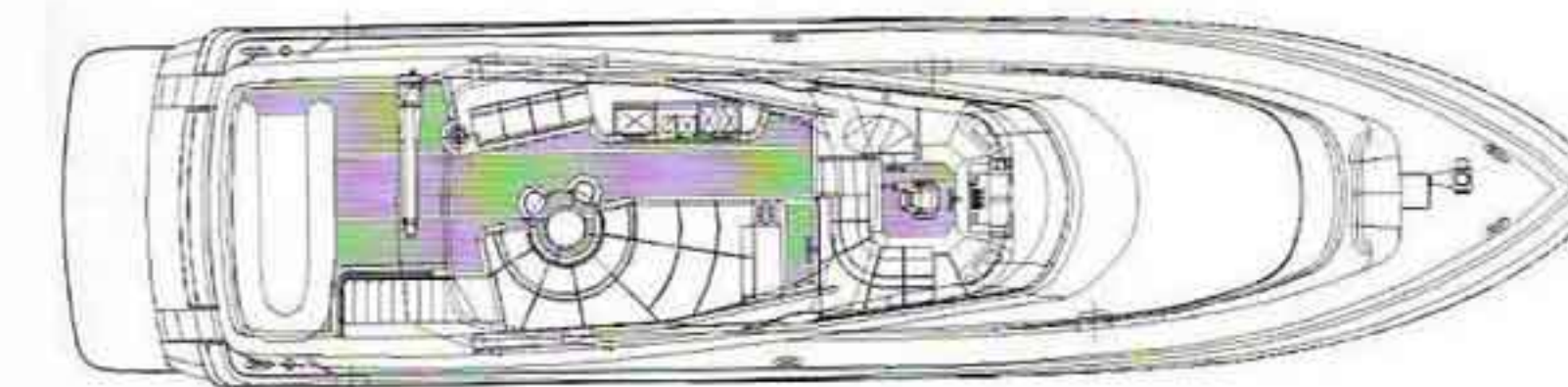
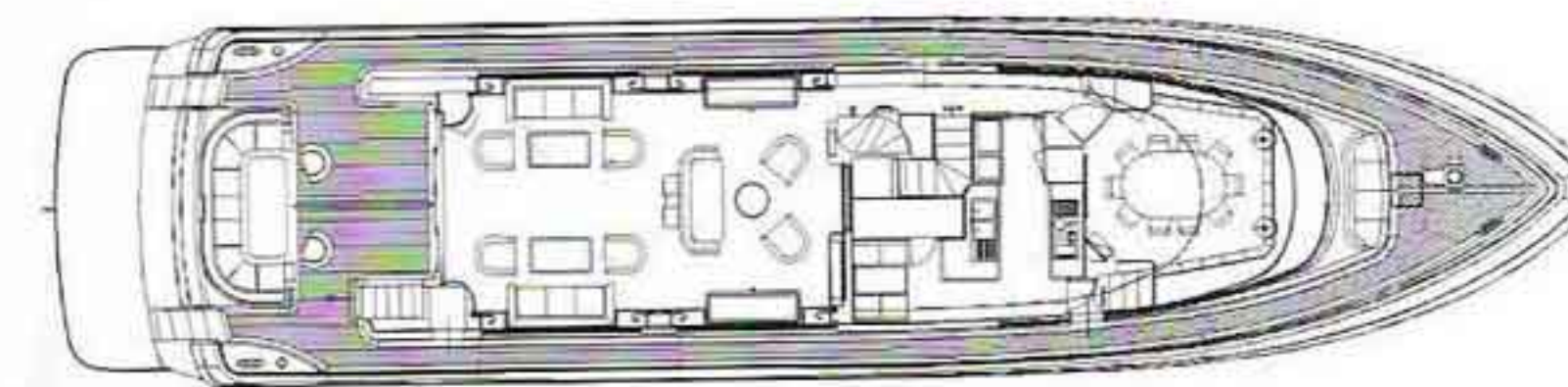


## RITORNO ALLE ORIGINI

YARAVA IL SUO PRIMO YACHT DI OLTRE 100', MA CON MODESTO SUCCESSO. NON CHE LA BARCA FOSSE SBAGLIATA, ANZI. MA ERA FORSE TROPPO AVANTI CON I TEMPI E SOPRATTUTTO SI ERA ALLONTANATA DAL FAMILY FEELING, SVILUPPATO SUI MODELLI CHE L'AVEVANO PRECEDUTA. SQUADRA CHE VINCE NON SI CAMBIA!







100-A-1.1 "Y". La V della carena si estende su tutta la lunghezza e possiede un valore di 12° di deadrise all'uscita. Nonostante le 87 tonnellate di dislocamento a pieno carico, il 95' si "accontenta" di due motori Mtu da 2.000 cv che gli permettono di raggiungere una velocità di 29 nodi come punta massima a 2.300 giri/min. e di mantenere 24 nodi in crociera a 2.100 giri/min. Durante la nostra prova in un mare molto calmo, si è dimostrato molto equilibrato nelle linee d'acqua e senza vibrazioni sia a livello di motori che di scarichi. Il comfort è totale e il livello del rumore è molto sopportabile nelle cabine del ponte inferiore anche in piena velocità. Lo yacht si percepisce al meglio guardandolo navigare dall'elicottero. Si

Oggi giorno il cantiere continua ad avere di fronte degli appassionati dichiarati, che innanzitutto vogliono, con tutto ciò che il nome comporta. Il primo requisito che gli si chiede è quindi di proporre uno yacht con un'aria da famiglia ricercata, da cui il 105', con la sua poppa arrotondata, si era discostato. Con il 95' il cantiere ritorna a quello che i clienti si aspettano. Si può proprio dire quindi che questo 95', dove il know-how del cantiere è ben visibile a tutti i livelli, sia magnifico e sia riuscito perfettamente.

responsabile delle carene del cantiere. L'insieme è costruito secondo la certificazione Rina e omologato Croce di Malta



POPPIA TONDA, FLYING BRIDGE SLANCIATO FINO A COPRIRE IL POZZETTO, FINESTRE SIMMETRICHE, ONDA IMPECCABILE: IL FAMILY FEELING È COMPLETO.





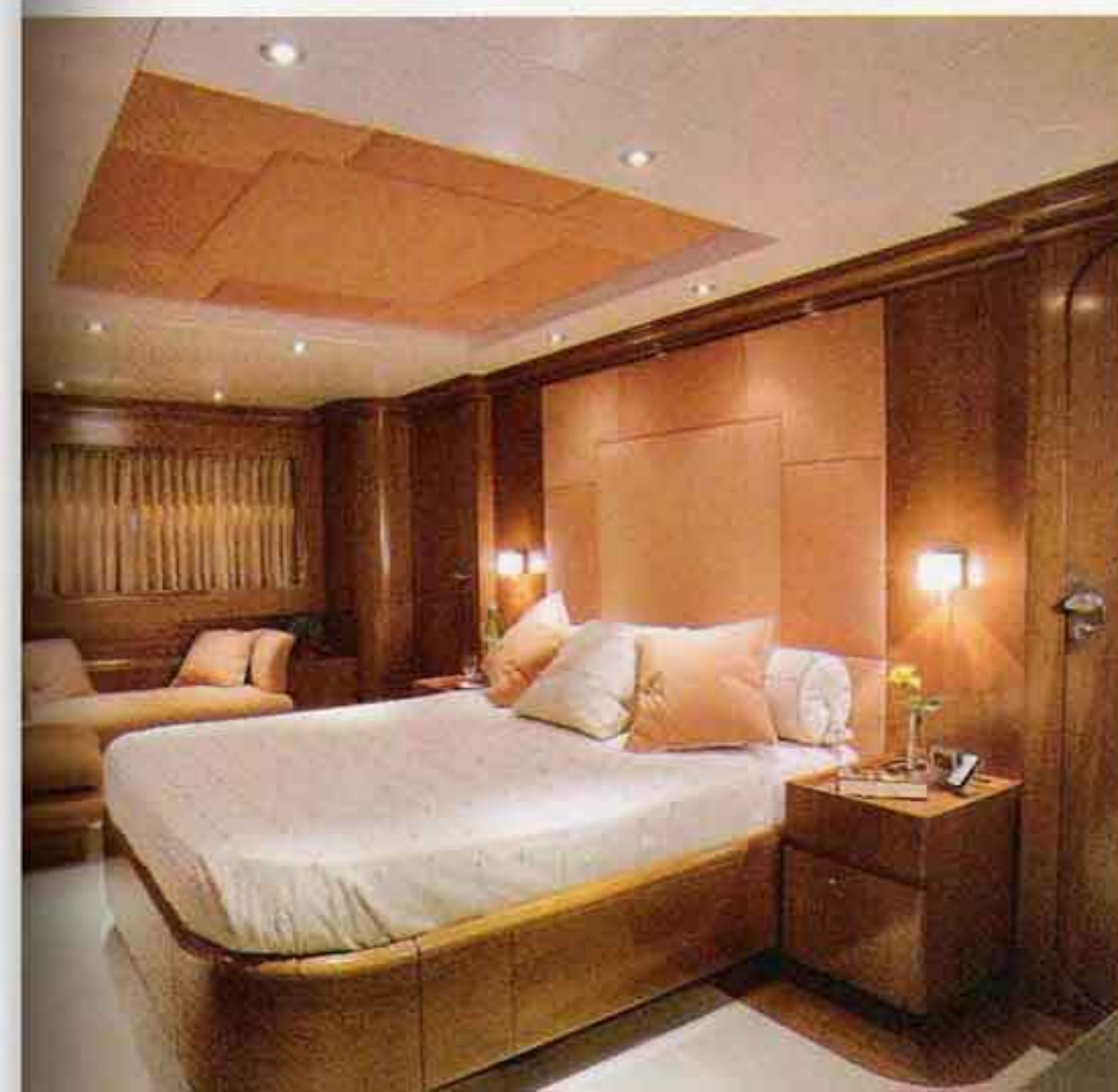
IL SALONE, VERSO POPPA E A FIANCO, IN ALTO VERSO PRUA • SOTTO, A SINISTRA, LA CABINA DELL'ARMATORE E A DESTRA LA SALA DA PRANZO • LO STILE È LINEARE SENZA ESSERE MINIMALISTA.

vede che la sua onda di prua è perfetta e che l'equilibrio longitudinale non richiede l'utilizzo di flap. Questi verranno utilizzati solo in caso di mare o vento al traverso. Il pilotaggio si effettua molto bene sia dalla timoneria principale interna che dal posto di comando situato a destra del flying bridge. Ovviamente è più piacevole trovarsi sul fly che all'interno, prevalente se appena il tempo lo permette. La visibilità nella timoneria principale si allarga per 270° all'orizzonte, valore apprezzabile nonostante gli spessi montanti del parabrezza e l'effetto feritoia dovuto alla notevole inclinazione.

viene proposto in varie versioni. La versione provata disponeva di sala da pranzo a prua del

ponte principale che la cucina separa dal salone. Un'altra versione propone una saletta giochi o un home theatre in questa sistemazione, mentre in una terza in quest'area viene collocata la suite dell'armatore per poter disporre così di cinque cabine doppie. In questo caso la cucina si troverà sul ponte inferiore. La poppa del ponte principale è occupata da un vasto salone arredato in modo simmetrico secondo la volontà dell'armatore. Si nota comunque la presenza di un angolo televisione contro la paratia dietro la cucina. Lo schermo al plasma appare quando si spinge un bottone che fa scendere la parte centrale della paratia. Il salone possiede una discreta luminosità naturale, che proviene dalle vetrate laterali con la

e dalla vetrata a poppa che guarda sul pozzetto. Questo è dotato di un ampio tavolo che permette di pranzare tranquillamente riparati dall'immensa struttura del flying bridge. Come tradizione, il cantiere ha progettato un flying bridge che copre totalmente il pozzetto. Oltre alla protezione che fornisce, la struttura aumenta in modo considerevole la superficie di utilizzo che consente di alloggiare il tender e il jetski oltre alla gru per la messa in acqua. Tutta questa zona è a poppa dell'arco del radar che rimane basso di profilo, molto discreto. La parte centrale del fly è occupata da un tavolo rotondo circondato da un immenso sedile che ha di fronte un altro sedile e un mobi-







le basso che ospita la cucina esterna. Il sedile a destra è addossato a un piacevole prendisole perfettamente riparato dagli sguardi, grazie al fianco del parabrezza. Infine una scala centrale a fianco del posto di comando conduce direttamente alla timoneria interna, mentre una seconda scala scende dritta verso il pozzetto a poppa.

Il ponte inferiore è molto classico: la suite dell'armatore al centro, la cabina VIP

A prua e le due cabine gemelle a ciascun lato del corridoio centrale. Ogni cabina dispone di un bagno, le due principali hanno un guardaroba, un divano e un angolo ufficio.

Secondo il volere dell'armatore, l'arredamento è molto sobrio e non si può dire che questo yacht sia esageratamente riempito di impianti Hi-Fi e di televisioni nonostante tutto ciò che è montato sia della massima qualità. Riteniamo solo un po' sorpassate le autoradio alle testate dei letti. Un altro punto critico viene dal rumore delle uscite dell'aria condizionata. Certo non è pazzesco, ma senza

questo rumorino

Proposto a circa 4,95 milioni di Euro, questo yacht possiede un carattere aggressivo e un'altissima qualità costruttiva, secondo lo standard del cantiere, dai comandanti che conosciamo e che hanno avuto tra le mani

Ne risulta un armonico equilibrio tra il piacere dell'utilizzo riservato agli

armatori e la facilità di gestione per l'equipaggio che lavora a bordo.

senza dubbio un successo, visto che ne sono state ordinate già cinque unità e che le prime sono state vendute sulla carta. E non poteva che essere così, dato che la reinterpretazione in chiave aggiornata

della linea degli appassionati.

aveva tutte le caratteristiche per sedurre

•