

Senza tradire l'identità del marchio, Christian Grande, uno dei più celebri designer nautici del momento, ha dato origine a un nuovo modello disponibile in **DUE VERSIONI**: la Vintage è tremendamente chic, mentre quella oggetto del nostro test è decisamente frizzante.

Il battello è costruito con **MATERIALI E TECNICHE DI PREGIO**, utilizza **ACCESSORI ESCLUSIVI** e ha un impianto elettrico digitale di ultima generazione. Le **FINITURE** sono **IMPECCABILI. DA COMPLETARE**, invece, la **DOTAZIONE DI SERIE**. Vanta la **MAGGIORE SUPERFICIE PRENDISOLE** della categoria.

Con l'Honda da 150 cavalli tocca i 41,5 nodi e in crociera consuma solo 0,67 litri/miglio. La **CARENA** conferma la tradizione del Cantiere: confortevole sul mosso, **VELOCE SUL LISCIO**.

▶ Lunghezza f.t.m 6,60

▶ Larghezza f.t.m 2,54

▶ Velocità massima 41,5 nodi

▶ Prezzo 25.880 euro



FLYER

660 Sportage

Il celebre marchio del Gruppo Bwa cerca il rilancio sul mercato attraverso il rinnovamento della gamma. Ingenti investimenti hanno portato allo sviluppo di un progetto articolato su più esemplari e varie versioni, il cui obiettivo è dare al mezzo pneumatico un nuovo volto.

Tutti gli appassionati del settore conoscono le qualità tipiche dei battelli Flyer, dalla sicurezza alla praticità intrinseche, e sanno che il marchio ha prodotto alcune tra le migliori carene mai realizzate. A questi ingredienti fondamentali si è aggiunta l'opera dei robot di modellazione del Cantiere e l'intervento di uno degli studi di architettura navale tra i più apprezzati in Italia, il Christian Grande

DesignWorks. Così come su uno stesso telaio vengono oggi realizzati più modelli di auto, Flyer ha elaborato i primi due gommoni della nuova serie realizzando due diverse «carrozzerie» sul medesimo scafo. La sostanza, intesa come studio delle linee d'acqua, disegno dei tubolari, materiali e metodi di costruzione, è comune alle due livree, quella vivace del modello Sportage e quella elegante e un po' retrò della versione Vintage. Quest'ultima proietta il battello pneumatico in una nuova dimensione (anche per quanto riguarda il prezzo, visto che costa quasi 17 mila euro in più), trasformandolo in un mezzo anche elegante. Il 660 Vintage rappresenta, infatti, ciò che i motoscafi Riva esprimono nel loro segmento ed è naturale immagi-

narlo come il tender di un *mega-yacht* che accompagna i *vip* nella piazzetta di Portofino.

Il 660 Sportage sfoggia la sua praticità con l'ineffabile classe che il suo designer ha saputo donargli e, pur essendo costruito secondo gli stessi *standard* del modello più lussuoso, ha un prezzo notevolmente più abbordabile.

La qualità, gli impianti, la cura delle finiture sono di alto livello e il vantaggio economico è dovuto a un allestimento meno elaborato, che non richiede un ulteriore ciclo di verniciatura, né tutti gli sfiziosi *gadget* di cui è dotata la versione più *chic*. Eppure, anche su questo modello, si percepisce immediatamente il sapore «pregiato» che lo distingue da molti altri esemplari.

Il parabrezza, per esempio, è guarnito con

un bordo d'acciaio e il cruscotto è verniciato con un prodotto che lo rende morbido al tatto, quasi fosse vellutato. Il *gelcoat* risplende con stupefacente luminosità e le tappezzerie sono modellate con forme anatomiche e cucite con una precisione non comune.

Linee di colore demarcano le forme e danno freschezza e vivacità al modello. Tutto ciò sarebbe comunque superfluo se, all'atto pratico, il gommone non risultasse anche comodo e funzionale. Sono presenti, quasi ad evocare lo stile che ha contraddistinto la precedente serie, due file di sedute che grazie alla loro forma e a semplici meccanismi trasformano l'area di poppa in un'immensa superficie prendisole. Lo schienale della panca di pilotaggio si reclin-



Il musetto è corredato di un salpancora completo di bitta disegnata «ad hoc» per questo battello. Verricello elettrico a richiesta. Tutta l'area prouiera è dedicata al prendisole; la forma arrotondata della prua concede più spazio al solarium. Le stive sono rifinite con cura, grazie all'uso di gelcoat lucido. Il parabrezza è guarnito con un bordo in acciaio per non graffiare e servire da tientibene. D'effetto il cruscotto verniciato, morbido al tatto.

in un istante. Il divano a poppa scorre su guide e si sposta verso prora per dare modo al proprio schienale di abbattersi e guadagnare così un'altra zona dove distendersi. In questo modo si ottiene una superficie complessiva di ben 215 cm di lunghezza per 130 cm di baglio. Tutta l'area, inoltre, può essere interamente protetta dal sole con un tendalino pronto per l'uso. Il progettista ha scelto di non aggiungere un sedile davanti alla consolle e di far accomodare i passeggeri esclusivamente nel pozzetto, cioè nella zona che in navigazione risulta più confortevole (perché meno soggetta ai movimenti dello scafo e ai colpi di mare), dedicando l'area prouiera solo al *relax*. Infatti, l'intero ponte di prua è rivestito con un materassino da 195 cm di lunghezza per 140 cm di larghezza. Nel complesso, nessun altro modello di questa misura offre spazi prendisole tanto ampi. La stiva di prora è molto grande così come il suo portellone che, sebbene sia dotato di due attuatori correttamente montati in corrispondenza delle costole di rinforzo, si solleva agilmente solo se si agguantano entrambe le maniglie, situate però lontane tra loro e separate dalla consolle. L'interno del vano è isolato dalla sentina e rifinito con *gelcoat* lucido affinché possa ospitare anche borse pregiate senza sciuparle. Un portello sul lato di proravia costituisce il secondo accesso al pozzo catena, mentre un altro scomparto



stagno situato lungo il fianco di dritta dà accesso alla scatola di derivazione elettrica che risulta così doppiamente protetta dal salino. L'indicazione dell'utenza accanto a ciascun fusibile e l'impianto elettrico digitale sono l'esempio della cura e della qualità dell'allestimento.

Nel vertice, il portello del pozzo catena è sostenuto da un attuatore per rendere più pratica ogni azione relativa all'ancoraggio. La forma arrotondata del tubolare a prua dona armonia alla linea e consente di recuperare spazio a bordo. Le camere d'aria sono ben utilizzate per incrementare la stabilità del mezzo in ogni situazione; all'estremità poppiera rastremano in coni di gusto retrò su cui sono incollate originali strutture di vetroresina dotate di galloce di-

segnate esclusivamente per questo modello. La loro posizione è idonea per l'ormeggio, ma in caso di sosta permanente è opportuno utilizzare i golfari fissati sullo specchio. Nel coronamento è stato ricavato un gavone in più per cime e mezzo marinaio o per pinne e maschere. La scaletta bagno è a scomparsa e sulla medesima plancetta è applicato un tientibene per la risalita a bordo.

La dotazione è abbastanza completa e comprende, tra l'altro, le luci di via (led a basso consumo) e l'impianto per la doccia. Sotto la panca di pilotaggio ci sono due contenitori che possono essere trasformati in frigo e ghiacciaia.

Tra gli accessori raccomandati segnaliamo la timoneria idraulica, il tendalino parasole e il



La posizione di pilotaggio è comoda: c'è spazio per le gambe e sotto al cruscotto corre un timentibene che ne segue le forme. Sotto alla seduta di guida si può montare il frigo. La doppia fila di sedili ospita fino a cinque persone e, reclinando gli schienali, si ottiene una grande superficie prendisole. Sul tubolare ci sono dei corrimano d'ac-



telo coprigommone, tutti, purtroppo, piuttosto costosi. Il verricello salpancora elettrico e il rivestimento del pagliolo con legno di *teak* sono *optional* sfiziosi tutt'altro che indispensabili.

IN NAVIGAZIONE

L'opera viva del nuovo modello trae origine dalle linee d'acqua che hanno reso celebre il Cantiere. Lo scafo è stato progettato per essere confortevole sul mosso e, al tempo stesso, molto veloce sul liscio. Le sezioni prodriere sono modellate per fendere le onde dolcemente, evitando gli impatti, almeno sino a quando la loro altezza è inferiore al metro. Sull'onda lunga invita a correre perché tiene bene la rotta ed è molto stabile, ma ovviamente, se ci si lancia contro mare, tende a staccare la prua. Con mare in poppa bisogna alzare il trim in modo da mantenere un angolo di corsa neutro che permetta sempre un buon controllo, evitando ingavonamenti e spruzzi. La facilità con cui è possibile regolare l'assetto utilizzando l'inclinazione del fuoribordo, lo rende versatile al punto che si può adattarne il comportamento secondo le condizioni. Così, ad esempio, se le acque sono tranquille, aumentando l'angolo trim si ottiene un deciso incremento delle prestazioni: la velocità massima (con due persone e 170 litri di carburante)



Il sedile di poppa scorre su guide per sfruttare al meglio lo spazio a bordo. Nel coronamento è stato ricavato un gavone, utile per sistemarvi le cime e il mezzo marinaio. Le cuscinerie sono lavorate con cura e i loro colori riprendono quelli delle decorazioni sui tubolari. Il tendalino è optional.



raggiunge i 41,5 nodi e il regresso scende al valore minimo del 5%. L'accelerazione è entusiasmante e il gommone balza a 20 nodi in 5 secondi e impiega solo 11 secondi per arrivare a 35 nodi. Solitamente i mezzi con prestazioni così sportive non hanno un rendimento altrettanto ottimale a bassa velocità, invece la carena del Flyer 660 dimostra di possedere buone doti ad ogni andatura riuscendo a restare in planata sino a 10,5 nodi e facendo registrare un consumo assai ridotto in crociera, con una media di appena 0,67 litri per miglio (solo 11 litri/ora) a 16,5 nodi, probabilmente un record di economicità in questa categoria con una simile potenza.

Con il serbatoio del carburante pieno (200 litri) si possono quindi percorrere al massimo 300 miglia e a 20 nodi l'autonomia resta comunque elevata, pari a circa 270 miglia. Questi risultati sono ovviamente merito anche delle

qualità del nuovo fuoribordo Honda da 150 cavalli con fasatura variabile delle valvole (V-Tec) e dispositivo a mappature multiple della carburazione, capace di cambiare il proprio comportamento a seconda del regime di rotazione ed essere parco nei consumi sino a 4.000 giri/min e sicuramente grintoso oltre i 4.500 giri/min, in perfetta sintonia con le caratteristiche dinamiche del mezzo. Al contrario di molti altri modelli, su onde alte anche un metro, il 660 Sportage si pilota comodamente da seduti a 25 nodi di velocità, in una posizione quasi automobilistica, riparati dal parabrezza alto e avvolgente. Lo sbandamento e il rollio sono attenuati dai tubolari che rendono più piacevole la navigazione, mentre il controllo preciso in virata e la sicurezza riscontrata persino ad alta velocità soddisfano anche i piloti più sportivi ed esigenti. ©

© Copyright by Koster Publishing 2011



I DATI FLYER 660 SPORTAGE

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	660 cm
Lunghezza interna	600 cm
Larghezza f.t.	254 cm
Larghezza interna	140 cm
Diametro tubolari	56 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pannel & Flipo
Altezza specchio di poppa	Orca da 1.670 dtex dtex
Portata persone	13
Peso	780 kg
Potenza massima applicabile	175 hp (128,7 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, anche gonfio
Prezzo	€25.880 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 200 litri	di serie
● Verricello elettrico + àncora inox	€ 2.800
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 70 litri	di serie
● Tendalino parasole	€ 2.430
● Tenda notte	non disponibile
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo	€ 1.800
● Luci di via a led	di serie
● Timoneria idraulica	€ 1.900
● Pompa di sentina	di serie
● Scaletta di risalita a scomparsa	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.450 (€ 375)
● Bussola	€ 350
● Impianto elettrico con pannello utenze digitale	di serie
● Piano di calpestio in teak	€ 3.960

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	10,5 NODI A 2.500 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	16,5 NODI A 3.000 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	31,5 NODI A 4.800 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	41,5 NODI A 6.000 GIRI/MIN

il motore della prova

Honda	BF 150 V-Tec (4T)
Potenza massima	hp 150
	kW 110,3
Regime di potenza max	giri/min 6.000
Cilindri	numero 4, in linea
Cilindrata	cc 2.354
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
	variante di fase
Alesaggio x corsa	mm 87 x 99
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 40 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,14
Peso	kg 220
Elica	passo 19"
Prezzo	euro 15.672 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Flyer - Christian Grande
Cantiere	Flyer
Indirizzo	Via Lombardi, 3 - 20070 Dresano (MI)
Telefono-Fax	02/98278902 - 02/9818857
Sito Internet	www.flyerpowered.eu
E-mail	info@flyerpowered.eu
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova

mare molto mosso	vento 15 nodi	2 persone a bordo	170 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La tenuta sul mosso e la velocità sul liscio
- ▲ L'enorme spazio prendisole a prua e a poppa
- ▲ La qualità della costruzione e degli impianti

ci è piaciuto di meno

- ▼ Lo spazio calibrato per il passaggio tra le sedute
- ▼ La poco agevole apertura del portellone di prua
- ▼ Alcuni optional sono un po' troppo costosi