

Comet 41s

FOTO DE MARIA ACTION IMAGE (CANOVA)



La linea pulita e il riuscito bilanciamento tra scafo e tuga dimostrano come le barche moderne possano essere anche eleganti

Dopo il successo di 51 e 45, questo nuovo dodici metri veloce e reattivo si fa apprezzare per il suo grande equilibrio

di VANNI GALGANI

Il segmento dei 40 piedi è, probabilmente, il più affollato del mercato. In questa fascia si danno battaglia i più importanti cantieri del mondo con barche di ogni genere, dai cruiser puri fino ai racer spinti, passando per la categoria dei cruiser/racer, quelli che noi definiamo "i più amati dagli italiani". Specie per questi ultimi, la battaglia è particolarmente aspra perché le variabili in gioco sono difficili da equilibrare. Intendiamo dire che uno scafo di dodici metri, se disegnato mantenendo effettive caratteristiche sportive, fatica a garantire i volumi interni che il mercato si aspetta su questa taglia. Quindi l'eterna lotta tra abitabilità, prestazioni e, non ultime, qualità estetiche, necessita di un occhio esperto che sappia sviluppare il progetto nel suo insieme senza estremizzare alcuno degli aspetti che lo compongono. Tutto questo si traduce in lunghi studi e ripetute prove per verificare che tutto venga concepito con il giusto equilibrio. Ed è proprio questo che più ci ha colpito del nuovo Comet 41s. Lo scafo tirato e performante, la coperta vivibile e funzionale, gli interni razionali e ben equilibrati, anche (anzi soprattutto) nella versione a tre cabine e due bagni: tutto è stato bilanciato con cura per ottenere il meglio dalle singole parti senza scendere a compromessi. Un risultato notevole, specie se paragonato a diretti concorrenti di successo. La buona qualità dell'attrezzatura e il prezzo interessante completano l'opera, destinando il Comet 41s a diventare uno dei best seller del nostro mercato.



Una barca di successo parte sempre da un buon progetto. Per il Comet 41, lo Studio Vallicelli ha speso molte ore per vincere una sfida nient'affatto semplice: mantenere la family line nata su una barca di quindici metri, ovvero il Comet il 51, capostipite della famiglia Sport. Andrea Vallicelli ci ha descritto i punti salienti di questo delicato procedimento: "Abbiamo studiato diverse tughe e realizzato numerosi modelli in scala per verificare i rapporti scafo/tuga, allo scopo di garantire le giuste altezze interne mantenendo forme "nobili" per lo scafo. Nessun compromesso nei riguardi delle prestazioni: per questo il semiangolo di attacco delle linee d'acqua a prua è sottile, a garanzia di una minor resistenza e di un ottimo passaggio sull'onda. Il dritto di prua verticale

massimizza lo sfruttamento della lunghezza al galleggiamento, mentre la poppa aperta, che ha le sue radici nell'esperienza agonistica (quindi alleggerimento delle estremità), crea anche grandi vantaggi in termini di funzionalità (più spazio in pozzetto, gavone interamente sfruttabile, contatto diretto col mare). Per quanto riguarda la forma dello specchio, il bordo interno riprende l'andamento di quello esterno, creando così un effetto plastico sorprendente: non più uno spoiler bidimensionale ma un volume, una massa curvata per assecondare il flusso dell'acqua." Inoltre lo scafo è pensato per ottenere buoni risultati in regata ma senza forzature dovute a regolamenti o estremizzazioni che ne starvolgano l'eleganza e l'abitabilità interna. Interessante an-

che lo studio per alleggerire il volume della tuga: "L'elemento di connessione con i paramare tende a bilanciare gli equilibri tra le parti, facendo sembrare la tuga più corta, pur mantenendo l'altezza nelle cabine di poppa". Nessun compromesso anche per le appendici: il bulbo, interamente in piombo con gabbia interna d'acciaio, viene proposto in varie forme e immersioni, mentre il timone, che ha dimostrato un'ottima efficienza anche a barca sbandata, è a lama stretta e profonda. Quest'ultimo viene anche offerto (optional) interamente in carbonio. Grazie al buon raddrizzamento, dovuto sia alla forma dello scafo, sia alla configurazione della zavorra, il piano velico è uno dei più generosi della categoria; questo consente, in assetto di crociera, di na-

1 La particolare forma della tuga appare stretta e poco voluminosa pur garantendo corrette altezze interne. Da notare il grande spazio libero a prua, i passavanti comodi e sgombri da atterzatura e la notevole quantità di osteriggi incassati nel volume della tuga; **2** Il grande pozzetto è ottimo per un equipaggio da regata risultando comodo anche per la vita in crociera. Peccato solo per la posizione dei winch secondari, troppo avanzati per essere manovrati dal timoniere; **3** La magistrale organizzazione del piede d'albero, con mastra in acciaio realizzata su misura e manovre incassate sotto il piano tuga; **4** La postazione del drizzista è comoda e arricchita da due organizer. Poco pratico il posizionamento degli stopper, troppo addossati al carter di copertura nella parte anteriore

5 Le panche risultano tra le più lunghe della categoria, anche se lo schienale curvato verso prua non agevola l'appoggio quando ci si sdraia. La ghigliottina del tambuccio, inclinata e realizzata in un unico pezzo, obbliga alla chiusura totale in caso di mare mosso, anche perché il profilo della tuga, affusolato e libero da ostacoli, agevola lo scorrimento dell'acqua verso poppa; **6** Tra la ferramenta in acciaio realizzata su misura, il pulpito aperto (aggressivo ma scomodo quando si recupera il genoa in bolina), il musone aggettante (asportabile a richiesta) e i passacavi con rulli su boccole in bronzo, veramente pratici; **7** Sul 41 la tipica finestra incassata è singola e segue l'andamento della tuga; **8** Il grande gavone di poppa contiene agevolmente l'autogonfiabile

vigare con soddisfazione anche con il genoa al 100% della J, con notevole alleggerimento degli sforzi in manovra. La configurazione è a 9/10 con albero a due crocette accartierate realizzato dalla Soromap su specifiche dettate dalla Comar. Il paterazzo idraulico e il sartame in tondino, però, si pagano a parte, così come l'avvolgifiocco. Il piano di coperta, pur avendo un'impostazione sportiva, beneficia di soluzioni che lo rendono particolarmente adatto alla crociera. Pensiamo alla calave di prua, ricavata dall'arretramento della cabina ma utilissima in crociera (sull'esemplare in prova conteneva addirittura il bow-thruster), ai passavanti larghi e sgombri da attrezzature e alla già citata poppa aperta, che frutta uno spazio prendisole di

ben 160x110 cm oltre a un gavone che contiene agevolmente l'autogonfiabile. Il pozzetto è, probabilmente, il più lungo della categoria. La parola d'ordine è la funzionalità: quindi grande ruota singola e trasto nella giusta posizione, anche se questo comporta qualche sacrificio nel passaggio. Non condividiamo la posizione dei winch secondari e la soluzione per la scotta di randa (di serie con paranco 6:1 dotato di doppia coda, in pozzetto e su uno dei winch di tuga): in effetti può essere fornito a richiesta il sistema alla tedesca, ma poi i winch risultano in posizione troppo avanzata e non sono gestibili dal timoniere. Ottima invece la qualità dell'attrezzatura, tutta Harken, e degli acciai realizzati su misura in casa Comar.

Zoom



A Il grande sprayhood, pur non avendo un alloggiamento dedicato, è realizzato con cura e dotato di parti apribili; **B** L'elegante osteriggio a filo fornito di serie, veramente raro su barche di questa taglia e categoria; **C** L'ampia zona di poppa utilizzabile anche come prendisole. Da notare la raffinata lavorazione del bordo verso poppa, che segue la forma di quello più in basso. Il bordo inclinato del pavimento risulta poco pratico quando si timona in piedi da sopravento; **D** La grande calave di prua è dotata di gradini e di luce interna. Sull'esemplare in prova conteneva l'elica di prua; **E** I gavoni in pozzetto contengono bene l'attrezzatura senza soffocare le cabine sottostanti



FOTO DE MARIACCTIONIMAGE (CANON)



La Comar è da anni impegnata nel miglioramento delle proprie tecniche di costruzione, tanto che ormai non ha nulla a che vedere con le realizzazioni del vecchio cantiere (quello di Forlì per intenderci). Gli attuali Comet sono realizzati con tecnologie avanzate, utilizzando materiali e componenti della migliore qualità. Lo scafo e la coperta sono in sandwich di vetro e Airex (in pieno nella zona del bulbo, del motore e dei passacafi), con uso di tessuti unidirezionali e biasiali; la resina è epoxy-vinilica. L'Airex è incollato alle pelli tramite la tecnica del vuoto. Gli abbondanti rinforzi sono stratificati direttamente allo scafo (quindi non controstampati e successivamente fazzolettati), ottenendo una struttura rigida e solidale. Le paratie sono flan-

giate allo scafo e incollate con adesivi strutturali alla coperta. Particolarmente curata la giunzione scafo/coperta: niente bulloni, ma adesivo strutturale Plexus (un particolare collante che fonde chimicamente i compositi a livello molecolare, rendendo l'incollaggio più resistente del laminato stesso) che, di fatto, rende lo scafo e la coperta monolitici; inoltre, la parte esterna della giunzione viene ulteriormente fazzolettata e quindi rifinita, lasciando completamente invisibile la giunzione dall'esterno. Tra i dettagli di pregio in coperta, oltre ai già citati acciai realizzati custom, tutti i portelli in vetroresina sono rifiniti anche dall'interno e gli osteriggi sulla tuga sono semincassati e raccordati con le forme curve, completati di piccoli scoli per

l'acqua. Internamente il design semplice e lineare viene realizzato con uso di ciliegio per i legni e acciaio lucido per le parti metalliche. Grande sforzo è stato messo per ottimizzare le finiture, anche se, nell'esemplare in prova (una delle barche di preserie), qualche dettaglio denota ancora piccole lacune. Pensiamo in particolare ad alcuni accoppiamenti dei legni o all'applicazione dei siliconi di finitura. Apprezzabile invece la scelta dei componenti e della ferramenta, delle migliori marche. Le disposizioni, come per tradizione Comar, sono offerte con diverse soluzioni. Si parte dalla versione base, due cabine e grande bagno singolo, per arrivare a quella della nostra prova, tre cabine e due bagni. Si potrebbe pensare che quest'ultima, consideran-

1 La forma regolare del piano di carteggio consente di stendere agevolmente le carte. Nella media il vano per lo stivaggio, un po' scomoda la seduta per via del ridotto spazio per i piedi; **2** Il volume del bagno e la semiparatie del carteggio delimitano nettamente la zona living del quadrato. La forma dei ciellini, controstampati, riprende fedelmente l'andamento della tuga sfruttandone le altezze ed evidenziando la caratteristica finestratura; **3** La cucina si sviluppa su un mobile di forma un po' troppo piatta e ingombrante. Gli spazi di stivaggio, però, risultano abbondanti e ben suddivisi. Buone anche le superfici libere per lavorare; **4** La dinette ha il pavimento rialzato per sfruttare maggiormente la larghezza dello scafo. La panca centrale è dedicata allo stivaggio



FOTO DE MARIACCTIONIMAGE (CANON)

5 Visto da prua il quadrato si manifesta in tutta la sua lunghezza. Da notare l'assenza dello schienale nella panchetta centrale che ne impedisce lo sfruttamento come appoggio quando si cucina in navigazione; **6** La cabina di prua risulta comoda e ben aerata. Non comprendiamo, però, l'assenza di una mensola o, in alternativa di stipetti sul lato sinistro, che aumenterebbero lo stivaggio (nella versione a due bagni vi è un solo armadio), interrompendo al contempo la murata completamente rivestita in legno, di fatto un po' opprimente; **7** I bagni (nella foto quello di prua), controstampati solo parzialmente, sono realizzati con cura ma hanno il piano del lavello lasciato in vetroresina; **8** Le cabine di poppa hanno letti grandi e risentono poco del pozzetto

do lo spirito sportivo e le dimensioni della barca, possa risultare troppo affollata; invece è, a nostro avviso, la più equilibrata: tutti gli ambienti sono correttamente dimensionati e nessuna parte risulta sproporzionata o sottodimensionata, merito di un attento studio sulla distribuzione e sullo sfruttamento dei centimetri. La scala di accesso è larga ma un po' troppo verticale e i gradini non sono curvati sui bordi. Il quadrato, luminoso e ben ventilato dai numerosi osteriggi (anche se mancano completamente gli oblò apribili), risulta nettamente diviso in due zone: verso poppa vi è il carteggio, dotato di un buon piano, e l'ingombro del bagno che, nella versione a tre cabine, è interrotto dalla parete curva che consente l'accesso alla cabina di sinistra,

dando ulteriore respiro al quadrato stesso. Più avanti vi è la zona dinette, con divano a "C" completato dalla panchetta centrale, e la cucina disposta lungo la murata, ricca di sportelli dedicati allo stivaggio. A prua della paratie si sviluppa la zona dedicata all'armatore: la cabina, dotata di un buon calpestio (100 cm dalla porta al letto), data la posizione arretrata rispetto alla prua offre un letto comodo e largo anche ai piedi. Il bagno interno (opzionale) ruba spazio a un armadio ma risulta comodo e regolare, irrinunciabile se si va in crociera. Di buone dimensioni anche le cabine di poppa, con letti grandi di forma regolare, e il secondo bagno che, nella versione standard a due cabine, è dotato di ampio box doccia separato.



A Nonostante la parete concava, il bagno di poppa risulta lo stesso ben vivibile. Di qualità le parti in legno, meno gradevoli quelle in vetroresina, con siliconi di giunzione poco curati; **B** Il frigo non è grande ma è organizzato con un cestello e ha il portello completamente asportabile; **C** Nessun compromesso per le strutture, sempre correttamente posizionate anche quando entrano a far parte dell'arredamento; **D** Dettagli di pregio: il paiolato è poggiato su una cornice che circonda tutti i mobili; **E** Il motore, montato col piede verso prua, è risultato ben insonorizzato; per accedervi, però, bisogna asportare completamente il portello. Da notare la plafoniera per illuminare il vano



FOTO DE MARIACATIONIMAGE (CANDON)



FOTO DE MARIACATIONIMAGE (CANDON)



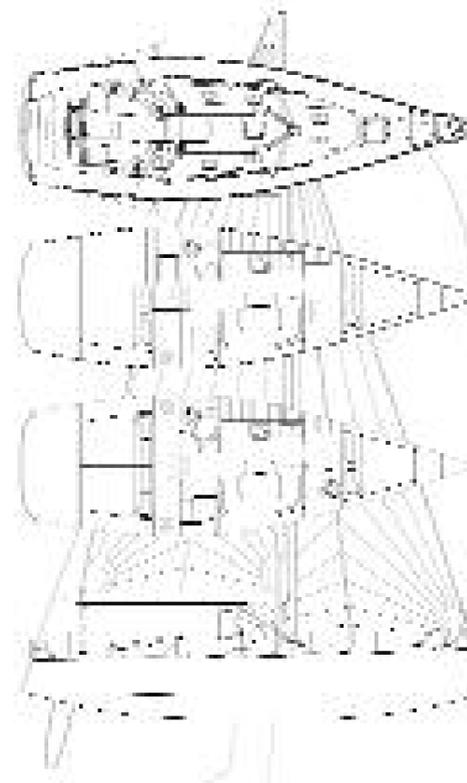
FOTO DE MARIACATIONIMAGE (CANDON)

Benvenuti a bordo

L'equilibrio del progetto, già apprezzato nelle linee e nella disposizione degli interni, si manifesta anche nel modo di navigare. Il Comet 41s è una barca sportiva, veloce e reattiva, ma molto equilibrata. Valicelli ci ha detto: "il buon bilanciamento del timone è uno dei marchi di fabbrica del nostro studio"; non possiamo che confermarlo. Abbiamo provato Galatea (questo il nome dell'esemplare in prova) nelle splendide acque davanti a Porto Ercole, sfruttando la brezza pomeridiana che ha soffiato fino a 20 nodi di reale, con una media intorno ai 14. Pur aspettandoci prestazioni di rilievo alle portanti, la bolina ci ha soddisfatti particolarmente: abbiamo navigato tra i 7 e i 7,3 nodi stringendo il vento sotto i 40°, con la ruota che si mantiene sensibile e reattiva senza mai appesantirsi e, soprattutto, senza mai richiedere particolari angoli di correzione. In questa andatura, risulta comodo sedersi sul bordo sopravvento poggiando un piede sulla colonnina e l'altro sul puntapiedi (mancante sull'esemplare in prova) che il cantiere applicherà nella posizione a voi più consona. Meno agevole timonare in piedi, sempre da sopravvento, per via del pavimento inclinato; inoltre, si sente la necessità di una protezione davanti al recesso della ruota per evitare che le cime in pozzetto vi finiscano dentro. Sulla raffica si ha tutto il tempo di reagire: data la buona stabilità complessiva e l'ottima efficienza del timone, il Comet 41s man-

tiene la sua rotta, si piega non oltre un certo angolo e accelera con vigore, permettendovi di agire, senza fretta, sulle regolazioni della randa. Non fraintendeteci: le reazioni alle regolazioni e ai comandi del timone non sono pigre ma immediate e frizzanti, come si conviene a un vero sport cruiser; ma questo non si paga mai con sensazioni di poca stabilità o perdite di controllo. Al lasco il Comet 41s scivola con dolcezza sull'acqua raggiungendo velocità quasi inavvertibili da bordo. Già col genoa abbiamo superato agevolmente gli 8,5 nodi, mentre con il gennaker, nelle stesse condizioni, si possono sfiorare i 10. Camminare in coperta è sempre agevole, anche a barca molto sbandata: e ne avrete bisogno, perché ogni volta che passerete dal lasco alla bolina qualcuno dovrà andare a prua per portare dentro il genoa (questo a causa del pulpito aperto che, di contro, consente di non rovinare la vela alle portanti). Il passaggio sull'onda è morbido ma potente, grazie alle sezioni a lama della prua; ma ricordatevi di chiudere il tambuccio quando si alza il mare perché si rischia che l'acqua, scivolando sulla tuga profilata, si riversi nell'interno agevolata dalla ghigliottina inclinata. Accettabili le prestazioni a motore, anche se siamo convinti che l'esemplare in prova montasse un'elica sbagliata. Abbiamo navigato a 6,8 nodi a regime di crociera raggiungendone 7,4 a manetta. Sempre agevoli e intuitive le manovre.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	170x44÷35 cm
Spazio tra panche	71÷106 cm
Passavanti	55÷60÷32 cm
Tavolo dinette	112x64 cm
Tavolo carteggio	97x56 cm
Letto prua	200x170÷70 cm
Letti poppa	196x140÷110 cm
Larghezza porte	42,5 cm

Dedicato a...

La nuova linea Sport sta ottenendo un notevole successo di pubblico e di critica, lo confermano la vittoria del 45 nell'edizione 2005 del concorso European Yacht of the Year e la nomination del 41 per l'edizione 2006 (i cui risultati finali si sapranno a gennaio). Queste barche dalla linea esclusiva e dalle prestazioni di rilievo, stanno dando una nuova immagine allo storico cantiere italiano. Ma sono solo la punta dell'iceberg, perché contestualmente allo studio di nuovi modelli (è in arrivo anche una inedita linea Raised Saloon), la Comar sta facendo un notevole lavoro di miglioramento della qualità nel suo complesso, partendo dal design fino alle tecniche di costruzione e alla scelta dei materiali. Il nuovo 41s ne è un esempio: al di là della linea di grande effetto, questo dodici metri ha dimostrato una notevole maturità sia nelle scelte progettuali, moderne e attuali ma mai estreme, sia nella qualità della realizzazione, con soluzioni tecnologicamente avanzate ma anche con lavorazioni dal sapore artigianale che, tra l'altro, lasciano buono spazio alle personalizzazioni, qualità ormai imprescindibile negli oggetti di lusso.

FOTO DE MARIACATIONIMAGE (CANDON)



I concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
X-40	X-Yachts	12,19	3,80	7.450	99,50	211.000
Dehler 39	Dehler	11,80	3,82	7.000	98,68	161.710
Centurion 40 s	Wauquiez	12,35	3,85	7.600	102,00	174.219
Grand Soleil 40	C. del Pardo	11,99	3,80	6.800	85,00	149.040

Lunghezza scafo	12,46 m
Lunghezza gall.	10,90 m
Larghezza	3,92 m
Immersione	2,20/2,45 m
Dislocamento	7.800 kg
Zavorra (32%)	2.500 kg
Sup. vel. (randa + genoa 135%)	107,00 mq
Motore Lombardini S-drive	40 hp
Serbatoio nafta	150 l
Serbatoio acqua	400 l

Attrezzatura

- albero in alluminio Soromap Race, 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale discontinuo
- vang rigido Soromap
- tendipaterazzo meccanico Bamar
- winch Harken 2x48 ST + 2x44 ST + 2x40 ST
- timoneria Solimar, ruota in acciaio ø 160 cm
- stopper Spinlock XTS (10)
- attrezzatura di coperta Harken/Spinlock

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro E, anima in Airex incollato sottovuoto, resina epoxy-vinilica; struttura di madieri e longheroni resinati insieme allo scafo

Dotazioni

- sedute pozzetto in teak
- oblò (2) e osteriggi (9) Lewmar + 1 custom
- frigo elettrico 75 l
- batterie 12 v 3x100 Ah
- cavo banchina 220 v e caricabatt. 40 Ah
- boiler acqua calda

Meteo della prova

- vento da 12 a 20 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

Comet 41s (2 cabine 1 bagno) € 174.000

Optional

Versione tre cabine e due bagni	4.200
Bulbo 2,45 m per lms/lrc	1.900
Timone e asse in carbonio	6.800
Paratie in composito	6.000
Albero e boma in carbonio	29.000
Sartie in tondino	5.400
Scotta di randa alla tedesca	600
Avvolgifiocco Bamar C2	1.770
Tendipaterazzo idraulico Holmatro	1.800
Ponte e fondo pozzetto in teak	10.700
Sprayhood	1.400
Winch elettrici Harken 2x48 per genoa	8.600
Salpancore 1000 w, ancora, catena, cime	2.400
Dissalatore 12 v Shenker 60 l/h	6.100
Riscaldamento Webasto 3500 w 4 uscite	3.200
Piano cucina in Corian	700

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Comar Yachts

Viale Traiano, 27 - 00054 Fiumicino (RM)

Tel: 06 6522012 - Fax: 06 65029816

www.comaryachts.it