

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Test Italia Yachts 43 Veloce: l'essenza della vela declinata a motore

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 11th, 2025

Gli armatori di Italia Yacht se ne guardano bene dallo scendere dalle loro barche a vela. Se il cantiere pugliese ha iniziato a costruire barche a motore, lo ha fatto per intercettare una nuova clientela, così come è nel caso delle prime sei powerboat vendute, e per presentarsi con un'offerta più completa ai dealer internazionali che amano così tanto questo brand che porta l'Italia in giro per il mondo, a partire dal suo nome.

Italia Yachts 43 Veloce è il primo modello a motore del cantiere di Molfetta e viene costruito a Monteporzio, nei pressi di Fano, in uno stabilimento dove un tempo nascevano i Pershing. L'efficacia della sua carena, disegnata da Skyron (che ha progettato tutta l'imbarcazione), e la cura dei dettagli sono le stesse che hanno fatto apprezzare la qualità delle barche a vela di Daniele De Tullio, che porta il suo Dna da velista anche nella nuova gamma. La flotta a motore crescerà a breve.

«Abbiamo allo studio un'intera gamma a motore – spiega Fabio Pignatelli, responsabile vendite di Italia Yachts –, con modelli di dimensioni maggiori. Ne verranno presentati altri due entro la fine del 2025. Avendo già una clientela in tutto il mondo, volevamo avere una copertura che fosse in grado di esaudire le richieste dei clienti e le esigenze anche di una parte di rete vendita. Anche se la rete vendita della vela non è la stessa del motore. Quella la stiamo ancora costruendo e per ora non siamo coperti in tutto il mondo con dealer ufficiali. Abbiamo già diversi venditori, dalle Filippine fino all'America, e quindi abbiamo deciso di studiare linee d'acqua adatte alle tre tipologie di motori più richiesti, con quattro layout diversi. L'elettrico? Al momento non ci riguarda perché penso sia più indicato per barche più grandi».

Il primo IY 43 Veloce, la barca in prova, monta due Yanmar 8LV da 370 cv ciascuno a piede poppiero, ma i prossimi propulsori saranno forniti da Volvo Penta e avranno gli IPS da 440 o 480 cv. È possibile montare anche una tripla di fuoribordo Mercury Verado da 400 cv ciascuno (è stata la scelta dell'armatore della seconda unità). Il cantiere ha investito molto per lo studio della carena.

«Le nostre barche escono tutte con la stessa filosofia – dice Pignatelli -; fino a quando non è in consegna, in produzione non sanno se la barca è destinata a un team che vuole vincere il mondiale o all'armatore che vuole uscire con la famiglia per un pranzo al largo». Massimo Franchini è stato chiamato a ottimizzare il processo industriale della gamma a motore.

La prima occhiata in sala macchine mostra un ambiente spazioso e facilmente accessibile, in cui è stata predisposta la sella per accogliere l'eventuale stabilizzatore e dove si trovano i comandi magnetotermici di backup di tutte le utenze, altrimenti gestibili dalla domotica integrata realizzata dal cantiere insieme a Garmin e racchiusa nei tre display: due in plancia da 16" e uno in cabina da 12. L'hard top è in composito e lo scafo costruito in infusione con paratie in composito «per aumentare la rigidità, grazie al nostro know-how che arriva dalla vela, e il risultato è apprezzabile in navigazione».

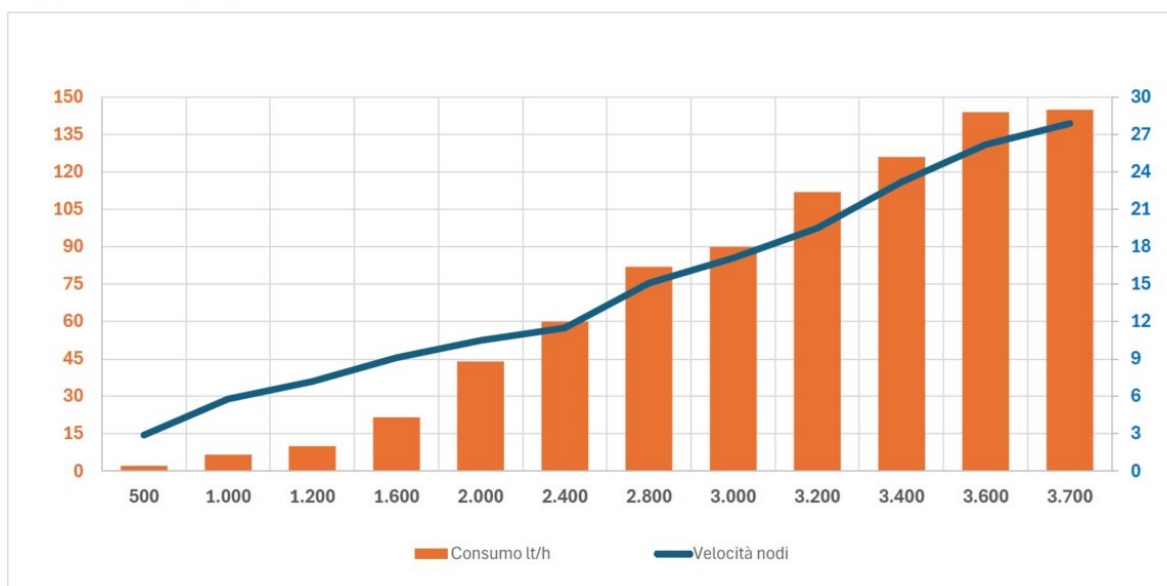
La parte centrale è occupata da un salottino, con cucina e frigo Vitrifrigo, e dalla timoneria, mentre a poppa ci sono il prendisole e la beach area con terrazze laterali abbattibili e transformer di Opacmare, utile per il bagno e lo sbarco in banchina. Da poppa alla tuga non ci sono ostacoli. Tre scalini conducono a prua, dove non abbiamo protezioni, ma un cliente ha già chiesto di installare dei bicchieri per incassare i pali della battagliola. Un po' come avviene per le barche a vela, a cui si ispirano anche le bitte a scomparsa. Sottocoperta ci sono una cabina matrimoniale a prua che non riceve luce dalle consuete finestrate laterali, per il fatto che non ci sono. Volendo si possono avere, ma l'ambiente è comunque piacevole e arioso, nella sua intimità. Adibita allo storage o a due bambini la cabina poppiera, con due letti singoli. Ottime le altezze e la dimensione del bagno.

La prova in mare a Ostia rivela le doti di una carena che, anche se un po' sporca e quindi non al top della velocità, si dimostra stabile anche in virata stretta ad alti regimi. Raggiungiamo la massima di 28 nodi con una coppia di Yanmar da 370 cv, ma con i due Volvo Penta IPS da 480 cv ciascuno la massima sale a 36 – 37 nodi. Ancora da definire la top speed con i 1.200 cv fuoribordo. Non si perde mai il controllo anche virando improvvisamente ad alta velocità. L'assetto può essere regolato con flap o interceptor Humphree. La velocità di crociera è intorno ai 25 nodi, con un consumo di circa 60 litri/ora a motore, mentre per perdere la planata bisogna scendere sotto gli 11 nodi, a 2.550 rpm.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

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

Motori: 2 X Yanmar 8LV 370 cv



Modello: IY 43 Veloce

Serbatoio lt: 1250

Giri motore rpm	Velocità nodi	Consumo lt/h	Consumo lt/mg	Autonomia mg	Autonomia ore
500	2,9	2,2	0,76	1647,73	568,18
1.000	5,8	6,6	1,14	1098,48	189,39
1.200	7,2	10,0	1,39	900,00	125,00
1.600	9,1	21,6	2,37	526,62	57,87
2.000	10,5	44,0	4,19	298,30	28,41
2.400	11,5	60,0	5,22	239,58	20,83
2.800	15,1	82,0	5,43	230,18	15,24
3.000	17,1	90,0	5,26	237,50	13,89
3.200	19,5	112,0	5,74	217,63	11,16
3.400	23,2	126,0	5,43	230,16	9,92
3.600	26,2	144,0	5,50	227,43	8,68
3.700	27,9	145,0	5,20	240,52	8,62

This entry was posted on Tuesday, February 11th, 2025 at 8:30 am and is filed under [Yacht24](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.