

VELA e MOTORE

dal 1923

PROVE

Franchini Emozione 55 Open
• Four Winns 475 • Blumar SC
• Jeanneau 53 • Catana 47

Guida
all'**ormeggio**
in **porto**
Tecnica e consigli

SALONI
Düsseldorf
La ripresa parte dal Nord

Roma
La stagione dei natanti

€ 5,00

in Italia - mensile - anno 87



America's Cup

Il trionfo di BMW Oracle

Quale futuro per la Coppa?



Prova Frauscher 717 GT
eleganza artigianale

prova

FRAUSCHER 717 GT

RAFFINATO E UN PO' RETRÒ, MA GIOVANE DI SPIRITO. CON UN ENTROBORDO VOLVO PENTA DA 320 CV RAGGIUNGE 48 NODI DI VELOCITÀ. ANCHE IN VERSIONE IBRIDA. DETTAGLI MOLTO CURATI.

di Matthias Negri da Oleggio





A un'ora di strada da Salisburgo in Austria, sulle rive del lago Traunsee, tra tetti a punta e castelli incantati sorge il paese di Gmunden che fa da cornice al cantiere Frauscher. In questo luogo famoso per le manifatture di ceramiche non ci si aspetta di capitare in un capannone di appassionati che nonostante producano barche da tre generazioni sono ancora entusiasti come se fossero al primo esemplare. A tenere alta l'adrenalina progettuale contribuisce anche l'importatore italiano, il Cantiere Nautico Feltrinelli, che nel caso del 717 rivendica una buona dose di suggerimenti e migliorie in corso d'opera.

Intorno al cantiere si è creato un piccolo distretto: una volta realizzato lo stampo, la laminazione è appaltata a terzi e tutte le parti in metallo vengono prodotte da un'azienda partner.

Grazie a questa struttura agile dove lavorano 40 operai, Frauscher è in grado di consegnare una barca in circa sei settimane dal momento dell'ordine.

Il 717 GT reinterpreta il genere anni '20 del Gentleman's runabout con un perfetto equilibrio tra design, tecnica attuale e molte dotte citazioni della nautica in legno dell'epoca senza perdere la freschezza di un prodotto nuovo.

L'imbarcazione riprende la tra-

dizione, rispolverando alcuni antichi progetti di famiglia, ovviamente reinterpretati e attualizzati. Sembra proprio la summa della filosofia Frauscher così come intesa dagli attuali gestori Stefan, Michael e Andrea: raffinatezza, gusto, attenzione al dettaglio, ma innanzitutto prestazioni da brivido per il massimo del divertimento.

Questa barca in vetroresina ha il fascino della stagione del legno, ma la rigidità, la durata e la ridotta manutenzione di una moderna. A caratterizzarla è il motore entro-bordo a centro barca con trasmissione in linea d'asse, abbinato a una carena con redan che crea un effetto di ipersostentamento che ne esalta le prestazioni.

La prua è libera e piatta e può essere sfruttata per prendere il sole. Nel pozzetto, dietro ai sedili di pilota e copilota, si trova un elegante divanetto per gli ospiti con tanto di bracciolo e vano per i bicchieri: sembra di essere all'interno di un'auto coupé decapottabile, sensazione accentuata quando si chiude la capotte/tendalino (che regge bene anche in velocità). Lo spazio libero sotto alla coperta di prua è stato sfruttato da un enorme gavone, utile per stivare varie attrezzature o dotazioni di sicurezza per mantenere il massimo ordine a bordo.

1. La prua libera diventa spazio prendisole. Sono disponibili dei cuscini utilizzabili a barca ferma, che poi vengono stivati nel grande gavone sottostante (foto 5). La coperta può essere rifinita in teak, per un look più tradizionale oppure più aggressivo in gelcoat bianco con trattamento anticivolo.

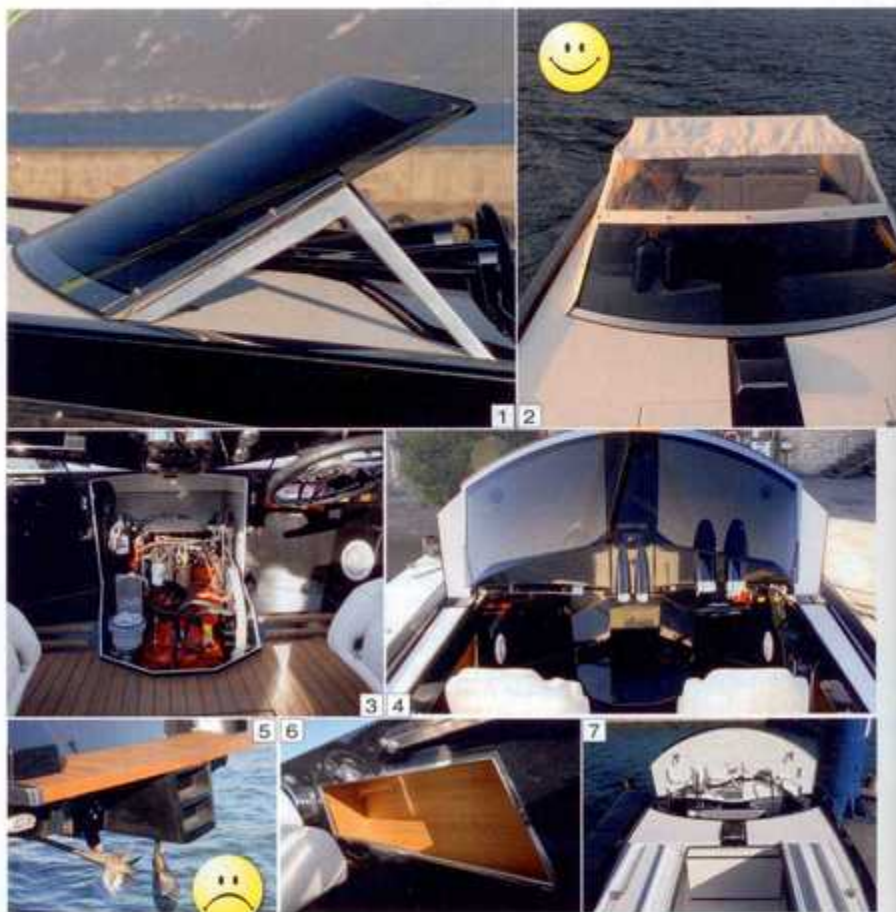
2. Consolle di guida da vero racer completa di tutti gli strumenti con finiture in acciaio inox.

3. Il pozzetto è come l'interno di un'auto coupé degli anni '60. Pavimento in teak. Nel divanetto di poppa, si può abbassare un appoggiabraccio tra le due sedute. Dietro al divanetto sparisce la capotte di cui si intravedono i bracci di sostegno.

4. Il redan dopo i 3.000 rpm crea un effetto di ipersostentamento che, tramite un cuscino d'aria, solleva la carena, minimizzando gli attriti, e l'elica si comporta come se fosse di superficie.

5. A prua è stato ricavato un grande gavone per stivare oggetti e dotazioni di sicurezza.





1. Un particolare di design del sostegno del parabrezza.

2. La capotte consente una buona visibilità quando è montata.

3/4. Il motore sotto al cruscotto, rimosso il guscio coibentato, può essere liberato da tre lati ed è accessibile in ogni sua parte. Il cruscotto con tutto il parabrezza si solleva e permette di intervenire dall'alto sul motore.

5. I gradini della risalita a bordo sono scomodi, meglio sarebbe una scaletta per facilitare la risalita. Sotto si vedono il timone e l'asse dell'elica.

6. Di fianco ai sedili anteriori sulla murata uno stipetto aperto per oggetti.

7. Il gavone di prua aperto e il cruscotto sollevato visto da prua.

8. Il gavone sullo specchio di poppa in cui si intravede il serbatoio della benzina.

9. Sul poggio-braccio due portabicchieri con elegante bordatura in inox. Sotto alle sedute ci sono altri gavoni.

In navigazione

Il 717 GT è un bolide che tocca 48 nodi: quasi 90 km/h sull'acqua, non è un'esperienza da poco. Con il motore da 320 cv che spinge il modello in prova l'accelerazione è impressionante, con un tempo di planata di 4,5 secondi e 12,2 secondi per raggiungere la velocità massima. A questa andatura è ovvio che il

pilota deve avere una certa pratica: a questo regime: una mano deve sempre stare sulla manetta pronta a decelerare e riaccelerare in salita e discesa dall'onda. La barca reagisce con dei colpi secchi, ma morbidi vista la velocità, senza traumi per la schiena. Grazie alla robustezza dello scafo sono assenti scricchiolii o

flessioni della struttura. Basta guardare la frequenza dell'ossatura interna per constatare quanto la solidità caratterizzi il progetto. La prua a V profonda (oltre il 25° di deadrise) dà una buona stabilità sull'onda soprattutto in atterraggio e in virata, mentre in accelerazione tutto lo scafo fuoriesce dall'acqua appoggiandosi sullo spigolo del redan. L'introduzione di questo scalino sotto allo scafo permette di ventilare la carena sollevandola, ma abbassa la prua spostando l'assetto alzando la poppa: in questo modo l'elica lavora come una di superficie. L'atterraggio è sempre morbido a barca piatta. I pesi sono concentrati da metà barca verso poppa in modo da evitare ingavonamenti.

Manutenzione

Nella tabella seguente abbiamo riportato il giudizio riguardo alla facilità o meno di manutenzione di alcuni importanti impianti di bordo. Operazioni di emergenza che devono poter essere svolte da mani poco esperte con facilità anche in crociera, senza l'intervento di un tecnico.

Sostituzione girante

Sostituzione o tensionamento cinghie

Sostituzione filtri carburante

Pulizia profiltro carburante





10. Sotto al pozzetto un gavone con gli agganci per le cinghie di sollevamento (gli altri sono riposti a prua).
11. Elegante particolare della presa d'aria sulla coperta.

Tre gli stadi di navigazione: il primo in dislocamento puro, il secondo in planata con tutta la prua fuori dall'acqua. Il terzo oltre il regime di 3.000 giri al minuto a circa 22 nodi, fase in cui l'elica cava per un po' fino a quando tutto lo scafo non si solleva dall'acqua e il redan crea l'ipersostentamento grazie al cuscinetto d'aria che permette di raggiungere quasi 50 nodi di velocità. In virata si vede di che pasta è fatto il pilota, è necessario infatti decelerare bruscamente perché la prua entri nell'onda facendo da binario per una virata stretta, per poi rapidamente riaccelerare. L'effetto evolutivo dell'elica in accelerazione si sente particolarmente, infatti a sinistra abbiamo un diametro di virata di 20 metri, mentre a



Dati

Lunghezza fuori tutto	m 7,17
Larghezza massima	m 2,25
Dislocamento a secco	kg 1.500
Serbatoio carburante	lt 175
Motore potenza max.	cv 425
Categoria progettazione	C/6
Designer: W. Gebetsreuter (Arge Ateller), progettista Thomas Gerzer (Bootswerft Frauscher)	

Indirizzi

Frauscher Bootswerft, Austria
In Italia: Cantiere Nautico Feltrinelli
Gargnano sul Garda (Bs)
tel. 0365 71240
www.nauticafeltrinelli.it

Costruzione

Carena in vetroresina con ragno di rinforzo in vetroresina fazzolettato, laminata a mano e di vari spessori, secondo un diagramma dei punti di sollecitazione.

Motore della prova

Volvo Penta 5.7GXIE 239 kW / 320 cv 5.200 rpm; cilindrata lt 5,7; V8 cilindri; alesaggio x corsa mm 101,6 x 88,4; rapporto compressione 9,4:1; peso kg 380.

Dotazioni standard

1 batteria motore 100 Ah, batteria servizi 120 Ah, 1 pompa di sentina elettrica, parabrezza a giorno fumé, pavimentazione e pozzetto in teak, strumenti con ghiera in acciaio inox, cuscineria bianca, divanetto di poppa, plancetta di poppa rivestita in teak, scaletta poppa acciaio inox e teak, scafo bianco o grigio chiaro.

Le prestazioni

Regime (rpm)	Velocità (nodi)
minimo 600	3,2
1.000	5,7
1.500	7,5
2.000	13,2
2.200	
2.500	19,2
3.000	21,9
3.500	22,2
4.000	30,5
4.500	39,4
5.200	48

Note: La prova si svolta sul lago di Garda in condizioni di lago appena increspato.

Frauscher 717 GT in cifre

Prezzo di listino € 90.805

Iva inclusa franco cantiere con motore benzina Volvo Penta 5.7Gxi 320 cv. Altre versioni: con Mercruiser 496MAG-HO 420 cv euro 99.805; con Volkswagen TDI V6 3.0 265 cv euro 106.451; con Volkswagen Tdi V8 4.2 350 cv euro 121.588; con Steyr Diesel Hybrid; 250 cv euro 127.372.

Prezzo alla boa € 96.388

Iva inclusa franco importatore. E' calcolato aggiungendo al prezzo di listino solo gli optional che riteniamo più utili:

Ancora con cima, mezzo marinaio, 2 parabordi	€ 342
Trasporto	€ 1.860
Antivegetativa	€ 1.941
Cuscini prendisole prua	€ 1.440

Altri optional (Iva inclusa)

Doccetta	€ 939
Cavo banchina con caricabatterie	€ 1.374
Ponte in teak	€ 9.732
Colore scafo e coperta a scelta	€ 2.442
Capottina	€ 3.390
Gancio per sci nautico	€ 478
Tavolo in teak	€ 870
Radio Clarion con lettore cd, interfaccia iPod e 2 casse	€ 1.488
Frigorifero sotto la panca di poppa	€ 1.284

Costi di gestione (annuali, Iva inclusa)

Posto barca	
Liguria	€ 3.500 / 4.000
Tirreno Sud	€ 2.500
Adriatico	€ 1.200
Antivegetativa	€ 500 / 700
Tagliando motore	€ 500



12. Anche con poche onde lo scafo si solleva e rimangono immersi solo l'elica e il timone.