

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Comar Yachts presenta i nuovi monoscafi Comet Maxi

Nicola Capuzzo · Monday, November 11th, 2024

Spinta dal crescente interesse del mercato per le imbarcazioni a vela di grandi dimensioni e dalle richieste degli armatori più affezionati, Comar Yachts si rinnova con una linea di monoscafi d'eccezione, i Comet Maxi. Progettata in collaborazione tra lo Studio Amadio & Partners e lo studio tecnico interno, la gamma include modelli da 24 a 30 metri e rappresenta la sintesi perfetta di design contemporaneo e prestazioni elevate. Questi yacht, con la loro struttura slanciata, la tuga ribassata e le vetrate panoramiche, hanno linee moderne che ne esaltano il profilo agile.

I nuovi modelli garantiscono sicurezza, stabilità e facilità di gestione. Il pozzetto è progettato per il massimo comfort e funzionalità: dai doppi timoni, posizionati per ottimizzare lo spazio di manovra e la vivibilità a poppa, ai tavoli pieghevoli e alle sedute generose che rendono la vita a bordo confortevole. Il tender garage è spazioso e con l'ingresso separato per l'equipaggio arricchisce l'offerta di bordo. Il particolare design della poppa costituisce una plancetta di design integrata, ideale per l'accesso diretto al mare.

Gli interni riflettono l'attenzione di Comar Yachts al comfort e alla personalizzazione, con layout studiati per ottimizzare la distribuzione degli spazi e possibilità di configurazione su misura per rispondere ai desideri degli armatori più esigenti.

Con sistemi di manovra avanzati e integrati per garantire una navigazione fluida e controllata, la nuova linea è pronta a scrivere un nuovo capitolo nella storia dei maxi yacht a vela, riaffermando il marchio Comet come riferimento nel segmento del lusso nautico. SUPER YACHT 24 ne ha parlato con Massimo Guardigli, proprietario del cantiere.

Dopo tanti anni di multiscafi Comar Yachts torna ai monoscafi, come è nata questa decisione?

“È una decisione che è venuta da sé quando due nostri armatori sono venuti in cantiere per chiederci dei monoscafi più grandi. Il primo ha un Comet 62 e la sua prima richiesta era di un 30 metri, poi si è ridimensionato sugli 80 piedi anche perché non ha molta esperienza e una nave da diporto è più faticosa da gestire. E il secondo cliente ha chiesto lo stesso tipo di progetto, per entrambi siamo ancora a livello di concept, non abbiamo neanche scelto chi sarà il progettista delle carene. Sono contento perché non è stata un'operazione di marketing e quando gli armatori tornano è sempre un bel segnale, vuol dire che si trovano bene e credono ancora nel cantiere”.

Anche il mercato della vela quindi tende verso l'alto?

“Sì, e ne è dimostrazione anche una terza richiesta che abbiamo ricevuto: un armatore che viene da un multiscafo di 75 piedi ci ha chiesto di fare un catamarano più grande, vorrebbe la barca più grande possibile restando al di sotto del 24 metri. Ha già avuto un 90 piedi ma non vuole più le complicazioni legate alla nave da diporto, la sua esigenza è avere gli spazi di un 90 piedi ma immatricolato come un 80. Quindi il mercato delle barche grande funziona sempre, quello delle piccole è più faticoso e lo dimostra anche la crescita costante delle ultime richieste, sia di multiscafi che di monoscafi, arrivate al cantiere”.

Tornando alla nuova linea Maxi, come saranno costruite le barche?

“Usiamo la tecnica dell'infusione con resina epossidica. Gli scafi avranno fibre miste di vetroresina e carbonio, quando navighi a lungo in giro per il mondo meglio non avere scafi delicati. Il ponte di coperta e le paratie saranno in carbonio, anche per tenere basso il dislocamento. Il primo armatore in realtà ci ha chiesto la barca full carbon, ma la nostra idea di barca standard è averla in epossidica e usare il carbonio solo dove serve, ed è comunque tanto. Abbiamo un'ottima squadra in cantiere le giuste competenze sulla lavorazione del composito, inoltre fare tutto in casa ci permette di ottimizzare i tempi ed evitare errori”.

Dalle immagini si vede una piccola plancetta fissa, come nasce questa soluzione?

“Arriva da un'esigenza specifica dell'armatore, stiamo ancora studiando la soluzione migliore. Di sicuro ci sarà una parte apribile per il garage dove stivare un tender con tutto il motore”.

Saranno barche da regata?

“No, non avrebbe senso. Saranno barche sportive, con superficie velica generosa, potranno fare qualche regata occasionale ma nulla di esasperato. Anche perché su queste taglie gli armatori richiedono grandi volumi e molti impianti come aria condizionata, generatori, avvolgitori elettrici. Richieste normali per un maxi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Monday, November 11th, 2024 at 9:00 am and is filed under [Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.