

Powershore AbARTH SP

Un SACS molto SPECIALE

Un composito di **indubbio styling** dedicato a uno dei miti dello **sport automobilistico**. Motorizzato con tre **Yamaha di 350 cavalli** ciascuno raggiunge una velocità massima di **Oltre 60 nodi**

testo di Emanuele Pastori foto di Andrea Muscatello





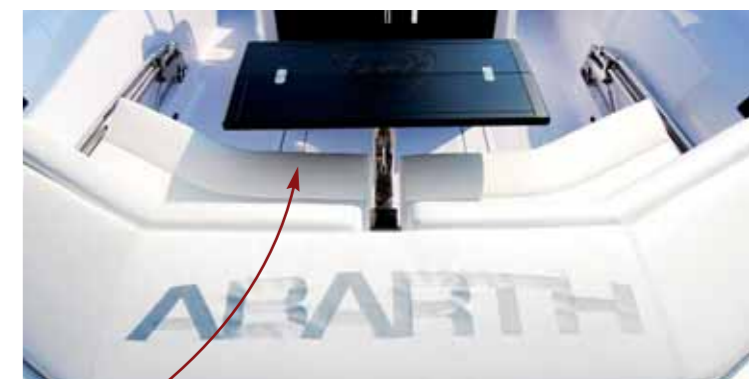
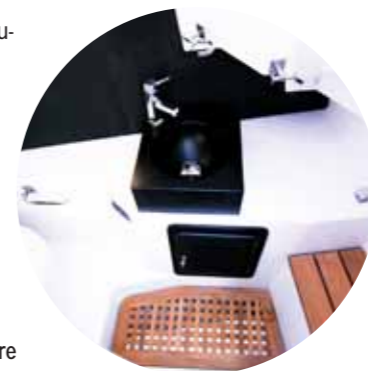
Il mito creato da Carlo Abarth è tuttora vivo, e si basa sul fatto squisitamente tecnico di trasformare

anche i più "paciosi" modelli automobilistici in "cavalli di razza" sempre vincenti nelle competizioni. Il suo marchio – quello dello scorpione su campo traverso giallo e rosso – favoleggia di piccole utilitarie capaci di sottomettere a livello di prestazioni auto di ben maggiore respiro, caratterizzandole, per giunta, con un suono (non rumore) inconfondibile e piacevolissimo. Qui si è un poco capovolto il concetto del celebre preparatore che iniziava da piccole utilitarie per arrivare a bolidi di elevate prestazioni, e si è partiti da un alto di gamma che di derivazione "popolare" ha ben poco (o nulla). Con tale dote, fatta di immagine e prestazioni, si è realizzato questo composito dalle linee moderne e accattivanti che per la propulsione si avvale di una terna di Yamaha di 350 cavalli ciascuno capaci di spingerlo a **velocità di oltre 60 nodi**. La linea estetica è ben giocata sulle forme filanti di tubolari rastremati in avanti a formare una prua che riprende le linee dei cofani dei motori mentre la forma avviatissima della tuga ci comunica che esiste comunque uno **spazio vivibile sottocoperta**. In realtà si tratta di un mezzo dalla destinazione prettamente sportiva e "mediterranea" anche se un certo comfort è dedicato alle soste protette, naturalmente per due persone.

La costruzione, per quanto concerne la sezione in vetroresina, si basa sulla **carena del modello Strider**, composito ad alte presta-

zioni della casa milanese, dove le forme suggeriscono sicurezza e dolcezza di navigazione.

I tubolari, a taglio longitudinale e a diametro sensibilmente decrescente verso prua, sono realizzati con tessuto Trevira da 1.620 decitex gommato con mescole di neoprene e hypalon e segmentati in camere compensate con opportuni diaframmi. Percorsi da un doppio bottaccio, sono di colore bianco con grafica a strisce rosse che ne accentua lo slancio. La chiusura a poppa è a calotte e la loro lunghezza si interrompe all'altezza del grande bracket in alluminio che supporta i **tre grossi 8V della Yamaha** per giunta segnati da una grafica originale coerente con quella del mezzo. La coperta presenta un prendisole poppiero di ampie dimensioni che si prolunga da poppa sino al divano a C della zona centrale ai cui lati è occultato il sistema di movimentazione della capote che, in apertura, protegge tutto il pozzetto. Al centro della divisione delle sedute è posizionato un **tavolo a scomparsa**, particolarmente funzionale per le soste. A proseguire troviamo le sedute di pilotaggio alle cui spalle è stato ricavato un monoblocco di cottura con lavello e frigorifero. Il posto di pilotaggio è **doppio, con sedute di buon comfort e trasformabili per la guida in piedi**: dispongono di un notevole spazio distanziale tra esse e la consolle vera e propria, questa ben disegnata e protetta, con vari piani di accoglimento di comandi e monitoraggi di macchina e navigazio-



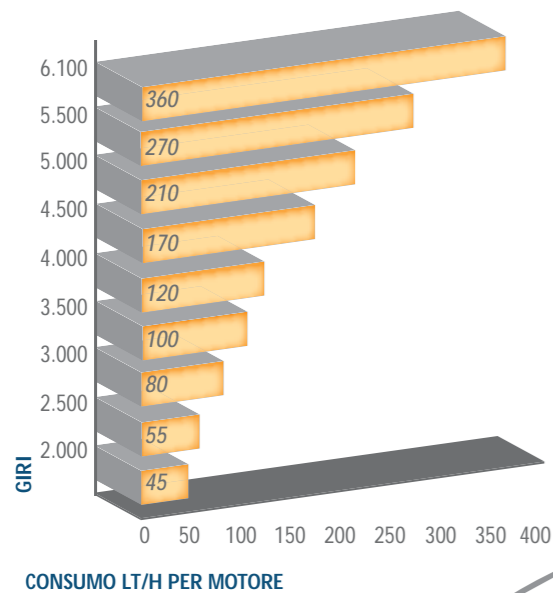
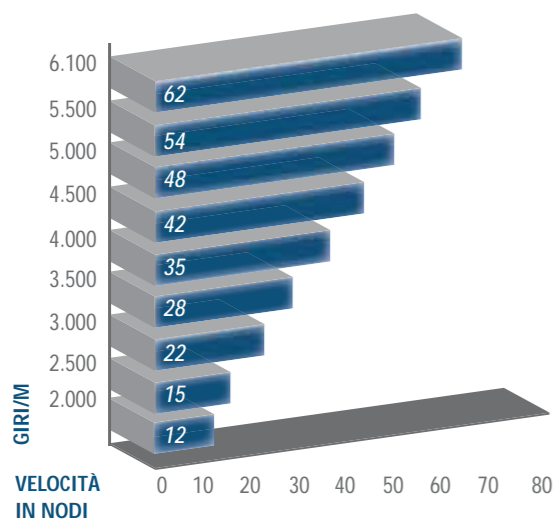
Qui a destra, il letto matrimoniale che occupa tutta la larghezza del sottocoperta. Nel tondo, il bagno completo di lavabo, wc e doccia. In alto, il prendisole di poppa. Nella pagina di sinistra, la postazione di comando.

Provate per voi **POWERSHORE ABARTH SP**

LE PRESTAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA Località Varazze (SV) • tempo a tratti nuvoloso • mare onda lunga a tratti increspata • carico carburante lt 500 • persone imbarcate 8 • eliche della prova: tripale in acciaio da 23" • rilevamenti effettuati a piccolo carico. Regresso significativo a 4.000 giri 20%; a 5.000 12%; a 5.500 10%; a 6.000 7%.

La rumorosità in navigazione non ha mai superato i 90 dBA



Con i tre motori Yamaha di 350 cavalli ciascuno si naviga a una velocità di crociera di 40 nodi. Powershore Abarth Sp risponde bene anche a velocità elevate, mantenendo un'ecce-

lente stabilità di rotta e impatti docili. La velocità massima durante la prova è stata di 62 nodi a 6.100 giri/m.

Si tratta di un mezzo destinato alla navigazione prettamente sportiva e mediterranea, anche se un certo comfort è dedicato alle soste protette, naturalmente per due persone



LA SCHEDA

COSTRUTTORE Sacs Srl, Zibido San Giacomo (MI), tel. 02 90005100, info@sacsmarine.it, www.sacsmarine.it

PROGETTO Sacs e Christian Grande Design Works
SCAFO Lunghezza m 12,30 • larghezza b.m. m 3,64 • larghezza interna m 11,50 x 2,10 • diametro tubolari cm 65 a decrescere verso prua • compartimenti gonfiabili compensati 7 • materiali tubolari: tessuto Trevira 1670 Dtex con gommatura neoprene-hypalon • incollaggi: a freddo con colle polocloropreniche attivate con Desmodur • riserva acqua lt 120 • riserva carburante lt 2 x 480 • rapporto lunghezza/larghezza 3,37

MOTORI Tre Yamaha F350 potenza cv 350 (kW 261) • 8 cilindri a V • cilindrata 5.530 cc • alesaggio x corsa mm 94 x 96 • peso a secco kg 365

DOTAZIONI DI SERIE Verricello elettrico • doccia • frigo • pompa di sentina • gonfiatore elettrico • wc elettrico con serbatoio nere lt 51

CERTIFICAZIONE CE categoria B

PREZZO € 400.000 + iva

ne. Volante sportivo in buon assetto ergonomico con le "manette" di comando motori. Il parabrezza è sufficientemente protettivo, avvolgente e molto avviato ed è sormontato dalla struttura in metallo che sostituisce, esteticamente e in fase funzionale, i roll-bar.

Alla sinistra della zona di comando si apre la discesa alla stazione sottocoperta. Come prima dicevamo, la struttura e l'ingombro della pluta è assai poco rilevante, come si conviene a un mezzo di tale vocazione, e la sua discrezione nell'economia generale ne accentua, e non poco, lo slancio, anche se il posizionamento è a tre quarti dell'intera lunghezza. Tramite doppio passavanti si accede al prendisole di prua, un poco ridotto e del tutto privo di protezione per gli eventuali occupanti. La zona sottocoperta, per quanto non fondamentale nell'economia generale del mezzo, è comoda e originale e presenta dotazioni sufficienti ed eleganti per la coppia. Il bagno è completo e ben dotato di mobile lavabo, wc marino e doccia con gocciolatoio a carabottino e corredabile con biancheria personalizzata. Lo spazio notte si basa su un matrimoniale che occupa integralmente la larghezza del sottocoperta, mentre nel vestibolo sono posizionate le due grandi bisacce griffate e amovibili che fungono da guardaroba: una soluzione pratica e intelligente che risolve brillantemente i problemi di stivaggio di effetti personali. Va segnalato che la cubatura utile dei due contenitori è notevole. Il sistema di fissaggio dei due colli è basato su doppia stampella laterale inox che garantisce un'eccellente tenuta. Tutto l'arredo è decisamente spartano, ma realizzato con gusto e con materiali di elevata qualità, come si conviene a un tale mezzo.

La prova

È sempre con una certa emozione che ci si mette ai comandi di un mezzo di oltre 1.000 cavalli, ma la messa in agio, sin dalle prime onde, induce sicurezza e padronanza. Ci si aspetterebbe una certa ruvidità di funzionamento, ma i silenziosi, docilissimi e strapotenti Yamaha di 350 cavalli consentono una planata immediata, senza importanti impennate, e un'entrata in planata dolce e progressiva, ben parallela al piano di navigazione. Per quanto avessimo a bordo oltre 9 persone, non si avvertono assolutamente cali di prestazione rispetto alla conformazione a carico ridotto della prova, e la navigazione su un mare a tratti mosso non induce senso di insicurezza. L'accelerazione è bruciante, e la progressione offerta dalle tre macchine è a dir poco esaltante. Si va con una crociera attorno ai 40 nodi, senza segnali di presa di coscienza della velocità se non per il, peraltro ridotto, flusso d'aria che il parabrezza deflette con sufficiente precisione. Si accelera sino al massimo numero di giri e, fatta un poco di esperienza, si superano con indifferente tranquillità i 55 nodi. Il mezzo risponde bene, con un'eccellente stabilità di rotta e impatti dolci, senza che mai si perda contatto con l'elemento liquido. In ogni tipo di presa d'onda non si scompone, rivelando e infondendo un senso di sicurezza notevole. La virata è precisa, con piega corretta e stabile anche quando il raggio è forte, e a ciò fa fede la carena a spigolo acuto, con patini di tipo Hunt poco accentuati e correttamente scalati. La posizione molto esterna dei propulsori consente un angolo di controllo assai sensibile e di facile correzione.

È un mezzo che comunque richiede una certa pratica.

