Tester Alberto Mariotti (alberto.mariotti@edisport.it)

ITALIA YACHTS 11.98

PRIMO MODELLO DEL NUOVO CORSO, SI ADATTA BENE TANTO ALLE REGATE IN CLASSE ORC QUANTO ALLA CROCIERA. HA TUTTE LE REGOLAZIONI TIPICHE DI UN RACER UNITE ALLA SEMPLICITÀ RICHIESTA DA UN EQUIPAGGIO AMATORIALE IN VACANZA

✔ **Luogo prova:** Venezia. ✔ **Meteo:** 10/12 nodi di vento, mare calmo.

✔ **Modello:** scafo n° 1, versione Bellissima Leather con albero di carbonio e vele in dacron; cinque persone a bordo.

A fianco, Mirko Arbore dello studio Arbore and Partners Design ha definito "sexy" gli interni dell'11.98: l'illuminazione a Led è diffusa e non ci sono i classici spot sul cielo della tuga. Inoltre materiali e finiture sono molto ricercati. Nelle foto la versione Bellissima Leather.

Vincere in regata e andare in crociera con un buon livello di comfort. È questa la missione dell'11.98 di Italia Yachts, la prima barca del nuovo corso del cantiere. Lo scorso anno la holding della famiglia Vitulano è infatti entrata in società, investendo in soli 12 mesi circa il 50 per cento del valore della produzione.
Il modello sancisce il coronamento di un percorso di riorganizzazione di produzione e customer care ed è stato varato con una festa degna di un superyacht presso la Compagnia della Vela sull'isola di San Giorgio a Venezia.
Mentre navighiamo al largo di Venezia è Franco Corazza, uno dei fondatore e anima del cantiere, a svelarci le idee alla base del progetto: *«Nel mercato mancava un modello tipo il Cookson 40 o l'Imx 40, barche che regatavano con successo e offrivano un comfort decente in crociera. Il nostro 11.98 riprende quella filosofia perduta, è una barca per il velista evoluto, che regata e va anche in vacanza per due settimane con la famiglia; i volumi di stivaggio non sono gli stessi dei barconi da crociera, ma sono più che sufficienti per stare comodi e godersela»*.

TIMONE A BARRA O DUE RUOTE

L'11.98 è un racer cruiser che sfiora i 12 metri e ha un prezzo base di 210 mila euro + Iva. Il progetto è firmato da Matteo Polli con la collaborazione di KMD e lo studio Arbore and Partners Design per gli interni. Il risultato è originale, con l'illuminazione affidata a luce indiretta a Led per scaldare l'ambiente. Sottocoperta ci sono tre cabine con armatoriale a prua e due bagni.
Chi si avvicina a questo modello è l'armatore attirato dal mondo race che deve però anche risolvere la questione crociera con moglie e famiglia. La versione base è la Fuoriserie e prevede timoneria a barra, armadi di tela, è priva degli stipetti alti a murata e ha un bel tavolo da carteggio a dritta. Una barca tirata, capace però di adattarsi bene anche alla crociera. È infatti disponibile la versione optional Bellissima, nelle declinazioni Carbon e Leather (nelle foto), più elegante e con volumi di stivaggio

A sinistra, il mobile optional che sostituisce il carteggio. Comprende il secondo frigorifero, porta pentole e cassetti, dotazioni ideali per la crociera. Nella barca ci sono due bagni con doccia e armadio per le cerate bagnate. Sotto, una vista della cucina, sistemata di fronte al mobile optional.

Sopra, una delle due cabine di poppa e quella a V di prua. A sinistra, si apprezza la simmetria degli interni e i dettagli in cuoio di questa versione, che vengono sostituiti dal carbonio nella variante Bellissima Carbon. Nella standard Fuoriserie mancano gli stipetti alti a murata e gli armadi sono di tela.

L'albero standard è in alluminio armato 9/10 a 2 ordini di crocette acquartierate di 21°. Superficie randa mq 50; fiocco mq 43, spinnaker mq 110. A fianco, la versione optional di carbonio. Le due ruote sono optional, l'11.98 standard nasce con il timone a barra.

maggiori. In entrambe le proposte (non ci sono differenze di costruzione tra le due), al posto del carteggio è possibile avere un mobile dotato di secondo frigorifero, porta pentole e cassetti. Così la configurazione da crociera è perfetta.
La barca ha una chiglia con pescaggio da 2,10 metri ottimizzata per le regate ORC, esiste la possibilità di studiare una chiglia da 2,25 metri per regate in stazza IRC.
Al momento il cantiere ha venduto sette barche: tre nella versione Fuoriserie, quattro nella Bellissima, due con timone a barra e quattro con albero di carbonio, un'indicazione che i loro armatori regateranno.
Linee di carena e appendici sono studiate per rientrare nel Gruppo C della stazza ORC, quello con un CDL compreso tra 9,8 e 8,6 metri (per far correre barche diverse insieme il CDL, *class division lenght*, della stazza ORC è espresso in metri teorici, non lineari: la lunghezza è cioè mediata con la velocità di bolina con 12 nodi di vento. Questo spiega perché, nonostante una lunghezza scafo di 11,65 metri, l'11.98 appartenga al Gruppo C).

TIMONE LARGO, CONDUZIONE FACILE

Proviamo il primo scafo nella versione Bellissima con albero di carbonio Axxon, delfiniera race, doppie ruote e mobile al posto del carteggio. Abbiamo vele in dacron nero non adatte alle regate, il vento è tra 10 e 12 nodi e a bordo siamo in cinque. Assetto e condizioni sono quindi molto simili a quelle reali di un normale armatore che, finite le regate, parte per le vacanze. Il timone largo facilita il controllo della barca anche con vento forte, una caratteristica che svela l'anima cruise della barca: in crociera l'armatore gestisce sia il timone sia la randa, mentre gli altri si godono la navigazione, avere una barca facile da portare e che perdona qualche distrazione di troppo è fondamentale.
Matteo Polli, in barca con noi, spiega meglio l'idea: *«mi piace disegnare timoni molto grandi, per poter sempre correggere la barca e averla sulle mani, è come avere un'auto con pneumatici dal grip elevato, sei sempre sicuro di poterla gestire anche nelle condizioni più difficili. La pinna ha lo stesso approccio, è semplice da condurre e rende la vita facile a qualsiasi velista, sia con poco vento sia con vento forte.*

PREZZO DI LISTINO EURO 210.000

Iva esclusa, f.co cantiere con Volvo Penta 30 cv

I DATI

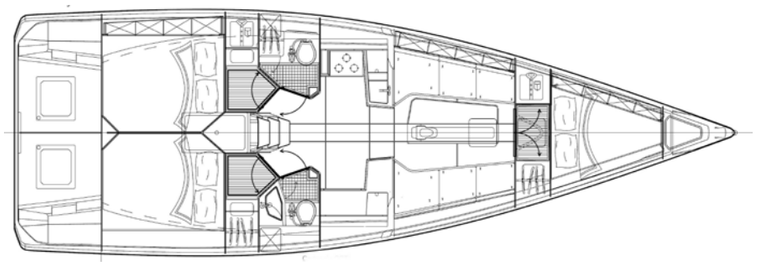
Lunghezza f.t.	m 11,98
Lunghezza scafo	m 11,65
Larghezza	m 3,98
Pescaggio	m 2,10
Dislocamento	kg 6.200
Zavorra	kg 2.000
Serbatoio acqua	lt 700
Serbatoio carburante	lt 470
Motore std	30 cv sail drive
Omologazione CE categoria	A
Progetto	IY Design Team e Matteo Polli
Interni	KMD / Arbore and Partners Design
Esterni	KMD / IY Design Team
Strutture	Olivari Enigneering / Italia Yachts

INDIRIZZI

Italia Yachts, Chioggia (Venezia),
tel. 041 4967891, www.italiayachts.com

COSTRUZIONE

Scafo e coperta in sandwich con anima in PVC, resina vinilestere. Su attacco del bulbo, base albero, passaggio asse timone e piede elica il PVC è sostituito da laminazione monolitica. Ragno strutturale in unidirezionali di carbonio e biassiali di vetro fascettato a scafo.



Un dettaglio cruiser: le cime passano nascoste da carter facilmente rimovibili.

Un dettaglio race: le linee di carena sono leggermente appoppate per rientrare nella Classe C della stazza ORC.

Le particolari forme di carena molto svasate a poppa con uno spigolo morbido in alto.

Tutto ciò lascia spazio alle sensazioni, senti sempre la barca sulla ruota, e questo è un fattore importante, soprattutto se la usi in Tirreno e Adriatico, dove trovare vento forte è raro».

ASSETTO RACE, SEMPLICITÀ CRUISE

La barca ha piano velico e regolazioni da regata: chi vuole scannarsi tra le boe e "giocare" con la tensione di sartie e paterazzo, la posizione della bugna del fiocco, con il carrello randa e molto altro l'11.98 ha tutte le possibilità di un vero racer; quando invece si è in vacanza, senza la voglia di complicazioni, ci si può scordare di tutto. Armata normalmente, non richiede nulla di diverso da un classico modello da crociera pura, con la differenza che è molto più reattiva e divertente. In sostanza, non si è costretti a essere professionisti per portarla bene.
Con un vento tra i 10 e i 12 nodi boliniamo sempre oltre i 6 nodi con punte fino a 6,5. Di bolina si appoggia bene sulle sue linee senza rallentare. Le vele in dacron cedono leggermente e le raffiche tendono a essere trasformate in sbandamento, invece che in accelerazione. In regata non sarebbe accettabile, ma in crociera non c'è problema, basta orzare un paio di gradi per restare in totale sicurezza. Non stiamo infatti navigando in assetto da regata e portiamo l'11.98 come farebbe qualsiasi armatore in vacanza con un equipaggio "normale".
Alle andature portanti con il gennaker siamo invece più vicini al potenziale reale della barca, con velocità intorno ai 6 nodi. Con il motore optional da 40 cv navighiamo a 7,3 nodi al regime di 2.300 giri.