

E' lungo 11 metri, ma è omologato come **NATANTE**. Nasce per l'installazione di entrofuoribordo diesel o benzina e con un **BRACKET** di alluminio può essere motorizzato con due o tre fuoribordo. Sfoggia il tipico «mood» del Cantiere con una raffinata **RICERCA DELLA SIMMETRIA** e l'accurata modellazione di ogni elemento di coperta. Il **T-TOP** è sorretto da un solo, elegante elemento d'acciaio. Nella consolle sono amalgamati con identico stile il parabrezza, la plancia e l'accesso sottocoperta. La **POSTAZIONE di PILOTAGGIO** è **SICURA**, ma manca una pedana. Il **MOBILE CUCINA** è allestibile con tutto ciò che può servire. Nel pozzetto si sta comodi anche in sei. A prua l'**AREA DIVANI** è **ALLUNGABILE** e **CONVERTIBILE** in prendisole. Il solarium di poppa si affaccia su una **PIATTAFORMA BAGNO** ampia, preceduta da un gradino tondeggiate. Le forme dell'opera viva e il dislocamento ne fanno un **GOMMONE ADATTO AL MOSSO**, ma **MENO VELOCE DI ALTRI** in acque calme.

▶ Lunghezza f.t. m 11,00

▶ Larghezza f.t. m 3,60

▶ Velocità massima 45 nodi

▶ Prezzo 130.000 euro



Attualmente il mercato offre molti gommone nel segmento dei dieci metri. Ciò è dovuto a due motivi. Questa misura rappresenta il limite oltre il quale è obbligatorio in Italia immatricolare l'imbarcazione e perciò i cantieri inseriscono nel loro catalogo modelli appena al di sotto di questa soglia. L'altro fattore che ha portato i costruttori ad allargare le loro gamme sino (e oltre) i dieci metri è l'aumento della domanda di grandi scafi. Scanner conosce bene questo fenomeno e il suo catalogo contempla numerosi *maxirib*; il più grande di tutti è il Super Ocean 58 di 17,6 metri con 2400 hp di potenza massima e il più recente è l'Envy 1400 di 13,7 metri (si veda la prova pubblicata sul fascicolo di settembre 2019) su cui è possibile installare fino a 1.500 cavalli. Il Cantiere propone, inoltre, numerosi dieci metri, tra cui il recentissimo Envy 1100 TT che abbiamo provato nella versione fuoribordo. Come annuncia il suo nome, è lungo 1.100 centimetri fuoritutto, ma è un natante perché la

SCANNER

Envy 1100 TT



lunghezza dello scafo è di 999 cm. E' nato in versione entrofuoribordo ed è stato progettato per essere equipaggiato sia con motori a benzina sia con i più pesanti propulsori diesel. Per installare i fuoribordo è stato adottato un *bracket* non strutturale di alluminio in grado di sostenere fino a tre unità. Il costruttore non ha risparmiato materiali e strutture di rinforzo pur di consegnare al dipotista un mezzo solido. L'esame tecnico della poppa evidenzia la robustezza: sono ben quattro le saette che uniscono lo specchio al fondo: forma e posizione sono le stesse adottate sugli scafi da competizione.

L'Envy 1100 TT in versione entrofuoribordo ha una splendida plancetta poppiera e Scanner ha fatto in modo che questo esemplare con fuoribordo non sfigurasse nel confronto. Ovviamente i motori e i loro impianti sottraggono un po' di spazio, ma la piattaforma e un largo gradino che la precede offrono, nel complesso, uno spazio balneare superiore alla media del segmento. Nonostante le calandre, si

percepisce comunque lo stile fascinoso della poppa arrotondata, un marchio di fabbrica del costruttore novarese.

La bellezza del disegno si basa sulla simmetria e Donato Montemitro, *patron* del Cantiere e *designer*, ha applicato questa regola sia per il baglio sia longitudinalmente. Infatti, osservando la coperta si nota uno sviluppo simmetrico delle aree di poppa e di prua attorno al centro dello scafo, per l'esattezza rispetto a quella zona in cui le mastre riducono la loro altezza e si trasformano in pedane.

Il *T-Top* è uno degli elementi estetici più importanti; è interessante notare che è sostenuto da un solo elemento di acciaio lucidato a specchio, evidentemente disegnato e costruito in modo da sopportare i colpi di mare e le oscillazioni. La consolle è l'altra struttura degna di attenzione per le forme e per la finitura. Il parabrezza, il tambuccio e la porta per l'accesso sottocoperta, la plancia e il fronte prodiero sono magnificamente amalgamati tra loro in un unico stile e colore, ancor meglio ri-

spetto ai precedenti esemplari entrofuoribordo.

Il *design* non ha pregiudicato la robustezza, il *comfort* e la tecnica. E così, il parabrezza è ben sostenuto da montanti laterali, la base è ridotta a proravia per guadagnare centimetri calpestabili e il timone verticale consente di pilotare senza stancarsi.

Producendo tutto all'interno, Scanner può modificare, personalizzare e sviluppare i prodotti rapidamente e continuamente. Il ponte di prua è arredato con divani che possono essere allungati e trasformati in prendisole, secondo le richieste del cliente. Sotto le sedute ci sono gavoni ben rifiniti. L'area d'imbarco è così ampia che non si avverte il disagio della catena esposta; sarebbe invece preferibile allargare l'apertura del pozzo per intervenire più comodamente al suo interno in caso di necessità. I tintibene inseriti in apposite modanature sono una caratteristica di questo costruttore: sono eleganti e funzionali, distribuiti in tutta la zona prodiera, mentre a poppa ci sono altri corrimano attorno al prendisole.

LE NOSTRE PROVE



L'appoggiatesta del *solarium* serve anche da schienale per il divano di coronamento. Ovviamente il materassino è frazionato in due elementi, ma su altri esemplari lo abbiamo visto diviso in tre parti per lasciare, volendo, un corridoio centrale di passaggio. La cala di poppa

è un vano di grandissime dimensioni che su questo esemplare con fuoribordo potrebbe essere destinato anche a cuccetta d'emergenza. Sul modello in prova non erano presenti schienali imbottiti per i divanetti laterali, ma è possibile richiederli, anche se ciò determina una

lieve riduzione della profondità delle sedute. Sotto queste ultime ci sono gavoni la cui completa apertura può essere effettuata solo rimuovendo i cuscini.

Al centro del pozzetto c'è il mobile cucina, anch'esso opportunamente svasato alla base; è ben organizzato con un grande frigo a cassetto sul lato che guarda a prora e due portelli sul *top*, per coprire il lavello e la piastra di cottura. A poppavia si potrebbe aggiungere un tavolo a ribalta, perfettamente inseribile nelle forme della struttura. Pilota e co-pilota siedono o si appoggiano a un divanetto convertibile dotato di spalline laterali e schienali alti. Manca una pedana o almeno un predellino.



La delfiniera larga svolge perfettamente il ruolo di area d'imbarco, nonostante la catena dell'ancora sia esposta. Le galloce sono a scomparsa e correttamente posizionate. Un portello, in verità non molto ampio, consente l'accesso al pozzo.





L'accesso sottocoperta è regolato da un tambuccio che, ribaltandosi in alto, libera una porticina girevole. Osservando la coperta, non s'immagina che sotto la consolle sia presente una cuccetta, sebbene stesa sul pagliolato. Nel vano sottocoperta ha trovato posto anche un bagno a giorno con lavandino, stipetti e wc nascosto sotto gli arredi. Lungo i fianchi si susseguono portelli che danno accesso a numerosi gavoni destinati al guardaroba.

L'intera superficie di coperta e gli interni possono essere rivestiti di *teak*, come nel caso di questo primo esemplare, ma al costo di 15.000 euro. Sono opzionali anche il *T-Top* o l'*hard-top*, alcuni allestimenti di coperta e il co-



Il cassero è un elemento di design valorizzato dai profili e dalla colorazione scura. La base stretta concede una migliore mobilità e la presenza di tientibene sul lato prodiero e sui fianchi assicura gli spostamenti. La plancia si confonde esteticamente con il tambuccio che, ribaltandosi in alto, libera la porticina bassa e permette l'accesso sottocoperta. Gli strumenti sono un po' distanti, ma non irraggiungibili e la posizione verticale del timone ha un sapore classico e professionale. Robuste saette rinforzano il parabrezza.





Il divanetto di pilotaggio si fa apprezzare per gli schienali e le spalline adeguati alle prestazioni. Una porzione del sedile si ribalta per pilotare seduti o appoggiati. Sotto, nella base, c'è un grande frigo a cassetto. Il top della cucina è più largo della sua base e in questo modo risulta più spazioso e comodo.



sto complessivo dell'esemplare provato, inclusi i fuoribordo è di 232.210 euro, Iva esclusa.

IN NAVIGAZIONE

L'Envy 1100 TT può essere equipaggiato con due o tre fuoribordo, sino a una potenza massima complessiva di 800 cavalli. Il modello che ci è stato fornito per il *test* era dotato di due unità Suzuki da 350 hp, motori che, come è noto, sono provvisti di doppie eliche controrotanti di identico passo. Due caratteristiche distinguono questo gommone da altri e determinano le sue doti dinamiche: le forme della carena e il dislocamento. La «V» profonda consente di pilotarlo ad andature di crociera sostenute anche sul mosso e l'ingresso nelle onde è favorevole perfino quando vengono affrontate al mascone. Ciò permette di percorrere rotte che possono non tener conto della direzione del mare. L'assetto neutro consente di navigare bene anche con onde in poppa o al giardinetto, cambiando solo leggermente l'angolo di trim dei motori.

In generale, il *comfort* e la sicurezza sono di alto livello, ovviamente nel *range* di crocie-
→

Osservando la coperta, non si può immaginare che sotto la consolle siano presenti una cuccetta per due e un bagno a giorno. A centro scafo due larghe pedane laterali servono per le operazioni di imbarco e sbarco, ma sono comode anche per sedersi. Il costoso T-Top (optional) è sorretto da un unico, stiloso supporto lucidato a specchio.



L'unico divano dotato di schienale è quello posto per coronamento; la medesima imbottitura serve da appoggiatesta per il prendisole. Il materassino del solarium è ben inserito all'interno delle mastre e sui lati è contornato da tientibene. Sotto le sedute ci sono gavoni la cui completa apertura può essere effettuata solo rimuovendo i cuscini.





ra che le condizioni consente. Queste qualità non sono dovute esclusivamente all'opera viva, ma anche un corretto bilanciamento dei pesi della coperta e a un dislocamento più elevato di altri gommoni concorrenti. Ciò non gli consente di raggiungere velocità di punta elevate, ma gli permette di navigare più velocemente di altri simili modelli quando le condizioni sono sfavorevoli. Con onde brevi di modesta altezza il battello si comporta come se la superficie fosse calma, mentre su onde formate ha un beccheggio contenuto e raramente va in cabrata.

Il *T-Top*, come spesso avviene, riflette nella postazione di pilotaggio gran parte del rumore prodotto dai motori e il fonometro registra valori superiori a 85 dBA anche alle andature intermedie. Il gommone entra in planata a 14 nodi, ma l'accelerazione non è bruciante a causa di un regresso piuttosto elevato, influenzato da un dislocamento di circa 4,5 tonnellate in assetto di prova. Le andature di crociera sono comprese in un *range* non molto esteso, in pratica da 15 a 30 nodi circa. Il minor con-



sumo per miglio si registra tra 14 e 20 nodi con una percorrenza di 0,3 miglia con un litro.

A tutta manetta, trimmando i motori per staccare la carena dall'acqua, abbiamo toccato i 45 nodi impegnando al massimo i fuoribordo, ma senza alcuno *stress* per il pilota.

Lo Scanner Envoy 1100 TT non scatena l'a-

La cala di poppa è un vano di grandissime dimensioni perché destinato a ospitare anche una coppia di motori diesel. Prese d'aria interrompono le mastre all'altezza dello schienale del divano.



drenalina di una corsa a 50 nodi, nonostante la potenza applicata, ma navigare a 40 nodi sul mare mosso non è meno emozionante, senza considerare le piacevoli sensazioni di sicurezza e *comfort* che trasmette ad ogni andatura e anche in condizioni di mare sfavorevoli. ©

© Copyright by Koster Publishing 2020



Per installare i due fuoribordo su un modello nato in origine per unità efb, il Cantiere ha scelto di utilizzare un bracket. Sullo specchio si contano i numerosi bulloni di ancoraggio e si notano le lunghe saette di rinforzo. Grazie a questo accessorio è stato possibile ricavare una grande spiaggia; non manca un elegante gradino tondeggiate, di raggio identico a quello del controspecchio.

I DATI SCANNER ENVY 1100 TT

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	1.100 cm
Lunghezza interna	1.030 cm
Larghezza f.t.	360 cm
Larghezza interna	200 cm
Diametro tubolari	65/60 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
Altezza specchio di poppa	Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex per motori con gambo XXL
Portata persone	18
Peso	3.300 kg
Potenza massima applicabile	800 hp (588 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	no
Prezzo	€ 130.000 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alloggio	non disponibili
● Serbatoio carburante da 700 litri	di serie
● Verricello elett. (kit ancora 10 kg + catena 50 m)	di serie (€ 550)
● Cuscineria completa (luci di cortesia nel pozzetto)	di serie (€ 1.200)
● Impianto doccia + serbatoio acqua	€ 1.000
● Tendalino parasole inox con pali in carbonio	€ 2.800
● T-Top (Hard-Top)	€ 18.000 (€ 23.000)
● Frigo a cassetto da 100 litri	€ 1.700
● Piano cottura e lavello	€ 1.100
● Wc marino + serbatoio acque nere	di serie
● Timoneria idraulica	di serie
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Impianto hi-fi Fusion con 4 casse	€ 2.000
● Telo copriconsolle	€ 700
● Elica di prua	€ 4.500
● Carica batterie 220 V	€ 1.500
● Rivestimento in teak coperta e cabina	€ 15.000

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	14 NODI A 2.800 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	19 NODI A 3.500 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	29,5 NODI A 4.800 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	45 NODI A 6.000 GIRI/MIN

il motore della prova

Suzuki	DF350A 4T (2)
Potenza massima	hp 350 kW 257,4
Regime di potenza max	giri/min 5.700-6.300
Cilindri	numero V6 (55°)
Cilindrata	cc 4.390
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro, variatore di fase
Alesaggio x corsa	mm 98 x 97
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 44 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,29
Peso	kg 330
Eliche	passo 25,5" Dual Prop
Prezzo	euro 33.900 (Iva inclusa)

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



mare mosso



vento leggero



3 persone a bordo



150 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il passaggio morbido sulle onde e la fluidità di guida in virata
- ▲ Il design della coperta, simmetrico rispetto al centro dello scafo
- ▲ L'allestimento sottocoperta dove non ci si aspetta di trovare una cabina

ci è piaciuto di meno

- ▼ Una velocità massima inferiore a quella di modelli più leggeri
- ▼ Il calore emesso dagli elementi di coperta di colore scuro
- ▼ L'assenza di schienali imbottiti per i divani laterali del pozzetto