

Ergonomia

IDEAL ergonomics

ideale

LA CARENA È FACILE E CONFORTEVOLE, MA NON PER QUESTO POCO ESALTANTE. LE PRESTAZIONI SONO ELEVATE ANCHE SE SI SCEGLIE UNA MOTORIZZAZIONE PIÙ CONTENUTA DI QUELLA CHE LO SPECCHIO DI POPPA È IN GRADO DI SOPPORTARE. THE HULL IS EASY AND COMFORTABLE, BUT NO LESS EXCITING BECAUSE OF THIS. PERFORMANCE IS HIGH EVEN IF YOU CHOOSE A SMALLER ENGINE THAN THE TRANSOM CAN HANDLE.

by Niccolò Volpatic
photo by Andrea Muscatello



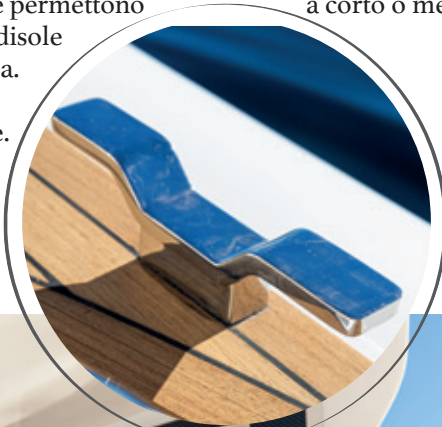
La prima versione, presentata circa due anni fa, aveva una coppia di motori entrofuoribordo. Adesso, *Envy 1200* è disponibile con i fuoribordo sullo specchio di poppa. Le possibilità sono molte: due o tre motori e una gamma di potenze da 800 a più di 1.200 cavalli. La prima considerazione è che si tratta di una carena davvero capace di soddisfare diverse esigenze, se si adatta a installazioni così diverse. Non ci sono step e ha un angolo di deadrise di ben 24°. Carena, design, coperta e interni sono realizzati interamente dal cantiere per opera di Donato Montemitro. Per il test ho a disposizione due Yamaha V8 XTO da 425 cavalli ciascuno. Sulla carta, mancano 350 cavalli per arrivare alla motorizzazione massima installabile, eppure spingono. E tanto. L'accelerazione è davvero sorprendente perché per raggiungere la planata bastano poco più di due secondi e per la massima ne servono solo 18. Chissà cosa riesce a fare con due fuoribordo da 600 cavalli o con tre da 450. La velocità minima per planare è inferiore ai dodici nodi e alla massima il Gps ha indicato quasi 47 nodi. Il range è molto ampio, ben 35 nodi per scegliere l'andatura di crociera preferita. Anche i consumi sono conseguenti perché, se in planata servono meno di tre litri per miglio, alla massima ne occorrono quasi il doppio. E il consumo istantaneo per entrambi i motori, sempre alla massima velocità, è di 309 litri per ora. Forse per questo si sarebbe potuto pensare a una capienza dei serbatoi maggiore, in modo da aumentare l'autonomia.

11.98m

Navigando fino a 20 nodi di velocità, infatti, si superano le 200 miglia, ma alla massima si scende a 106 miglia. La sensazione al timone è molto positiva. Sul lago non c'è onda, né vento, ma l'assetto è perfetto a qualsiasi andatura. La prua è alta sulla superficie e dà l'idea che possa comportarsi egregiamente anche con mare formato. Ottimo anche il parabrezza che protegge senza ostacolare la visuale. È un pezzo unico, senza montanti, che diventa anche hard top. Massima protezione dall'aria in navigazione, ma anche dal sole. Anche l'ergonomia appare ben studiata. Manette, volante e pulsanti vari sono tutti a portata di mano. Possiamo affermare che la differenza tra entrofuoribordo e fuoribordo è nella disposizione dei pesi e del baricentro. In questo caso, i due Yamaha pesano a poppa, ma l'assetto non ne risente per nulla. La carena è ottima anche in virata. A tutta barra si piega il giusto. La sensazione è quella di essere su un battello sportivo, ma quando s'inclina i tubolari poggiano sull'acqua tenendo lontani gli spruzzi dalla coperta. Quello che mi ha colpito a prima vista dalla banchina, e che ho avuto modo di apprezzare anche in virata, sono le fiancate del pozzetto in vetroresina. La vetroresina non è una presenza discreta, di solito. Spesso i tubolari

entrano in gioco solo in virata mentre durante la normale navigazione rimangono quasi completamente fuori dall'acqua. È così anche per *Envy 1200*, ma il design contribuisce ad "alleggerire" le forme. Le fiancate, infatti, non proseguono fino alla consolle o poco prima. Si fermano poco più a prua della poppa dando quel senso di protezione che soddisfa chi si trova in pozzetto, ma senza essere una presenza eccessiva. Inoltre, il piano di calpestio della coperta è tutto sullo stesso livello, dalle piattaforme di poppa che circondano i fuoribordo, fino alla consolle di guida. Gli unici gradini si trovano per accedere alla zona di prua, caratterizzata dal prendisole. E non è una soluzione solo gradevole alla vista, ma consente anche di guadagnare volumi nella cabina sotto la tuga. Si potrebbe obiettare che l'accesso a prua sia più difficoltoso proprio perché rialzato rispetto al resto della coperta. Ma non è così, visto che le parti laterali del parabrezza inglobano due tientibene che permettono di arrivare al prendisole di prua in sicurezza. Il layout della coperta è semplice. I camminamenti sono laterali e i mobili dell'allestimento

si trovano al centro. In questo modo è facile muoversi a bordo da poppa a prua, accedendo al pozzetto, piuttosto che alla postazione di guida o alla zona di prua. Il divanetto di poppa è trasformabile. Spostando lo schienale verso prua si ottiene un'area living, mentre, al contrario, si ha una seduta frontemarcia, ideale in navigazione. Il tavolo ha le sponde a ribalta e un comando elettrico. Regolando l'altezza si può decidere di avere otto posti per il pranzo oppure un ripiano più basso tipo tavolino da bar. Il mobile cucina è esterno, ma come optional può essere collocata una cucina anche sottocoperta. I volumi interni e il layout sono molto convincenti. La cabina di prua ha lo spazio sufficiente per accogliere due persone per la crociera e il bagno, con box doccia separato, è ampio e confortevole. *Envy 1200* è un gommone sportivo, perfetto per le uscite giornaliere, ma i volumi interni assicurano anche il comfort per crociera a corto o medio raggio per due persone.



Tante le bitte, ben dimensionate e ottime le finiture sia in coperta, sia degli interni.

There are plenty of bollards, which are well-dimensioned and feature an excellent finish, both on deck and in the interiors.



COMODO MUOVERSI A BORDO E OTTIMO L'ALLESTIMENTO CHE PERMETTE A MOLTE PERSONE DI GODERSI GLI SPAZI ALL'ARIA APERTA SENZA OSTACOLARSI. COMFORTABLE TO MOVE AROUND ON BOARD AND EXCELLENT LAYOUT THAT ALLOWS A LARGE NUMBER OF PEOPLE TO ENJOY THE OUTDOORS WITHOUT OBSTRUCTIONS.

The first version, presented around two years ago, featured a pair of inboard-outboard engines. The *Envy 1200* is now available with outboard engines on the transom. The possibilities are many: two or three engines and a power range from 800 to more than 1,200 hp. The first consideration is that this hull is truly capable of meeting a variety of needs, given that it can be adapted to such diverse installations. There are no steps and it has a deadrise angle of a good 24°. The hull, design, deck and interior are all developed by the shipyard, thanks to the work of Donato Montemitro. For the test, I have two Yamaha *V8 XTO*s with 425 hp each. On paper, they are 350 hp short of the maximum installable engine, yet

they're really powerful. The acceleration is truly astonishing as it takes just over two seconds to start planning and only 18 seconds to get to top speed. Who knows what it can do with two 600-hp outboard engines or three 450-hp engines? The minimum speed for planning is less than twelve knots and at top speed, the GPS indicated almost 47 knots. The range is very broad – a good 35 knots to choose your preferred cruising speed. Fuel consumption depends on the speed, requiring three litres per mile when planning and double them at top speed, which is almost twice as much. And the instantaneous consumption for both engines, once again at top speed, is 309 litres per hour. Perhaps that is why the tank capacity could have been

a little larger, so as to increase the range. Indeed, when travelling at a speed of up to 20 knots, the range exceeds 200 miles but falls to 106 miles at top speed. The feeling at the helm is very positive. There's not a breath of wind on the lake, but the trim is perfect at any speed. The bow is high above the surface and gives the idea that it can perform extremely well even in heavy seas. The windscreen is also excellent, protecting without obstructing the view.

La cabina di prua ha un'ottima vivibilità grazie a una tuga leggermente rialzata rispetto al piano di calpestio del pozzetto.

The forward cabin offers excellent liveability thanks to a deckhouse that is slightly raised with respect to the cockpit floor level.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

46.9



AUTONOMIA MN
RANGE NM

189



RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER

kg
kW



9.2

RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W

3.2



SCANNER MARINE

Via Gautieri, 19
I-28060 Casalbeltrame (NO)
T. +39 0321 838973
www.scanner-marine.com

PROGETTO

Donato Montemitro Design

SCAFO

Lunghezza f.t. 11,98m • Larghezza massima 3,70m
• Diametro tubolari 0,60-0,65 cm • Numero
comparti 6 • Serbatoio carburante 700 l • Potenza
massima installabile 1.200 cv

MOTORI

2xYamaha *V8 XTO* • Potenza 425 cv • Cilindrata
5.559 cc • V8 60° • Alesaggio per corsa
96mm x 96mm • Regime di rotazione massima
5000-6000 giri/min • Peso 442 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

498.000€ Iva esclusa, motorizzato
con 2x425 *V8 XTO* Yamaha

PROJECT

Donato Montemitro Design

HULL

LOA 11,98m • Maximum beam 3,70m • Tube's
diameter 0.60-0.65 cm • 6 compartments • Fuel tank
volume 700 l • Maximum power rated 1.200 hp

MAIN PROPULSION

Yamaha *V8 XTO* • Outlet mechanical power 425 hp
• Swept volume 5,559 cc • V8 60° • Bore&Stroke
96mm x 96mm • Maximal rotational speed
5000-6000/min • Weight 442 kg

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

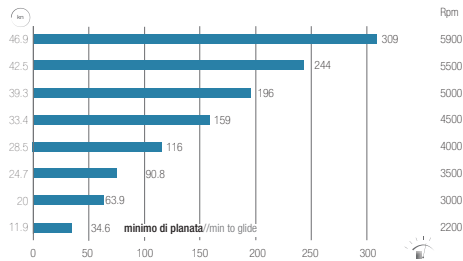
498,000€ Excl.VAT,
powered with 2x425 *V8 XTO* Yamaha

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località	Lago Maggiore
Place	Lake Maggiore
Onda//Wave	0
Vento//Wind	0
Persone a bordo	3
People on board	
Carburante imbarcato	260 l
Fuel volume on board	
Acqua imbarcata	170 l
Water volume on board	

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a velocità massima in 18 secondi
Gliding time of 18s for a speed change from
0 to 46.9 knots (maximum speed)
La velocità minima di planata è di 11.9 nodi
a 2200 giri.
The minimum gliding speed is
11.9 knots @ 2200RPM

LITRO MIGLIO
(VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)



3.7

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2200	11.9	34.6	2.9	241	68
3000	20.0	63.9	3.2	218	73
3500	24.7	90.8	3.7	189	77
4000	28.5	116	4.0	175	78
4500	33.4	159	4.7	148	78
5000	39.3	196	5.0	140	80
5500	42.5	244	5.7	122	82
5900	46.9	309	6.6	106	87





Engine data

Con due Yamaha da 425 cavalli, la potenza mi è parsa più che sufficiente. La carena e lo specchio di poppa, che ha il bracket incorporato, sono in grado di reggerne perfino 1.200.

With two 425-hp Yamaha engines, its power seemed more than sufficient. The hull and transom, which has the bracket built-in, are even capable of withstanding 1,200 hp.

It's a single piece, without uprights, which also becomes a hard top that provides maximum protection from the air when sailing, but also from the sun. The ergonomics also appear well thought out, with the handles, steering wheel and various buttons all within easy reach. We can say that the difference between inboard-outboard and outboard lies in the weight distribution and centre of gravity. In this case, the two Yamahas weigh aft, but the trim is not affected at all. The hull is also excellent when tacking. At full throttle, it lists just the right amount. It feels like being on a sports boat, but when it tilts, the tubes rest on the water, keeping the spray away from the deck. The fibreglass cockpit sides struck me at first sight from the quayside and were something I was also able to appreciate while tacking. Fibreglass is not usually a subtle presence. The tubes often only come into play when turning, while during normal sailing they remain almost completely out of the water. This is also the case with the Envy 1200, although the design helps to "lighten" the shapes. Indeed, the sides do not continue all the way to the console or just before it. They stop just forward of the stern, giving a sense of protection that satisfies those in the cockpit, but without being overbearing. In addition, the deck floor is all on the same level, from the aft platforms surrounding the outboard engines to the helm console. The only steps provide

access to the bow area, which is home to the sun deck. This is not only a solution that is pleasing to the eye but also makes it possible to create more volume in the cabin under the deckhouse. It could be argued that access to the bow is more difficult precisely because it is raised above the rest of the deck. But this is not the case, as the windscreen sides incorporate two handrails that allow you to reach the bow sun deck safely. The deck layout is simple. The walkways run around the sides and the furniture is in the centre. This makes it easy to move around on board from the stern to the bow, accessing the cockpit rather than the helm station or bow area. The aft sofa is convertible. Moving the backrest towards the bow provides a living area, while conversely, you have a forward-facing seat that is ideal when sailing. The table has drop-down sides and electric controls. By adjusting the height one can decide to have eight dining places or a lower surface, rather like a bar top. The galley unit is external, but as an option, one can also be placed below the deck. The interior volumes and layout are very convincing. The forward cabin has enough space to accommodate two people during a cruise, while the bathroom, with a separate shower cubicle, is spacious and comfortable. The *Envy 1200* is a sporty RIB, perfect for day trips, but its interior volumes also provide comfort for short or medium-range cruises for two people. ▲

