



## RAFFAELLI MAESTRALE

**UN MODELLO DIFFUSO E APPREZZATO CON UNA BUONA TENUTA DEL PREZZO DI MERCATO. PROGETTO BEN COLLAUDATO. GRANDE FLY BRIDGE E INTERNI CON TRE CABINE E DUE BAGNI.**

**U**n modello molto apprezzato dagli appassionati e, in un momento in cui è necessario prestare attenzione più alla sostanza che all'apparenza, l'acquisto di uno yacht usato, dotato di una linea piacevole, di volumi ben sfruttati e capace di prestazioni di alto livello è la soluzione ideale per razionalizzare un investimento che potrà dare soddisfazioni per un certo numero di anni. Nel caso del Maestrale, restare in produzione per quasi vent'anni senza subire modifiche di progetto che ne hanno stravolto le caratteristiche di base è, un risultato di rilievo e rappresenta per il diportista la garanzia di acquistare un prodotto maturo e ben collaudato grazie alle tantissime miglia percorse dagli armatori in ogni condizione meteo e

di carico. Le informazioni pervenute dall'esperienza (sono oltre 80 i Maestrale prodotti dal 1995) hanno fatto adottare soluzioni che sono state provate su decine e decine di esemplari e hanno contribuito alla fama di grande affidabilità di cui gode questa barca. A conferma della validità del progetto originale, sottolineiamo che gli aggiornamenti apportati sono stati molto limitati e consistono nella scelta di diversi motori per alcune unità che hanno montato Volvo Penta e Yanmar (mentre sulla stragrande maggioranza di esemplari prodotti sono stati installati propulsori Caterpillar), nella crescita della lunghezza dello yacht di circa un metro e nella varietà di essenze impiegata per gli arredi degli interni.

### Costruzione

Grazie all'utilizzo di resina vinilestere per gli strati più esterni del laminato dell'opera viva non abbiamo rilevato alcun difetto di tipo osmotico e le qualità chimiche di resistenza all'assorbimento di umidità dovrebbero allontanare il rischio di interventi lunghi e costosi. La struttura dello scafo è di tipo tradizionale e consiste in ossature longitudinali e trasversali realizzate in solidi scatoletti a  $\Omega$  realizzati in p.r.f.v. Le forme di carena non hanno necessità di ulteriori commenti rispetto a quanto scriviamo in merito alla prova in mare sul passaggio sull'onda e sulle prestazioni. Ne emerge infatti l'ottimo compromesso raggiunto tra qualità nautiche e velocità. Per quanto riguarda l'ispezionabilità delle sentine,

### di Piero Ragazzi,

autore di questo articolo e di altri di argomento tecnico, collabora dal 1999 con la nostra rivista. È consulente tecnico d'ufficio del Tribunale civile e perito penale del tribunale penale. Tecnico Rina -Nes. Collabora con le principali compagnie di assicurazione, nonché svolge valutazioni tecnico commerciali per privati. È ispettore alla sicurezza e tecnico per la certificazione CE delle unità da diporto per l'Istituto Giordano.

non avalliamo la scelta di rendere inamovibile il pagliolato in compensato marino dotandolo solo di pochi e piccoli portellini di ispezione. La coperta e le sovrastrutture sono realizzate in sandwich con anima in termanto. Sottolineiamo l'omogeneità e la stabilità nel tempo del colore del gelcoat che è superiore alla media (meglio quello più datato con tendenza della colorazione verso l'avorio che quello con predominanza di grigio). L'ergonomia in coperta è studiata correttamente e, come accennato, le dimensioni del flying bridge sembrano mutate da

La foto in apertura è di repertorio e non della barca in prova.

1. L'opera viva della carena di questo modello del 2000 non ha problemi di osmosi.
2. Le operazioni di controllo di eliche e timone.
3. L'esemplare della nostra prova alato in cantiere.



modelli di maggiore dimensione. Un altro apprezzamento lo rivolgiamo all'arredo del flying bridge che permette di godere di un vero balcone sul mare con in più la comodità di una cucina all'aperto.

### **Interni e impianti**

L'ambiente sottocoperta è un altro punto di forza di questo modello. Forse si poteva sfrut-

tare qualche altro centimetro con soluzioni meno attente al design, ma, così come è stato realizzato, il salone ha un forte impatto scenografico grazie all'arredamento in toni chiari e alla luminosità garantita dalle grandi superfici vetrate. La scelta di dividere gli spazi della dinette in due ambienti è esercizio comune anche su altri modelli, ma si può notare

come spesso il risultato sia deludente e gli ospiti non possano realmente godere appieno dei vantaggi delle due destinazioni d'uso. Sul Maestrale, al contrario, si è raggiunto un buon equilibrio. La cucina è ben dimensionata e adeguata alle caratteristiche della barca, inoltre rappresenta una sorta di disimpegno da cui si accede alla cabina del mari-



4. Il flying bridge è di grandi dimensioni per una barca di circa 16 metri.
5. Il cruscotto della postazione di comando sul fly ha un design tradizionale.
6. La passerella montata sullo specchio di poppa è a movimentazione elettrica ma non è scomparsa.
7. L'accesso in sala macchine dal pozzetto.





1



2

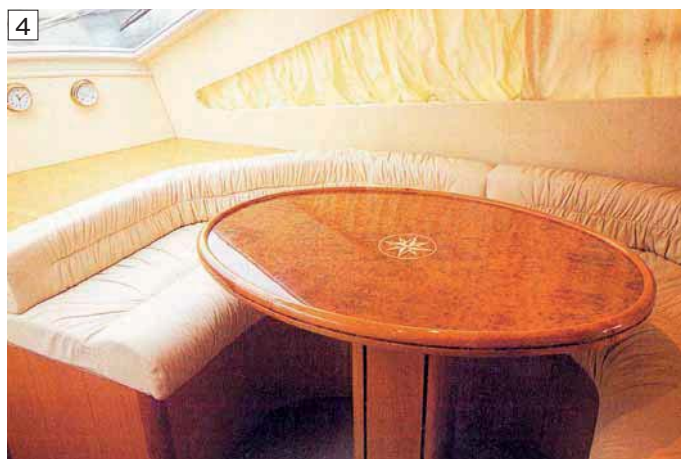
1. La cucina è di buone dimensioni e funge anche da disimpegno per la cabina del marinaio.

2/3. La cabina armatoriale a prua con letto matrimoniale e una delle due ospiti con letti gemelli.

4. La zona giorno è divisa in due aree: zona pranzo (nella foto) e living verso poppa.



3



4

naio, ben isolata dagli spazi comuni. La zona notte è divisa in tre cabine, di cui le due per gli ospiti sono speculari e dotate di un bagno in comune, mentre la cabina armatoriale, a prua, ne ha uno dedicato. In sala macchine si nota che l'allestimento degli impianti è il risultato di continue modifiche e miglioramenti. Pur intuendo una probabile minor ingegnerizzazione di progetto rispetto ad altri modelli, evidenziamo una apprezzabile semplicità dell'impiantistica. Buona la qualità dei particolari e degli accessori che sono nella media con le concorrenti.

## Prova

Il modello del nostro test era un'unità che, pur costruita nel 2000, si presentava decisamente "fresca" e ben conservata da un'attenta manutenzione, equipaggiata

con due Caterpillar 3196 Dita da 448 kW (609,3 cv) e con all'attivo circa di 500 ore di funzionamento dei motori. La prova si è svolta in buone condizioni meteo con circa il 50% dei liquidi e un equipaggio di 5 persone. L'arco del rollbar, di altezza molto contenuta e posto all'estremità poppiera del flying bridge, enfatizza questo ponte che appare più esteso di quanto non sia effettivamente. L'abitabilità è ai vertici della categoria e il solo limite è la visibilità non ottimale di poppa. Sempre in riferimento alla forma e dimensioni del rollbar, si nota che la posizione dell'antenna del radar, collocata a poche decine di centimetri dal piano del flying bridge, quando l'apparato è acceso, invia un treno di onde elettromagnetiche proprio all'altezza delle spalle del pi-



5

5. Uno dei bagni completo di ogni comfort, ma con accessori tradizionali e non di design.

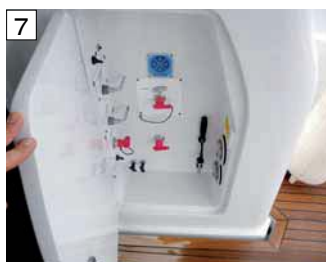
lota e ne consiglia quindi l'utilizzo solo quando si governa dalla timoneria interna. Per quanto concerne le manovre in acque ristrette, abbiamo notato che lo yacht si governa con grande facilità anche intervenendo solo sui motori e, in condizioni normali, l'utilizzo del bow thruster è più legato alla impressione di avere la prora lontana dalla posizione di comando esterna che all'effettiva necessità di un aiuto supplementare (la sensazione è che il flying bridge sia arretrato rispetto

alla posizione più comunemente adottata). Se il nostro giudizio sulle manovre in porto sono positive, è la navigazione la condizione in cui il Maestrale gioca le sue carte migliori. Pur considerando che la prova è stata effettuata con carena pulita e assetto più leggero di quanto accada in condizioni di crociera, dando gas si ha la piacevole sensazione che all'aumento della rumorosità degli scarichi corrisponda un vigoroso impulso che porta rapidamente alla planata e a una velocità

## Raffaelli Maestrale



6



7

**6. Il pannello di controllo utenze sul cruscotto della postazione di comando interna.**

**7. In pozzetto un vano che alloggia gli staccabatterie.**

massima prossima a quella indicata dal costruttore. A 2.300 giri il Gps ha superato i 32 nodi con un assetto corretto senza intervenire sui flaps che, correttamente dimensionati, all'occorrenza risultano efficaci sia per l'assetto longitudinale che, nel caso sia necessario contrastare un vento fresco al traverso, per quello laterale. Le vibrazioni sono contenute e il comfort, per la classe dell'imbarcazione, è di alto livello. Anche attraversando in piena velocità scie profonde (nel corso del test le condizioni del mare non offrivano condizioni naturali sufficientemente severe per provare le qualità di passaggio sull'onda) non abbiamo avvertito impatti significativi e la variazione di velocità è risultata molto contenuta. Il raggio di evoluzione è nella media e qualora si desideri ridurlo si dovrà togliere qualche giro dal motore interno all'accostata. Da quanto abbiamo avuto modo di verificare, tanto la distribuzione dei pesi, quanto le forme di carena, come il rapporto tra dislocamento e potenza sono risultati armonizzati confermando che la barca è il risultato di un progetto centrato.

### □ L'armatore tipo

Se la concretezza non esclude un'estetica piacevole e prestazioni gratificanti non state chiedendo l'impossibile e neppure state pensando a un megayacht. Il Maestrale è una barca dai costi accessibili che vi accompagnerà nelle prossime vacanze senza il timore di restare bloccati in porto ogni volta che si alza un po' di vento.

### □ I dati

Lunghezza f.t. m **15,83** (fino a **16 m**, a seconda della versione)  
Larghezza max m **4,60**  
Immersione sotto le eliche m **0,90**  
Dislocamento a vuoto t **15**  
Dislocamento a pieno carico t **18**  
Capacità serbatoi carburante lt **2.000**  
Capacità serbatoi acqua lt **800**  
Velocità dichiarata **34,5 nodi**  
Progetto **Cantiere Raffaelli**, designer **Davide Leoni**.

### □ I difetti

Come già accennato, la fama che questo modello si è guadagnata tra gli appassionati è giustificata dagli interventi che, nel tempo, hanno migliorato le caratteristiche di base dei primi esemplari. Da segnalare c'è veramente poco: la posizione dell'antenna del radar, ma trovare una soluzione senza stravolgere l'estetica del flying bridge non è facile dato che il rollbar è molto basso. L'accessibilità delle sentine della zona notte non era una priorità del progettista che ha dedicato pochi portelli di ispezione e di dimensioni ridotte. Qualche altro disturbo lo creano i puntelli del pagliolato della dinette in sala macchine che non sono regolabili e, col tempo, acquisiscono gioco provocando un po' di rumore.

### □ Le concorrenti

**Azimit 50**  
**Ferretti 500 Elite**

### □ La quotazione

Da circa **400.000 euro** per un modello del 1997 fino quasi il doppio per una barca di un anno. A conferma di quanto già detto e a differenza di quanto accade con altri modelli che in realtà vengono venduti a cifre molto lontane da quelle di richiesta iniziale, abbiamo notato che i prezzi non scendono di molto nel corso della trattativa di compravendita.

### COSTI

*di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria sono riferiti all'Alto Tirreno.*

#### Interventi

Rifacimento del rivestimento del pozzetto in teak massello	€ 13/16.000
Rifacimento del rivestimento della plancetta di poppa in teak massello	€ 4/5.000
Tagliano annuale motori Cat (oli, filtri, giranti, cinghie, varie)	€ 1.000/1.400

#### In cantiere

Alaggio, idropulizia carena, taccatura, varo	€ 1.000
Trattamento antivegetativo (preparazione carena e 2 mani a matrice dura)	€ 2.000/2.500
Applicazione di un ciclo "curativo" antiosmosi	€ 17/20.000

#### Costo posto barca

Sosta a terra all'aperto	€ 35/50 giorno
Sosta a terra al coperto	€ 50/80 giorno
Ormeaggio in marina attrezzato all'anno (spese di condominio escluse)	€ 18.000/23.000

Polizza corpi da 0,8 a 1,5 % del valore assicurato (variabile per tipo di copertura e compagnia assicuratrice).

