

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

COVER

PRINCESS V65

BOATS

- MOONRIDE 43 RUNABOUT
- BÉNÉTEAU SWIFT TRAWLER 35
- FRAUSCHER 858 FANTOM AIR
- PURSUIT S 328 SPORT
- COASTAL 10M
- ARKOS 21
- SAFFIER SE 37 LOUNGE

1953-2018
25
ANNI
BARCHE



INTERVIEW

CRISTIAN PELLEGRINO

THE IDEA FACTORY

- HOT LAB
- ALESSANDRO INNO
- h3o YACHT DESIGN

EVENTS

- TIMONE YACHTS - AZIMUT
- SANLORENZO ELITE DAYS

PREVIEW

FINCANTIERI GRIFFIN SERIES

HISTORY

OUTBOARDS TO LOVE



The runabout

Un daysailer dallo stile classico e dall'ottimo disegno delle linee d'acqua. Un progetto di Leopoldo Rodriguez, commercializzato da Oceanis Yachts di Gianluca Canale

A daysailer with classic lines and excellent waterline design. A project by Leopoldo Rodriguez, sold by Gianluca Canale's Oceanis Yachts

by Luca Sordelli - photo by Andrea Muscatello



13.25m



La coperta ci è piaciuta per la sua organizzazione molto funzionale. Spicca prima di tutto la pianta asimmetrica, con il largo passavanti sulla sinistra che porta alla zona living di prua e all'accesso alla cabina.

We were very impressed with the deck and its extremely functional organisation. Above all the asymmetrical layout, with a wide side deck on the left leading to the bow seating area and access below.

D

Difficile non notarlo quando lo incontri in banchina. È lungo, è stretto, ed è anche asimmetrico. Le linee richiamano un po' al passato. È assolutamente diverso da qualsiasi altra barca di questa taglia. Si chiama 43 Runabout ed è il primo frutto di un cantiere, nuovissimo, Moon Ride. Ad osservarlo ormeggiato mi incuriosisce molto, più lo guardo e più mi domando come navigherà. Fare barche così, non va più tanto di moda. Carena poco bagnata, pochi volumi a prua, bordo libero contenuto, baglio massimo ridottissimo... sembra fatta per navigare veramente.

Ma procediamo con calma. Dietro a questo progetto, e a tutta la gamma che verrà, c'è un nome ben noto al mondo della nautica, Leopoldo Rodriguez, terza generazione di una famiglia che da sempre costruisce barche veloci legato anche a marchi come Navaltecnica, Baglietto, Morgan. A lui si devono l'idea di Moonride

e la sua progettazione, a curarne invece la commercializzazione è Gianluca Canale con la sua Oceanis Yachts di Portosole. Questo primo esemplare che abbiamo provato era un prototipo, a realizzare la barca sarà la Carbon Line di Fano, madre non solo di un altro nuovo brand a vela, Eleva Yachts, ma anche terzista, tra gli altri, per Azimut | Benetti e Ferretti Group. Insomma un trio dalla lunga esperienza nel mondo della nautica, e quella di Moonride sembra tutto piuttosto che una semplice avventura.

Ma cos'è esattamente 43 Runabout? «Un tender da villa» così lo ha definito il suo progettista, che abbiamo incrociato durante la prova negli uffici di Oceanis Yachts. «Una barca dalle linee che si ispirano al classico, e che, soprattutto, vuole comportarsi bene quando va per mare». È un elegante day-sailer, per armatori evoluti, per chi di barche sa già parecchio. Colpiscono la bella finestratura a prua della tughetta

che sa tanto di barca di altri tempi, e la pianta asimmetrica. C'è infatti un solo largo passavanti sulla sinistra dell'imbarcazione dove si apre anche il portellone per la cabina sotto alla consolle centrale. Questa ha dimensioni insospettabili e c'è anche un grade bagno che sfrutta bene tutta la larghezza a disposizione. Le zone living a bordo sono due, quella a prua con tavolo da pranzo, e quella a poppa, dove la cucina è al suo tradizionale posto, alle spalle della doppia postazione di guida, che in futuro probabilmente diventerà a tre posti.

Per quanto riguarda il comportamento in acqua, già dando un'occhiata ai numeri di progetto si capiscono molte cose: rapporto lunghezza larghezza 2,7, rapporto peso potenza 8,1. Significa che la sensazione avuta guardandola in banchina era giusta, il Moonride 43 Runabout è decisamente stretto, e in più in sala macchine ha 2 motori 370 Volvo Penta. In alternativa si possono

montare 2 Cummins di 480 cavalli ciascuno. La carena è una vera V profonda, 43° a prua, 24° a poppa, con un redan. Ok, numeri a parte, come naviga?

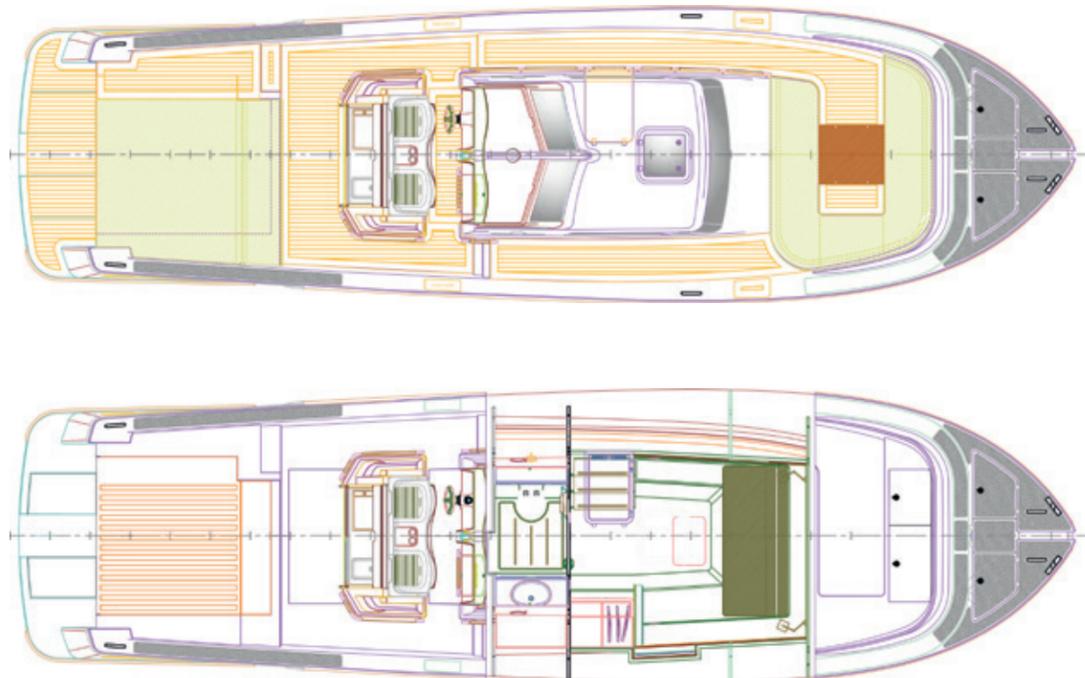
Bene. Molto bene. La provo in una giornata di sole, con un po' di ondina e posso dare libero sfogo alla mia curiosità. Pilotare una barca come questa è un grande piacere e ormai anche piuttosto raro. Le carene strette e affilate spesso non solo fanno andare veloce, ma soprattutto fanno fare traiettorie precise e passare bene sulle onde che riusciamo a creare. Il risultato è notevole. La sensazione che si ha è sempre di grande compattezza. La barca risponde bene al timone e sulle leve. Si possono fare vere "pieghe", cambi di direzione precisi e immediati. Fargli perdere giri, anche nelle accostate più strette (intese come roba ben lontana da una sana guida da buoni padri di famiglia) è veramente molto difficile. Velocità massima 39 nodi, e già non è decisamente

male, ma le eliche un po' sporche ci hanno "rubato" 200 giri motore. La barca può fare di più, e il cantiere ci ha confermato che nelle prove a scafo appena messo in acqua sono stati toccati i 42 nodi. Niente male anche l'accelerazione: 5 secondi per entrare in planata e 21 per raggiungere la massima. Si può invece migliorare la risposta sui flap, barche come queste si possono timonare usando solo loro, e qui le reazioni erano un po' troppo nervose. Un po' troppo ingombrante il bordo del piccolo parabrezza, ora all'altezza degli occhi del pilota, ma su entrambe le cose sono già previsti degli aggiornamenti da parte del cantiere.

Ottima l'andatura di "crociera economica" a 26 nodi, con i due Volvo Penta che consumano 2,6 litri di gasolio al miglio; quella di "crociera veloce" si attesta invece a 33 nodi, e qui i due propulsori svedesi chiedono 3,1 litri miglio, valore comunque più che buono.

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



MOONRIDE
 Oceanis Yachts
 Portosole
 Via del Castillo 11
 I-18038 Sanremo (IM)
 Tel. +39 0184 481113
 www.oceanis.it
 www.moonrideyachts.com

PROGETTO
 Leopoldo Rodriguez
SCAFO lunghezza ft 13.25m
 • Lunghezza al galleggiamento 10.23m
 • larghezza massima 3.68m
 • immersione 0.73m
 • dislocamento a vuoto con motori 6.000 kg • Capacità serbatoio carburante 600 /
 • Capacità serbatoio acqua 300 /
MOTORI 2 Volvo Penta D6
 • Potenza 272 kW (370 cv)
 • Numero di cilindri 6
 • Alesaggio per corsa 103mm x 110mm • Cilindrata 5.5 /
 • Regime di rotazione massimo 3500/min
 • Peso 677 kg
CERTIFICAZIONE CE
 Categoria C-12
PREZZO
 495.000 Euro
 Iva esclusa

PROJECT
 Leopoldo Rodriguez
HULL LOA 13.25m
 • Waterline length 10.23m
 • Maximum beam 3.68m
 • Draft 0.73m • Ligh mass displacement with engines 6000 kg
 • Fuel tank volumes 600 /
 • Water tank volume 300 /
MAIN PROPULSION
 2 Volvo Penta D6
 • Outlet mechanical power 272 kW (370 hp)
 • Number of cylinders 6
 • Bore & Stroke 103mm X 110mm • Total swept volume 5.5 /
 • Maximal rotational speed 3500/min
 • Weight 677 kg
EC Certification
 CAT C-12
Price
 495,000 €
 (Exclusive of VAT)



CONDIZIONI DELLA PROVA
 CONDITIONS ON TEST

Località//Place Sanremo
 Mare//Sea state poco mosso/nearly calm
 Vento forza//Wind speed 10 nodi/knots
 Altezza onda//Wave height 20 cm
 Persone a bordo//Number of people on board 3
 Combustibile imbarcato//Fuel volume on board 70%
 Acqua imbarcata//Water volume on board 10%
 Motore//Engines 2 x Volvo Penta D6 370 CV

Velocità max nodi
 //Top speed knots

39

Autonomia mn
 //Range nm

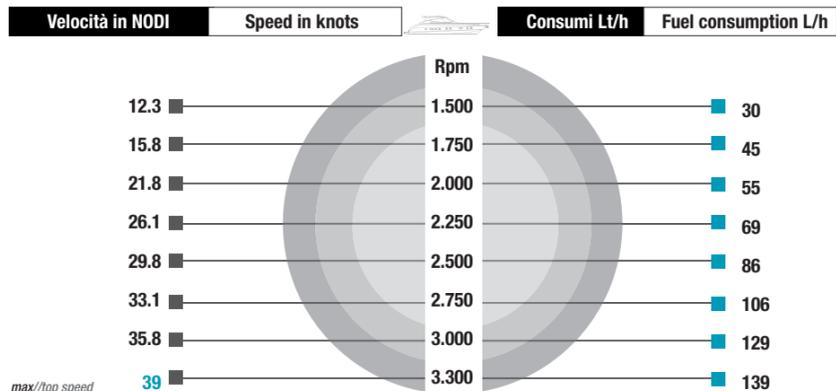
240

Rapporto peso potenza
 //Mass /outlet power

8.1

Rapporto lung./larg.
 //L/W

2.7



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
1.500	12,3	30	2,4	250	73
1.750	15,8	45	2,8	214	74
2.000	21,8	55	2,5	240	77
2.250	26,1	69	2,6	230	78
2.500	29,8	86	2,8	214	79
2.750	33,1	106	3,2	187	80
3.000	35,8	129	3,6	171	81
3.300	39	139	3,5	171	82

Tempo di planata da fermo 5s
 Gliding time span of 5s for a speed change from 0 to glide
 Velocità minima di planata 15.5 nodi
 Minimum gliding speed 15.5 knots
 Tempo per raggiungere velocità max 39 nodi 21s
 Gliding time span of 21s for a speed change from 0 to 39 knots - maximum speed

Onestamente la scelta di una motorizzazione più potente mi sembra poco utile e in ogni caso riservata a chi alle leve ha già una buona esperienza. Moonride sta inoltre studiando anche le versioni con propulsione IPS e con FB, per il mercato americano.

It's hard not to notice it when you come across it at the quayside. It's long and narrow, and it's also asymmetrical. Its lines are slightly reminiscent of the past. It's totally different from any other boat of its size. It's called the 43 Runabout, and it's the first project from a brand new shipyard, Moon Ride. When I see it moored I'm very curious: the more I look at it, the more I wonder how it will sail. Boats like this aren't so fashionable these days. Shallow hull, little space in the bow, limited freeboard, very short maximum beam... it looks built to really sail.

But let's calm down a bit. Behind this project, and the entire range to come, there's a name that's well-known in the nautical world: Leopoldo Rodriguez, the third generation of a family that has always built fast boats, often for brands like Navaltecnica, Baglietto and Morgan. He takes the credit for the idea and the design of the Moonride, while Oceanis Yachts in Portosole held by Gianluca Canale looks after sales. The boat we tested was a prototype; the boat will be built by Carbon Line in Fano, which is not only the producer of another new range

I volumi interni del Moonride 43 Runabout sono insospettabili se lo si osserva dalla banchina. La dinette si trasforma in cuccetta matrimoniale, c'è anche un grande locale bagno. The Moonride 43 Runabout's interior is larger than you would expect when you're looking from the quayside. The dinette turns into a double berth, and there's a large bathroom.





- Eleva Yachts - but also builds boats for Azimut | Benetti and the Ferretti Group. In a nutshell, a trio with long experience in the nautical world; and Moonride is not a simple adventure.

But what exactly is the *43 Runabout*? «*A tender for a villa*», is how it's described by its designer, whom we met during the trial at the Oceanis Yachts headquarters. «*A boat whose lines are inspired by classic style and which, above all, wants to behave well at sea*». It's an elegant daysailer for sophisticated owners who know a thing or two about boats. We're struck by the attractive windows at the front of the coachroof, which give a period flavour, and the asymmetrical layout. There's actually just one wide side deck on the left of the boat, which also contains the hatch

for the cabin below the central console. This is unexpectedly spacious, and there's also a large bathroom which takes advantage of all the available width. There are two seating areas on deck: one in the bow, with a dining table, and one in the stern, where the galley is in its usual place behind the double driving position, which in the future will probably be triple. When it comes to the boat's behaviour in the water, the project's numbers tell us plenty: length to width ratio 2.7; weight to power 8.1. This means our instincts at the quayside were right: the Moonride *43 Runabout* is remarkably narrow, plus the engine room contains two Volvo Penta 370s. Alternatively, two 480 hp Cummins engines can be installed. The hull is a really deep V-shape: 43° fore and 24° aft, with a redan.

OK, so numbers aside, how does she sail?

Well. Very well. I test her on a sunny day with a slight swell, and I can give free rein to my curiosity. Driving a boat like this is a huge pleasure, and these days it's also quite rare. Sharp, narrow hulls often don't make for fast speeds, but they do allow you precise curves and easy passage on the waves we manage to create. The results are remarkable. The feeling you get is always one of great compactness. The boat responds well to the helm and levers. You can make real zig-zags, precise and immediate changes of direction. Slowing down, even on the tightest of approaches (far from sensible driving like a responsible adult) is really very difficult. Top speed 39 knots, and that's not bad at all, but slightly dirty propellers robbed us of 200 rpm. This boat can do more, and the builders confirmed that in initial tests on the water they touched 42 knots. The acceleration's pretty good too: 5 seconds to planing and 21 to top speed.

However, the response of the flaps could be improved; boats like this can be steered using these alone, and here their reaction was a little too nervy. The edge of the small windscreen is slightly too bulky and at the moment obstructs the driver's eye line; but both these things are scheduled for adjustment by the shipyard.

The "economic cruise" setting at 26 knots is excellent, with the two Volvo Pentas using 2.6 litres of diesel per mile; the "fast cruise" setting is 33 knots, and here the two Swedish engines demand 3.1 litres per mile, which is very good in any case. Quite honestly, it doesn't seem worthwhile to instal more powerful engines, it's only useful for those who have plenty of experience. Moonride is also looking at versions with IPS and FB propulsion for the American market. ■

