Novità. Gli scafi «accessori» acquistano una personalità indipendente e aumenta il contenuto di design

I tender diventano multi-uso

Oltre che per i trasferimenti verso la banchina, vengono usati per brevi gite

PAGINA A CURA DI
Matteo Zaccagnino

Love me tender. Non è solo una canzone di successo. È la colonna sonora di un fenomeno che da qualche tempo a questa parte sta dilagando nel settore nautico.

Nato in sordina negli anni 90, ha conosciuto negli ultimi due anni un vero e proprio boom, al punto da aprire un nuovo mercato. Al centro di questa piccola rivoluzione ci sono i tender. Si tratta di una famiglia di scafi rigorosamente a motore con lunghezze che in alcuni casi possono arrivare fino a 15 metri.

In piccolo seguono quella che è la tendenza del settore dei grandi yacht dove è in atto una vera e propria corsa al gigantismo. Ma per capire a fondo questo fenomeno bisogna considerare anche un altro aspetto. Vista la modesta disponibilità di ormeggi per barche di dimensioni così importanti il tender rappresenta oggi l'unico strumento per arrivare in banchina.

Un conto è giungere in porto a bordo di un mezzo "anonimo" facilmente reperibile sul mercato, un altro è scendere a terra con uno scafo dalle linee uniche ed esclusive tipiche di una fuoriserie del mare. Ma non è tutto.

A questa clientela se n'è aggiunta un'altra, coloro cioè alla ricerca di una barca unica nel suo genere da utilizzare come daycruiser, ovvero per crociere di una giornata. Tutto ciò si è tradotto in una nuova linfa per il mercato nautico e ha permesso a una nuova generazione di designer di mettersi in mostra.

Ai raggi X questa famiglia di scafi presenta alcuni tratti comuni: linee esclusive e accattivanti, grandi superfici prendisole, postazione di guida centrale, motorizzazioni spinte, prestazioni elevate, una piccola cabina full optional e libero accesso al mare grazie alla poppa aperta. E il 2007 si annuncia già come un anno straordinario per il numero di novità presentate in questo segmento di mercato.

A iniziare dalla Norvegia, dove il cantiere Fjord ha fatto scendere in acqua un avveniristico 40 piedi. Disponibile in due versioni, open e cabin, questo 12 metri ha tutte le carte in regola. Come testimoniano gli oltre 40 modelli venduti da gennaio, mese in cui è stato ufficialmente presentato, a oggi.

A breve sarà la volta del Maori 50. Si tratta di un 15 metri che proprio nel design gioca la sua carta vincente. Tra le soluzioni originali introdotte su questo modello il pozzetto ricavato a prua e che per l'occasione può essere riparato da un bimini.

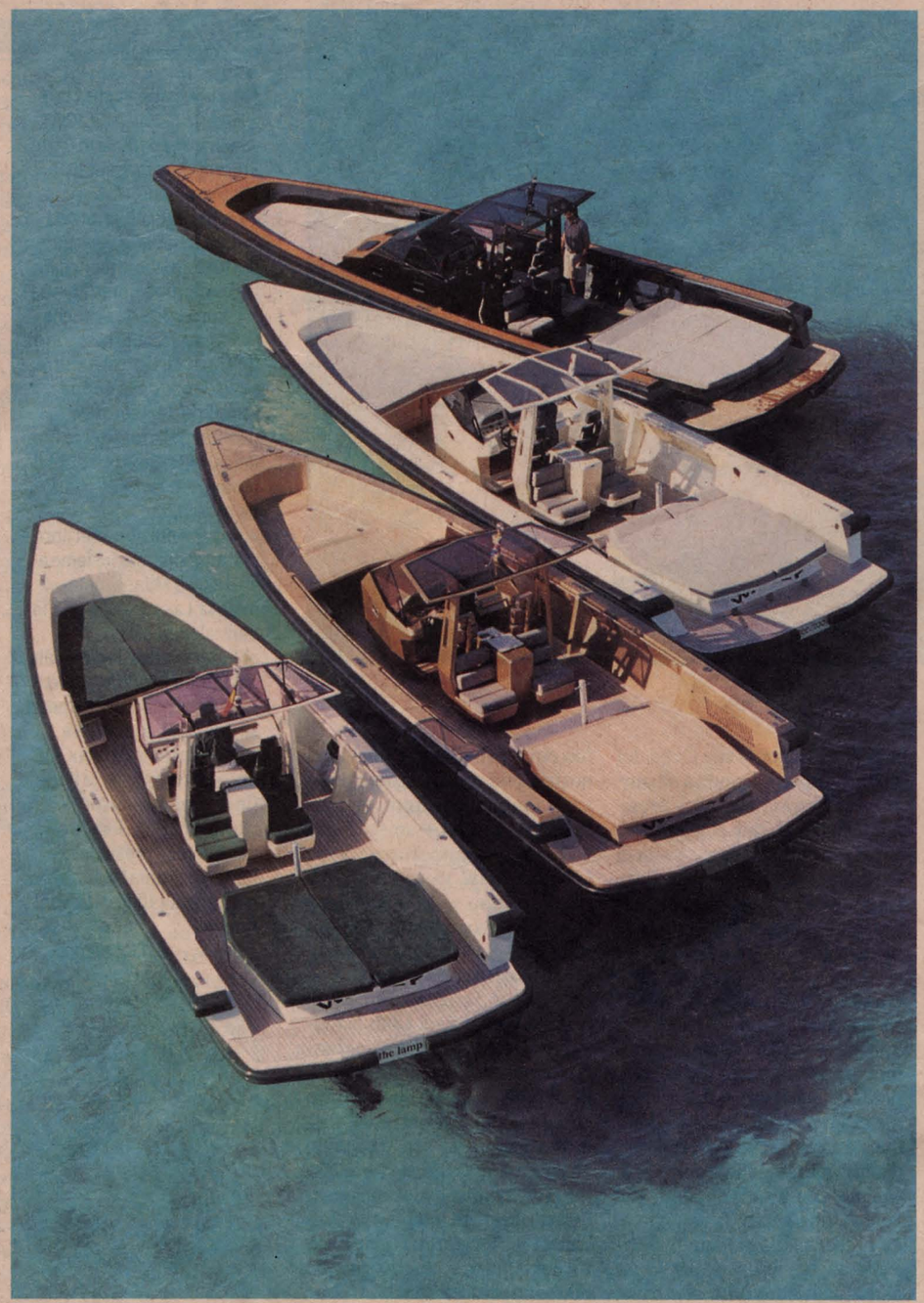
La grande versatilità progettuale tipica di questa famiglia di barche è ulteriormente evidenziata dalla presenza di modelli come il Bluegame 47. Uscito dall'estro di Luca Santella e Lou Codega, questo 14 metri è stato studiato per soddisfare le necessità di utenze diverse. Il Bluegame è disponibile in tante versioni: Fisherman per gli amanti della pesca sportiva; Cruise per chi predilige le crociere comode; Tender per l'armatore di megayacht; Open per coloro che amano le crociere a cielo aperto. Grande attenzione infine per il debutto del Mas 42S previsto al prossimo salone di Cannes.

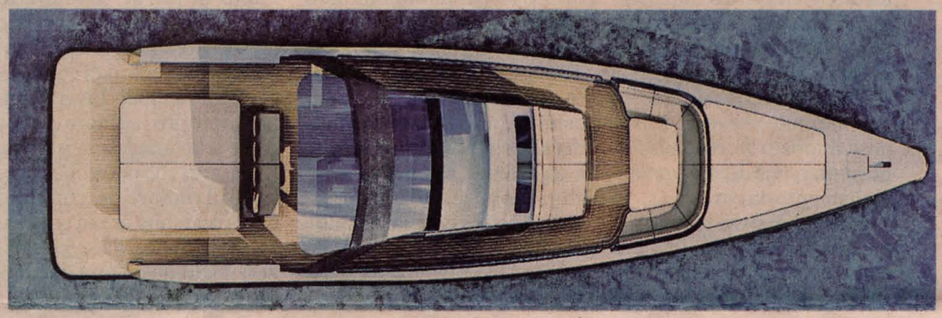
Sulla carta il 12 metri ha tutte le carte in regola per lasciare un segno indelebile nel settore. Il progetto porta la firma dell'architetto Paolo Rossi mentre la carena è opera di Fabio Buzzi nome, quest'ultimo, che fa rima con prestazioni. Il Mas42S è accreditato nella versione che prevede la motorizzazione più spinta (Cummins 2x715 cavalli) di una velocità di 50 nodi. All'appello non poteva mancare Baia che con il One si è ritagliato uno spazio di primo piano in questo settore.

MARE RAPPORTI

COORDINAMENTO: **Giulia Crivelli**
REDAZIONE GRAFICA: **Jolanda Maggiora Vergano**

chiuso in redazione alle ore 20,00 dell'11 luglio 2007





Barche da vivere. Da semplici mezzi per spostare le persone dalle barche alle banchine dei porti, i tender si sono trasformati. Ottimi esempi sono quelli creati per gli yacht Wally (qui sopra) o il Maori 50 (a sinistra)