

Un gommone fuori dal coro. Il Cantiere ha aggiunto all'originalità delle forme un **LOOK NOBILE**, in antitesi con la sportività del battello pneumatico. Il risultato è un esemplare discusso e affascinante. Questa versione **COSTA 20 MILA EURO IN PIU'** rispetto a quella standard senza rivestimenti di **MOGANO**, ben poco rispetto allo stupore che desta. Tutto il resto, come l'ampiezza delle **DUE AREE PRENDISOLE**, l'utilità del **LOCALE TOILETTE**, la comodità della **DINETTE** con **MOBILE BAR** e persino le prestazioni, passa in secondo piano. Peccato che la verniciatura del legno non sia impeccabile. Equipaggiato con un **ENTROFUORIBORDO** Volvo Penta da 350 con propulsione DuoProp il battello supera i 40 nodi e ha un ampio range di andature di crociera. Le dimensioni, il dislocamento e i tubolari lo rendono **STABILE** e **CONFORTEVOLE** in navigazione. L'attitudine del Cantiere alla customizzazione lascia spazio a ulteriori varianti.

► Lunghezza f.t. m 8,60

► Larghezza f.t. m 3,10

► Velocità massima 41 nodi

► Prezzo 98.500 euro



Realizzare un bel gommone non è difficile, soprattutto se si seguono schemi consolidati, se si prendono come riferimento gli altri modelli del mercato. Scanner non si è mai attenuta a queste semplici regole, preferendo il rischio dell'originalità. Recentemente si è spinta oltre ogni limite, in termini di dimensioni, con il SuperOcean 58, un «bestione» di 17,6 metri con potenza massima fino a 2.400 cavalli, e in termini di stile, con l'Envy 860 Wooden Limited Edition oggetto di questa prova. Su di esso sono stati espressi giudizi perentori: per qualcuno è affascinante, per altri raccapricciante. E' nato, come tutta la gamma, dalla matita di Donato Montemitro, fondatore dell'azienda. Riprende gran parte degli stilemi caratteristici di Scanner, ma forse non sarebbe così appariscente se non avesse i rivestimenti di mogano. Proviamo a immaginare: l'Aquarama di Riva avrebbe lo stesso fascino senza la sua pregiata livrea? In realtà, la versione che abbiamo provato è una fuoriserie e al posto del rivestimento di legno si possono avere verniciature *standard* o altre personalizzazioni.

SCANNER



Envy 860 Wooden Limited Edition

Scanner, infatti, si è specializzata da tempo nella produzione di battelli *custom*, sempre più spesso usati come *tender*. Oggi gli armatori dei *giga-yacht* scelgono i *maxi-rib* per spostarsi in modo pratico e veloce, per andare a fare il bagno là dove una nave da diporto non può arrivare o, più semplicemente, per divertirsi a pilotare, per avere un contatto più ravvicinato con il mare rispetto a quello che può offrire una nave da diporto e l'Envy 860 è pur sempre un battello pneumatico, al di là della nobile finitura.

I tubolari hanno un diametro variabile da 55 a 60 cm che li rende evidenti e utili; svolgono tutte le tradizionali funzioni (compresa quella di parabordo gradita agli armatori di *yacht!*) e sono stati ridotti solo nell'allestimento: nessuna maniglia, un singolo bottazzo e il nome del cantiere appena visibile, quasi fosse in trasparenza. Lo scafo è caratterizzato dal dritto di prua tagliente e dalla «V» profonda, con angolo diedro di 24 gradi in corrispondenza dello specchio. Le modalità di costruzione prevedono una tradizionale laminazione manuale con uso di resina vinilestere per gli strati più esterni, a protezione dagli agenti atmosferici e ma-

rini. Lo scafo nero richiede una particolare cura nell'esecuzione della stampata, perché ogni minimo difetto è reso più visibile dal colore.

La vetroresina ricopre l'intera sommità delle camere d'aria, da prua a poppa, e a centro scafo dà spazio a una vasta superficie d'imbarco. Il passavanti interno ha una larghezza minima di 31 cm, ma solo per un brevissimo tratto. Nonostante la coperta abbia strutture di notevoli dimensioni, come dimostra anche il peso del gommone, la mobilità è elevata.

Il largo vertice prodiero è comodo per il transito e i tuffi, ma la catena dell'ancora sfiora il *teak* e senza passacavo potrebbe usarlo. Tra i divani di prua si inserisce il tavolo da pranzo oppure un prolungamento del *solarium* che lo estende fino a 2 metri di lunghezza (con il sedile davanti alla consolle). Sotto ciascun divanetto c'è un gavone ben rifinito e isolato dalla sentina, ma con il portello privo di guarnizione e attuatore: una dimenticanza che non va d'accordo con il prezzo del gommone. Sotto al cassetto c'è la *toilette*, facilmente accessibile grazie a un largo gradino interno.

La tuga è guarnita con inserti di mogano lu-

cido su cui sono applicati tintibene di acciaio. Guardando la plancia viene da domandarsi dove sia finita l'estrosità del *designer*: il lato a poppavia della consolle, infatti, è tremendamente semplice. E' una scelta voluta o condizionata da tecniche e tempi di stampaggio? Se non fosse rivestita di mogano, sarebbe banale. Il timone al centro e i comandi all'estremità del cassetto permettono di condividere la postazione di pilotaggio con un'altra persona. Il divanetto non è sdoppiato ma comunque ben rifinito, come tutte le tappezzerie. Per aprire il mobile bar occorre trasformare l'appoggiareni in seduta. Sotto il coperchio di mogano lucido ci sono il lavello e il tagliere, ma quest'ultimo può essere sostituito con un fuoco a gas. Nella base sarebbe bene aggiungere il frigo da 50 litri (1.530 euro). Da centro scafo a prua, lungo le murate, sono incastonati corrimano d'acciaio.

Il divano è per cinque persone e le estremità sono smussate per agevolare il transito. I cuscini sono ben fissati con patte e ganci automatici che non temono il vento. Il tendalino parasole è stato nascosto nell'appoggiatesta del prendisole, sotto l'imbottitura, una soluzione

LE NOSTRE PROVE



intelligente che verrà certamente copiata.

Il prendisole si aggetta parzialmente sui tubolari e raggiunge una larghezza di 195 cm per 155 cm di lunghezza.

Così come a prua, anche i gavoni del pozzetto sono separati, ben rifiniti, ma non molto profondi e privi di guarnizioni e attuatori. Il volume di stivaggio è appena sufficiente perché la cala poppa è dedicata esclusivamente al motore. Gli impianti sono ordinatamente sistemati e c'è tanto spazio attorno al monoblocco, ma la ventilazione del locale poteva essere migliore, non tanto per il raffreddamento, quanto per fornire ossigeno alle camere di scoppio.

La poppa è l'elemento distintivo della Wooden Limited Edition e capita di restare ammutoliti a osservarla nell'intento di capire se è stupenda o inammissibile. L'assurdità è suffragata dalla sua delicatezza e dalla necessità di una attenta e frequente manutenzione; tutto il suo fascino si tramuterebbe in orrore se l'assenza non fosse sempre impeccabile.

IN NAVIGAZIONE

Quante ore di navigazione pensate di effettuare ogni anno? La risposta permette di calcolare se sia più conveniente il motore diesel o quello a benzina. Sappiamo, infatti, che per compensare il maggior costo del propulsore a gasolio occorre percorrere varie decine di migliaia ogni anno. Ma il problema è un altro.

Volvo Penta ha una vasta gamma di motori di entrambe le tipologie, ma il peso dell'entrofuoribordo a benzina V8-350 scelto da Scanner è di 450 kg (inclusa la propulsione Duo-Prop), mentre per un'equivalente potenza diesel si passa ai 750 kg del Volvo D6. Anche nel caso si accettasse di scendere a 300 cavalli (contando sul fatto che la coppia del motore diesel consente di installare eliche che recupera-



La delfiniera è molto comoda e assai elegante, ma mancano un passa-catena e un blocco di sicurezza sul verricello elettrico (fornito soltanto a richiesta). Sarebbe utile un tendalino parasole anche in questa zona. Tra i divani si inserisce il tavolo da pranzo oppure un prolungamento del solarium che lo estende fino a due metri di lunghezza (contanto il sedile davanti alla consolle).





Nel vertice sono presenti tre gavoni indipendenti, ma nessuno è molto profondo e non sono previsti né attuatori né guarnizioni. Sotto la tuga c'è un locale con wc marino completo di serbatoio per le acque nere: l'accesso è facilitato da un gradino interno. Il lato prodiero e i fianchi della consolle sono esteticamente molto curati, con inserti di pregiato mogano su cui si stagliano i corrimano d'acciaio, due materiali che ci riportano idealmente ai motoscafi più eleganti del mondo. Comoda la seduta a pruvavia del cassero.



LE NOSTRE PROVE



Osservando la plancia sembra che il designer non abbia avuto il tempo di completare il suo lavoro. E' incredibilmente piatta, in contrasto con le altre forme della coperta. Mancano tasche portaoggetti e pedana puntapiedi. Il timone al centro e i comandi all'estremità del cassero permettono di condividere la postazione di pilotaggio con un'altra persona; il divanetto è una seduta o un appoggiareni, secondo l'occorrenza: non è sdoppiato, ma la tappezzeria è impeccabile.





Il mobile bar è allestito con tagliere e lavello, ma si può inserire anche un fornello (optional). Il portello di mogano è stupendo. Le mastre di vetroresina corrono lungo tutto il battello e servono da passavanti e da murata con relativo tientibene. Sul divano di poppa c'è posto per cinque o sei persone. Le cuscinerie sono ben fissate e non si corre il rischio di perderle in velocità. Sotto le sedute ci sono tre gavoni di modesta capacità. Nell'appoggiatesta del prendisole è nascosto il tendalino.



LE NOSTRE PROVE

La poppa è l'elemento esteticamente più importante. Le sue forme tondeggianti sono accentuate dalla venatura del mogano sapientemente articolata su tre diverse direzioni. Scanner propone anche una versione «standard» dell'Envy 860 senza questa preziosa essenza, che costa 78.500 euro (+ Iva). Non manca spazio in sala macchine dov'è installato il «V8» da 350 hp di Volvo Penta con propulsione DuoProp a doppia elica controrotante.



no in parte la differenza di potenza) sarebbe comunque necessario il Volvo D4 da 663 kg. Insomma, il Cantiere ha scelto la motorizzazione più leggera e congeniale per questo gommone e le prestazioni misurate lo hanno confermato.

Lo scafo entra in planata a bassa velocità, appena 10 nodi a 2.250 giri/min e ha una vasta gamma di andature di crociera. La massima efficienza dinamica, intesa come minor consumo per miglio, viene raggiunta già a 16,5 nodi, quando con un litro di carburante si percorrono 0,83 miglia. Alla velocità di 25 nodi, mediamente la più utilizzata e spesso presa come termine di confronto, il consumo è ancora contenuto: 0,76 miglia/litro.

Le migliori sensazioni di guida, però, si hanno oltre i 30 nodi quando lo scafo diventa più leggero sull'acqua per effetto di un maggiore sostentamento dinamico. A riprova delle sensazioni avute al timone, la curva di regresso segna un miglioramento consistente a partire proprio da questa velocità. Verrebbe la voglia di alzare ulteriormente la prua per liberarlo dalla resistenza dell'acqua, ma anche trimmando al massimo non si riesce ad aumentare l'angolo di incidenza; il baricentro del battello, infatti, è

spostato verso prua rispetto alla posizione che dovrebbe avere per ottenere alte prestazioni.

L'Envy 860 è più confortevole che sportivo e spingendo il gas al massimo la guida resta rilassante e sicura perché tiene bene la rotta e l'opera viva rimane immersa per tutta la sua lunghezza. A 5.600 giri/min, 200 in meno del regime massimo, si toccano i 41 nodi. Tuttavia, sarebbe meglio propendere per una coppia di eliche di passo inferiore rispetto al modello FH5 montato in prova, in modo da raggiungere il regime di massima potenza anche con un carico più elevato di quello presente durante il *test* (solo due persone e 250 litri di carburante). A tutta manetta il consumo sfiora i 100 litri/ora, in pratica il doppio di quello a 16,5 nodi, se espresso in miglia per litro.

La rumorosità è superiore alla media durante la fase di planata, ma diminuisce non appena lo scafo entra in assetto per poi restare inferiore agli 85 dBA sino a 36 nodi. In sostanza, il motore romba solo quando è chiamato a sostenere il massimo sforzo e si addolcisce alle andature di crociera. Anche per questa ragione l'Envy 860 è un gommone molto confortevole. ©

© Copyright by Koster Publishing 2017



I DATI SCANNER ENVY 860 WOODEN L.E.

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	860 cm
Lunghezza interna	730 cm
Larghezza f.t.	310 cm
Larghezza interna	248 cm
Diametro tubolari	55/60 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XXL (versione fb)
Portata persone	18
Peso	1.800 kg
Potenza massima applicabile	500 hp (367 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 98.500 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	€ 1.500
● Serbatoio carburante da 300 litri	di serie
● Verricello elettrico (500W) + àncora e catena	€ 2.170
● Cuscineria completa e scaletta di risalita	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 70 litri	€ 890
● Tendalino parasole	€ 2.200
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo da 50 litri	€ 1.530
● Lavello e fornello	€ 1.030
● Locale toilette + wc marino + serbatoio acque nere	di serie
● Stereo Fusion I-Pod + 4 casse	€ 2.100
● Timoneria idraulica	di serie
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.500 (€ 590)
● Carica batterie	€ 1.100
● Impianto elettrico + pannello utenze + gonfiatore elett.	di serie
● Piano di calpestio in teak (luci di cortesia)	€ 7.000 (€ 410)

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 10 NODI A 2.250 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 16,5 NODI A 3.000 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 32 NODI A 4.500 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 41 NODI A 5.600 GIRI/MIN



il motore della prova

Volvo Penta	V8-350-CE/DPS	
Potenza massima	hp	350
	kW	261
Regime di potenza max	giri/min	5.800
Cilindri	numero	V8
Cilindrata	cc	5.300
Distribuzione	tipo	monoalbero, 2 valvole per cilindro, variatore
Alesaggio x corsa	mm	99,6 x 92
Alimentazione	tipo	iniezione diretta
Alternatore	a	75 (12 V)
Rapporto di riduzione		1:2,14
Peso	kg	452
Elica	passo	FH5 DuoProp

il costruttore

Progetto	Montemitro Design
Cantiere	SeaScan Marine
Indirizzo	Via Gautieri, 19 - 28060 Casalbeltrame (NO)
Telefono-Fax	0321/838973 - 0321/838965
Sito Internet	www.scanner-marine.com
E-mail	info@scanner-marine.com
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova



lago
calmo



vento
assente



2
persone
a bordo



250
litri di
benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il fascino intramontabile del mogano, sebbene assurdo su un gommone
- ▲ La vasta gamma di andature di crociera, tutte confortevoli
- ▲ L'armonia estetica della coperta e dei tubolari

ci è piaciuto di meno

- ▼ Qualche imperfezione nel trattamento del mogano
- ▼ La frequente e costosa manutenzione richiesta dal legno
- ▼ L'assetto troppo tranquillo spegne le velleità sportive del battello