

>>
prova

HOOD

**BARCA GRANDE,
GRANDE CARENA?**

Può una barca con grandi volumi interni essere anche efficiente a vela?

La risposta, in questo caso, sembra affermativa.

Il baglio massimo arretrato e un 33% del peso in chiglia con bulbo a T sono parte della ricetta del buon equilibrio nelle lunghe boline con vento sostenuto dimostrato durante la nostra prova.



MOODY 62 DS

Mono marano

L'amiraglia della linea
Moody DS si propone
come "giusto mezzo" tra
divertimento da monoscafo
e spazio da catamarano

di Simon Mastrangelo
Foto di Emilio Bianchi

Nello sviluppare nuovi modelli i cantieri preferiscono solcare l'onda lunga degli altri prodotti "riusciti" piuttosto che rischiare innovazioni tecniche e stilistiche lontane dal *mainstream*. Questa regola non si addice alla "nuova via" del cantiere Moody che, dopo essere stato acquisito dalla tedesca HanseGroup, ha stravolto nel 2007 la sua *mission* con una linea "DS" *deck saloon* decisamente fuori dagli schemi. La "mente" della svolta, il progettista Bill Dixon, ha ripreso il vecchio concetto di "monomaranano" (monoscafo con spazi da catamarano) da charter - introdotto nei '90 dalla Dufour con gli Atoll, dotati di *deck house* gigante, a livello coperto, dall'estetica discutibile - e l'ha tradotto per una clientela armatoriale "esigente", proveniente sia dal motore che dalla vela, in cerca di abitabilità da catamarano, unita al divertimento e alla bellezza dei monoscafi. Proviamo l'ultimo nato di questa "neo-categoria", il Moody 62 DS.

Navigazione

Prima di mollare gli ormeggi andiamo al touch screen del computer centrale e passiamo dalla modalità *on board* a quella *boating* che attiva tutte le manovre. Svolgiamo le cime dalle bitte a scomparsa con qualche difficoltà - la bitta troppo vicina al passacavo fa premere la parte corrente su quelle dormienti - e usciamo facilmente dall'ormeggio, nonostante il vento al traverso, grazie allo *stern* e al *bow thruster* (quest'ultimo di serie), necessari vista la notevole superficie laterale. Passato il braccio frangiflutti di Marina degli Aregai, portiamo il motore a 2800 giri e acceleriamo fino a 9,1 nodi. Ci mettiamo prua al vento e issiamo le vele o meglio le svolgiamo visto che randa, genoa e fiocco autovirante, sono avvolgibili elettricamente (doppio



L'incrocio delle sartie intermedie permette un profilo dell'albero più sottile ma rende più complessa la messa a punto dell'armo.

strallo con vele, 25.000 €). Di fatto, l'unica "fatica" che bisogna fare per veleggiare è quella di passare la scotta del genoa e della randa sul *self tailing* dei due winch elettrici sistemati alla fine dei paramare. Tanto basta per poi gestire tutto dalla console della timoneria da dove si naviga in "punta di dita". Unico difetto di questa centralizzazione è che chi lavora ai winch deve mettere la mano sulla timoneria, alle sue spalle, per attivare i verricelli. Le prestazioni per un dislocamento medio-pesante sono buone anche se il vento sostenuto della prova non ci ha permesso di giudicare fino in fondo il potenziale del mezzo con le ariette. Con tutta randa e fiocco autovirante passiamo con facilità da un bordo all'altro mantenendo 9,4 nodi di velocità con 19 nodi di vento apparente e 50° di angolo. Allarghiamo e passiamo prima a 8,6 nodi a 90° e poi a 7,3 nodi a 120°. Stare alla ruota, contrariamente a quello che accade su molti catamarani, è piacevole grazie al timone sensibile e reattivo che denota un ottimo lavoro di sviluppo delle linee d'acqua. Limitata la visibilità, soprattutto per le persone più basse.

>>



1

IL PROGETTISTA È RIUSCITO AD “ARMONIZZARE



2

SI VELEGGIA IN “PUNTA DI DITA”

1. Di bolina a 9,2 nodi. 2. Il pozzetto allo stesso livello dell'interno è coperto da un bimini elettrico. 3. L'unico dislivello in coperta? I due gradini della foto. 4. Alla poppa con garage manca ancora il sistema di discesa a mare. 5. I winch e le vele sono controllate dalla pulsantiera nella foto, da sinistra: fiocco, genoa, randa e winch. Questi ultimi comandi risultano scomodi da raggiungere dal verricello. 6. La zona di prua, facilmente raggiungibile è caratterizzata dai tre obli in fila della cabina armatoriale. Manca una cuscineria dedicata.



3



Pregi

- Volumetria interna
- Dotazioni di serie
- Sensibilità del timone

Difetti

- Visibilità dalla timoneria
- Dimensione dei puntapiedi
- Spazi prendisole poco sfruttati

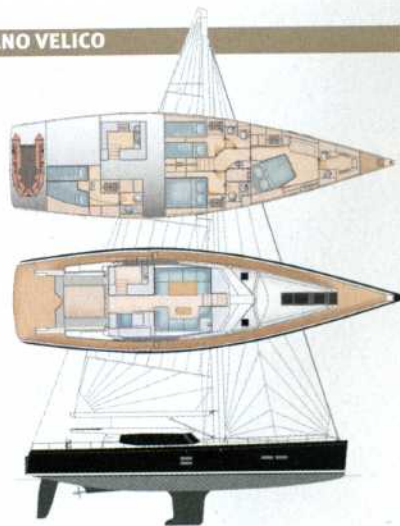
L'IMPONENTE DECK HOUSE ALZANDO LA MURATA



DATI BARCA

Lunghezza fuori tuttom 19,30
 Larghezza al b. max:m 5,25
 Pescaggio:m 2,50/(opzione)2,95
 Dislocamento:kg 30000
 Superficie randa:mq 109,3
 Superficie fiocco:mq 80,7
 Motore:CV 160 Yanmar 4LHA-HTP
 Disegnata da:Dixon Yacht Design
 Interni:Design Unlimited
 Costruita da:HanseYachts AG
 Distribuita da: **Centro Sud-Isole: Blue Star - Via Monte Cengio, 102 - 00054 Fiumicino (Rm) Tel. 06658233 - www.bluestarsrl.com - Nord-Centro: Nautigamma Trade, Via Monte Ortigara 3, 33054 Lignano (UD), tel. 0431 720500, www.nautigamma.com,**

PIANO VELICO



PREZZI

Versione base Iva escl. € 1.186.000



Gli "optional di serie" che non ti aspetti su una barca a vela

Saliti a bordo notiamo una certa sovrabbondanza di dotazioni e domandiamo al dealer "l'armatore non ha badato a spese?", la risposta ci spiazza "veramente è quasi tutto di serie". In un settore dove spesso si polemizza, a volte giustamente, sulla distanza tra i listini e il prezzo "alla boa" Moody fa una scelta di chiarezza. Dal

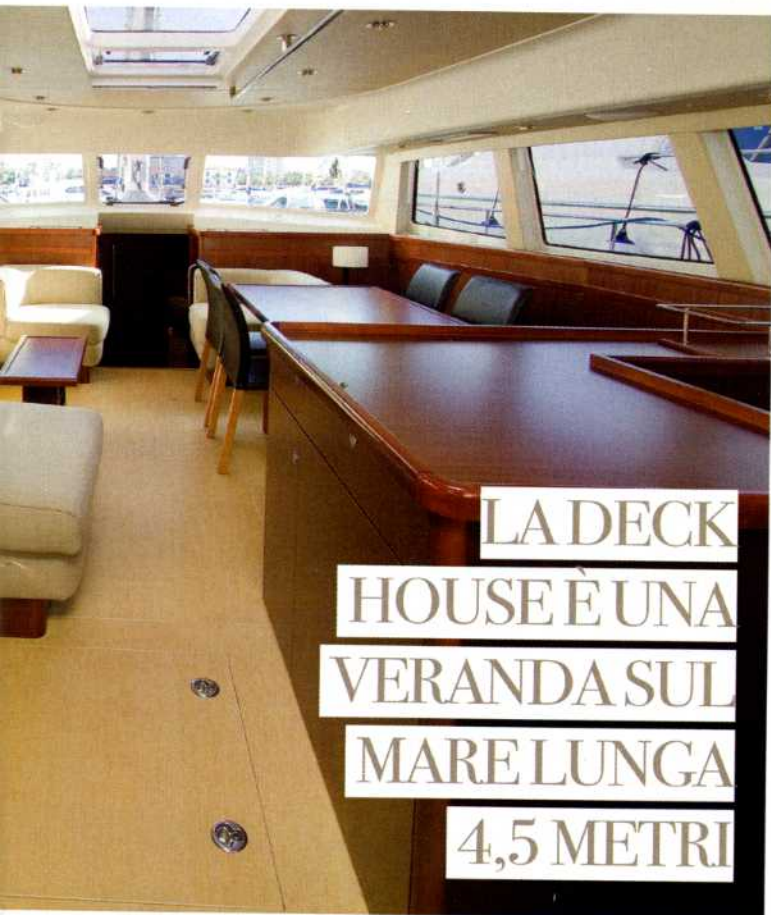
teak da 8 mm in coperta, alle bitte a scomparsa, sino ad arrivare al computer centralizzato di bordo, alla lavapiatti e lavatrice, è tutto di serie. Di fatto per spendere bisogna veramente impegnarsi andando a scegliere luci sott'acqua (7.800 €), TV da 32" (3.340 €) a scomparsa nel tavolo da pranzo e aria condizionata (34.800 €).

- 1. Sistema di apertura dell'impavesata laterale.
- 2. Il carteggio con a sinistra il computer di bordo, i comandi motore e l'autopilota.
- 3. Il paramare a scomparsa che protegge l'interno in caso di mare in coperta.



UN POSTO PER OGNI COSA

- 1. Il mobile di fronte al carteggio ha uno spazio studiato per piatti e posate.
- 2. La cabina armatoriale, con letto orientato a poppa, è dotato di armadio a tutta altezza.
- 3. La cucina con, in senso antiorario, lavastoviglie, macchina Nespresso, frigo e microonde.
- 4. Bagno cabina ospiti.
- 5. La cabina matrimoniale.



LA DECK
HOUSE È UNA
VERANDA SUL
MARE LUNGA
4,5 METRI



5

<< Coperta

La *deck house* è imponente ma sapientemente "smorzata" dall'impavesata che, come fosse un *trompe-l'oeil*, accresce l'altezza della murata ristabilendo un equilibrio tra scafo e coperta. Una giusta proporzione con tuga che, se da un lato aumenta la presa al vento, dall'altro protegge meglio la coperta dal mare e rende sicuro il passaggio prua-poppa. Il segno particolare dello scafo è il "monolivello", ossia la disposizione su un unico piano della zona giorno interna, della coperta e del pozzetto. Le sedute esterne - divise da un tavolo centrale con frigo (opzionale) - sono composto da due panche con uno schienale, cosa sempre più rara, alto e ben dimensionato. Tutta la zona tra la *deck house* e le ruote dei timoni è coperta da un bimini apribile elettricamente (di serie). Lo spazio all'esterno, come all'interno, è notevole ma manca una chiara definizione delle zone "cuscinabili" prendisole. La coperta come lo scafo sono in epossidica realizzati con la tecnica del sacco a vuoto, la carena è un sandwich di Core-Cell con rinforzi in carbonio all'altezza delle lande.

Interni

Dal pozzetto basta fare un passo e si è all'interno con davanti 4,5 metri di veranda sul mare. Sulla sinistra il carteggi, con il rinvio dei comandi motore, del chartplotter e dell'autopilota, diventa una "timoneria" interna con una visibilità migliore di quella esterna. A destra, ad un livello inferiore, c'è un'ampia cucina a U, mentre a proravia di questa non c'è la "solita" dinette ma un vero e proprio salone con divano e *chaise longue* di fronte a un tavolo da pranzo con cinque sedie in pelle (opzionale, 7.500 €, al posto della dinette "classica"). Il *deck saloon*, oltre a migliorare la vivibilità della zona giorno, aumenta lo spazio per la sala macchine sottostante (in fase di miglioramento l'accesso e l'insonorizzazione). Molti gli allestimenti per la zona notte con armatoriale a prua e due cabine a poppa, tutte con bagno privato. Si può scegliere la posizione del letto nell'armatoriale (con letto a poppa si perde la cala vele) e optare per due doppie o due matrimoniali nelle altre. La zona equipaggio è sotto al pozzetto: a sinistra ci sono due cuccette con bagno, lavatrice e accesso al motore, mentre a destra c'è il tavolo da lavoro con scaffalatura dedicata (tutto in opzione a 8.200 €).

I Concorrenti

OYSTER 62 EURO 2.117.437



Uno dei marchi storici dei blue water cruiser di lusso, progettato da Rob Humphryes, vanta una costruzione artigianale di grande livello a garanzia di una limitata svalutazione dell'usato. Rispetto al Moody ha interni più articolati e meno lineari. Lung.f.t. 19,28 m, Larg. 5,39 m, Disloc. 33500 kg, Pesc. 1,61 m, Sup. vel. 227 mq, Cuccette 5/10, Costr. Oyster Marine

FEELING 55 EURO 695.000



Non è un pari stazza è lunghezza del Moody ma è di fatto l'unico vero altro "adepto" della categoria "monomarani". Barca imponente, molto spaziosa grazie ad una murata sovradimensionata con grande armatoriale a poppa. Deriva mobile. Lung.f.t. 16,80 m, Larg. 5,20 m, Disloc. 20000 kg, Pesc. 2,20 m, Sup. vel. 125 mq, Cuccette 4/10, Costr. Alliaura Marine

LAGOON 620 EURO 1.040.000



Il Lagoon 620 è l'esempio di quello che si potrebbe fare con il budget del Moody nel mondo dei cata' di grande serie. A parità di lunghezza la larghezza è doppia, dunque più spazio ma anche più costi di gestione. Minori le "sensazioni" di guida al timone. Lung.f.t. 18,90 m, Larg. 10,00 m, Disloc. 27000 kg, Pesc. 1,55 m, Sup. vel. 236 mq, Cuccette 6/12, Costr. Construction Navale Bordeaux

>> Altre immagini del Moody 62 DS su www.giornaledellavela.com