

53 Sport Coupé



Testo e foto di Corradino Corbò
Impressione di navigazione n. 1663

MOTORI: Cummins QSB 6.7 2x550 HP
I consumi sono stati rilevati dalla centralina di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

Prezzo base: USD 1.452.325 Iva esclusa

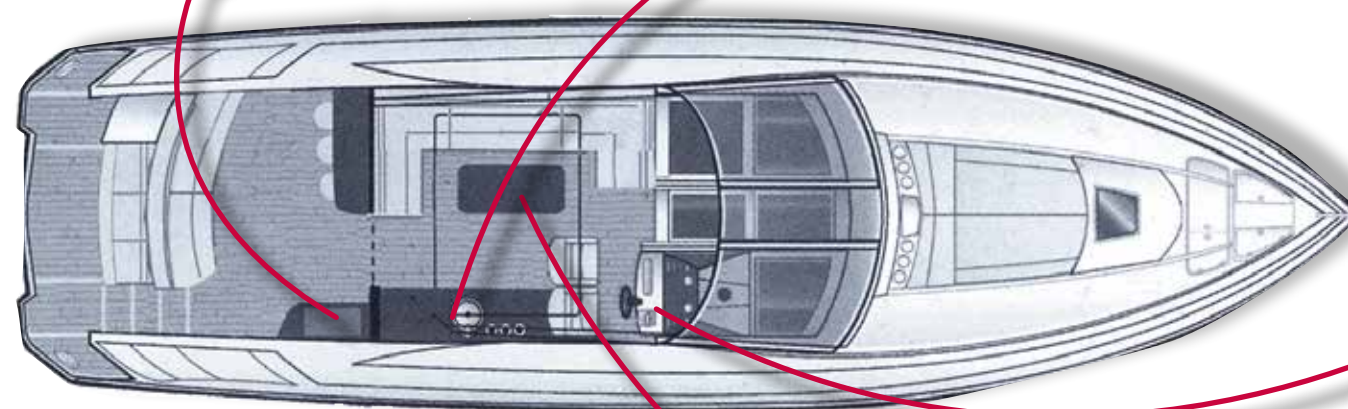
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
1000	4,3	10	2,33	731
1500	6,7	26	3,88	438
2000	9,2	83	9,2	188
2200	9,3	104	11,18	152
2400	14,1	116	8,23	206
2600	19,2	137	7,14	238
2800	22,8	149	6,54	260
3000	26,7	165	6,18	275
3300	30,2	198	6,56	259
3350	30,8	206	6,69	254



In ogni parte del mondo, i cantieri che sono ben consapevoli delle loro capacità amano aprire le loro porte ai visitatori. Nel caso dell'americana Regal Marine, forse anche a motivo della sua contiguità con l'aeroporto internazionale di Orlando, questa consuetudine raggiunge proporzioni davvero insolite. Fatto sta che, in occasione della prova del 53 Sport Coupé sulle acque della Florida, abbiamo avuto l'interessante opportunità di osservarne alcune unità in diverse fasi intermedie della costruzione. Questo ci ha permesso di notare come persino in un modello fortemente standardizzato - cosa che, beninteso, vale per tutta la gamma prodotta - ci sia un ampio spazio per quella cura artigianale che molti altri cantieri sbandierano assai meno lecitamente.

Un cruiser estremamente pratico e comunque adattabile alle proprie esigenze, grazie alla possibilità di scegliere tra diverse versioni di allestimento. Carena garantita a vita.

fortemente standardizzato - cosa che, beninteso, vale per tutta la gamma prodotta - ci sia un ampio spazio per quella cura artigianale che molti altri cantieri sbandierano assai meno lecitamente.

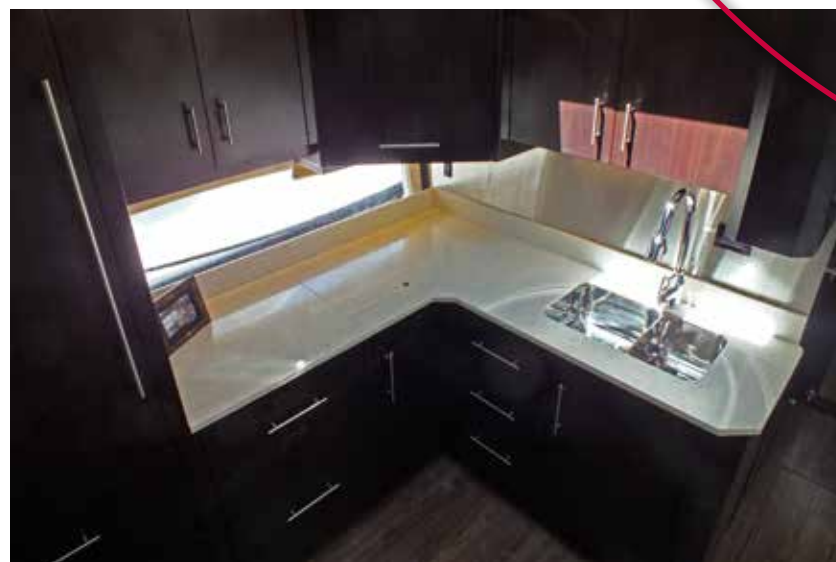


cuccetta pensile a sinistra, disposti a "V"; se ne avvantaggia il quadrato che, sviluppandosi soprattutto in lunghezza, dispone di una dinette davvero ampia. In questo caso, l'alternativa - di gusto decisamente più mediterraneo - è costituita da una più convenzionale vip prodiera, da una cabina laterale con letti a castello e da un quadrato meno esuberante. Resta identica la cabina armatoriale centrale, a tutto baglio. In navigazione, il 53 Sport Coupé si dimostra docile, misurato, agile, con una leggera tendenza all'appoppamento che tuttavia incide esclusivamente sulla visuale in avanti, eccellente solo per i timonieri di considerevole altezza. Ottima la manovrabilità a lento moto, grazie al joystick del sistema Zeus.

INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI

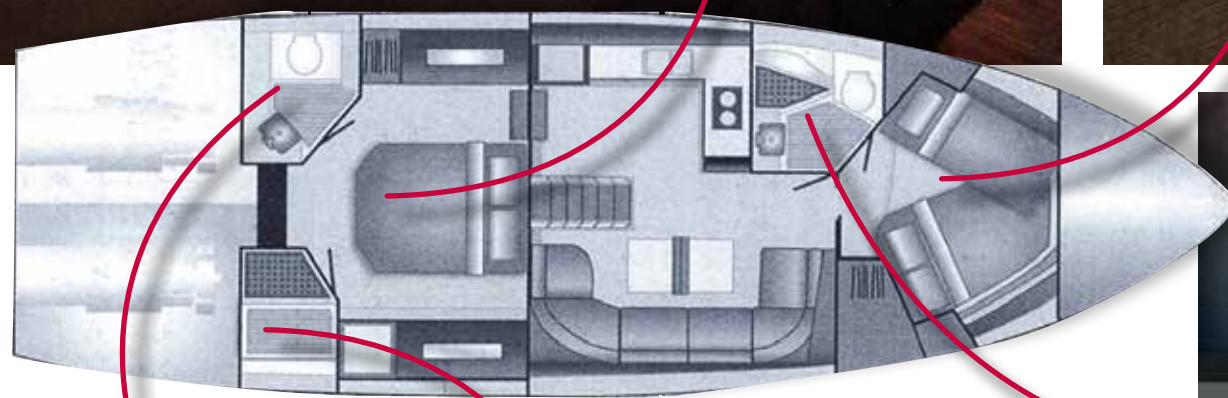
RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA
Cabina prua	78 dBA
Cabina centrale	83 dBA
Quadrato-salone	80 dBA

Perciò, di fronte all'alto livello di finitura dell'unità assegnata per la prova, possiamo dire che si tratta non soltanto di semplice maquillage, quanto piuttosto del risultato più evidente di un processo costruttivo che riguarda ogni dettaglio, per esposto o nascosto che sia. Sul piano architettonico, lo scafo gode sicuramente di quella snellezza che caratterizza la maggior parte degli scafi privi del fly. E ciò trova una sua coerenza pratica con la possibilità di integrare o separare - a seconda delle circostanze - il pozzetto e il living, mediante l'apertura - chiusura delle ampie vetrate posteriori: una propensione verso l'esterno già dimostrata dalla particolare struttura della poppa, nella quale si staglia un bel divano fronte-mare (magari da non usare in navigazione). A proposito del pozzetto, nel nostro caso abbiamo la versione "bar", così chiamata proprio perché caratterizzata da un bancone trasversale e da due sgabelli alti che danno all'ambiente un tocco particolarmente vitaiolo. In alternativa, si può scegliere la versione più convenzionale, con un ampio divano a "U". Sempre a proposito di opzioni, ma stavolta sottocoperta, la nostra unità dispone di un'originale e alquanto piccola cabina prodiera con un letto matrimoniale a dritta e una



Scheda tecnica

- ▶ Lunghezza massima f.t.: m 16,02
- ▶ Larghezza massima: m 4,67
- ▶ Immersione alle eliche: m 1,06
- ▶ Dislocamento a vuoto: kg 16.329
- ▶ Dislocamento a pieno carico: kg 19.000
- ▶ Portata omologata: 18 persone
- ▶ Totale posti letto: 5 o 6 a seconda delle versioni
- ▶ Motorizzazione della prova: Cummins QSB 6.7 Turbo
- ▶ Potenza complessiva: 550 x 2 HP
- ▶ Tipo di trasmissione: Zeus Pod con eliche M11 SS
- ▶ Peso totale motori con invertitori: 2 x 658 kg
- ▶ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/ potenza motori installati: 14,84 : 1
- ▶ Prestazioni dichiarate: velocità massima 30 nodi; velocità di crociera 27 nodi; consumo a velocità di crociera 167 L/h; autonomia (al 90%) 242 miglia
- ▶ Capacità serbatoio carburante: 1.700 litri
- ▶ Capacità serbatoio acqua: 378 litri
- ▶ Dotazioni standard: generatore da 11,6 kW; autopilota per sistema Zeus; joystick di manovra; radar e plotter Garmin; tv; frigo e congelatore; boiler; hi-fi Fusion; sedile pilota a regolazione elettrica.
- ▶ Optional: stabilizzatore Seakeeper; aria condizionata da 32.000 btu; sistema di varo/alaggio del tender; tavolo a regolazione elettrica; teak in coperta; tv satellitare; lavasciuga; lavastoviglie; tv da 50" in quadrato.
- ▶ Progetto: studio tecnico cantiere
- ▶ Costruttore: Regal Marine Industries, Orlando, Florida 32809 (USA); regal@regalboats.com; www.regalboats.com; (nel sito, la lista dei dealer per l'Italia).
- ▶ Categoria di progettazione CE: B
- ▶ Prezzo della barca provata: USD 1.636.735 Iva esclusa.



La prova

CONDIZIONI - Vento: forza 2 - Mare: 1 - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 10 - Stato dell'opera viva: ottimo.
 RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 16 nodi - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 15 nodi - Velocità massima: 30,8 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 26,9 nodi - Fattore di planata: 1,92 (normale).
 MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 6,00 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,00 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,90 - Altezza alla timoneria interna: m 1,95 - Altezza sala macchine: m 1,70 - 2,30 - Larghezza minima passanti: m 0,20.

Costruzione e allestimento

Materiali: vetroresina rinforzata con coating in vinilestere (carena garantita a vita) - Tipo di stratificazione: mista (manuale/vacuum) - Geometria della carena: a "V" (deadrise 15,5 gradi) con flap - Elementi di ventilazione: pattini longitudinali - Stabilizzatori: Seakeeper giroscopico (optional) - Attrezzature di prua: 1 faro, 1 bitta centrale e 2 laterali, verricello, cubia dell'ancora sul dritto di prua. - Attrezzature di poppa: 2 bitte ai lati dello specchio; 2 bitte sulla plancetta - Plancetta poppiera: integrata, è attraversata dal portellone centrale della sala macchine e dal sistema di scivolo per il tender.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: perfettamente adeguato ai sistemi di ormeggio esistenti nei porti statunitensi, risulta perciò leggermente sottodimensionato per quelli italiani.
Allestimento del pozzetto: molto gradevole la versione americana "bar" della nostra unità; meno originale ma più utile quella mediterranea, con divano a "U".
Sistemazione zattera autogonfiabile: non c'è uno spazio dedicato ma il pozzetto dispone di diversi vani adatti.
Trattamento antisdrucchio: punta di diamante molto efficace.
Vani di carico: adeguati alla tipologia dell'imbarcazione.
Ergonomia della plancia: eccellente sia per la posizione eretta sia da seduti.
Visuale dalla plancia: assai dipendente dall'assetto dello scafo e dall'altezza del timoniere, perciò non di rado imperfetta verso prua.
Articolazione degli interni: sostanzialmente razionale, anche se, nella versione provata, privilegia un po' eccessivamente il living; preferibile, anche perché più in linea con il gusto mediterraneo, la versione con tre cabine.
Finitura: eccellente, anche per gli standard europei.
Cucina: ampia e perfettamente attrezzata, è ben inserita nell'ambiente living.
Toilette: abbastanza comode e ben attrezzate, godono di buona aerazione e illuminazione naturale.
Sala macchine (ambiente): eccellente per capienza e, soprattutto, per altezza, tanto da poter alloggiare un ingegnoso sistema a slitta per il varo/alaggio/rimessaggio del tender.
Sala macchine (allestimento tecnico): impiantistica di alto livello, sia per la qualità dei vari dispositivi sia per l'ottima realizzazione.
Risposta timone: pronta ed efficace, come è giusto aspettarsi da un sistema Pod.
Risposta flap: nei limiti della norma.
Stabilità direzionale: molto buona a tutte le velocità.
Raggio di accostata: contenuto, con pronunciato sbandamento.
Stabilità in accostata: molto buona a qualsiasi raggio e a tutte le velocità.
Manovrabilità in acque ristrette: ottima anche senza l'aiuto del joystick.