

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

La prova in mare di De Antonio D29: più che le dimensioni conta il progetto

Nicola Capuzzo · Sunday, April 6th, 2025

Palma di Maiorca (Spagna) – Le dimensioni contano fino a un certo punto. Ciò che conta di più e decreta il successo o meno di una barca è il progetto, inteso come filiera costruttiva e come gestione degli spazi. E il progetto di De Antonio D29 ha dimostrato di vincere e convincere. Il più piccolo della gamma del cantiere spagnolo, nato unificando il meglio delle caratteristiche del suo predecessore, il D28, in uno scafo lungo 8 metri raccoglie tutto quanto serve per una giornata al mare in relax con la famiglia o gli amici, con uno scafo che oltre a permettere delle belle corse sulle onde (fino a 50 nodi), perdona molti errori e si sa adeguare anche alle condizioni di mare più complicate.

Abbiamo visto per la prima volta [De Antonio D29 in anteprima mondiale al Boot di Düsseldorf](#) e ora lo abbiamo provato in mare. A prua troviamo un salottino con tavolo centrale abbattibile, che si trasforma in prendisole. Con un passaggio agevole ci troviamo in zona plancia di comando, dove la versione con hard top offre qualche appiglio in più durante una navigazione un po' movimentata. Il sedile sul retro si può utilizzare come poggiatesta per la guida in piedi, oppure come seduta per il pilota, a seconda della posizione dello schienale e dell'utilizzo che si vuole fare del tavolino centrale. A poppa, a centro barca, il grande prendisole che copre il vano motori in cui possono essere alloggiati uno o due fuoribordo, per una potenza massima fino a 400 cv. Questa particolarità è l'essenza del Dna di De Antonio, che ha saputo mantenere dalla sua prima unità fino al progetto più grande, il 60 piedi, che vedremo in acqua al Cannes Yachting Festival di settembre, spinto da quattro Mercury V12 da 600 cv ciascuno.

Rispetto al D28 (la cui ultima unità è stata consegnata a novembre 2024), il D29 si presenta con performance ottimizzate e un design più smart. Seppure gli spazi siano ridotti, non serve spostare il sedile per avere il prendisole o il divano. Sottocoperta c'è una cabina per due persone, che può essere un grande vano storage, come lavello e wc elettrico.

“Si è lavorato molto alla riduzione e alla corretta distribuzione del peso – dice Marc De Antonio, patron del cantiere – e abbiamo curato molto il design dello scafo, a steps e a V. Con due o con cinque persone a bordo, il baricentro resta sempre a centro barca. Per ottenere questo risultato abbiamo previsto due volumi sommersi a poppa (a fianco dei fuoribordo, ndr) che aumentano la stabilizzazione. In navigazione ci aiutano i flap elettronici automatici Lenco. È vero: 50 nodi sono solo un numero. Ma sono poche le barche che possono dire di raggiungerlo”.

Le barche De Antonio stanno conquistando sempre di più il mercato americano, tanto da costringere ad aumentare la capacità produttiva nello stabilimento di Barcellona, che al momento si attesta intorno alle 300 unità all'anno. "Lo scorso anno siamo cresciuti di circa il 25% – spiega Marc De Antonio – ma quest'anno abbiamo ridotto le aspettative di crescita anche perché dobbiamo capire cosa succederà in America con la politica internazionale".

Durante le prime prove in mare per la stampa abbiamo avuto modo di testare la versione con un motore fuoribordo Mercury V10 da 400 cv e quella con due Mercury V6 da 200 cv, che in condizioni meteo ottimali raggiungono rispettivamente la velocità massima di 48 nodi a 6.400 rpm, con un consumo di 130 l/h e di 51 nodi a 5.700 rpm, con un consumo di 144 l/h. La velocità di crociera di 33 nodi si raggiunge a 4.500 rpm e 68 l/h per la motorizzazione singola e a 4.000 rpm e a 66 l/h per la coppia, in entrambi i casi con un consumo di 2 l/Nm.

I dati che trovate in fondo a questo servizio sono stati forniti dal cantiere e rilevate con condizioni di mare piatto, vento assente e tre persone a bordo, in quanto le prove spagnole non ci hanno permesso di testare le performance di punta a causa di un'onda lunga da 1,5 metri che si è poi trasformata in un mare incrociato. Una situazione che ci ha comunque permesso di navigare comodamente fino a 35 – 38 nodi, mantenendo sempre una sensazione di sicurezza e controllo. Lo scafo sembra adattarsi alle onde che provengono dalle varie direzioni e comunque, salvo che non si decida di forzare inutilmente la mano con la manetta, ogni atterraggio sulle onde è morbido e piacevole, senza urti particolarmente violenti.

Come si dice in questi casi, sulla scelta tra la versione a una o due motori, è questione di feeling: personalmente, con queste condizioni meteo, ho apprezzato maggiormente il singolo fuoribordo da 400 cv, in quanto avevo una maggiore percezione di sicurezza e di gestione della potenza per scavalcare le onde, evitando di ingavonarmi. L'erogazione della potenza avviene in modo più graduale, ma lo scafo sembra comportarsi meglio. Più reattivi, invece, i due motori da 200 cv che offrono accelerazioni più brucianti ma che devono essere domati più volte per non andare a impattare eccessivamente sulle onde. Avremmo apprezzato qualche tientibene in più zona plancia, dove sono disponibili tre sedute, ma quelle in prova erano le primissime unità e per il futuro il cantiere ha già in previsione degli accorgimenti.

Sicuramente in condizioni di mare calmo è un piacere spingere a fondo la manetta anche per un neofita. Ma anche con mare formato, la gita giornaliera o una piccola crociera sono comunque fattibili in modo agevole e piacevole. Merito di un progetto che ha preso il meglio di quanto apprezzato dagli armatori sul D28 e lo ha migliorato ulteriormente.

Scheda Tecnica De Antonio D29

Lunghezza f.t.: 8,94 m

Lunghezza scafo: 7,89 m

Baglio: 3,02 m

Immersione: 0,55 m

Serbatoio carburante: 380 l

Serbatoio acqua: 88 l

Acque nere: 42 l

Potenza massima: 400 cv (1 o 2 fuoribordo)

Potenza minima: 300 cv

Deadrise: 20°

Dislocamento senza motori: 2.600 kg

Passeggeri: 10

Prezzo base con 2 x Mercury V6 200 cv: 219.870 euro (Iva esclusa)

Prezzo base con 1 x Mercury V10 400 cv: 227.170 euro (Iva esclusa)

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**

Già oltre 160 accreditati al 6° Forum di SUPER YACHT 24 del 16 aprile ad Ancona

This entry was posted on Sunday, April 6th, 2025 at 8:00 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.