

Il pozzetto e il quadrato formano un unico ambiente riparato e, allo stesso tempo, panoramico. Nel riquadro: in navigazione durante il nostro test

Moody 45 DS^e



Il poliedrico "mister Hanse" ha lanciato una nuova bomba: eccovi il cruiser più dirompente che il mondo della nautica ricordi. Estremo, improbabile, talmente diverso da aprire strade inesplorate

foto ANDREA DE MARIA

Quando si sono visti i disegni per la prima volta, nessuno credeva che avrebbero avuto il coraggio di farla davvero. La Fiat Multipla del mare, il brutto anatoccolo, un motoscafo con l'albero sopra: sono tante le definizioni curiose che girano sul nuovo Moody made in Germany. Però, conoscendo bene Michael Schmidt, ideatore e proprietario del cantiere Hanse, sapevamo che, dietro quelle spoglie quantomeno inusuali, avremmo trovato sorprese destinate a lasciare un segno. E così è: guardando oltre l'estetica, il nuovo deck saloon rappresenta una vera rivoluzione, creando l'anello di congiunzione tra la barca a vela e il motoscafo, tema che,

ne siamo certi, susciterà molto interesse specie nei nostri mari. Schmidt non è mai stato uomo dalle mezze misure: dopo il successo degli Hanse, ha acquisito il marchio Fjord, storico cantiere scandinavo produttore di barche a motore classiche, rivoluzionandone i concetti e il design. Con Moody ha ripetuto l'operazione osando ancora di più: un brand storico, addirittura la quint'essenza dello spirito e della tradizione British, una tipologia ben definita, quella dei deck saloon, mantenendo lo stesso progettista che, fino a quel momento, ha disegnato scafi classici strettamente legati alla tradizione; e poi la bomba, concetti inediti, design totalmente slegato da qual-

siasi cosa vista prima, talmente fuori dal coro che è quasi impossibile trovare dei diretti concorrenti. Il tutto nasce da un'idea ben precisa che, se vogliamo, ha a che fare con l'onestà intellettuale di Schmidt, ma anche con la sua sfrontatezza: fare un deck saloon vero, dove cioè, stando seduti in quadrato, si potesse realmente guardare fuori e godere di un panorama a 360 gradi. Con questi presupposti, si sa, il design risulta sempre un po' goffo, qualunque tentativo si faccia per mitigarne le forme: allora perché non osare fino in fondo? Ecco che il quadrato si alza ulteriormente, raggiungendo la quota del pozzetto in modo da creare un ambiente vivibile senza soluzione di continuità, lasciando alla quota più bassa solo la

zona notte. A parole non sembra così rivoluzionario ma, vi assicuriamo, viverlo lo è. Moody è uno storico cantiere inglese nato nel lontano 1827. Ha costruito di tutto, comprese piccole unità per la Royal Navy durante la guerra e il mitico *Cohoe* di Adlard Coles. Tra i suoi designer vanta una dinastia di maestri-allievi che parte da Laurent Giles, passa per Angus Primrose e arriva fino a Bill Dixon, progettista degli ultimi Moody tradizionali.

Progetto

Nonostante sia famoso per disegnare barche classiche ed equilibrate, Dixon ha raccolto con entusiasmo l'invito della nuova proprietà Moody, sviluppando di slancio questo cruiser estremo.

continua a pag. 94 >



PER I BAMBINI

Soluzioni inedite, tugone esagerato con ampia superficie vetrata, pozzetto allo stesso livello del quadrato totalmente riparato dalla sovrastruttura e dall'ampio tettuccio, apribile nella parte centrale, che arriva fino alle timonerie. E poi c'è quell'impavesata che corre lungo tutta la barca fino a prua, dando un'incredibile sensazione di sicurezza: potrete lasciare liberi i vostri bambini senza preoccupazioni, e senza bisogno di montare le famigerate reti sulle draglie. Ottimi, anche se poco organizzati, i volumi per lo stivaggio, che comprendono un ampio vano per accogliere il tender

Il pozzetto, profondo e riparato, crea un unico ambiente con il quadrato, rendendo possibile una vita dentro-fuori di grande comodità, tipo catamarano ma più protetta. Il grande tavolo comprende un vano centrale, oltre allo spazio per il plotter e il quadro motore

L'intelligente sistema dell'ancora prevede un musone basculante ad azionamento manuale assistito da pistoni a gas (si sblocca con un semplice pedale). Per la catena vi è un profondo pozzo



Dal pozzetto alle timonerie si devono superare due (agevoli) gradini. Le postazioni sono dotate di comode sedute e di punta-piedi. Si accede con facilità agli unici due winch, elettrici di serie, e agli strumenti posti in fondo al tetto



L'incredibile **vista di prua**, caratterizzata dalle alte impavesate (dai 30 ai 45 cm). La forma della sovrastruttura ricorda quella di un motoscafo. Il rivestimento in teak è di serie. Da notare l'ampia striscia di luce centrale di cui si avvantaggia la cabina armatoriale



La **poppa apribile** crea una comoda plancia per il bagno, anche se il dislivello dal pozzetto è impegnativo. La scaletta per il bagno, da smontare e riporre in un gavone, si applica sotto la seduta di sinistra, mentre a dritta trova alloggio l'autogonfiabile



Le **manovre**, comprese le scotte di randa e fiocco, corrono internamente nella parte bassa della tuga, sbucando, senza eccessivi attriti, davanti ai relativi stopper. Interessante il design dell'angolo



A prua dell'albero vi è la **rotaia per l'autovirante**. Superando un dislivello di circa 70 cm, si può salire sul tetto, accedendo alla randa e a ipotetici cuscini prendisole. Da notare gli osteriggi a filo e il particolare disegno dell'attacco delle lande

zoom



1 Abbassando la soglia e aprendo i portelli si accede al vano per il tender, disegnato per un particolare modello dell'Avon da

270 cm. Per il motore, però, è previsto un alloggio, secondo noi impossibile, dentro un gavone; meglio prevedere la classica tavoletta da qualche parte a poppa; 2 I gavoni sono veramente ampi ma per niente organizzati, con fondo senza pavimento pronto a ingoiare qualsiasi cosa ci stivate. Inoltre, sotto il piano del pozzetto vi è un altro profondo vano non accessibile dall'esterno; entrambi questi aspetti saranno rivisti; 3 Addio a sprayhood e bimini: il tettuccio rigido, che copre completamente le sedute del pozzetto, ha la parte centrale apribile (optional, elettricamente) realizzata in tela; 4 Bellissime queste aperture laterali organizzate con gradini, comode per l'ormeggio e per salire sul tender



Il quadrato, seppur non grandissimo (è lungo 350 cm) offre una sensazione di spazio e una panoramicità mai viste su una barca a vela. Per l'aerazione, oltre alla porta di poppa vi sono un osteriggio sulla vetratura anteriore e quattro piccoli osteriggi sul tetto

GIORNO E NOTTE

Originali e ben studiate, le soluzioni interne prediligono l'impostazione armatoriale. Spicca il quadrato, di dimensioni non enormi ma a diretto contatto col pozzetto, a formare un unico ambiente. Varie le soluzioni per la zona notte, che prevede fino a otto diverse combinazioni: si gioca sulla disposizione delle cabine di poppa, a dritta con letti separati o lettone matrimoniale per baglio, a sinistra con letto unico o organizzata a studio con scrivania e armadi, e sull'organizzazione del bagno ospiti, con o senza doccia separata e relativa influenza sulla cabina armatoriale. Lineare lo stile, dovuto allo studio inglese Design Unlimited, che gioca sapientemente con le scelte cromatiche. Abbondano ovunque le altezze, spesso sopra i 190 cm.



Dotato di pavimento rialzato e di comoda seduta con cuscino sagomato, **il carteggio** consente di condurre (a motore) la barca anche da dentro, magari addotando un joystick per il timone. Buone le dimensioni del piano per le carte



La dinette è forse l'elemento interno più sacrificato. Sul divano possono sedere tre, massimo quattro persone, più due sui puffi. Sotto parte del divano vi è spazio di stivaggio



Degna di un motoryacht, **la cabina armatoriale** vanta una lunghezza del calpestio di ben 330 cm. Il letto, accessibile dai lati, è un vero matrimoniale largo fino a 165 cm. Da notare il bel lavoro fatto sui materiali, che prevedono mogano, acero, pelle marrone e skai bianco. Abbondano i punti luce, compresa la grande striscia centrale



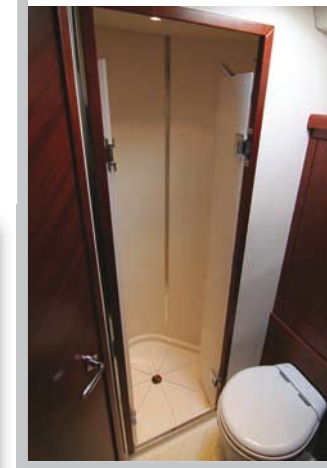
La cucina offre un buon piano di lavoro libero (63x54 cm), un bel fornello della Techimpex e un vano frigo ben organizzato, dotato di doppio accesso. Numerosi i vani per lo stivaggio



La cabina ospiti "vip" è una seconda armatoriale con lettone orientato per baglio (si possono avere anche due letti separati con le teste verso prua). L'abbondante calpestio offre spazio anche per una piccola scrivania. Un po' soffocante l'ingombro del divano soprastante sulla testa del letto singolo



I bagni sono arredati con stile e offrono numerosi vani per gli effetti personali. Quello armatoriale presenta un intelligente box doccia disegnato a rombo, con larghezza utile di oltre un metro



zoom



Sono numerosissimi in tutta la barca i vani apribili per lo stivaggio. Cominciando dalla cabina dell'armatore (1), dove si apre anche un cassetto sotto il letto (però vi è un solo armadio alto), proseguendo per la cucina (2), che solo di cassette ne ha otto, fino al mobiletto a poppa del divano (3), con una dispensa verticale per le bottiglie e la possibilità di montare un secondo frigo a cassetto; 4 Con un'altezza interna di 110 cm, la sala macchine sfrutta il volume sotto il quadrato e può accogliere tutta l'impiantistica. Peccato solo per l'accesso, un po' limitato e privo di gradini; 5 Dai gavoni in pozzetto si accede alle timonerie (che però non sono protette in alcun modo), rendendo facile qualunque intervento. Da notare i collegamenti, tra ruote e timoni e tra un timone e l'altro, tutti rigidi



continua da pag. 89 >

La carena è disegnata con forme piuttosto snelle a prua che man mano si appesantiscono fino agli importanti volumi di poppa, caratterizzati dallo spigolotto poco sopra il galleggiamento. Le alte murate comprendono anche una generosa impavesata che, nella vista laterale, nasconde il volume della tuga.

Quest'ultima, dalle forme squadrate e generosa nei volumi, oltre l'albero si alza a formare una tipica sovrastruttura da motoscafo, completamente vetrata con porte scorrevoli verso poppa, il cui tetto è allungato fino a coprire tutto il pozzetto. Inesistenti gli slanci, con dritto di prua verticale e specchio di poppa completamente piatto e basso sull'acqua. Il risultato è molto lontano dall'archetipo della barca "paperella" che galleggia leggera sull'acqua: al contrario, il Moody dichiara fino in fondo le sue finalità, mostrando tutti i suoi volumi con un atteggiamento risoluto e un po' burbero, decisamente poco incline all'eleganza e alla raffinatezza estetica. Le appendici presentano un bulbo standard a basso pescaggio dalla forma lunga con scarpone finale (in futuro saranno disponibili un bulbo più profondo e una chiglia retraibile) e due pale del timone, necessarie, anche considerando la larghezza della poppa, a mantenere l'immersione contenuta senza perdere efficienza a barca sbandata. Il piano velico ricalca lo sperimentato schema Hanse: forte allungamento, randa importante e fiocco autovirante frazionato, con possibilità di armare un genoa 140% con rotaia sull'impavesata.

Prestazioni

Con tutta questa massa di peso e di volumi, non si possono pretendere prestazioni esaltanti; però il Moody ha dimostrato di muoversi con onestà, con qualche sorpresa in condizioni leggere. Abbiamo avuto l'occasione di provare uno degli esemplari di preserie in due giornate diverse, con vento mai sopra i 10 nodi nella prima e una piacevole brezza fino ai 16 nella seconda. Di bolina non bisogna pretendere angoli da record: attestandosi sui 45-50 gradi, si ottengono velocità fino ai 7 nodi, che crescono fino a oltre 8 quando si allarga l'andatura. Molta attenzio-

ne va posta nelle virate, pena una sensibile perdita di velocità che richiede tempi lunghi per risalire. La sensibilità più che discreta al timone in questo aiuta: con una demoltiplica di solo mezzo giro per parte (dovuta però anche al ridotto angolo di rotazione delle pale), le ruote restituiscono un buon feeling che consente di inseguire le raffiche con successo, fatto fondamentale per riuscire a mantenere in efficienza il piano velico dall'elevato aspect ratio. Alle portanti, la poppa imponente e bassa sul galleggiamento causa un notevole trascinamento di acqua, situazione che si nota anche quando si naviga a motore. Meno peggio del previsto

la situazione con vento scarso: ci aspettavamo di non muoverci proprio, invece il Moody se la cava con una certa soddisfazione (circa 5 nodi con 7 di vento) soffrendo molto solo nelle virate, dove l'assenza di sovrapposizione della vela di prua si fa sentire; in questo senso, se amate le prestazioni vi consigliamo l'adozione del previsto genoa 140% o, ancora

meglio, di un bel Code 0 rollabile. I winch elettrici posti davanti alle ruote consentono al timoniere di gestire le manovre in autonomia, anche se bisogna saltellare da una parte all'altra per gestire entrambe le scotte, singole sia per la randa che per il fiocco. Piuttosto problematica, invece, la visibilità: fino a un certo angolo di sbandamento si riesce a stare anche seduti sottovento, guardando avanti attraverso le finestrate; quando la barca si inclina sul serio (e, con il bulbo a due metri, avviene piuttosto rapidamente) si può stare solo in piedi sopravvento, con gli evidenti limiti dovuti al notevole ingombro della sovrastruttura. Un po' sotto le aspettative le prestazioni a motore: se nella media delle barche gli 8 nodi scarsi a regime di crociera sono un risultato di tutto rispetto, con questo tipo di carena speravamo in qualcosa di meglio, anche in considerazione del 110 cavalli in dotazione sull'esemplare in prova, per altro piuttosto rumoroso. In manovra, si sente la necessità del *bou-thruster* (di serie) a causa del limitato angolo di rotazione in acque ristrette.

Conclusioni

Il Moody 45 DS presenta soluzioni talmente radicali e innovative che, siamo sicuri, incontrerà il favore di un buon numero di armatori, specie quelli che amano vivere il mare in modo completo e sicuro. Con oltre 15 unità vendute a pochi giorni dalla presentazione, il cantiere ha già avuto un buon riscontro, importante anche in previsione dello sviluppo della gamma, che prevede modelli dai 36 ai 60 piedi. Personalmente, farei fatica a digerirne le forme perché sono ancora troppo legato a canoni estetici tradizionali; però mi piacerebbe avere un amico che la comprasse, per poterci andare in crociera e godere dei suoi fantastici spazi aperti. ▲

“Il Moody dichiara fino in fondo le sue finalità, mostrando tutti i suoi volumi con un atteggiamento risoluto e un po' burbero

scheda tecnica

Progetto	Dixon/Design Unlimited
Lunghezza scafo	13,72 m
Lunghezza gall.	12,93 m
Larghezza	4,57 m
Immersione	1,99 m
Dislocamento	13.600 kg
Zavorra (32%)	4.300 kg
Sup. vel. (randa + fiocco 90%)	106,00 mq
Motore Yanmar 4JH4-TE asse elica	75 hp
Serbatoio nafta	600 l
Serbatoio acqua	800 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Selden, 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Furlex recesso
- vang rigido
- winch Lewmar 2x54 elettrici
- stopper (12) Spinlock XTS
- attrezzatura di coperta Lewmar

Dotazioni

- osteriggi (8) a filo e oblò (4) Lewmar
- randa e fiocco autovirante avvolgibile in dacron
- passavanti, pozzetto e plancetta poppa in teak
- tavolo pozzetto con alloggio per plotter
- timonerie Jefa ruote in acciaio ø 110 cm
- batterie 440 Ah + 85 Ah
- imp. 220v + caricabatterie 50 Ah
- serbatoi acque nere 2x50 l
- boiler acqua calda 40 l
- salpancore elettrico + sistema musone basculante
- frigo elettrico a doppia apertura
- bow thruster Maxpower retraibile 7,1 kw
- wc elettrico Tecma (1)
- log, eco Raymarine
- stereo con casse in quadrato e pozzetto

Meteo della prova

- vento da 5 a 16 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

335.000 euro

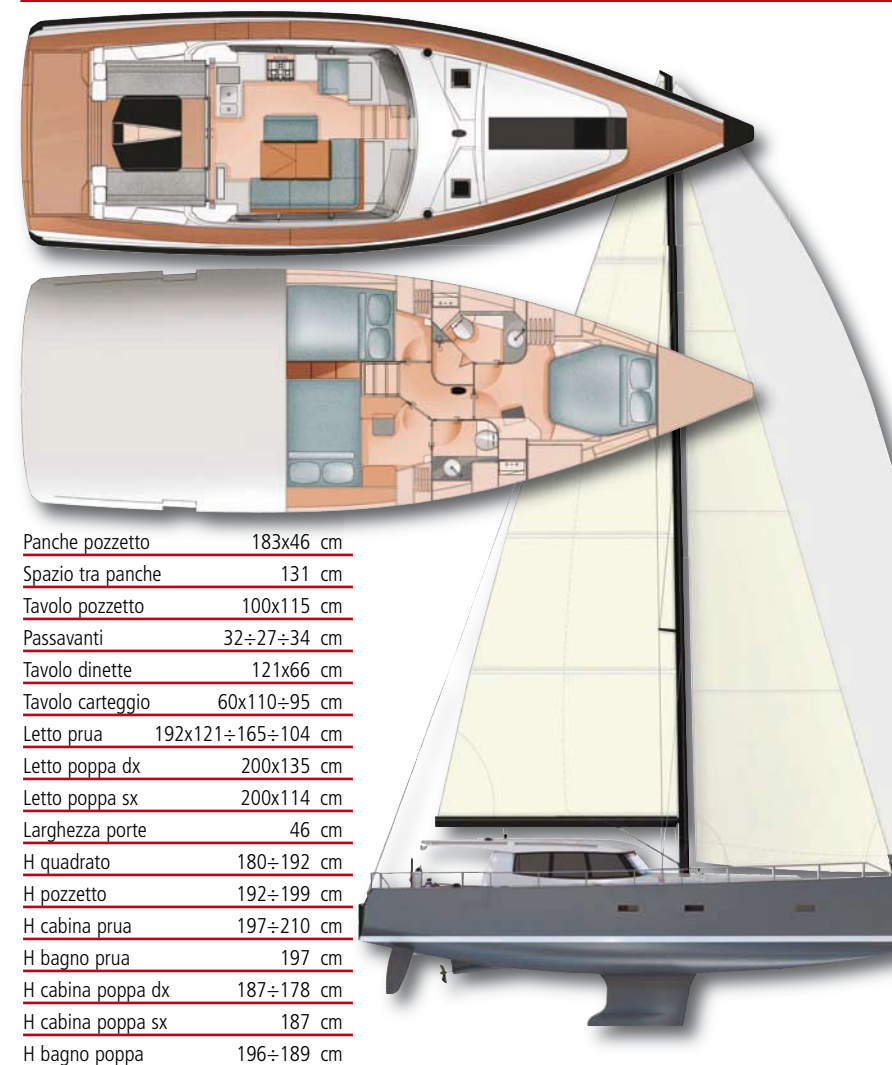
Optional

Motore Yanmar 110 Hp	3.800
Manette elettroniche per motore (3)	5.400
Elica manovra a poppa, Maxpower retraibile	9.500
Frigo supplementare in quadrato	1.800
Copertura pozzetto a chiusura elettrica	7.600
Aria condizionata 12.000 + 9.000 Btu	14.300
Generatore Fisher Panda 6,8 Kw	13.500
Riscaldamento Eberspächer 6 uscite	5.700
Dissalatore	9.700
Lavatrice	2.300
Lavapiatti	1.560

(Prezzi f.co cantiere in euro Iva esclusa)

Informazioni Moody

Salinenstrasse 22 - 17489 Greifswald, Germania
Tel. +49 3834 7755712 Fax +49 3834 775577 -
www.moodyboats.com - sales@moodyboats.com



Panche pozzetto	183x46 cm
Spazio tra panche	131 cm
Tavolo pozzetto	100x115 cm
Passavanti	32÷27÷34 cm
Tavolo dinette	121x66 cm
Tavolo carteggio	60x110÷95 cm
Letto prua	192x121÷165÷104 cm
Letto poppa dx	200x135 cm
Letto poppa sx	200x114 cm
Larghezza porte	46 cm
H quadrato	180÷192 cm
H pozzetto	192÷199 cm
H cabina prua	197÷210 cm
H bagno prua	197 cm
H cabina poppa dx	187÷178 cm
H cabina poppa sx	187 cm
H bagno poppa	196÷189 cm

Costruzione

Scafo: sandwich di vetro con resina epossidica, anima in Corecell. Laminazione col metodo del sacco a vuoto, postcure.

Coperta: sandwich di vetro, con anima in balsa; resina poliesteri. Laminazione manuale.

Giunzione scafo/coperta: chimica e meccanica all'altezza dell'impavesata.

Struttura: griglia di profondi longheroni e madieri realizzata a piè d'opera e completamente fascettata allo scafo. Paratrie resinata allo scafo.

Chiglia: pinna allungata in senso longitudinale e bulbo finale con forma a scarpone.

Timone: doppia pala in sandwich con assi in alluminio, sistema di trasmissione cardanica e collegamento rigido tra le pale. Il sistema prevede la totale indipendenza delle timonerie in caso di avaria.

Note: laminazione tecnologicamente avanzata con utilizzo integrale di resina epossidica, per una maggior rigidità e una migliore barriera contro l'osmosi. Finiture di buona qualità con corretta lavorazione delle giunzioni in silicone e impiallacciatura delle superfici di legno in mogano scuro. Piani di bagni e cucina in Corian. Paiolato in acero.

i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Southerly 46 RS	Northshore	14,01	4,11	12.430	89,37	484.000
Sun Odyssey 45 DS	Jeanneau	13,41	4,37	10.400	108,90	172.900
Nauticat 44 ketch	Siltala	13,65	3,70	15.500	114,50	401.000
Queentime 44 cc	Zeta Group	13,80	3,93	10.000	87,00	240.000