

Alta qualità e **DESIGN ESCLUSIVO** caratterizzano uno dei modelli più eleganti della categoria. Dalla progettazione alla costruzione, dalla ricerca degli accessori alla loro installazione, tutto è stato curato per realizzare un prodotto che emerge nel suo segmento. Il battello è **COSTRUITO SENZA ALCUN RISPARMIO** di materiali o componenti. La **DOPPIA SEDUTA** con **SCHIENALI RECLINABILI** caratterizza il layout e la funzionalità. Il **TENDALINO PARASOLE** e il **FRIGO INTEGRATI** completano il comfort. La carena non tradisce la fama del Cantiere e **AFFRONTA CON SICUREZZA IL MOSSO**. Si può motorizzare con un 40 cavalli per guidarlo senza patente, mentre con il fuoribordo da 90 hp regala anche l'emozione della velocità. Per i più estrosi c'è pure la versione Vintage.

▶ Lunghezza f.t.m 5,68

▶ Larghezza f.t.m 2,50

▶ Velocità massima 23 nodi

▶ Prezzo 20.970 euro



FLYER

560 Sportage

Il nuovo corso di Flyer è all'insegna dell'eleganza e della qualità. Gli ultimi modelli sono stati disegnati da Christian Grande e uniscono la creatività del famoso *designer* con la razionalità delle soluzioni tecniche dettate dalla grande esperienza del Cantiere. La progettazione è stata eseguita interamente al *computer* e la modellazione è stata effettuata con una fresa robotizzata. Il risultato di questo processo è una carena totalmente simmetrica, rispondente esattamente allo studio eseguito al calcolatore. L'accurata laminazione ha permesso di ottenere arredi di coperta precisi come la carrozzeria di un'auto, con portelli, luci di accesso, casseri e piani che combaciano perfettamente tra loro.

La qualità del manufatto emerge altresì dall'impiego di materiali e accessori pregiati. Le tappezzerie sono articolate con colorazioni e cuciture che esaltano l'originalità del mezzo. Molti componenti vengono realizzati appositamente per questo modello, per conferire un valore aggiunto al prodotto. Il gavone prodiero controstampato è più complesso da realizzare, ma in questo modo è rifinito al pari delle superfici esterne ed è isolato dal fondo. Il relativo portello è dotato di maniglie d'acciaio incastonate nello stampo e di robusti ganci di chiusura che lo bloccano inserendosi in feritoie d'acciaio.

Il parabrezza è guarnito con una cornice d'acciaio che, oltre a irrobustirne il profilo, serve da tientibene grazie alla sua forma ergo-

nomica. La plancia è verniciata con uno speciale prodotto che regala un piacevole effetto al tatto, come se fosse rivestita di tessuto. Si ha la percezione di essere a bordo di un modello di lusso, diverso da tutti gli altri, certamente più costoso, ma non più di tanto, considerando la tecnologia di costruzione e la completezza dell'allestimento. A prua si è scelto di prolungare il ponte sino alla consolle per evitare l'uso di instabili prolunghe, sempre scomode da riporre quando non vengono utilizzate. L'allungamento del ponte ha contribuito ad aumentare il volume della stiva sottostante che risulta altresì dotata di due portelli che danno accesso ai vani adiacenti. Il pozzo catena è profondo e permette di sistemare l'ancora in basso; il portello è guidato da un attuato-

re montato su un'apposita piastra di rinforzo.

L'elemento chiave del *layout* di coperta è costituito dalla doppia seduta che ha caratterizzato anche molti modelli del passato. Con questa soluzione si ottengono quattro comodi posti a sedere; il primo divano è per il pilota e il navigatore che restano riparati dal parabrezza, mentre il secondo è dedicato a due passeggeri che sono comunque parzialmente protetti dallo schienale che li precede. Per tenersi si hanno a disposizione due lunghe maniglie d'acciaio applicate sul tratto poppiero dei tubolari. Sotto al divano di pilotaggio si trova il frigorifero, mentre sotto quello di poppa si apre una cala ben isolata dalla sentina e quindi asciutta. Le sedute sono state disposte in modo che reclinando gli schienali si possa for-

L'idea di disegnare il ponte di coperta con una forma semi-circolare ha portato a un considerevole ampliamento del prendisole in prossimità della prua. Il materassino arriva alla consolle evitando di dover aggiungere fastidiose prolunghhe. La consolle offre una posizione di guida di stile automobilistico (vale a dire che si viaggia prevalentemente seduti), con la possibilità di trovare spazio per gli arti inferiori. L'originale palpebra sopra al cruscotto è verniciata con un prodotto che regala un piacevole effetto al tatto.



mare un solarium senza soluzione di continuità di oltre due metri di lunghezza. Nel coronamento è stato ricavato un gavone su misura per ospitare il tendalino parasole con i relativi archi d'acciaio (optional), in modo che possa essere aperto in un istante. A poppa, i tubolari terminano con la caratteristica forma a cono che riprende il tipico stile di tutti i Flyer. Questo disegno, inoltre, permette di allargare le plancette bagno per renderle più comode. In una di esse sono inserite la scaletta a scomparsa e una lunga maniglia d'acciaio che agevola la risalita dall'acqua.

Per l'ormeggio, a prua c'è un'originale bitta, integrata nel passacavo d'acciaio, disegnata appositamente per questo modello. A poppa sono state realizzate fasciose «code» dallo stile retrò su cui sono installate galloce di tendenza, ma un po' spigolose. Per ancorarsi con sicurezza al corpo morto o per il trasporto sul carrello stradale si utilizza il golfare nel dritto di prua, circondato da una piastra d'acciaio che protegge la vetroresina e chiude la cubia quando non viene installato il verricello salpancora.

La postazione di pilotaggio è disegnata in modo da poter distendere gli arti sotto la plancia, per guidare comodamente seduti come in auto. Il comfort è elevato perché le imbottiture sono molto spesse; inoltre, ribaltando una porzione del sedile, si può governare in piedi o appoggiati. Gli ombrinali verticali rappresentano la soluzione migliore per il drenaggio del pozzetto e i ganci di gomma che bloccano i sedili eludono qualsiasi pericolo per le mani. Come il 660, anche il 560 è disponibile nella sontuosa e fascinosa versione Vintage (carat-

terizzata da colori e allestimenti retrò), che possiede lo stesso layout dello Sportage e ovviamente le medesime prestazioni.

Le dotazioni di serie includono tutto il necessario per prendere il largo, ma l'elenco degli accessori è ugualmente molto ricco - in pratica, il medesimo di un gommone di grandi dimensioni - e comprende, tra l'altro, il verricello salpancora e il frigo a cassetto. Il pagliolo rivestito di teak è un optional imprescindibile sul Vintage, ma forse inadatto alla versione sportiva la cui livrea è caratterizzata dal contrasto cromatico delle finiture rosso/blu sulla coperta bianca e sui tubolari grigio chiaro. L'applicazione di loghi e decorazioni perfeziona il look, basato sulla ricerca di una sportività di classe. Le luci di via a led (offerte a richiesta) hanno una maggiore portata, riducono il consumo di energia e aggiungono stile e qualità.

IN NAVIGAZIONE

La prova è stata eseguita con due diversi fuoribordo Honda per misurare le prestazioni e le doti di navigazione con un «senza patente» e con un 90 cavalli. In entrambi i casi la carena ha mostrato l'attitudine ad attraversare le onde e le scie senza mai impattarle, mantenendo un'elevata precisione di rotta. Nonostante la presenza di vento moderato, non si sono riscontrati spruzzi in coperta neppure in virata. L'assetto con il 40 cavalli è praticamente neutro, cioè tutto lo scafo resta immerso per ottenere la migliore stabilità dinamica e il massimo comfort. Con il motore più potente si può cambiare facilmente l'angolo di corsa dello scafo mediante il trim, scegliendo per esempio



Il 560 Sportage è uno dei pochi gommone della sua categoria ad offrire, a richiesta, il verricello elettrico, peraltro - a nostro avviso - superfluo su un battello di questa misura. Nella versione standard si apprezza la protezione d'acciaio che incorpora la galloccia e il passacavo, realizzati appositamente per questo modello. Osservando il pozzo catena si può notare la cura nella costruzione: l'apertura è dotata di attuatore, è rinforzata con una contropiastra e bloccata da un gancio che s'inserisce in una fessura d'acciaio. Il gavone sotto il ponte di prua è controstampato e luci-



un'incidenza maggiore per correre più velocemente. A tutto gas, con 35 nodi, il battello si pone ai vertici della categoria anche per ciò che concerne le prestazioni, grazie a un regresso molto basso (elica 13" 1/4 x 17" a 3 pale).

A 20 nodi raggiunge la massima efficienza energetica con consumi di circa 1,5 miglia per litro. Con il 40 cavalli il gommone tocca i 23 nodi garantendo una totale sicurezza anche in mani inesperte. Si possono compiere mano-

vre poco corrette, come virare improvvisamente, alzare il trim eccessivamente, senza che ciò sia causa di instabilità. Queste doti sono fondamentali per un battello che si propone, per le sue dimensioni, a diportisti che potrebbero essere alle loro prime esperienze di navigazione.

L'elica utilizzata con il 40 cavalli (11" 3/8 x 12" a 3 pale di alluminio) ha fatto registrare un regresso piuttosto alto e si ritiene che si possano ottenere risultati migliori con propulsori di maggiore diametro. Oltre ad aumentare la velocità, si potrebbero ridurre ulteriormente i consumi che sono risultati anche in questo caso pari a 1,5 miglia per litro alle andature di crociera. Il mezzo non alza mai la prua, neppure nelle fasi che precedono l'ingresso in planata, e questo rende più sicura la guida. Non occorre molta forza per accostare e la timoneria a cavo è idonea con entrambe le motorizzazioni.

Per chi ricerca la massima comodità, segnaliamo che tra gli accessori è comunque previsto il sistema di guida idraulico che permette manovre un po' più rapide con il 90 cavalli. Sul mosso non è indispensabile correggere l'assetto secondo la direzione delle onde, anche se è sempre preferibile alzare il trim con mare in poppa e abbassarlo procedendo contro mare e contro vento. Alla fonda i tubolari non toccano l'acqua, ma la considerevole larghezza del gommone, una delle maggiori del segmento, assicura comunque una buona stabilità.

Il grande diametro delle camere d'aria sintetizza la sicurezza del mezzo, ampiamente verificata nel corso del nostro test dinamico. ©

© Copyright by Koster Publishing 2011



Abbattendo gli schienali, si ottiene una superficie prendisole di oltre 2 metri, senza soluzione di continuità. Sotto il divano di guida è presente una vasca da adibire a frigo, mentre sotto la panca di poppa si apre la cala, anch'essa molto curata nelle rifiniture. Nel coronamento è stato ricavato un apposito gavone per contenere il tendalino con i relativi archi. Le «code» applicate sui coni sono una caratteristica distintiva della serie e vengono attrezzate con galloce e rivestimento protettivo d'acciaio. La scaletta bagno è sistemata a scomparsa in una delle due plancette di pop-



I DATI FLYER 560 SPORTAGE

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	568 cm
Lunghezza interna	500 cm
Larghezza f.t.	250 cm
Larghezza interna	138 cm
Diametro tubolari	55 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pannel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo L
Portata persone	9
Peso	550 kg
Potenza massima applicabile	120 hp (88,2 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, anche gonfio
Prezzo	€20.970 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 150 litri	di serie
● Verricello elettrico + ancora inox	€ 2.800
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 54 litri	€ 850
● Tendalino parasole con archi inox	€ 1.950
● Tenda notte	non disponibile
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo a pozzetto	€ 1.800
● Luci di via a led (tromba)	€ 380 (€ 110)
● Timoneria idraulica (monocavo rinforzata)	€ 1.900 (€ 450)
● Pompa di sentina	di serie
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.230 (€ 315)
● Gonfiatore elettrico	disponibile aftermarket
● Impianto elettrico + pannello utenze (bussola)	di serie (€ 350)
● Piano di calpestio in teak	€ 3.120

le condizioni della prova

mare mosso	vento 15 nodi	2 persone a bordo	100 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ L'elevata qualità di costruzione e di allestimento
- ▲ Lo spazio prendisole a prua e a poppa grazie agli schienali reclinabili
- ▲ Il comfort in navigazione anche sul mosso

ci è piaciuto di meno

- ▼ I passaggi calibrati tra i divani e i tubolari, per dare più agio alle sedute
- ▼ La spigolosità delle galloce di poppa e del passacavo di prua
- ▼ Il regresso elevato che suggerisce l'impiego di un'elica di maggiore diametro

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	9 NODI A 3.500 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	13 NODI A 4.500 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	17 NODI A 5.000 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	23 NODI A 6.100 GIRI/MIN

il motore della prova

Honda	BF 40D (4T)
Potenza massima	hp 40 kW 29,4
Regime di potenza max	giri/min 5.000-6.000
Cilindri	numero 3, in linea
Cilindrata	cc 808
Distribuzione	tipo monoalbero 2 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 70 x 70
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 22 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,08
Peso	kg 98
Elca	passo 12"
Prezzo	euro 6.654 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Flyer - Christian Grande
Cantiere	Flyer
Indirizzo	Via Lombardi, 3 - 20070 Dresano (MI)
Telefono-Fax	02/98278902 - 02/9818857
Sito Internet	www.flyerpowered.eu
E-mail	info@flyerpowered.eu
Garanzia contrattuale	2 anni