

Un prodotto di nicchia che può essere personalizzato con vari allestimenti e colori. La **COPERTA** sfoggia **FORME ORIGINALI**, caratterizzate da linee armoniose e simmetriche. L'**OPERA VIVA** è profonda, **MARINA** e **VELOCE** ma il miglior rendimento viene raggiunto solo ad andature di crociera elevate. Il battello è abitabile per tutta la lunghezza e ci si muove agevolmente grazie ad **AMPI PASSAGGI LATERALI**, ma per raggiungere l'area balneare occorre **SCAVALCARE** il **DIVANO** e il tendalino parasole. **MURATE INTERNE ALTE** e corrimano di acciaio disposti ovunque danno sicurezza. Pedane laterali, plancette poppiere e delfiniera sono state disegnate per imbarcarsi e **SBARCARE FACILMENTE**. A prua e a poppa si possono allestire **ZONE PRANZO** e **PRENDISOLE**. I **TUBOLARI**, quasi **INVISIBILI DA BORDO**, svolgono tutte le loro preziose funzioni. Un mezzo piacevole da pilotare e molto confortevole per i passeggeri. La dotazione va integrata con qualche optional per definirsi completa.

► Lunghezza f.t. m 7,07

► Larghezza f.t. m 2,48

► Velocità massima 48 nodi

► Prezzo 36.000 euro



Scanner ha sempre realizzato gommoni fuori dal comune e immediatamente riconoscibili. Il titolare del Cantiere, Donato Montemitro, dotato di un'invidiabile vena creativa, è il progettista e il *designer* di tutti i modelli, dall'opera viva alla coperta. Questa abilità viene spesso utilizzata anche per soddisfare particolari richieste dei clienti e capita così che lo stesso battello sia proposto in varie versioni. Talvolta la customizzazione si spinge sino al punto di realizzare esemplari *one-off*, cioè unici come il SuperOcean 58, o molto originali come l'Envy 860 Wooden Limited Edition (si veda «*Il Gommone*» n. 361, agosto 2017).

Lo Scanner Envy 710 appartiene alla produzione «standard» e rappresenta perfettamente la filosofia del costruttore. Da bordo non sembra un gommone perché i tubolari sono in gran parte nascosti dalla vetroresina. In realtà, però, le camere d'aria svolgono tutte le loro funzioni, dalle più nobili, come il control-



SCANNER

Envy 710

lo del rollio e l'incremento del galleggiamento, alle più umili, come il compito di parabordi. In manovra, tuttavia, è necessario fare attenzione alle sporgenze della delfiniera e delle plancette poppiere che si aggettano oltre i tubolari per allungare la superficie calpestabile e favorire il balzo in banchina.

Al progettista va riconosciuto il merito di aver saputo modellare la coperta in modo che le strutture di vetroresina, pur occultando la parte pneumatica, non siano troppo pesanti sia dal punto di vista estetico sia sulla bilancia.

Il segreto risiede nelle forme ben modellate, talvolta scavate per svuotarle di materiale. Una scelta che ha permesso, tra l'altro, di incastonare i tintibene.

I corrimano sono un tema importante; sono robusti, solidamente ancorati e ce ne sono ovunque: lungo i fianchi, attorno al parabrezza e all'appoggiareni e nel coronamento. Vi sono, però, altri interessanti fattori di sicurezza: le murate interne sono piuttosto alte, si sale e

scende da bordo anche attraverso le larghe pedane laterali e il divano di poppa è protetto con uno schienale alto e ben imbottito. Insomma, al contrario di certi *designer*, spesso provenienti da settori diversi o, comunque, poco avvezzi alla navigazione, Donato Montemitro è riuscito ad amalgamare le esigenze dello stile con quelle più concrete del navigare.

Su questo esemplare l'area prodiera è stata personalizzata con un gavone aggiuntivo, inserito tra i divani, per aumentare la capacità di carico e ottenere uno spazioso *solarium*; normalmente, invece, la medesima zona viene allestita con un tavolo amovibile, utilizzabile anche come prolunga prendisole. In entrambi i casi il materassino raggiunge una lunghezza di 190 cm e un baglio massimo di 165 cm.

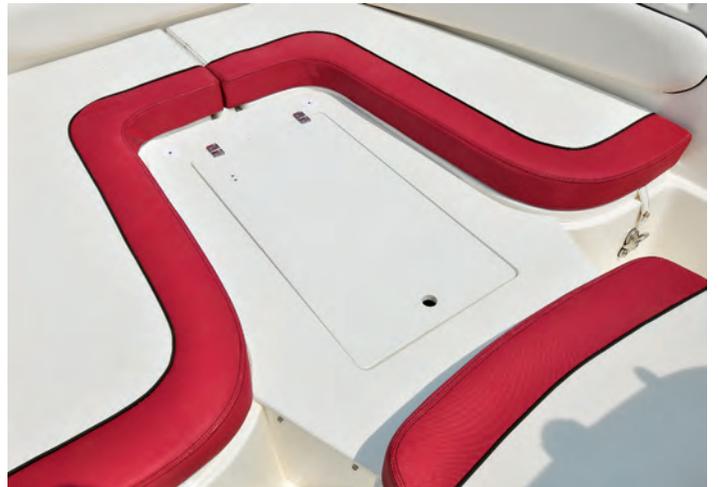
Il pozzetto di poppa possiede la medesima doppia funzionalità, cioè si può montare un tavolo tra il divano e l'appoggiareni oppure formare un prendisole: in questo caso si ottiene una superficie di 120 x 175 cm. Sul modello in

esame, in alternativa, è stato installato un tavolino a ribalta di *plexiglas*.

La postazione di pilotaggio, per una sola persona, lascia molto spazio ai passaggi laterali; la mobilità presenta un solo neo: per andare a poppa occorre scavalcare il divano di coronamento e il tendalino parasole, che non ha un recesso dedicato. Le aree calpestabili si estendono a prua e a poppa con appendici comodamente fruibili; la delfiniera, articolata su due livelli, è imponente ed elegantemente rivestita di *teak* mentre le plancette poppiere, ugualmente rifinite, ampliano la zona balneare.

La consolle ha linee morbide, spigoli ben arrotondati e un caratterizzante rigonfiamento sul lato prodiero. Presenta il vantaggio di poter accedere facilmente agli impianti ribaltando il cruscotto incernierato a metà del cassero. La plancia non è larga e sorprende la quantità di strumenti che vi hanno trovato posto, anche perché è stata sacrificata la dimensione della bussola. Il sedile è ben imbottito e

LE NOSTRE PROVE



Il musone è imponente, ma sporge appena dal tubolare. E' articolato su due livelli e, sebbene il verricello elettrico (optional) sia a vista, c'è molto spazio per salire e scendere da bordo. Le galloccie sono a scomparsa; sarebbe, però, utile un passa-catena per non sciupare il delicato teak. Il prendisole con la prolunga raggiunge una lunghezza di 190 cm e un baglio massimo di 165 cm.

può essere utilizzato per pilotare seduti o appoggiati; il cuscino è semplicemente incastrato e rimuovendolo si accede a un vano che potrebbe essere destinato agli effetti personali. Più in basso, un portello di Pvc consente di sfruttare la base della struttura come stiva.

I gavoni sono molti, ma non c'è un vano per eventuali attrezzature ingombranti. A prua, due stive si trovano sotto i divani, una sotto la porzione centrale del prendisole e un'altra sotto il pagliolato. A poppa, ugualmente, sotto le sedute si aprono tre vani indipendenti; quelli laterali sono poco capienti mentre la cala poppiera ha un accesso di larghezza limitata rispetto alle sue dimensioni. Solo i portelli più grandi sono muniti di attuatori e nessuno è provvisto di guarnizioni di tenuta o antivibranti.

Le dotazioni più costose sono tutte opzionali, come per esempio il salpancora elettrico, il frigo, il tendalino parasole, l'impianto doccia e gli utilissimi golfari per l'alaggio. Altre fanno parte dell'equipaggiamento di serie e tra queste annotiamo i serbatoi del carburante e del

l'acqua, il gonfiatore elettrico, la cucineria, la timoneria idraulica, la scaletta di risalita. Infine, due *optional* che fanno la differenza, sia in termini di *look* sia di costo: il piano di calpestio rivestito di *teak* (6.700 euro) e la colorazione personalizzata (3.950 euro), che da soli valgono quasi il 30% del battello.

La bellezza del pregiato legno è indiscutibile, ma spesso un gommone di sette metri viene scelto anche per la sua praticità d'uso mentre l'essenza richiede molte attenzioni. A tale riguardo si osserva come la catena dell'ancora sfiori il rivestimento e sia quindi necessario aggiungere una protezione per non logorarlo e un ferma-catena per la sicurezza.

IN NAVIGAZIONE

Osservando la coperta, ricca di tanti arredi, con strutture che avvolgono le camere d'aria, cuscinerie dotate di spesse imbottiture, ci si aspetta di pilotare un pesante e tranquillo gommone. Una supposizione valida solo a metà. In effetti l'Envy 710 spinto da un Mercury Ve-



*Nella versione standard la prua è allestita con divani e tavolo da pranzo. Su questo esemplare è stato aggiunto un gavone centrale dal quale si accede alla stiva sottostante. Altri due compartimenti di carico si trovano sotto le sedute e sono comodamente agibili. Solo i portelli più grandi sono muniti di attuatori e nessuno è provvisto di guarnizioni di tenuta o antivibranti. Le mura-
te interne sono piuttosto alte e sono percorse, per un lungo tratto, da corrimano in acciaio inox.*





La consolle non rinuncia a forme originali ed essendo piuttosto stretta concede ampio spazio ai passaggi laterali. A proravia è appoggiata una seduta con gavone sottostante. La plancia è ben organizzata: vi hanno trovato posto tanti strumenti, tutti a portata di mano e perfettamente leggibili. Inoltre, tutta l'impiantistica è facilmente raggiungibile per installazioni e manutenzioni perché l'intero cruscotto è apribile. Il pannello per il controllo delle utenze di bordo è di tipo digitale (Power Key di Blink). Il parabrezza ripara ben poco, mentre il corrimano è solido ed efficace. Nella base della consolle è incassato il frigo da 50 litri (optional). L'esemplare in prova era equipaggiato anche con l'Active Trim di Mercury.

rado da 300 cavalli possiede due anime, una pacifica, l'altra sportiva. Dove sta la differenza? Basta un dato per spiegarla: la velocità di crociera più economica è di 31 nodi a 4.200 giri/min. In pratica, alle andature più basse lo scafo naviga dolcemente immerso, con i tubolari che lo stabilizzano e, inevitabilmente, rallentano un po' la corsa; siccome muove una notevole massa d'acqua, il regresso si attesta su valori più alti della media, così come i consumi risultano lievemente superiori a quelli dei concorrenti. Ma basta avvicinarsi ai 30 nodi e trimmare un po' il fuoribordo per cambiare completamente il rendimento e lo spirito del gommone. Con il crescere della velocità, la portan-

za aumenta considerevolmente e i tubolari si allontanano dall'acqua; il regresso precipita e il consumo passa a valori migliori della media.

Non si deve però pensare che questa attitudine sportiva lo renda meno facile da pilotare: la chiglia, infatti, rimane immersa anche nelle sezioni prodriere e conferisce al battello una buona stabilità longitudinale e una precisa tenuta di rotta. Tutto questo perché la spinta idrodinamica solleva tutto lo scafo e non solo le sezioni prodriere come di solito avviene quando si alza il trim. Per effetto di questo comportamento il consumo per miglio è quasi costante da 15 a 35 nodi e si aggira intorno a 0,65 miglia con un litro, con un picco ottimale di 0,68





Il sedile di guida è adatto per accogliere una sola persona; l'imbottitura confortevole permette di sedersi, oltre che di pilotare appoggiati. Togliendo il cuscino si accede a un vano per documenti ed effetti personali. Nella base della struttura c'è un altro gavone. Il tientibene attorno al sedile è molto robusto e a poppavia c'è un tavolino a ribalta. Il divano ha uno sviluppo considerevole e lo schienale ha una morbida imbottitura.



LE NOSTRE PROVE



miglia/litro a 31 nodi. In questo ampio range di crociera anche il rumore è sostanzialmente costante, passando da un minimo di 80 dBA a un massimo di 83 dBA. In realtà, 3 decibel corrispondono per l'orecchio umano al raddoppio della rumorosità, ma la percezione è inferiore perché si è influenzati anche da altri fattori, quali il vento e la velocità.

La forma del pozzetto, con lo schienale del divano che raggiunge la massima altezza proprio in corrispondenza del fuoribordo, riduce il già basso rumore del Verado. Con l'elica da 19" il regime non è andato oltre i 6.000 giri/min e si potrebbe quindi ragionevolmente propen-

dere per una 17"; in questo modo, siccome il motore sarebbe sottoposto a un minor carico, dovrebbero migliorare i consumi alle andature più basse e le prestazioni con carico medio-alto, ma probabilmente scenderebbe la velocità massima. I dati sono stati rilevati in assenza di onde, vento e antivegetativa; questo vantaggio si contrappone alla minore spinta idrodinamica delle acque dolci del Lago Maggiore. Sfumature che hanno rilevanza quando ci si avvicina ai 50 nodi. A tutto gas, infatti, il battello ha toccato i 48 nodi, dimostrando che una carena veloce può compensare una coperta pesante. ©

© Copyright by Koster Publishing 2017

Le stive poppiere sono tre, quelle laterali hanno volumi abbastanza ridotti, mentre la cala di poppa è grande, ma la luce di accesso non è larga. L'area balneare è piacevolmente avvolta da strutture sinuose ed è ovviamente elegante, ma il tendalino la ingombra e rende meno agevole il passaggio. Un robusto tientibene nel coronamento indica l'attenzione del costruttore per la sicurezza.



I DATI SCANNER ENVY 710

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	707 cm
Lunghezza interna	650 cm
Larghezza f.t.	248 cm
Larghezza interna	210 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
Portata persone	14
Peso	1.100 kg
Potenza massima applicabile	320 hp (235 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€36.000 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	€ 1.500
● Serbatoio carburante da 220 litri	€ di serie
● Verricello elettrico 500W + ancora e catena	€ 2.170
● Cuscineria completa (luci di cortesia in coperta)	di serie (€ 410)
● Impianto doccia (serbatoio acqua da 70 litri)	€ 890 (di serie)
● Tendalino parasole	€ 1.800
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo da 50 litri	€ 1.530
● Carica batteria	€ 1.100
● Colorazione custom	€ 3.950
● Timoneria idraulica + tromba	di serie
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Plancette di poppa + scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 890 (€ 450)
● Gonfiatore elettrico	di serie
● Impianto elettrico + pannello utenze digitale	di serie
● Piano di calpestio in teak	€ 6.700

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 10 NODI A 2.550 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 31 NODI A 4.200 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 36 NODI A 4.800 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 48 NODI A 6.000 GIRI/MIN



il motore della prova

Mercury	Verado F300 (4T)
Potenza massima	hp 300 kW 224
Regime di potenza max	giri/min 5.800-6.400
Cilindri	numero 6, in linea
Cilindrata	cc 2.598
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 82 x 82
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint compressore
Alternatore	a 70 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,75
Peso	kg 288
Elica	passo 19"
Prezzo	euro 24.900 (Iva esclusa)

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	75 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il doppio comportamento in navigazione, tranquillo e sportivo
- ▲ La comodità di aree ben disegnate e di imbottiture morbide
- ▲ La sicurezza di ogni zona con tientibene efficaci e solidi

ci è piaciuto di meno

- ▼ Il modesto rendimento dello scafo alle basse andature di crociera
- ▼ La consolle di ridotte dimensioni con parabrezza poco protettivo
- ▼ Per andare a poppa bisogna scavalcare il divano e il tendalino