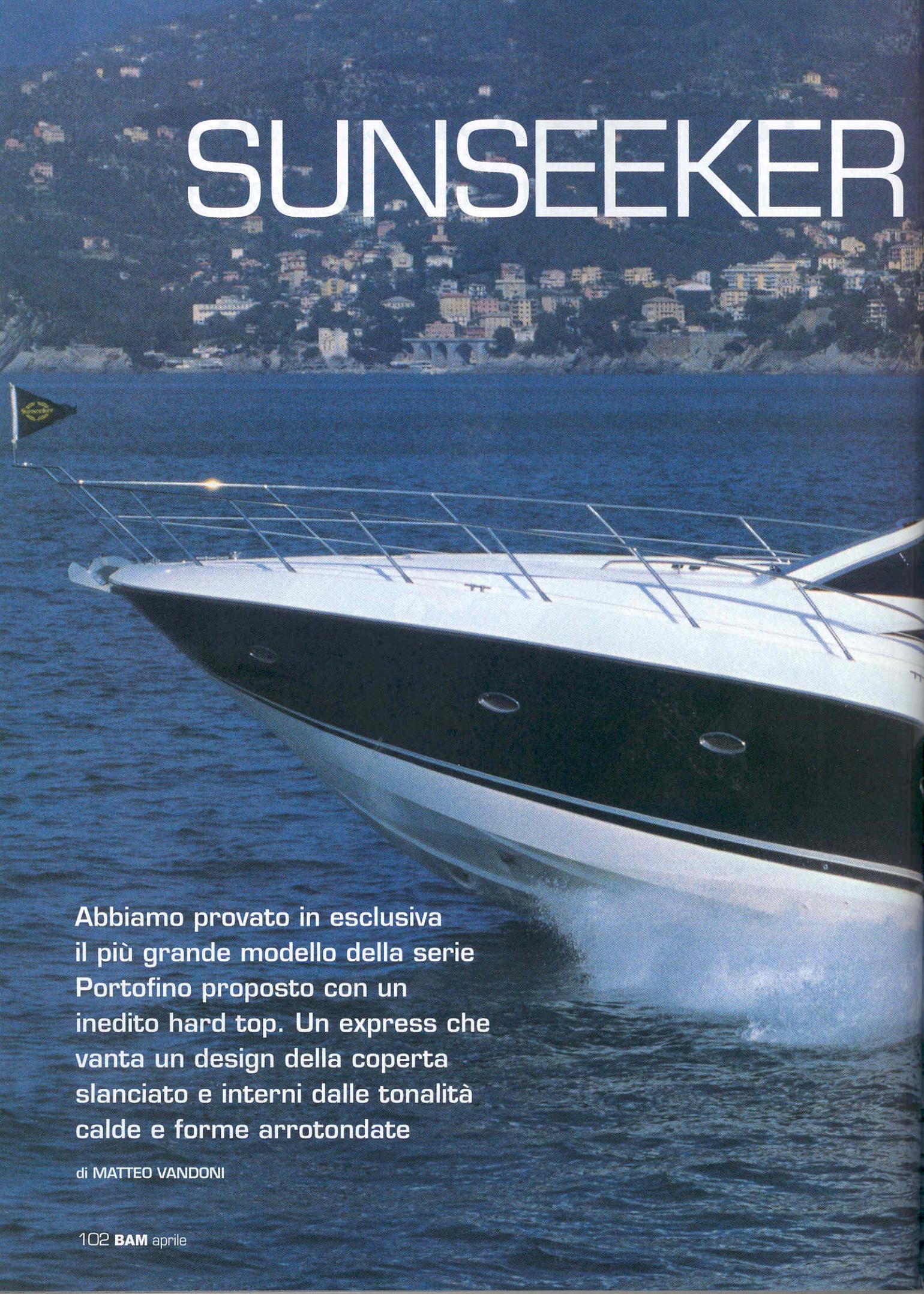


# SUNSEEKER

A large, sleek white and black yacht is shown from a low angle, moving across the water. The yacht has a prominent black stripe along its hull and a white upper section. A small black flag with a yellow logo is visible on the left. In the background, a coastal town with numerous buildings is built on a hillside overlooking the sea. The sky is a deep blue, suggesting dusk or dawn.

Abbiamo provato in esclusiva  
il più grande modello della serie  
Portofino proposto con un  
inedito hard top. Un express che  
vanta un design della coperta  
slanciato e interni dalle tonalità  
calde e forme arrotondate

di MATTEO VANDONI

SUPERPROVA IIIII

# PORTOFINO 53



Sea & Sea

**L**a storia di questo famoso cantiere inizia nel 1969 con una produzione di piccole imbarcazioni per uscite giornaliere denominate Dayboat. Verso l'inizio degli anni '80 le dimensioni sono aumentate sino a unità di 46 piedi. E proprio in questi anni prende il largo la prima versione della fortunata serie Portofino, dapprima con una unità di 31 piedi che negli anni è stata affiancata da un 32, da un 34 e infine dal Portofino 400 a metà degli anni '90. Dal 2001 la gamma è stata aggiornata con i nuovi modelli di 35, 46 e 53 piedi. Sunseeker, che è uno dei cantieri leader del mercato nautico mondiale, vanta una produzione davvero vasta, soprattutto se si considera che ha un solo marchio. Per dare un'idea più completa, vi segnaliamo ben 26 modelli a listino, suddivisi in sei categorie. Le dimensioni? Si parte dal più piccolo di 34 sino a yacht di 135 piedi.

#### PROGETTO ★★★★★

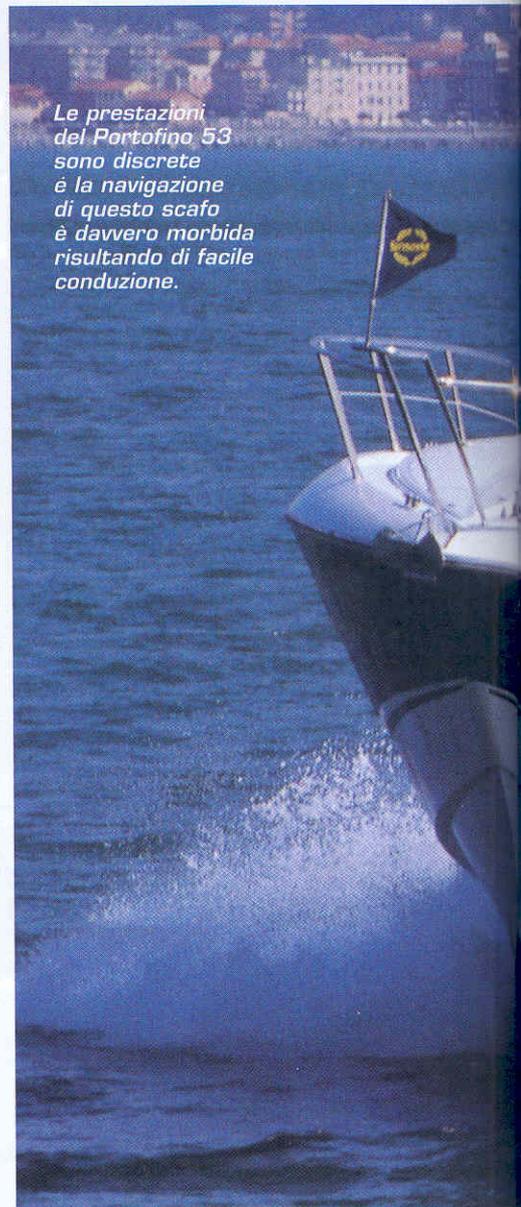
L'estetica che contraddistingue le imbarcazioni del cantiere inglese di ultima generazione è una delle massime interpretazioni del design moderno. Le linee che danno forma alla coperta sono delle curve tese e affilate. Gli spigoli sono netti, ma mai con un angolo troppo chiuso, e quindi non pericolosi per la vita di bordo. Questo look è l'ultima tendenza nel settore automobilistico, e il Portofino 53 può essere facilmente paragonato alle più blasonate autovetture supersportive. La coperta è dunque un susseguirsi di elementi che s'intersecano e si sovrappongono creando un og-

getto comunque slanciato e compatto. La tuga di prua è appena pronunciata e presenta un gioco di bassorilievi in cui è ricavato lo scasso per il materasso del prendisole. Il parabrezza è piuttosto inclinato, ma comunque contenuto nelle sue dimensioni. Gradevole è il taglio delle due finestrate laterali, che contribuiscono a snellire il profilo complessivo come due frecce proiettate verso prua. Il rollbar resta un po' massiccio rispetto ad altri elementi, ma è una volumetria "obbligata" per poter alloggiare il meccanismo di apertura dell'hard top. Nella versione open invece, i montanti del parabrezza hanno dimensioni più contenute. Per entrambe i modelli la configurazione degli interni è unica e prevede tre cabine doppie e due bagni.

#### COSTRUZIONE ★★★★★

Dalle specifiche tecniche dello standard costruttivo, si riscontra una stratificazione eseguita manualmente. Il gelcoat è bicolore per lo scafo e include anche le strisce di decoro lungo il galleggiamento. Lo stratificato è di tipo monolitico per quanto riguarda lo sviluppo dell'opera viva; i materiali impiegati sono il vetro e la resina poliesteri isofalica. Per ottenere una buona superficie esterna, i primi strati vicini al gelcoat sono stati realizzati con un particolare mat addizionato a polvere di vetro. Gli strati restanti della carena sono realizzati con tessuti multiassiali. Per le fiancate e la coperta è stata invece adottata la tecnica a doppia pelle con anima in balsa; una soluzione che offre un buon isolamento termico e acustico mantenendo pesi contenuti e una di-

*Le prestazioni del Portofino 53 sono discrete e la navigazione di questo scafo è davvero morbida risultando di facile conduzione.*

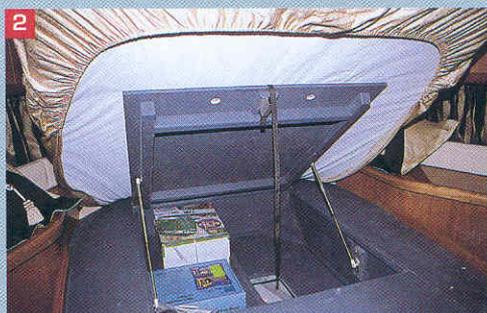


## DETTAGLI AZZECCATI

**1** La particolarità dell'hard top di questo Sunseeker sta nel traslare verso poppa. A differenza di imbarcazioni simili, dove solo una porzione del tetto si apre (con automatismo simile a quello delle autovetture), quello installato sul Portofino si muo-

ve completamente lungo una rotaia posta sui montanti superiori dei vetri laterali. **2** Sotto al materasso del letto, nella cabina armatoriale di prua, è stato ricavato un capiente gavone con apertura assistita da due molle a gas. Tramite una fettuccia in

nylon è possibile sganciare il blocco e sollevare facilmente sia il coperchio sia il materasso. **3** Per aiutare a mantenere ordine nei pensili della cucina e per evitare che le stoviglie si possano muovere, sono inseriti dei pratici alloggi sagomati.





## PREGI

- Design della coperta molto ergonomico con ampi spazi vivibili e ben protetti
- Buona insonorizzazione dei locali sottocoperta
- Sala macchine ampia e impiantistica ben fatta

## DIFETTI

- Motorizzazione non eccessivamente potente per la barca
- Elica di manovra prodiera migliorabile
- La catena standard è lunga solo 30 metri

scelta robustezza. La carena è irrigidita nel senso longitudinale grazie a longheroni di generose dimensioni. Alcune paratie inoltre, sono collegate a dei piani orizzontali come ulteriore rinforzo. Durante il test in mare abbiamo tagliato diverse volte la scia della barca d'appoggio per simulare il moto ondoso e abbiamo riscontrato una buona rigidità dello scafo e degli accessori di arredo che risultano dunque ben fissati.

### IMPIANTISTICA ★★★★★

La riserva di gasolio disponibile è contenuta in due serbatoi in alluminio di 990 litri ciascuno. La riserva di acqua dolce è un po' limitata per una imbarcazione di 53 piedi; i 400 litri consentono infatti una scarsa autonomia. L'impianto elettrico dispone di un generatore standard di 4 kW, con batteria di avviamento dedicata, un ca-

ricabatterie di 14 Ampère a 12 V, un caricabatterie di 45 Ampère a 24 V e due gruppi di batterie suddivisi per utenze e avviamento motori. A protezione del circuito elettrico e per preservare il consumo degli zinchi è stato installato un apparecchio denominato Zinc Saver II, che è in grado di eliminare le correnti galvaniche quando si è connessi alla rete elettrica dei marina. L'impianto antincendio in sala macchine prevede un estintore di 9,6 kg a polvere con apertura sia manuale sia automatica. La ventilazione dei motori avviene in modo naturale, mentre l'estrazione di aria calda è garantita da quattro elettroventilatori. In generale gli impianti sono ben fatti; la sala macchine risulta molto ordinata e ogni

utenza è facilmente individuabile grazie a una serie di etichette colorate. Tubazioni e cavi elettrici sono fissati alle strutture e coperti con protezioni in plastica spiralata ove non racchiusi in apposite canaline.

### MOTORIZZAZIONE ★★★

La coppia di Volvo Penta D12 di 715 cavalli ciascuno ha un'architettura a 6 cilindri in linea e cubatura di 12,13 litri. La scelta è sicuramente volta più a offrire affidabilità, rendimento, servizi di assistenza e accessori che prestazioni elevate. Secondo le nostre impressioni di navigazione infatti, il Portofino 53 ben figurerebbe anche con potenze superiori. Per il futuro è prevista una versione con eliche di superficie. ■

### I VOTI DI Barche a Motore

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO



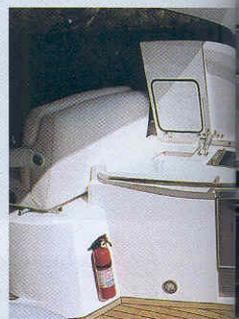
*Sopra, la sequenza dell'abbattimento del tavolo del pozzetto che si nasconde sotto la seduta. Una soluzione intelligente che però limita decisamente le dimensioni del piano d'appoggio.*



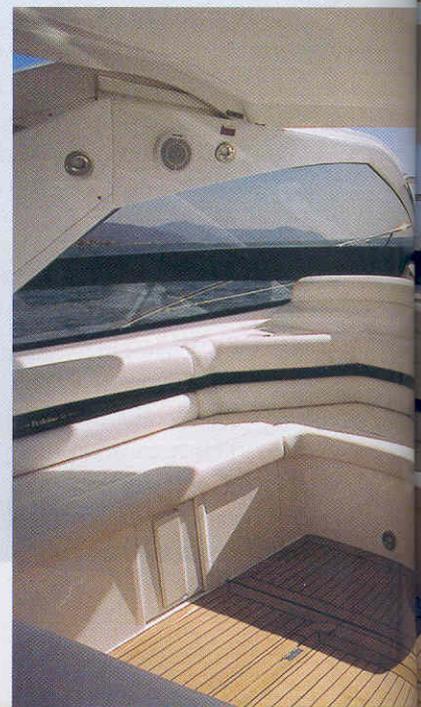
*Sopra, il cruscotto ergonomico è dotato di vernice nera antiriflesso. Sotto, la doccetta sulla poppa.*



*A sinistra, i passanti sono di media larghezza, ma la battagliola si abbassa troppo man mano che si va verso poppa. A destra, il mobile attrezzato del pozzetto.*



*A sinistra, la seduta di poppa con il passaggio verso la plancetta. A destra, l'intero divano a C del pozzetto e una vista della plancia di guida.*

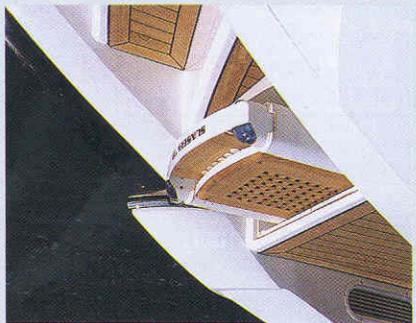


COPERTA



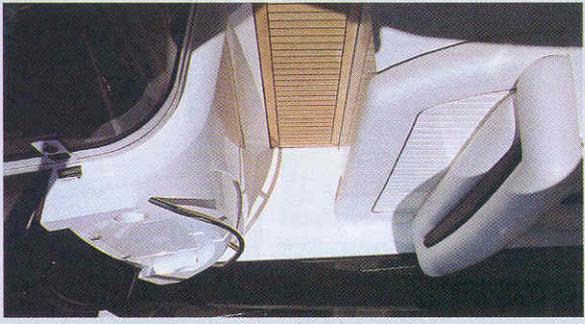
Dal punto di vista sia estetico sia funzionale, il Portofino 53 è stato davvero ben studiato. Il pozzetto ha una disposizione classica; la plancia di guida è sulla destra, mentre sul lato opposto si trova una seduta per due persone disposta fronte marcia. Nella parte centrale è posizionato un grande divano a ferro di cavallo con relativo tavolino a scomparsa. Come di consueto su imbarcazioni open, è presente un mobile attrezzato con la vettura elettrica e ghiacciata. La caratteristica di questa versione è l'hard top, che grazie a un meccanismo di traslazione è in grado di scoprire o riparare questa zona di convito. A poppa, sopra il garage per il ricovero del tender, si trova un prendisole non molto esteso. Gli amanti della tintarella però non hanno di che preoccuparsi, poiché sulla tuga di prua vi è un ulteriore prendisole ben più grande. Le superfici calpestabili della coperta, qualora non vi sia il teak, offrono un antiscivolo con un buon grip e sono comunque ben dimensionate. I passavanti sono facilmente percorribili, anche se, per motivi estetici, la batagliola è troppo bassa nella zona verso poppa. Maniglioni e mancorrenti sono invece disposti nel pozzetto e offrono una sicura presa oltre che essere dei gradevoli elementi ornamentali. Un dettaglio che non ci è piaciuto, ma che può essere facilmente migliorato, è la scartera da bagno ribaltabile e chiusa in un gavone. Un modello a scomparsa, anziché di tipo manuale, sarebbe più pratico ed esteticamente più gradevole.

A sinistra, con l'hard top aperto il sole illumina solo la zona della plancia ma la zona della seduta è sempre riparata. Sotto, la passerella telescopica è di tipo a scomparsa.

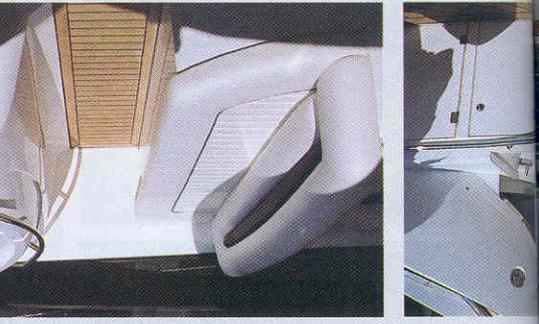
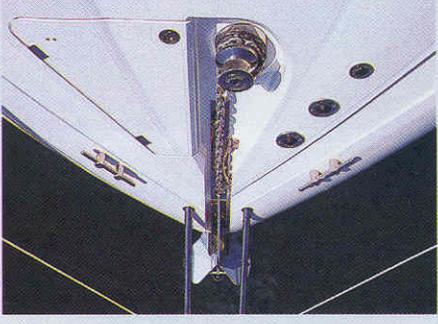


Sea & Sea

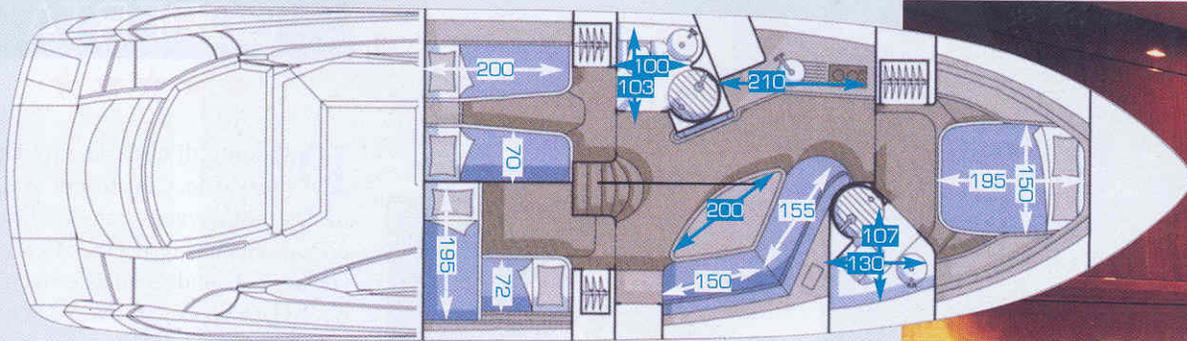
Sopra, il garage del tender è in grado di ospitare un gommoni a chiglia rigida di 3,20 metri di lunghezza. A sinistra, il divanetto fronte marcia affiancato alla seduta della plancia di guida. Sotto alla seduta è stato ricavato un pratico gavone.



Sopra, il salpancorta con musone a una via posizionato in coperta e il gavone per la catena. A destra, la tuga di prua dove si trova il ribasso per l'ampio prendisole.



Le dimensioni sono espresse in centimetri



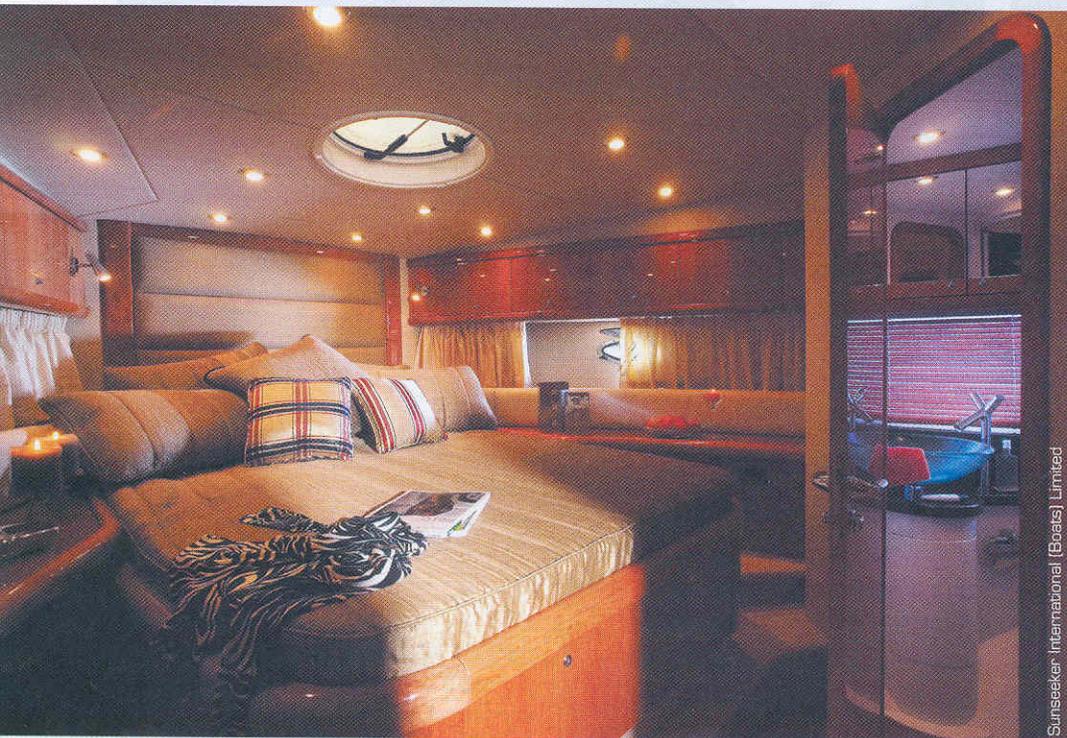
**IL COMMENTO DELLA SIGNORA**

- Praticità cucina ..... ★★★★★
- Volumi cambusa ..... ★★★★★
- Volume frigo ..... ★★★★★
- Estetica interni ..... ★★★★★
- Funzionalità toilette ..... ★★★★★
- Volume armadi ..... ★★★★★
- Dimensioni cuccette ..... ★★★★★
- Dimensioni prendisole ..... ★★★★★
- Volume gavoni ..... ★★★★★
- Agibilità del ponte ..... ★★★★★
- Funzionalità scaletta bagno ..... ★

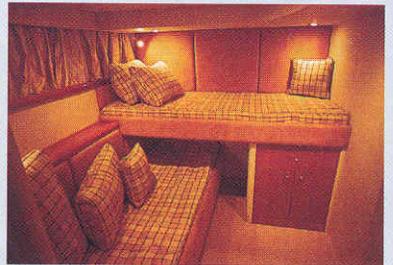
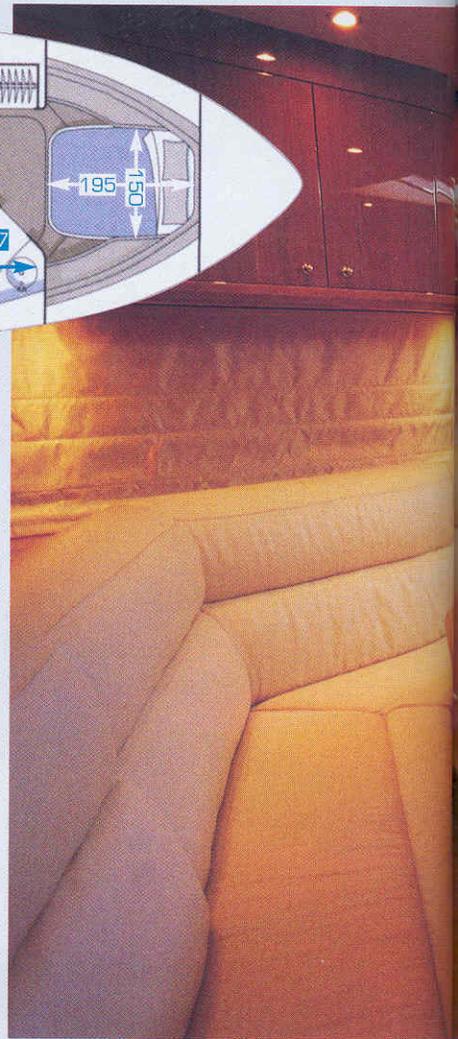
**ALTEZZE IN CABINA**

- Cabina di prua .....cm 193
- Cabine ospiti.....cm 174/185/218
- Dinette/cucina .....cm 200
- Toilette armatore .....cm 193
- Toilette ospiti/poppa .....cm 193

*A destra, la zona living presenta un ampio divano diviso in due sedute contigue e un tavolo, ad altezza fissa, nel quale il supporto nasconde un puff.*

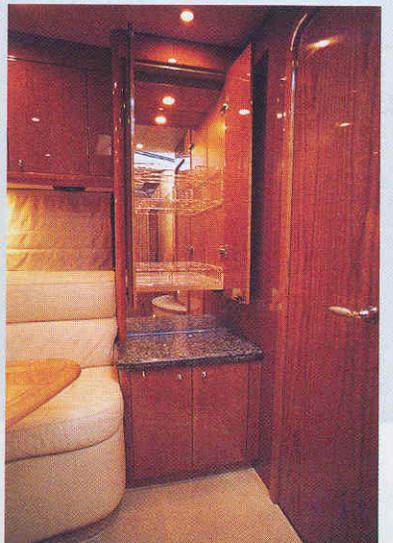
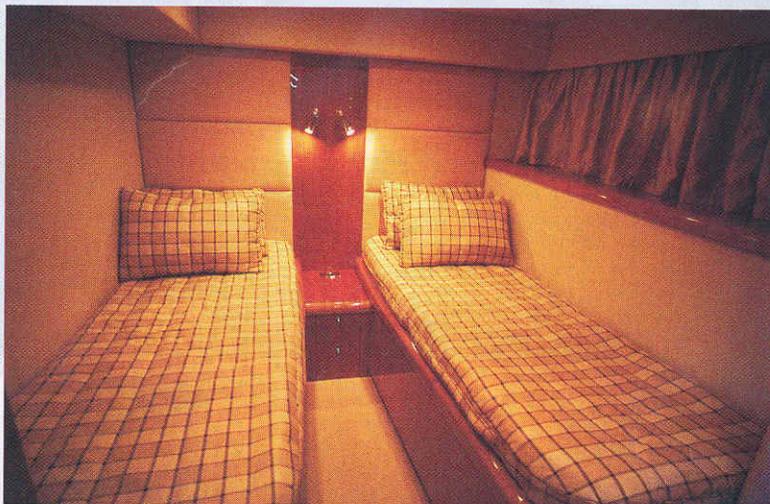


Sunseeker International (Boats) Limited



*Sopra, la cabina ospiti di sinistra ha due letti a castello disposti a L. Sotto, il mobile bar con ante a specchio che ospita anche il Dvd.*

*Sopra, la cabina armatoriale gode dell'accesso diretto al bagno privato. A destra, la cabina di dritta ha due letti separati paralleli.*



INTERNI



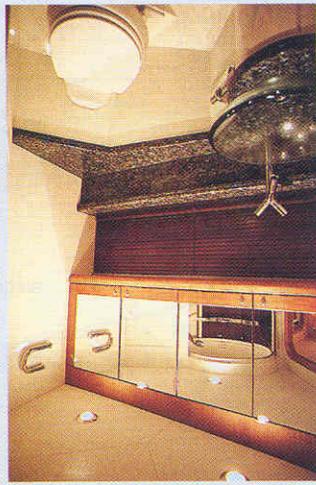
Se la coperta del Portofino 53 pre-

sentia un design moderno e quasi fu-  
turistico per il settore nautico, gli in-  
terni hanno un look più classico. Non  
tanto per la configurazione degli am-  
bienti, quanto per i materiali usati. La  
maggior parte delle superfici sono in ci-  
legio con finitura trasparente lucida e  
sono delimitate da cornici in massello.  
Le tappezzerie hanno tutte tonalità  
chiarissime come il divano della dinet-  
te in pelle color avorio. Nei bagni inve-  
ce gli arredatori hanno scelto dei lavel-  
li da appoggio in cristallo e un pavim-  
ento in granito. Gli accostamenti sia  
cromatici sia di materiali sono molto  
gradevoli, ma la praticità del fiscio gra-  
nito, soprattutto dopo aver fatto una  
doccia, è forse discutibile. La divisione  
degli interni, che attualmente prevede  
la sola versione a tre cabine, separa gli  
alloggi degli ospiti dalla zona armato-  
riale a prua. La parte centrale è dunque  
interessata dalla dinette, un locale ab-  
bastanza ampio, in cui si trova il diva-  
no, diviso in due sedute contigue e la  
cucina a vista. Il tavolo, lungo ben due  
metri, ha una forma a spicchio ed è do-

tato di supporto in legno nel quale è in-  
cassato un puffo. Lungo la fiancata de-  
stra è disposta la cucina, che vanta  
un'ampia superficie di lavoro all'inter-  
no della quale è inserito  
un ulteriore piano in  
granito. Sotto a quest'ul-  
timo è incassato il lavel-  
lo e i due fuochi elettrici  
con piano in vetrocra-  
mica. Una fila di sei pen-  
sili e una serie di mobili  
completano le dotazioni  
della cucina, che risulta  
molto comoda e funzio-  
nale, anche se il frigori-  
fero di 110 litri non è  
enorme. Per il comfort  
di bordo è disponibile  
anche un mobile bar ri-  
cavato tra la dinette e la  
cabina ospiti di dritta. Tra le dotazioni  
di serie vi segnaliamo un televisore Lcd  
di grandi dimensioni nel living e altri da  
13 pollici in ogni cabina.

Sea & Sea

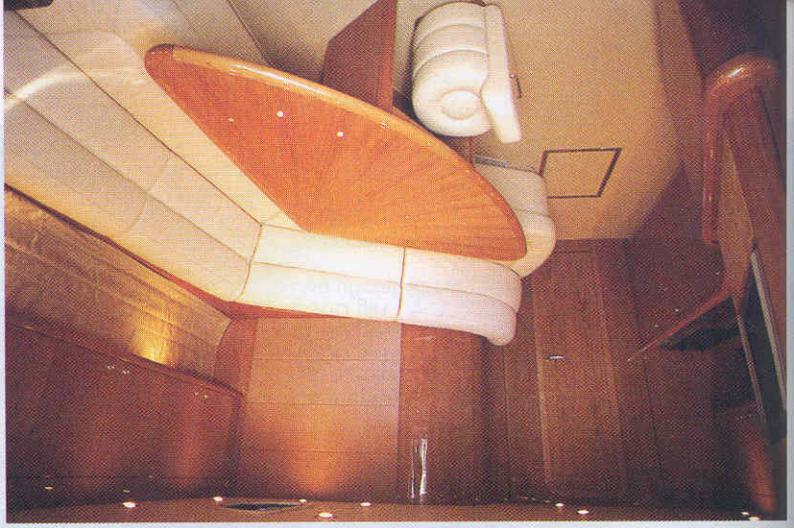
Sotto, i bagni hanno il lavabo in vetro, il piano di appoggio e il pavimento in granito.



A sinistra, dinette ha il tavolo della sagomata a spicchio.



A destra, la pratica cucina a vista è dotata di numerosi armadi e una cassettiera sagomata per contenere le posate. Lungo la murata, a lato dell'oblo, è incassato un forno a microonde.

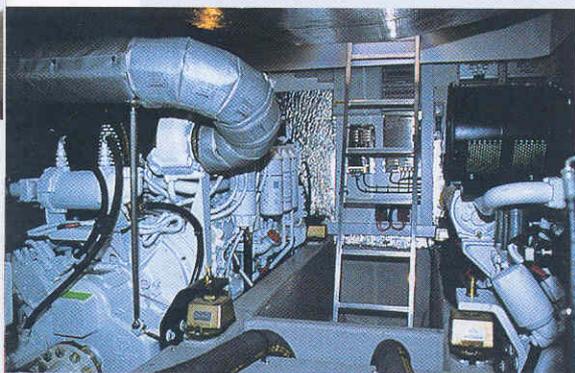


# LA PROVA TECNICA

## PRESTAZIONI



Normali le performance, ma ottima l'impressione di navigazione. I cavalli a disposizione non sono certo molti per questo express che appartiene alla gamma Offshore Cruiser, ma le potenzialità dello scafo sono davvero sorprendenti. Stabilità, precisione di rotta, manovrabilità eccellente, anche a 30 nodi, e un assetto piuttosto neutro sono le caratteristiche principali di questa carena.



I Volvo Penta D12 sono alloggiati in una sala motori dove si può stare in piedi.

### PREZZI

- Con due Volvo Penta D12 da 715 cv IVA esclusa.....£ 406.595
- Con due Caterpillard da 700 cv IVA esclusa.....£ 403.675
- Con due Caterpillard da 450 cv IVA esclusa.....£ 376.500
- Con due MAN da 700 cv IVA esclusa.....£ 407.250

### DOTAZIONI

- Apparato Radiotelefono Vhf
- Ecoscandaglio e Log elettronico
- Gruppo elettrogeno 4 kW
- Plancetta in teak
- Schermo tv a Lcd in ogni cabina
- Letto Dvd in salone
- Impianto radio e lettore cd
- Radar con Gps cartografico
- Autopilota
- Piano cottura elettrico e microonde
- Ghiacciaia in pozzetto

### OPTIONAL

- Passerella idraulica di 3 metri
- Aria condizionata/riscaldamento
- Elettronica supplementare/maggiorata
- Cuscini prendisole di prua
- Impianti Hi-Fi Alpine e Bose
- Elica di prua 8 cavalli
- Dissalatore Seagull 27 litri/ora
- Fabbricatore del ghiaccio
- Catena ancora di 30 metri

### DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	.....m	17,04
Larghezza scafo	.....m	4,60
Pescaggio massimo	.....m	1,23
Dislocamento a pieno carico	.....kg	19300
Motorizzazione	.....cv	715x2
Serbatoi carburante	.....lt	1980
Serbatoi acqua	.....lt	400
Posti letto	.....	6
Portata persone	.....	10
Categoria di progettazione	.....B	
Costruito da	.....Sunseeker	
Importato da	.....Cantiere Navale C&C Spa	
Porto Turistico	.....Box 68, 16033 Lavagna (GE)	
tel.	.....0185 301581, fax 0185 322839.	

### RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento a mezzo carico fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 19300 kg di divisi per la potenza installata di 1430 cavalli.

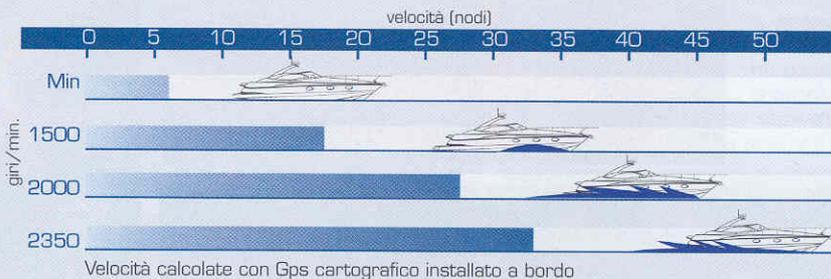
Portofino 53	13,5
Alto	10
Medio	6
Basso	

### RUMOROSITÀ A MOTORE

db	550 giri	2000 giri	2350 giri	550 giri	2000 giri	2350 giri	550 giri	2000 giri	2350 giri
Alto									
Normale									
Basso									
	Pozzetto	Cab. poppa	Dinette	Cab. prua					

Test eseguito con apparecchiatura fonometrica Delta Ohm HD 8701.

### LE PRESTAZIONI MISURATE



#### Condizioni del test

- Velocità del vento reale . . . 10 nodi NW
- Stato del mare . . . calmo
- Temperatura dell'aria . . . 8 °C
- Carburante . . . lt 9000
- Equipaggio imbarcato . . . 4 persone
- Pulizia carena . . . buona
- Motorizzazione installata . . . cv 715x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

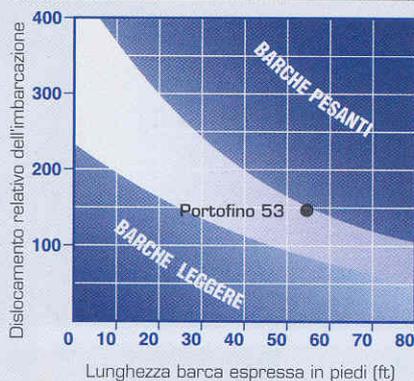
### L'ANALISI DELLA CARENA

Il fondo presenta una geometria con deadrise variabile solo nella zona di prua. La linea dello spigolo infatti corre parallela alla chiglia da metà lunghezza al galleggiamento sino allo specchio di poppa. Questa configurazione, unitamente a una corretta posizione del baricentro, conferisce al Portofino 53 un assetto di navigazione particolarmente piatto. I pattini di sostentamento idrodinamico sono due per lato, mentre le eliche lavorano in due tunnel ricavati sul fondo. Lo slancio di prua, snello e piuttosto pronunciato, consente di fendere bene le onde senza togliere portanza alla zona prodiere.

### RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	.....	0,93
Dislocamento medio	.....kg	19300 (effettivo peso della barca in prova)
Larghezza/Lunghezza	.....	0,340 (la media è tra 0,265 e 0,390)
Immersione/Lunghezza	.....	0,072 (la media è tra 0,05 e 0,09)
Dislocamento relativo	.....	148

### RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

#### Consumi dei motori

Giri al minuto	litri/ora
1600 giri	104
2000 giri	176
2300 giri	270

Dati ufficiali forniti da Volvo Penta.

#### Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

1600 giri	17h 09'
2000 giri	10h 08'
2300 giri	6h 35'

I dati sono calcolati in base ai consumi.