

Test

Comfort and performance

NON SOLO LE DIMENSIONI, MA ANCHE LE FUNZIONI. L'AMMIRAGLIA DI SCANNER PUÒ FARE DA TENDER, DA CHASE BOAT, DA DAY BOAT, MA, GRAZIE AI VOLUMI INTERNI, ANCHE DA CRUISER
THE SCANNER FLAGSHIP CAN BE USED AS A TENDER, A CHASE BOAT, A DAY BOAT, AND EVEN - THANKS TO ITS INTERIOR VOLUMES - FOR CRUISING. IT IS NOT JUST A QUESTION OF SIZE BUT ALSO FUNCTIONALITY

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello



15.20m

Scanner *Envy 1500* è stato progettato e costruito per fare il tender di uno yacht o di una villa, la chase boat, la day boat, ma anche il cruiser. Ha una motorizzazione equilibrata, non eccessiva. È facile da condurre e dotato di tecnologia che serve per semplificare l'ormeggio e la navigazione oltre ad ampie superfici all'aperto. I volumi sottocoperta sono ideali per chi vuole utilizzare questo mezzo a lungo. Per chi non sente il bisogno di scendere in fretta a terra. È battello che scatena passioni. È proprio così, me ne sono accorto subito fuori dalla diga foranea di Varazze. Il mare è calmo e non c'è nemmeno vento. Una giornata ideale per navigare. Sullo specchio di poppa ci sono due Mercury Verado V12 da 600 cavalli ciascuno. Il motore ideale per un cruiser di 15 metri di lunghezza. È potente, ha tanta spinta, tanta coppia, è ideale insomma per spostare anche barche pesanti, ma non con l'ossessione di raggiungere velocità esagerate. E in navigazione *Envy 1500* è proprio così. Molto piacevole da timonare perché è facile e reattivo al tempo stesso. Viene voglia di virare stretto a tutta barra. Appena si termina la virata, riacquista l'assetto corretto in men che non si dica e in un attimo lo scafo di *Envy 1500* è nuovamente parallelo all'acqua. La timoneria è molto morbida. Merito dell'elettronica di Mercury incorporata dal motore. La carena disegnata, come sempre, dall'ufficio tecnico del cantiere, non ha bisogno di flap, interceptor e altro. Naviga bene. Lo fa naturalmente. Quello che apprezco in plancia sono il joystick, il trim assistance e lo sky hook, tutti accessori Mercury che contribuiscono a rendere decisamente facile le operazioni di ormeggio e anche la navigazione, grazie al trim automatico. Ottima anche la visibilità, perché il parabrezza ha una vetrata unica, senza montanti che possono ostacolare la vista. Peccato per il braccio del tergicristallo che è stato collocato nella parte alta del vetro e quindi rimane un po' troppo in mezzo al parabrezza. Forse si può trovare una collocazione differente per aumentare la visibilità, magari con due tergicristalli ubicati alla base anziché uno solo. I due Mercury Verado V12 offrono anche il vantaggio di ruotare solo nel piede, cioè nella parte immersa. La calandra rimane fissa, in questo modo la spiaggetta di poppa può arrivare a pochissimi centimetri dal propulsore. Il risultato è una piattaforma

ampia, simile a quella che si è soliti incontrare quando i motori hanno i piedi poppieri. Il layout della coperta è in stile walkaround: allestimenti al centro e camminamenti esterni. La superficie a disposizione è tanta. A poppa c'è il prendisole e il tavolo da pranzo con due divanetti lineari contrapposti. Non sono la stessa cosa, ma due cose diverse e non c'è bisogno di spostare gli schienali dei divanetti o regolare la gamba del tavolo aggiungendo i cuscini per ottenere un prendisole. Il T-Top è in vetroresina e appare molto robusto. Non vibra nemmeno alla massima velocità. Poggia su due montanti realizzati a C che aumentano la robustezza della struttura. La zona di prua è occupata dal prendisole e i passavanti laterali sono sufficientemente ampi. Non c'è battaglia, ma forse si poteva aggiungere un tientibene di fianco al parabrezza in modo da agevolare il passaggio. Tutto il piano di calpestio è in teak naturale, anche l'estrema prua che ricopre il musone dell'ancora. E, infine, ci sono gli interni. La tuga è rialzata per garantire una maggiore abitabilità, senza apparire pesante. L'elevazione, infatti, non altera le linee e il design della coperta. All'interno i volumi sono sorprendenti. Grande la cuccetta a prua, il bagno e tanta aria sopra la testa. Appena scesi sottocoperta s'incontra un divanetto

Oltre quindici metri di lunghezza permettono di avere tutti gli arredi senza nemmeno la necessità di trasformarli. Living, prendisole, cucina, pozzetto, c'è spazio per tutto.

Over fifteen metres in length, it can be fully furnished without having to be converted. There is room for everything: a saloon, sundeck, galley, and cockpit.





The Scanner *Envy 1500* has been designed and built to work as a tender for a yacht or villa, a chase boat, and a cruiser. It has a nicely balanced power output, nothing excessive. It is easy to handle and is fitted with the technology to help you when underway or mooring, as well as boasting large, uncovered areas. The below-decks volumes are perfect for anyone who wants to stay on board for some time, for people in no hurry to return to dry land. It is a boat that awakens strong feelings. That's just how it is, as I realised as soon as we got outside the harbour wall in Varazze. The sea was calm, and there wasn't even any wind. So, it is a perfect day for taking off on the water. We had two Mercury Verado V12s on the transom, each turning out 600 hp, which makes them ideal for a 15-metre cruiser. The Verado is a powerful engine that produces a lot of thrust and torque, so it is perfect for getting heavier boats going rather than being focused on getting up to crazy speeds. And that's just how the *Envy 1500* is, too. It is enjoyable to helm because it is easy and reactive at the same time. You get the urge to turn as tightly as possible. As soon as you stop spinning, it gets back on trim in no time, and in just a moment, the hull of the *Envy 1500* is once again parallel to the water's surface. At the helm, it is gentle and not at all

Un grande gavone tecnico e per lo storage è situato sotto il prendisole di poppa che si alza elettricamente.

There is a large technical and storage locker under the aft sun deck. The locker can be raised electrically.

lineare, un lusso decisamente fuori dal comune, anche per un maxi rib. Ci sono delle vetrate a scafo che permettono di guardare fuori e soprattutto danno la sensazione di trovarsi in uno spazio non angusto. Insomma, tra le tante funzioni cui può assolvere questo maxi rib c'è anche quella delle crociere a medio e lungo raggio, proprio perché il comfort non manca.

La zona cucina è a centro barca divisa in due mobili lineari contrapposti. È una buona soluzione perché consente di avere tanto spazio per cucinare, senza occupare troppa superficie in coperta.

The galley area is midships and is spread across two kitchen units. That works well because it means you have a lot of space for cooking without taking up too much room on deck.



VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

37.9



AUTONOMIA MN
RANGE NM

160



RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER



14

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.3



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. 15,20m • Larghezza massima 4,60m • Diametro tubolari 0,65-0,70m • Numero compartimenti 7 • Dislocamento 13 t • Serbatoio carburante 1.000 l • Serbatoio acqua 220 l

MOTORI
2x Mercury Verado 441 kW (600 cv) • Cilindrata 7,6 l • 12 cilindri a V • Regime di rotazione 5600-6400 giri/minuto • Rapporto di riduzione 2,50:1 • Peso a secco 572 kg

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
995.000€ + IVA – Di base

PROJECT
Donato Montemitro Design

HULL
LOA 15,20m • Maximum beam 4,60m • Tube's diameter 0,65-0,70m • 7 compartments • Displacement 13 t • Fuel tank volume 1,000 l • Water tank volume 220 l

MAIN PROPULSION
2x Mercury Verado 441 kW (600 hp) • Swept volume 7,6 l • 12 V-shaped cylinders • Maximal rotational speed 5600-6400 rpm • Compression ratio 2,50:1 • Dry weight 572 kg

EC CERTIFICATION
CAT B

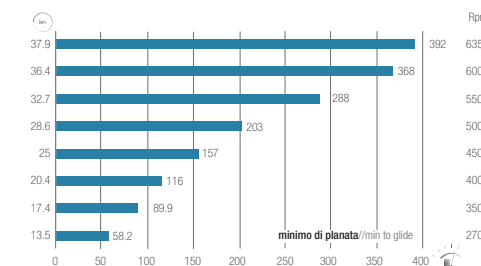
PRICE
995,000€ Excl.VAT – As standard

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località Varazze (SV)
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento forza Assenza di vento
Wind speed No wind
Persone a bordo//People on board 3
Carburante imbarcato 500 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 165 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 3 secondi
Gliding time of 3s from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 20 secondi
Gliding time of 20s for a speed change from 0 to 37.9 knots (maximum speed)

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

6.3



| 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 |
| 2700 | 13.5 | 58.2 | 4.3 | 232 | 65 |
| 3500 | 17.4 | 89.9 | 5.2 | 192 | 69 |
| 4000 | 20.4 | 116 | 5.7 | 175 | 70 |
| 4500 | 25.0 | 157 | 6.3 | 158 | 72 |
| 5000 | 28.6 | 203 | 7.1 | 140 | 76 |
| 5500 | 32.7 | 288 | 8.8 | 113 | 78 |
| 6000 | 36.4 | 368 | 10.1 | 99 | 81 |
| 6350 | 37.9 | 392 | 10.3 | 97 | 82 |



Engine data

Durante il test il maxi rib era dotato di due Mercury Verado V12 da 600 cavalli ciascuno con eliche da 24 pollici e mezzo di diametro. Con queste eliche siamo arrivati a una velocità massima di 37,9 nodi. Scanner però afferma che con eliche da 23 pollici di diametro *Envy 1500* dovrebbe arrivare a una velocità massima di oltre 41 nodi.

During our test, the maxi RIB was fitted with two Mercury Verado V12s, each producing 600 horsepower and 24.5-inch propellers. With those, we reached a top speed of 37.9 knots. But Scanner says that with 23-inch ones, the Envy 1500 should get over 41.

stiff. That is because of the Mercury electronics that are incorporated into the engine. The yard's design department has always designed the hull; it doesn't need flaps, interceptors or anything else. It moves well through the water, and it feels natural. At the helm, I liked the joystick, trim assistance, sky hook, and all Mercury accessories, which work with the automatic trim to make it easier to get from A to B and moor once you get there. Visibility is also excellent because the windscreen is made from a single sheet of glass, without supports to block the sightlines. It's a shame that the windscreen wiper arm has been put in the top part of the glass and gets in the way a bit. Perhaps a better location could let you see out better, even with two wipers on the bottom rather than just one. It is only the lower unit, the part that is submerged, of the Mercury Verado V12 that turns. That means the powerhead can stay put so that the stern beach platforms can reach very close to the engine. That creates a spacious area, similar to what you usually find with engines fitted with stern drives. The deck layout is laid out in a walkaround style, so equipment and furniture are inside, and gangways are outside. There is a lot of surface area available. The stern has the sun pad, and the dining table has two sofas facing one another. The sun pad and the table are different pieces rather than parts of the same thing, and there is no need to move the sofa backs, adjust table legs or add cushions to get

a sun pad. The fibreglass T-Top looks strong and doesn't shake even at top speed. It sits on two C-shaped supports, increasing the structure's strength. The sun pad takes up the bow area, and the side decks are sufficiently expansive. There isn't a guardrail, but they could have added a grab handle next to the windscreen to make it easier. The deck is made of natural teak, including the forward section covering the bow roller. And finally, there are the interiors. The coachroof is raised to deliver more excellent headroom but doesn't feel too heavy. The height doesn't change the lines and the deck design. There is a surprising amount of room below the decks. The berth in the forward section is significant, as is the bathroom, and much space is above you. A standard sofa greets you when you get below, which is an unusual luxury, even on a maxi RIB. There are windows incorporated into the hull, which means you can look out and, above all, give the feeling that you aren't in a cramped space. There is no lack of comfort, meaning that medium to long cruises are some of the many things this maxi RIB can do. ▴

Assetto e manovrabilità da dieci e lode. È facile da timonare, rilassante e confortevole, ma è anche una carena che risponde bene.

Trim and manoeuvrability are ten out of ten. It is easy to steer, relaxed and comfortable, sails salso a hull that responds well.

