopper a portata di mano del timoniere (e qui forse le cime in uscita sono anche troppe, visto che arriva anche la scotta della randa, alcune operazioni, come la presa di mani terzaroli

diventa molto intricata) e niente trasto di randa, compensato (almeno parzialmente) da un vang molto potente che permette di lavorare (in coppia con il paterazzo, anche lui ben moltiplicato) sulla balumina. Tra le cose che ci sono piaciute: la bellissima coperta in teak

Progetto

Felci Yacht srl

Prezzo

Euro 250.000 + Iva nella versione Cruiser della prova, Euro 200.000 nella versione Race (coperta in vtr, manovre non a scomparsa, attrezzatura da regata).

I dati

Lunghezza f.t. m 11,5 – larghezza max. m 3,45 – pescaggio m 2,4
dislocamento kg 3.300 – zavorra kg 1550 – serbatoio acqua lt 40
serbatoio carburante lt 60

In sintesi

Un fast-cruiser semi custom, dal dislocamento leggero e le linee eleganti. Barca pensata per crociere a breve raggio o addirittura uscite in giornata. Interni organizzati in maniera molto originale, con un grande open space centrale pensato come cuore della barca e zona conversazione. Coperta pulita con tutte le manovre a scomparsa. Ottima la lavorazione del teak. Il prezzo piuttosto elevato è quello che bisogna pagare per avere uno scafo "su misura" e dagli alti standard costruttivi e di design.

motore Beta da 19,5 cv
costruzione in sandwich di vtr con resina epossidica e anima in divnycell, realizzata con la tecnica del sottovuoto. Boma e asse del timone in carbonio - misure interne: cuccetta di prua cm 220 x 172, cuccetta di poppa cm 209 x 100.

Piano velico

Superficie velica randa mq 45
jib mq 28 gennaker mq 130
E: 5050, J: 3700, P: 14500, I: 14300
albero in alluminio, frazionato, poggiate in coperta con due ordini di crocette acquartierate.

Gli indirizzi

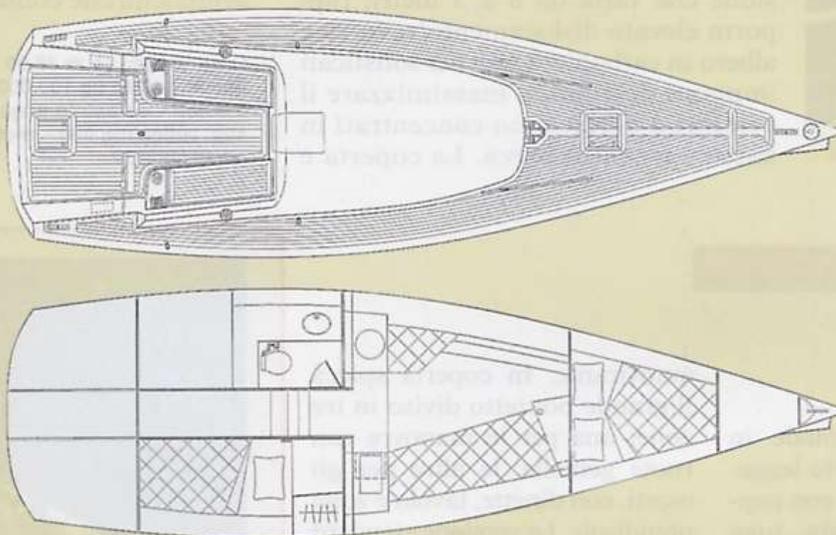
Costruito da Proteus Yacht srl Cavaion (VR)
045/6269231
www.proteusyachts.com
Studio Felci
030/9908841

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
Bolina	4/5	2.6
Bol. larga	4/5	2.8
Traverso	4/5	3.2
Lasco	4/5	3.0

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA) in dinette	rumorosità (dbA) in pozzetto
1200	2.9	61	59
2000	4.9	66	63
2500	6.0	67	69
2900	6.7	71	72



L'allestimento degli interni prevede cinque cuccette, l'unica matrimoniale a prua.

La prova

Poco, pochissimo vento e acqua piatta. L'abbiamo provato così il Taki 38, sul lago di Garda, e ne abbiamo potuto comunque gustare le sensazioni "di guida". Minime la superficie bagnata e l'acqua trascinata, sensibile e ben dimensionato il sistema di frenelli per la timoneria. Comoda la posizione per chi è alla ruota, con una buona visuale sul bordo d'entrata del fiocco. Da cambiare invece la posizione delle due bussole, troppo a poppa e sulle quali si finisce per sedersi. Da prevedere l'antisdrucchiolo sulla tuga ora non previsto, un piccolo sacrificio estetico che si può fare a salvaguardia soprattutto di chi deve lavorare sul boma, anche semplicemente per ripiegare la randa a fine giornata. In navigazione abbiamo apprezzato anche la possibilità di lavorare con facilità sul

paranco del paterazzo, e il grande spazio libero a poppa delle ruote, una vera piccola terrazza che rende molto facile il contatto con l'acqua.

A motore il Taki 38, spinto da un Beta da 19,5 cv (ancora in rodaggio) ha toccato una velocità massima di 6.8 nodi, per un ritmo di crociera di poco superiore ai 6. Valori sicuramente migliorabili quando il propulsore avrà fatto un'altra cinquantina di ore di navigazione.

Non spaventi troppo, infine, il prezzo (250.000 euro, nella versione della prova). E' quello che si deve pagare per una barca su misura, dall'alto contenuto tecnologico e dal design ricercato. Esisterà anche una versione race (senza coperta in teak, manovre non a scomparsa, attrezzatura da regata) che sarà posta in vendita a 50.000 euro in



3. A prua della ruota, a portata di mano del timoniere, "sbucano" le manovre, tutte rinviate in pozzetto.
4. La scaletta in carbonio a scomparsa nello specchio di poppa.
5. Le lande sono in falchetta. Garantiscono una migliore solidità e liberano spazio sui passavanti.
6. Il gavone dell'ancora. Questa è stata fatta su misura per incastrarsi direttamente sul fondo dello scafo.
7. Anche galloce, avvolgifiocco e luci di posizione sono a scomparsa.

che nasconde sotto di sé tutte le manovre, la doppia timoneria che apre un vero e proprio corridoio dal tambuccio fino allo specchio (aperto) di poppa, e la scelta di mettere le lande in falchetta, il che libera spazio sui passavanti e garantisce una migliore resa strutturale. Per il gennaker da 130 mq è previsto un bompresso (anche lui in carbonio) estraibile agendo su un paranco nel gavone dell'ancora. Per quest'ultima è stato studiato un particolare disegno che le permette di andare a inserirsi ad incastro sotto allo scafo. In questo modo né la catena, né l'ancora escono sul musone di prua che risulta perfettamente pulito, grazie anche alla scelta di avere il rullo dell'avvolgifiocco a scomparsa. A scomparsa anche la scaletta di poppa, all'occorrenza anche passerella per scendere in banchina.