

BOATS › SCANNER ENVY 1300

# Quando il gommone è di classe

Naviga bene, veloce e sicuro come ci si aspetta da un maxi-rib. I dettagli, però, sono curati come su uno yacht di lusso. In più, se volete, vi porta anche a fare una breve crociera \_Sergio Upas







Lo Scanner Envy 1300  
completa la gamma  
del cantiere di Novara  
specializzato nella  
produzione di maxi-rib al  
100% "made in Italy".



Mancava solo lui all'appello. Ora la gamma degli Envy si può dire completa del tutto da 9 a 15 metri. Del resto sono proprio queste le dimensioni di rib e maxi-rib più richieste oggi, un trend che Donato e Fabio Montemitro, la famiglia che ha fondato e da sempre guida Scanner Marine, hanno capito ormai da tempo. Questo nuovo Envy, lungo 13 metri e largo 4 metri, rispecchia il design moderno che caratterizza tutta l'ultima generazione di Scanner con una linea filante e sportiva, finiture di lusso e qualità di navigazione notevolissime. Firmato da D. Montemitro Design, questo modello intercetta con puntualità tutte le esigenze di un armatore in cerca di un mezzo agile e al contempo comodo nella fascia alta del mercato. Per fare questo si è lavorato su un layout capace di valorizzare al massimo gli spazi esterni, ma che al contempo offrisse anche la giusta protezione per quando si rimane più a lungo in mare, a prescindere dalle condizioni. Siamo saliti a bordo di questo gommone al Marina di Varazze, invitati dal cantiere durante uno dei vari "porte aperte" che Scanner Marine organizza. A proposito, se siete interessati a toccare con mano come si comportano gli Scanner in acqua oppure volete vedere da vicino come sono realizzati, tenete d'occhio questi appuntamenti sul sito del cantiere. Sono un'occasione preziosa per farvi un'idea dal vivo senza il caos che ci può essere durante i saloni nautici. Torniamo all'Envy 1300.

Visto da fuori è un maxi-rib puro in tutto e per tutto: tubolare alto sull'acqua a prua che, a poppa, arriva a sfioro sull'acqua. Il piano







Nella pagina precedente si nota il profilo da gommone veloce con la prua verticale e il tubolare che va fino a poppa dove è a sfioro con l'acqua. Dall'alto in senso orario, troviamo la cuccetta matrimoniale di prua che si presenta alla fine di un open space di circa due metri dall'entrata alla testata del letto; altezza e luminosità di questo interno emergono chiaramente con il bagno separato a tutta altezza; la seduta doppia di prua, alla fine del prendisole, interamente realizzato sopra la tuga.

di coperta è così concepito: un grande prendisole dietro, una zona pranzo / pozzetto incassata e protetta con wet-bar completo di fronte, poi la plancia di comando e il walkaround intorno ad una tuga particolarmente pronunciata. Questa soluzione, come vedremo, ha permesso di massimizzare la vivibilità degli interni, ma senza rinunciare al design che un battello sportivo come questo deve avere: un plus importante rispetto al fratello minore, il 1200.

Quando saliamo a bordo dalla banchina, la piattaforma circonda i fuoribordo lasciando un camminamento centrale per muoversi da un lato all'altro. C'è un gradino per accedere al prendisole che copre lo spazio sottostante. La versione fuoribordo lascia il gavone poppiere davvero molto grande che si apre velocemente grazie ad un sistema elettro-attuato.

L'intero è organizzato, pulito e facilmente accessibile anche perché è in questo spazio che è possibile ospitare i motori entro-bordo se l'armatore dovesse scegliere questa soluzione con i piedi poppiere come trasmissione. Il vantaggio principale? Una poppa totalmente sgombra con più spazio vicino all'acqua e più semplicità per imbarcare o sbarcare quando non si è ormeggiati all'inglese.

Parliamo di un gommone con tratti da weekender. Com'è fatto sottocoperta? A bordo è stata aumentata notevolmente la vivibilità con una scelta netta e radicale: rinunciare alla cabina di poppa. soprattutto, una cabina di prua con letto matrimoniale extra-large con un altrettanto grande bagno. Il motivo? Che nella pratica, in base ai feedback degli armatori Scanner, un mezzo del genere molto raramente viene utilizzato da una famiglia intera per partire in crociera, mentre è sicuramente più comune vedere una coppia che magari lo usa per una crociera anche







La versione provata da noi aveva i nuovissimi V10 da 425 cavalli di Mercury (in questa immagine e nella pagina a fianco), motori di ultima generazione con cui abbiamo superato i 40 nodi. Le prestazioni sono uno dei punti di forza di questo gommone. La motorizzazione massima è di 1.500 cavalli e può essere sia fuoribordo che entrobordo. È possibile grazie al grande gavone sotto il prendisole che può alloggiare i propulsori, nella pagina a fianco in basso a destra.

più lunga con la possibilità di dormire a bordo. Appena scendiamo sottocoperta, infatti, accediamo ad un ambiente aperto con un disimpegno centrale, alto e luminoso, di circa due metri dall'entrata alla testata del letto. Questi sono numeri non comuni su questa tipologia di imbarcazione. Si nota, anche da profilo, come è stato ottenuto questo risultato: la tuga è decisamente grande e ospita un prendisole doppio sopra e, all'estremità, una doppia seduta frontemarcia.

Prima di passare al test vero e proprio un paio di dettagli tecnici. I tubolari di questo gommone sono realizzati in hypalon e neoprene da 1670 dtex, hanno un diametro variabile tra 62 e 70 centimetri e sono suddivisi in sette compartimenti.

La portata omologata è di 18 persone, rendendolo un mezzo ideale anche barca più "festaiola". Tutto questo in 13 metri di lunghezza totale. Da questo punto di vista è il baglio che ci aiuta: quattro metri. Sono dimensioni importanti, ma che non inficiano la navigazione, anzi. Grazie ad una carena a V profonda con prua dritta, segno distintivo del cantiere, la barca taglia l'onda mantenendo la coperta sempre asciutta. L'angolo di diedro di 24 gradi a poppa completa l'opera. Dopo averla descritta, però, vorrete sapere come va. Eccovi accontentati! La versione che abbiamo provato era particolarmente interessante perché, a poppa, montava due motori appena lanciati: i Mercury V10 da 425 cavalli. Il blocco è mutuato dallo stesso dei 400 e 350, il sofisticato V10 da 5,7 litri per 316 kg di peso. La potenza in uscita è maggiore con una centralina che permette di arrivare a 6.600 giri, mutuata dal 400R, la versione da corsa. In più è stato anche

modificato il corpo farfallato in aspirazione che arriva a 80 mm di diametro su questo modello. Cosa significa "nella pratica"? Che sopra i 4000-4500 c'è più spinta rispetto al 400 cavalli V10, sempre di Mercury. Detto questo non eravamo nemmeno lontanamente vicini alla massima potenza installabile che è di 1.500 cavalli. Nel mezzo un armatore può fare un po' quello che vuole: sono infatti disponibili configurazioni con due o tre motori, così come versioni entrofuoribordo sia diesel sia benzina, con una potenza che raggiunge complessivamente i 1500 cavalli.

Con i due Mercury da 425 cavalli lo strumento di bordo ci segnala come "top speed raggiunta" i 41.3 cavalli. Noi durante il test ci siamo fermati a 40.2 per via delle condizioni della carena non perfetta. Come sempre durante i test di Scanner abbiamo la sensazione di un gommone veloce, sicuro e con un'opera viva che lavora bene anche sull'onda. A 28 nodi si naviga che è una meraviglia con un consumo di circa 5.5 litri/miglio. A bordo ci sono circa 350 litri di carburante sui 700 totali imbarcabili e 100 litri d'acqua su 250.

La visibilità intorno quando sono in plancia è buona con la possibilità di aggiungere, a seconda delle esigenze dell'armatore e della sua altezza, un rialzo abbattibile. Questione, principalmente di come viene posizionata la seduta e del poggiatesta che, nell'esemplare del test non erano ancora quelli definitivi. Peccato veniale, insomma, rispetto ad un gommone curato e molto divertente da timonare. In più, la timoneria è risultata molto ben protetta che, visti i primi freddi che hanno accompagnato il test, si è fatta molto apprezzare.

RPM	SPEED in knots*	FUEL Litres /hour*
650	3.5	7.8
1000	5.5	13
1500	7.3	20.8
2000	9.6	36.7
2500	12	41.5
3000	14.2	55
3500	15	69
4000	18.3	86
4500	22.4	113.2
5000	27.4	151
5500	32	212
6000	37.5	257
6200	40.2	271



DATA	
DIMENSIONI DIMENSIONS	
Lunghezza f.t. LOA	13,00 m
Larghezza Beam	4,00 m
Compartimenti Compartments	7
Diam. tubolari Diam. tubes	62 - 70 cm
IMPIANTI EQUIPMENT	
Serb. acqua Water tank	250 l
Serb. combustibile Fuel tank	2x350 l
SALA MACCHINE ENGINE ROOM	
Motore Engine	Fuoribordo Outboard* - Entrobordo Inboard
Potenza Power	2x425 hp* - fino up to 1.500 hp
PRESTAZIONI PERFORMANCE	
Vel. crociera (nodi) Cruising speed (kt)	25-28
A BORDO ON BOARD	
Cabine Cabins	1
Posti letto Berths	2
Bagno WC	1
Persone People	18
DESIGN	
CE Category B	
Progetto Project D. Montemitro Design	
Cantiere Shipyard Scanner Marine	
CONTACT: scanner-marine.com - +39 0321838973	

\*motorizzazione provata tested engines

