

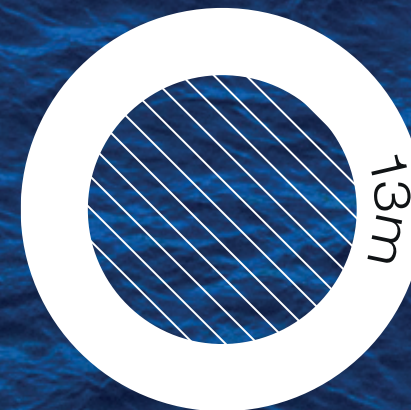
TEST **SCANNER**
Envy **1300**

Il mercato lo ha chiesto e il cantiere, prontamente, lo ha realizzato. Ecco il 13 metri che ha davvero tutto ciò che serve: velocità, stabilità e comfort da vendere. Grazie a una razionalizzazione chirurgica degli spazi e dei volumi

The market demanded it, and the shipyard swiftly delivered. Here is the 13-metre yacht that truly has everything you need: speed, stability, and comfort in abundance. All thanks to careful optimisation of space and volume

by Niccolò Volpati - photo by © Luca D'Ambrosio

THE RIGHT MAXI





Tanta abitabilità e luminosità naturale. Ideali per le crociere a corto e medio raggio per due persone.

Ample living space and natural light. Perfect for short and medium-range cruises for two people.

Mettersi in ascolto è una virtù. Anche se produci battelli pneumatici da molti anni, e lo fai con successo, è sempre cosa buona e giusta prestare attenzione alle richieste del mercato.

Scanner Marine nasce nel 1989 ed è stato tra i primi cantieri a produrre maxi rib. La sua gamma comprende modelli da 10 a 15 metri di lunghezza. Mancava tuttavia un tassello per completare il mosaico. "L'idea di Envy 1300", racconta il titolare Fabio Montemitto, "è nata nell'autunno del 2024. Diversi concessionari ci hanno chiesto un battello di tredici metri e noi lo abbiamo realizzato". Oltretutto, in breve tempo, in occasione del Cannes Yachting Festival del 2025, *Envy 1300* era già pronto al suo debutto. Questo perché, come accade per tutti i modelli del cantiere, dal progetto all'assemblaggio, i battelli vengono realizzati in casa.

Ciò premesso, un maxi rib, degno di chiamarsi tale, non può non avere una carena performante. *Envy 1300* ce l'ha. La prima cosa che ho apprezzato dalla banchina è stata la silhouette. È maxi nonostante un baglio di quattro metri. Merito del design e delle linee, sempre slanciate e sportive. Merito anche di un buon equilibrio tra la parte pneumatica e quella in vetroresina. Non c'è un aspetto che prevalga su un altro. Tutto appare armonioso: *Envy 1300* riesce a essere elegante e sportivo al contempo.

Partiamo dal basso, cioè dalla carena. A Varazze c'era un po' di onda ripida, di poco meno di un metro. Sullo specchio di poppa erano installati due Mercury Verado V10 da 425 cavalli ciascuno. Non si tratta della massima potenza, dato che l'omologazione prevede che si possa arrivare addirittura a 1.500 sullo specchio di poppa. Nonostante disponessimo di 850 cavalli, alla massima velocità ho sfiorato i 40 nodi. Una domanda è lecita e nasce spontanea: "A quanto saremmo arrivati con la massima motorizzazione consentita? Forse saremmo decollati". Tuttavia, sbaglierei se mi limitassi a misurare le performance in velocità delle linee d'acqua. La qualità, infatti, si percepisce anche al timone. *Envy 1300* è molto maneggevole, forse anche perché non ha un baglio eccessivo a poppa. Inoltre, ha un V

Le linee della carena garantiscono performance e stabilità. La V di prua consente di fendere le onde con facilità senza soffrire il mare formato.

The hull lines enhance performance and stability. The V-shaped bow enables the boat to easily cut through waves without being affected by rough seas.



di prua accentuata che gli consente di fendere bene le onde. Ma la V non è solo a prua: l'angolo di deadrise di poppa è anch'esso piuttosto pronunciato. Che cosa significa? Che il battello è stabile, sicuro e facile da condurre, anche in mare con onda ripida.

La sensazione è quasi quella di essere su due binari. L'idea è che il gommone vada proprio dove si vuole andare. Risponde prontamente alle virate, anche se strette e a velocità sostenuta. Fino a trenta nodi di velocità non ci si deve preoccupare delle onde. Solo tra i trenta e i quaranta nodi è necessario dosare il gas per evitare colpi. Scanner Marine è fedele alla tradizione che l'ha sempre contraddistinta: la motorizzazione fuoribordo non è l'unica possibile; esiste anche la versione con entrofuoribordo, benzina o diesel.

Per quanto riguarda l'allestimento della coperta, le superfici a disposizione sono ampie e l'allestimento è razionale. A prua ci sono un prendisole e un divanetto lineare frontemarcia. L'ancora è alloggiata sul musone, che appare decisamente robusto, e il verricello è esterno al gavone. Una soluzione che agevola la manutenzione del salpancora e lascia la linea d'ormeggio pulita ed efficiente. Anche lo spazio a centro barca e a poppa risulta confortevole. C'è un hardtop di misura: protegge la zona centrale, quella della consolle di guida con i tre seggiolini per pilota e copiloti, e anche il mobile della cucina. Il pozzetto e il prendisole di poppa, invece, rimangono esterni.

Inoltre, l'hardtop ha due finestrate che consentono di far fluire l'aria e danno la sensazione di trovarsi in uno spazio aperto. La protezione c'è, ma non ostacola la vista, nemmeno verso il cielo. Il layout di coperta è convincente anche per l'attenzione dedicata alla facilità di muoversi a bordo. La piattaforma di poppa è sufficientemente ampia per assicurare spazio intorno ai propulsori e per accedere al mare. Il camminamento per accedere al pozzetto è centrale, consentendo così di rimanere distante dalle fiancate. Anche l'ingresso dal pozzetto alla zona di prua è sicuro, perché i passavanti laterali sono larghi e la tuga ospita due tientibene che si allungano lungo tutto il prendisole. Un appiglio c'è sempre, ed è perciò facile muoversi a bordo anche quando si naviga. Infine, ci sono gli interni dai volumi generosi. La cuccetta matrimoniale è più che confortevole, ai lati ci sono perfino due divanetti lineari e il bagno è voluminoso. Eccellente l'abitabilità: quando si scende la scaletta ci sono più di due metri di altezza, e ottima la luminosità, visto che non mancano oblò e finestrate. Insomma, sono interni fatti per essere vissuti davvero.

È disponibile anche la versione con motorizzazione entrofuoribordo diesel o benzina. La superficie non manca, ma le **LINEE** appaiono comunque **SNELLE**. Il rapporto tra vetroresina e parte pneumatica è in equilibrio. Tutta la costruzione, incluso l'hardtop, appare decisamente **robusta**.

A version with a diesel or petrol inboard-outboard engine is also available. Despite the large surface area, the **LINES ARE SLEEK**. There's a good balance between the inflatable and fiberglass sections. The entire construction, including the hardtop, is definitely **sturdy**.



Top Speed
KNOTS
40.1



Listening is a virtue. Even if you have been manufacturing inflatable boats for many years – and doing so successfully – it is always wise to pay attention to market demands.

Scanner Marine was founded in 1989 and was one of the first shipyards to produce maxi RIBs. Its range includes models from 10 to 15 metres in length. However, one piece was missing to complete the picture. “The idea for the Envy 1300”, says owner Fabio Montemiro, “was conceived in the autumn of 2024. Several dealers asked us for a thirteen-metre boat and we built it”. What’s more, in no time at all, the Envy 1300 was ready to make its debut at the 2025 Cannes Yachting Festival. This is because, like all the shipyard’s models, the boats are built in-house, from design to assembly. That said, a maxi RIB worthy of the name must have a high-performance hull. The Envy 1300 has just that. The first thing I noticed from the quay was its silhouette. It is a maxi despite having a 4-metre beam. This is due to the design and lines, which are consistently sleek and sporty. It is also due to a good balance between the inflatable and fibreglass sections. No single aspect overpowers another. Everything appears harmonious: the Envy 1300 manages to be both elegant and sporty. Let’s start from the bottom, that is, the hull. In Varazze, there were some steep waves, just under a metre high. Two Mercury Verado V10 engines, each producing 425 horsepower, were mounted on the transom. This isn’t the maximum power output, as the type approval permits up to 1,500 horsepower at the transom. Although we had 850 horsepower at our disposal, I only just managed to reach 40 knots at top speed. One question naturally springs to mind: “How fast would we have gone with the maximum engine power allowed? Perhaps we would have taken off”. However, I would be wrong to limit myself to measuring performance solely by top speed. Quality, in fact, is also felt at the helm. The Envy 1300 is highly manoeuvrable, perhaps partly because it doesn’t have an excessively wide stern. Additionally, it features a pronounced V-shape at the bow, which helps it cut through waves efficiently. But the V-shape isn’t only at the bow: the deadrise angle at the stern is also quite sharp. What does this mean? It means the boat is stable, safe, and easy to handle, even in choppy seas with steep waves. It feels almost as if you’re on two rails. The idea is that the rib responds precisely to where you want it to go. It reacts quickly to turns, even sharp ones at high speed. Up to thirty knots, you won’t need to worry about the waves. Only between thirty and forty knots do you need to ease off the throttle to prevent being buffeted. Scanner Marine stays true to its tradition: outboard engines are not the only option; there is also a version with inboard-outboard engines, available in petrol or diesel. As for the deck layout, there is ample space and a well-designed layout. At the bow, there is a sun deck and a long, forward-facing bench seat. The anchor resides in the bow roller, which appears very sturdy, and the windlass is mounted outside the locker.

VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

40.1



AUTONOMIA MN RANGE NM

140



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

KG 9.4

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

3.2



SCANNER MARINE

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

PROGETTO

Donato Montemiro Design

SCAFO

Lunghezza f.t. 13,00m • Larghezza massima 4,00m • Diametro tubolari 0,62-0,70m • Numero compartimenti 7 • Serbatoio carburante 700 l • Serbatoio acqua 200 l • Potenza massima installabile 1.500 cv

MOTORI

2x Mercury Verado 425 cv - V10 • Cilindrata 5,7 l • Regime di rotazione 6000-6600 giri/minuto • Rapporto di riduzione 2,08:1 • Peso a secco 316 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

Base 482.000 € + IVA

PROJECT

Donato Montemiro Design

HULL

LOA 13.00m • Maximum beam 4.00m • Tube's diameter 0.62-0.70m • 7 compartments • Fuel tank volume 700 l • Water tank volume 200 l • Maximum power rated 1,500 hp

MAIN PROPULSION

2x Mercury Verado 425 hp – V10 • Swept volume 5.7 l • Maximal rotational speed 6000-6600 rpm • Compression ratio 2.08:1 • Dry weight 316 kg

EC CLASSIFICATION

CAT B

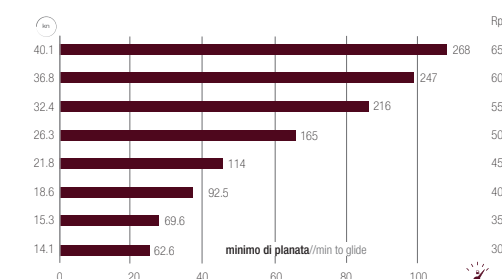
PRICE

482,000 € Excl. VAT as standard

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place Varazze (SV)
Altezza onda//Wave height 70 cm
Vento forza//Wind speed 8 nodi/knots
Persone a bordo//People on board 2
Carburante imbarcato Fuel volume on board 300 l
Acqua imbarcata Water volume on board 50 l

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 31 secondi
Gliding time of 31s for a speed change from 0 to 40.1 knots (maximum speed)

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

5



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
3000	14.1	62.6	4.4	159	69
3500	15.3	69.6	4.5	155	70
4000	18.6	92.5	5.0	140	72
4500	21.8	114	5.2	134	74
5000	26.3	165	6.3	111	76
5500	32.4	216	6.7	104	77
6000	36.8	247	6.7	104	78
6500	40.1	268	6.7	104	79

Engine data

Con due Mercury Verado V10 da 425 cavalli ciascuno ha raggiunto 40 nodi di velocità. La massima installabile è addirittura di 1.500 cavalli.

With two Mercury Verado V10 engines, each generating 425 horsepower, it achieved 40 knots. The maximum available power output is up to 1,500 horsepower.

This setup makes it easier to maintain the anchor and keeps the mooring line clear and efficient. The space amidships and aft is also comfortable. There is a custom-made hardtop: it covers the central section – the helm console with its three seats for the skipper and crew – as well as the galley unit. The cockpit and the aft sun deck, however, remain open to the elements. Furthermore, the hardtop features two windows that allow air to circulate, creating a sense of openness.

It protects without obstructing the view, not even of the sky. The deck layout is also impressive for the attention paid to ease of movement on board. The aft platform is wide enough to provide space around the engines and to access the water. The walkway leading to the cockpit is centrally located, allowing you to maintain distance from the boat's sides. Access from the cockpit to the bow area is also safe, as the side gangways are wide, and the deckhouse has two handrails that run the entire length of the sun deck. There is always something to hold onto, making it easy to move around on board even while sailing.

Finally, there is the spacious interior. The double berth is extremely comfortable, and there are two linear sofas on either side, with a spacious bathroom. The interior is very livable: once you've climbed down the ladder, there's over two metres of headroom and plenty of natural light, thanks to the numerous portholes and windows. In short, it's an interior designed to be truly enjoyed.

BARCHE

