

# Nautitech 482

# L'evoluzione

Da quando nel 2002 la Nautitech è uscita dal gruppo Dufour ha accelerato notevolmente la sua attività, questo 482 è l'evoluzione del 475 e segna un punto di svolta per la produzione del cantiere e dei catamarani in generale

di Maurizio Anzillotti

Nautitech 482

**SVN**  
lavela nel web

Articolo verticale pubblicato il 14-01-2014  
© riproduzione riservata



La tuga è circondata da un fascione nero che la rende più aggressiva dei modelli precedenti, mentre la poppa, dall'inizio del pozzetto comincia a degradare sino agli scalini che portano alla piattaforma da bagno. Di lato, la video presentazione

Il mondo dei catamarani, come abbiamo già scritto su SVN di settembre 2013, è in decisa ascesa. L'interesse per questo tipo di barche è sempre più alto e non sono pochi coloro che cominciano a capire i vantaggi che queste offrono. Testimonianza lo sono il gran numero di visite che i cantieri produttori registrano ad ogni salone.

Nel panorama dei catamarani di serie i Nautitech occupano un posto nella parte alta della scala della qualità. Da quando nel 2002 Bruno Voisard ha acquistato il cantiere dal gruppo Dufour, è iniziato un cammino per alzare la qualità strutturale e estetica delle barche e fissare come caratteristiche salienti di questa produzione le doti marine e l'alto grado di personalizzazione.

### Nautitech, una barca marina

La caratteristica riconosciuta a tutti i catamarani è la comodità, una qualità tanto evidente che spesso fa passare in secondo piano il fatto che si tratta pur sempre di barche che devono navigare e per farlo bene devono avere delle doti precise. Un catamarano che si concentra solo sulla volumetria interna e gli spazi esterni deve necessariamente sacrificare alcuni



concetti specifici del multiscafo come la larghezza degli scafi o l'altezza della cellula centrale dall'acqua. Un scafo largo è indubbiamente più comodo, ma, altrettanto indubbiamente taglierà l'acqua e l'onda con maggiore difficoltà. Una cellula centrale molto profonda, offrirà il vantaggio di avere degli scafi laterali con dei comodi armadi, ma quando ci sarà mare, la barca sbatterà sull'onda con un forte frastuono mettendo a dura prova sia i nervi dell'equipaggio che le strutture della barca.

I Nautitech, in particolare i nuovi modelli, sono riusciti a trovare il giusto compromesso per salvaguardare le caratteristiche di navigabilità offrendo al contempo degli ambienti ampi e comodi e una forte componente estetica.

### Come nasce il Nautitech 482

Le basi sulle quali si è realizzato l'ultimo modello del cantiere francese, il Nautitech 482, sono state poste nel 2000 quando fu progettato il Nautitech 475. Un catamarano pensato per il charter che nel charter ha trovato un grande successo. E' stato proprio l'utilizzo del 475 come barca preferita dalle società di charter che ha portato al nuovo 482, passando per il Nautitech 47. Un utilizzo così intenso come quello del charter, ha permesso di fare dei test e studiare alcuni aspetti della barca che non si sarebbero potuti fare se la barca fosse stata utilizzata solo per scopi privati. Dopo il 475 e dopo il cambio di proprietà, la Nautitech fa una svolta e prende la strada delle costruzioni per privati. Non più barche pensate per il charter, ma barche pensate per l'armatore privato. Con questo nuovo target nasce il Nautitech 47 che introduce l'hard top sul pozzetto: una copertura rigida al posto del classico tendalino che offre una



# Nautitech 482



**Il alto il Nautitech 482 in navigazione. Sopra la postazione del timoniere con le poltroncine dal disegno un po' pesante. Di lato il Nautitech 47, il modello sostituito dal 482**

migliore protezione al sole e agli elementi e non ha il problema di essere chiusa quando c'è cattivo tempo o di fare rumore quando il vento è forte e fa sbattere la tela. Il 47 è prodotto sino al 2010. Quando Bruno Voisard decide per la costruzione di un nuovo modello che riprenda l'idea del 47 evolvendola, è da qui che Franck de Rivoyre, il progettista della barca, riparte.

Gli scafi sono allungati, la discesa di poppa e la caduta di prua rivista. Le piattaforme a poppa dei due scafi rese più funzionali. Dove il lavoro di matita si vede di più è proprio sulla poppa che, invece di degradare in modo quasi impercettibile sino al coronamento, scende decisa a partire dall'inizio del pozzetto per poi finire con una curva altrettanto decisa in acqua. La tuga ha una fascia scura che include le grandi vetrate. Il fronte, esteticamente è un buon passo avanti, la barca è più aggressiva e più bella. La tuga termina a poppa con un hard top più grande e avvolgente. Riviste completamente le postazioni della timoneria riprogettate sulla base di quelle del Nautitech 542. Infine viene introdotto il sistema di stratificazione per infusione.





Due scorci del pozzetto con il tavolo ad ante abbattibili. In alto le ante sono aperte, qui sopra una di loro è abbassata

### La stratificazione

Il cantiere Nautitech, nonostante la crisi, è in forte espansione. Quando arriva il disegno del 482, il cantiere di Rochefort è impegnato in lavoro di ampliamento per far fronte alla produzione del Nautitech 40 che si prevede massiccia e all'allestimento del 542 e del 44 piedi nella versione 441 e 442, per questo il management decide di affidare la stratificazione del nuovo 482 a una struttura che conosce bene, la Marsaudon Composite. Questa è la stessa struttura che costruisce i Catana 580 e 522, che ha realizzato decine di barche one off di qualità elevata. Le maestranze di Marsaudon Composite conoscono bene quelle della Nautitech per le molte collaborazioni già fatte e questo è un ulteriore punto a favore della decisione di Nautitech di affidare a loro la stratificazione del catamarano.

Gli stabilimenti di MC sono moderni e perfettamente attrezzati per questo lavoro.





## La barca

Il Nautitech 482, come già detto, nasce per un pubblico armatoriale, quindi il suo scopo è quello di essere una barca divertente da portare, sicura e in grado di navigare anche in condizioni di mare avverso. Oltre a queste qualità, il 482 ha dalla sua anche un'estetica apprezzabile, è uno dei pochi catamarani da crociera ad non sembrare uno scatolone navigante. L'assenza di flybridge e l'allungamento della curva d'uscita delle tuga verso prua, rendono la silhouette morbida e piacevole da guardare. Gli scafi scendono in acqua stretti e questo ne garantisce una buona penetrazione nell'onda. Poi si allargano salendo per dare maggior volume agli interni. Il fondo della cellula centrale è alto sull'acqua e non scende mai sotto i 70 centimetri di distanza dal mare il che fa sì che anche con onda la barca non batte.



## La coperta

In pozzetto, oltre al divano ad U intorno al tavolo abbattibile, si hanno due larghi prendisole laterali posti sopra le cabine di poppa. Dietro, lungo la murata del coronamento, un altro divano e le due gruette per il tender. La postazione di guida è doppia per dare la massima visibilità al timoniere quando si è in navigazione. Entrambe le postazioni hanno i comandi dei motori. Molto belle le ruote del timone in carbonio, mentre, a nostro giudizio, sono un po' pesanti nel disegno, le poltrone del timoniere.

Comodi e ben posizionati gli scalini che dal pozzetto portano sul ponte. Questi sulla caduta del gradino più alto hanno un oblò che da luce alle cabine di poppa. Aprendo il portello sul quale sono fissate le poltrone delle timonerie si accede a un gavone tecnico, dove, oltre alle pompe della timoneria, sono custodite le batterie in posizione rialzata. Qui, alzando il fondo del gavone, si accede alle sale macchine. Il doppio isolamento acustico dato dal portello del gavone e dai pannelli fonoassorbenti sopra il motore ottengono l'effetto voluto e l'imbarcazione in navigazione a motore è piuttosto silenziosa.

Lasciato il pozzetto e saliti sul ponte si ha abbondante spazio per muoversi e rilassarsi al sole anche se i passauomo a sbalzo lasciano un po' perplessi.

La tuga è molto arrotondata lateralmente cosa che ne alleggerisce il disegno. Il tetto della tuga si protrae a copertura del pozzetto e termina poco prima del coronamento. Questo è supportato da due tubi di acciaio. A prua le due grandi reti collegano i due scafi all'asse centrale.



**In alto si nota come il ponte di prua del Nautitech 482 non è molto lungo come accade con altri catamarani. Questo per garantirne la comodità in navigazione con mare. Sopra un particolare del pozzetto. Di lato il gavone tecnico con in fondo uno dei due Yanmar 54 che garantiscono una velocità di crociera di circa 10 nodi**





**In alto una vista della grande dinette. Sopra l'angolo cucina dove si vede il grande piano di lavoro che c'è tra i lavelli e la macchina del gas. Di lato, il tavolo da carteggio**

### Attrezzatura di coperta

La barca è dotata di fiocco autovirante cosa che ne facilita molto la conduzione. La rotaia del fiocco è posto appena a prora dell'albero. La randa ha la scotta che insiste su di un carrello di trasto montato su di una lunga rotaia sopra l'hard top del pozzetto. Questo ha le viti di fissaggio sullo stesso rinforzo al quale sono fissati i due tubi di acciaio che sostengono l'hard top il che garantisce la sua tenuta in condizioni di vento forte. Il controllo della scotta di randa avviene attraverso due winch che sono sul coronamento che in questo punto è molto largo. Entrambi i winch sono dotati di stoppers. Il fiocco è governato dai winch che si trovano all'interno del pozzetto sul lato interno delle timonerie e davanti ad esse. La scotta del fiocco vi arriva attraverso una calandratura e corre sul lato interno dei due prendisoli. Entrambi i winch sono elettrificati e i comandi si trovano in una posizione poco agevole per il timoniere, ma molto comoda per un membro dell'equipaggio che dovesse manovrarli.



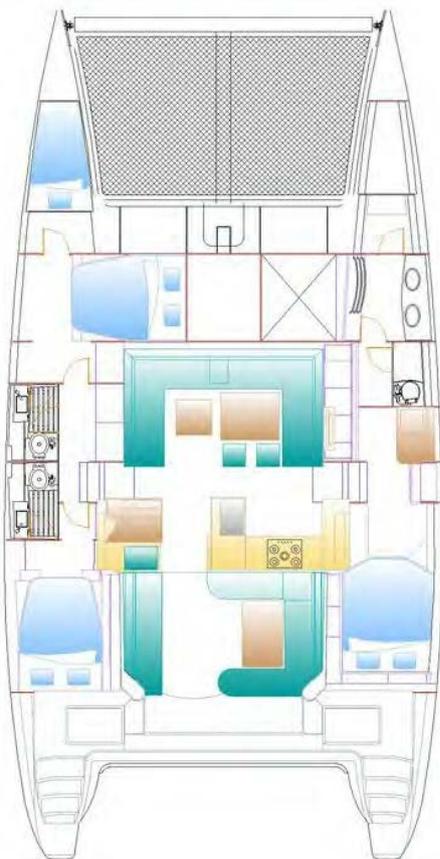


**In alto, una delle cabine di poppa. Al centro, una cabina di prua posta sull'asse trasversale. Questa cabina ha due letti in piano come richieste dall'armatore. Di lato, il bagno armatoriale nella versione a tre cabine**

## Interni

Gli spazi interni sorprende perché, nonostante si stia parlando di un catamarano molto attento ai problemi della navigazione, perciò con una cellula abitativa centrale che non si estende particolarmente verso prua, lo spazio disponibile è molto. La dinette ha la classica cucina che si affaccia sulle finestre del pozzetto posizionata sul lato di dritta e concepita a U con i lavelli sull'isola centrale e la macchina del gas sul lato che guarda a poppa, tra le due zone un'ampia area di lavoro. Sul lato opposto la zona carteggio con un grande tavolo che guarda a prua, il pannello elettrico sulla sinistra del tavolo e, davanti a questo, una consolle porta strumenti. Sotto coperta troviamo due diversi layout: uno con tre cabine e tre bagni nella versione armatoriale e uno con quattro cabine e quattro bagni nella versione a scafi speculari. La prima ha lo scafo di dritta completamente dedicato all'armatore. Il letto è all'estrema poppa. Al centro un tavolino da toilette, un piccolo divano davanti al quale c'è un grande armadio e a pravia di questo il bagno con il box doccia separato. Sulla scafo di sinistra, invece, troviamo le cabine per gli ospiti. La cabina di prua è disposta sull'asse trasversale della barca e ha un letto piuttosto alto, mentre la cabina di poppa è sull'asse longitudinale e ha un letto più basso. Entrambe hanno il loro bagno con l'accesso privato e un ampio spazio per la doccia. Dalla cabina di prua si può accedere a un'altra cabina posta all'estrema prua dello scafo che ha anche un'entrata dal passauomo sulla coperta, cosa che consente il suo utilizzo come cabina marinaio o, volendo, come cabina singola aggiuntiva per gli ospiti. La seconda versione ha lo scafo di dritta speculare a quello di sinistra. In questo caso le cabine diventano quattro più le due cabine di prua. Le cabine di prua non hanno un bagno separato, ma possono avere un wc a scomparsa con lavello. Il livello di finitura degli interni è elevato secondo gli standard dei catamarani di serie. La particolarità del Nautitech è che il cantiere è disponibile a forti personalizzazioni della barca, cosa rara nei catamarani di serie dove i layout, solitamente, sono molto rigidi. ●





## Scheda tecnica

Lunghezza scafo	m	15,00
Lunghezza gall.	m	14,50
Larghezza	m	7,60
Pescaggio	m	1,20
Dislocamento	kg	11.200
Cabine		3+2
Bagni		3+1
Acqua	lt	900
Carburante	lt	440
Motore	hp	2 x 54
Superficie Velica	mq	81
Progettista		Rivoyre
Prezzo (escl. iva)	€	545.000

## Più piccole e più grandi



### Nautitech 40 Open

I.f.t.	mt	12,00	pesc.	mt	1,35
larg.	mt	6,91	disl.	kg	7800



### Nautitech 442

I.f.t.	mt	13,47	pesc.	mt	1,20
larg.	mt	6,81	disl.	kg	8.900



### Nautitech 542

I.f.t.	mt	16,30	pesc.	mt	1,55
larg.	mt	8,55	disl.	kg	14.900

## Contatti

Top Yachts  
[www.top-yachts.com](http://www.top-yachts.com)  
[ty@top-yachts.com](mailto:ty@top-yachts.com)

Tel. 0564 83.02.34  
 Fax 0564 83.02.35



Depliant Nautitech 482

