

Test

IL SEGRETO DEL SUCCESSO È SEMPLICE: FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI ALL'APERTO, OTTIME PERFORMANCE E FACILITÀ DI CONDUZIONE. E TUTTO QUESTO SI TROVA SU UN BATTELLLO CHE MISURA 11 METRI FUORI TUTTO THE SECRET OF ITS SUCCESS IS SIMPLE: OUTDOOR USABILITY, EXCELLENT PERFORMANCE AND EASE OF HANDLING. ALL THIS IN A BOAT THAT IS ONLY 11 METRES LONG

by *Niccolò Volpati*

The classic

Rib



11.00m

Se nel futuro qualcuno volesse studiare il fenomeno maxi rib, non potrebbe fare a meno di esaminare *Envy 1100 TT*. Gli elementi che ne hanno fatto una tendenza diffusa ci sono tutti e, infatti, è anche uno dei modelli più di successo di Scanner. La prima caratteristica per ottenere la patente di maxi rib Doc è che la lunghezza superi i dieci metri. E così è. Undici per l'esattezza, ma si tratta di quella fuori tutto perché può anche essere omologato come natante. Lo scafo, infatti, si ferma un centimetro prima dei fatidici dieci metri. In questo caso cambia anche la categoria di omologazione, perché *Envy 1100* natante è una categoria C e non B. Scanner è stato uno dei primi, non l'unico, a installare i motori entrofuoribordo. "Una scelta ancora molto apprezzata - conferma Fabio Montremiteo - dato che la maggioranza delle persone che lo acquistano, predilige i piedi poppieri ai fuoribordo". La ragione è

facilmente intuibile. Un gommone si usa soprattutto in pozzetto e a poppa e con i piedi poppieri lo spazio è certamente più sfruttabile. I fuoribordo limitano la spiaggia di poppa. Inoltre, un battello pneumatico con gli entrofuoribordo è più elegante. Quali sono i contro? In primis, le performance. Durante il test a Varazze però ho avuto modo di confutare questa convinzione. Sicuramente in versione fuoribordo *Envy 1100 TT* avrebbe guadagnato qualcosa in termini di velocità e accelerazione, ma i piedi poppieri non hanno certo sfigurato. Si tratta di due Volvo V8 a benzina da 350 cavalli. È probabile che un propulsore diesel avrebbe fatto registrare performance differenti. I due benzina mi hanno permesso di arrivare a una velocità massima di quasi 46 nodi. Una velocità più che sufficiente, soprattutto se si ha intenzione di usare il battello per diporto. La velocità minima per planare è molto bassa, bastano, infatti,

poco meno di undici nodi. La carena è molto efficiente, non c'è dubbio. Non serve, infatti, molta spinta per tenere lo scafo fuori dall'acqua: 2200 giri, 10,8 nodi e 28,1 litri/ora per entrambi i motori. E non serve nemmeno molto tempo per raggiungere la planata: in soli due secondi e mezzo, *Envy 1100* plana. Una performance migliore, anche con dei fuoribordo, è difficile da immaginare. Estremi a parte, per quanto riguarda la velocità di crociera, il range è ovviamente molto ampio, dato che tra minima di planata e massima velocità passano circa 35 nodi. Ma gli entrofuoribordo benzina mi sono piaciuti anche per i consumi. A 25 nodi ci vogliono circa 65 litri/ora che, tradotto in miglia, significa circa 2,5 litri per miglio. A 30 nodi di velocità la musica non cambia: circa 100 litri/ora di consumo istantaneo che vuol dire tre litri per percorrere un miglio. Il mare fuori dal porto di Varazze era assolutamente piatto e quindi posso solo raccontare una sensazione rispetto alla capacità di affrontare le onde. In ogni caso, passando sulla scia, l'idea che mi sono fatto è che *Envy 1100* non abbia problemi particolari. Anche l'assetto è perfetto, a qualsiasi andatura. E, di conseguenza, anche la visibilità. Il parabrezza protegge bene, la vista non è mai ostacolata e non lo è nemmeno guardando verso poppa,

IL LAYOUT PREVEDE TUTTO QUELLO CHE CI SI ASPETTA DA UN BATTELLO PNEUMATICO DI QUESTE DIMENSIONI. LA MOTORIZZAZIONE ENTROFUORIBORDO, INOLTRE, CONCEDE PIÙ SPAZIO ALLA PIATTAFORMA DI POPPA. THE LAYOUT HAS EVERYTHING YOU WOULD EXPECT FROM AN INFLATABLE OF THIS SIZE. THE INBOARD-OUTBOARD ENGINES ALSO GIVE MORE SPACE FOR THE STERN PLATFORM.



I volumi interni consentono di avere una cuccetta matrimoniale che serve per avere un po' di privacy durante la giornata e non tanto come cabina per la crociera.

The interior is large enough for a double berth. This provides a bit of privacy during the day, rather than being a cabin for cruising.



VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

45.9



AUTONOMIA MN
RANGE NM

270



RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER

11



RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W

3



SCANNER MARINE

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

PROGETTO

Donato Montemitro Design

SCAFO

Lunghezza ft. 11,00m • Lunghezza scafo 9,99m
• Larghezza massima 3,60m • Diametro tubolari 0,60-0,65 cm • Numero compart. 6 • Dislocamento 4.000 kg • Serbatoio carburante 700 l • Serbatoio acqua 170 l • Motorizzazione massima installabile 800 cv

MOTORI

2xVolvo V8-350/C • Potenza 261 kW (350 cv)
• 8 cilindri a V • Cilindrata 5,3 l • Iniezione diretta benzina • Peso a secco 450 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

330.000€ + Iva, versione full optional come da prova.
260.000€ + Iva, versione base.

PROJECT

Donato Montemitro Design

HULL

LOA 11,00m • Length 9,99m • Maximum beam 3,60m • Tube's diameter 0.60-0.65 cm
• 6 compartments • Displacement 4.000 kg
• Fuel tank volume 700 l • Water tank volume 170 l
• Maximum rated power 800 hp

MAIN PROPULSION

2xVolvo V8-350/C • Outlet mechanical power 261 kW (350 hp) • 8 V-shaped cylinders • Swept volume 5,3 l
• Direct petrol injection • Dry weight 450 kg

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

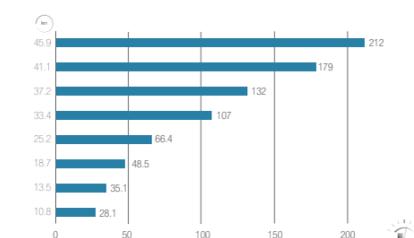
330.000€ Excl. VAT, Full optional as tested
260.000€ Excl. VAT, as standard

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località // Place Varazze
Mare // Sea state Calmo // Calm
Vento forza // Wind speed 0
Persone a bordo // People on board 2
Carburante imbarcato 350 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 planata in 2,5 secondi
Gliding time of 2,5s from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 20 secondi
Gliding time of 20s for a speed change from 0 to 45.9 knots (maximum speed)

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

2.6



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	10.8	28.1	2.6	269	71
2500	13.5	35.1	2.6	269	73
3000	18.7	48.5	2.6	269	75
3500	25.2	66.4	2.6	269	78
4500	33.4	107	3.2	218	79
5000	37.2	132	3.5	200	80
5500	41.1	179	4.3	162	82
5900	45.9	212	4.6	152	86

visto che gli entrofuoribordo si trovano in sala macchine e non aggrappati allo specchio di poppa. È facile da condurre, lo scafo sembra incollato sull'acqua e la virata, anche quando è stretta, non dà mai problemi. Per le manovre in porto, inoltre, c'è il joystick. In pagella, se non è da dieci, si merita almeno nove. TT è l'acronimo di T-Top, una versione leggermente differente da quella con Hard Top. Quella con T-Top è più aperta e il parabrezza non è collegato al tetto come nella versione Hard Top. Oltre a questa opzione, quasi tutto è personalizzabile: colorazioni, strumentazione, cuscinerie e tipo di rivestimento del piano di calpestio della coperta. Volendo cercare il pelo nell'uovo, c'è una sola cosa che non mi ha convinto durante la navigazione ed è l'assenza di un tientibene a portata di mano per il copilota. Attenzione, non sto dicendo che mancano, sono presenti lungo i camminamenti per arrivare a prua così come intorno al cassero e alla plancia, solo che questi non sono facilmente raggiungibili quando si è seduti in consolle. Ce ne vorrebbe uno alla base del seggiolino oppure sotto il tettuccio del T-Top. *Envy 1100 TT* ha

anche una indiscutibile caratteristica che ha fatto il successo dei maxi rib ed è un layout pensato per l'utilizzo giornaliero. Independentemente dalle dimensioni, i rib sono battelli nati principalmente come day boat. *Envy 1100* non fa eccezione anche se dispone di una minima volumetria interna che è stata allestita con una cuccetta matrimoniale e con un wc. Non si tratta di volumi da crociera, nemmeno a corto raggio, ma solo di un locale al chiuso con servizi per rendere ancora più confortevole la giornata al mare.

If in the future somebody were to want to study the maxi RIB phenomenon, they would have to take a close look at the *Envy 1100 TT*. It has all of the elements that have made this kind of boat fashionable, and it is one of Scanner's most successful products. The first condition for a boat to be considered a true maxi RIB is that it is over ten metres long. And this one is. It measures eleven metres to be precise, but that is the overall length and the boat can also be classified as a natante as the hull is one centimetre short of the 10-metre natante cut-off. This also means that the *Envy 1100* is classed as a C rather than a B category. Although not the only yard to do so, Scanner

was one of the first to fit inboard-outboard engines. "That is a decision that is still very much appreciated", Fabio Montremite confirms, "given that most people who buy them prefer stern drives to outboards". It is easy to see why. It is the foredeck and aft sections of an inflatable that get used the most, and stern drives certainly make it easier to enjoy the space available. Whereas outboards tend to restrict the stern beach area. Furthermore, an inflatable boat with inboard-outboards is more elegant. So, what are the disadvantages? First off, there is performance. But during the test we did at Varazze, we saw this belief refuted. Of course, an outboard version of the *Envy 1100 TT* would have offered a bit more in terms of speed and acceleration, but the stern drives certainly didn't do badly. We are talking about two petrol-fuelled 350-horsepower Volvo V8s. A diesel engine would probably have delivered different performance levels. The petrol ones meant I could get a top speed of nearly 46 knots. That is more than enough, especially if you intend to use it for fun. The planning minimum is very low, just under eleven knots, and the hull is undoubtedly very efficient. It doesn't need a lot of power to get the hull out of the water: 2200 revs,



OTTIMA LA SENSAZIONE DI SICUREZZA E DI CONTROLLO. LA CARENA È INCOLLATA ALL'ACQUA, MA È ANCHE CAPACE DI CORRERE FINO AD OLTRE 45 NODI DI VELOCITÀ.

IT FEELS VERY SAFE AND CONTROLLED. THE HULL REMAINS GLUED TO THE WATER, BUT CAN REACH 45 KNOTS.





Engine room

Due Volvo da 350 cavalli V8 alimentati a benzina. Questa è la motorizzazione che ho trovato in sala macchine. Perfetta, sia per le performance, sia per i consumi.

Two petrol-driven Volvo V8s with 350 hp. This is what I found in the engine room. Perfect in terms of both power and fuel consumption.

10.8 knots and 28.1 litres per hour of fuel used by both engines. And it doesn't take long to get the *Envy 1100* to glide, just 2.5 seconds. It is difficult to imagine it performing better, even with outboards. But even at more normal levels and cruising speed, it has a lot of range, given that the difference between planing minimum planning and top speed is around 35 knots. But I also liked the inboard-outboards because of the low fuel consumption. At 25 knots they need around 65 litres an hour, which - translated into nautical miles - means around 2.5 litres per mile.

Things don't change at 30 knots: around 100 litres per hour, which translates into three litres to cover a mile. The sea outside the harbour in Varazze was perfectly calm so I can't say anything about its ability to handle waves. But I didn't get the feeling that the *Envy 1100* would have problems. Even the trim is perfect, at any speed. And, as a consequence, so is visibility. The windscreen offers good protection, the sightlines are never blocked, not even as you look aft, given that the inboard-outboards are in the engine room and not attached to the transom. It's easy to steer, the hull seems to be glued to the water, and turning - even hard - is no problem. There is also a joystick for manoeuvring in the harbour.

So if it doesn't get ten out of ten, it at least deserves a nine. TT is an acronym for T-Top, a slightly different version from the one with a hard top. The one with the T-Top is more open and the windscreen isn't attached to the roof as it is in the hard-top version. In addition to that, almost everything can be customised: colouring, instruments, upholstery and finishing for the deck surface. If I wanted to find an imperfection, the only thing that I wasn't convinced by while on the water was the absence of a grab handle that the co-pilot could easily reach. To be clear, I am not saying that there should be more, as there are plenty of them along the routes to the foredeck area, it's just that they aren't easy to get hold of when you are sitting at the helm. They should fit one at the bottom of the seat, or under the T-Top. The *Envy 1100 TT* has something which is an unquestionable feature which has made maxi RIBs successful, and that is a layout that is designed for daily use. Regardless of size, RIBs have been designed primarily as day boats.

The *Envy 1100* is no exception to this rule, although it does have a limited interior with a double berth and toilet. It's not enough for even short trips, it's just an enclosed space with facilities to make a day at sea more comfortable. ▲

