SCHEDA BARCA 00563578

Rif: Alessandro Massimiani

DATI PRINCIPALI

Cantiere/Modello	Azimut 55S Hard Top	**Categoria**	Usato
Lunghezza	16,6 mt	**Larghezza**	4,75 mt
Anno immat.	2013	**Anno costruzione**	2013
Velocità massima	36 nodi	**Velocità crociera**	27 nodi
Zavorra	-	**Stazza**	-
Dislocamento	22970 t	**Pescaggio**	1,14 mt
HP Fiscali	-	**Scadenza RINA**	2026
Bandiera	Italiana	**Visibilità**	Italia
Prezzo	**Trattativa riservata**		
Note prezzo	Prezzo più commissioni di agenzia (barca iva assolta)le imbarcazioni da noi proposte sono dirette e conosciute, non trattiamo barche di terze agenzie non facenti parte del nostro gruppotiber yacht xp uffici: ostia, nettuno, anzio, viareggio, santa margherita ligure, mergellina, salerno, vibo, catania, gallipoli, trani, ancona, lignano;cantieri: anzio, castel volturno, vibo, catania, trani, ancona, viareggio;		

COMBUSTIBILI E MOTORI

Nr. serbatoi	2	**Capacità serbatoi**	1600	**Materiale serbatoi**	Acciaio inox
Motori	Volvo Penta 3 x 475	**Tipo carburante**	Diesel	**Ore moto**	280
Revisione motori	2024	**Tipo elica**	Doppie contro	**Trasmissione**	IPS

MATERIALE COSTRUZIONE

Scafo	Vtr	**Tuga**	Vtr	**Coperta**	Vtr - teck

IDRAULICI

Serbatoi acqua	1 x 590 lt	**Materiale serbatoi**	Policarbonato	**Tipo boiler**	Elettrico / scambio
Dissalatore	Presente	**Autoclave**	Presente	**Boiler**	Presente

ELETTRICI

Tensione	12, 24, 220 volt	**Nr. batterie**	9	**Capacità batterie**	-
Generatore	PAGURO (18,3 Kw)	**Carica batterie**	Presente	**Inverter**	Presente

BREVE DESCRIZIONE

Azimut 55s

DESCRIZIONE COMPLETA

NOTA BENE:

I CLIENTI CHE HANNO UNA PERMUTA E/O SONO VINCOLATI ALL'ACQUISTO DELLA BARCA ESCLUSIVAMENTE SE VENDONO LA LORO, LO DEBBONO FAR PRESENTE PRIMA DI QUALSIASI APPUNTAMENTO, PENA IL RIMBORSO SPESE AFFRONTATO DALL' AGENZIA.

Azimut 55S Hard Top

Anno 2013

Motori Volvo Penta 3 X D6 475 IPS 600 (200 ore moto)
Cabine 3
Toilette 2 con box doccia
Alloggio equipaggio 1 Cabina con Toilette

Elettronica:
1° GPS Raymarine E Series 12" Touch Screen;
2° GPS Raymarine E Series 12" Touch Screen;
Ecoscandaglio Raymarine P70R
Autopilota Raymarine P70R
VHF Raymarine RAY240E
Radar Interfacciato
Conta catena Quick CHC1202M
Bussola
Strumentazione Volvo Penta
EVC Volvo Penta 9"
Manette Elettroniche
Joystick di manovra;
Elica di prua;
Domodica di bordo;
Strumentazione supplementare analogica dei motori;

Accessori:
Ancora e catena
Antenna Satellitare
Chiusura di poppa
Aria condizionata
1° Generatore Paguro 18 Kw
Passerella idraulica
Elica di prua
Tonneggio a Poppa
Prendisole di prua
Prendisole di poppa
Tender Garage
Televisori

IMBARCAZIONE IN BUONE CONDIZIONI GENERALI

-- NOTA BENE –

BARCA IVA PAGATA
NON SI INVIANO FOTO ED INFORMAZIONI DI CARATTERE ECONOMICO SENZA AVER RICEVUTO UN CONTATTO TELEFONICO.

DESCRIZIONE INTERNI

Scendendo sottocoperta si accede alle tre cabine.

La padronale è a poppa e il suo locale bagno è ampio e ben rifinito.

La vip, a prua, non presenta peculiarità, se non per il comodo accesso sui tre lati del letto. Il bagno ha doppia porta, con la seconda sul quadrato. Troviamo, infine, la cabina ospiti, di buona altezza ma con due letti un po' stretti.

Tuttavia sono in piano, molto più pratici di quelli a castello.

Spostandoci all'esterno e verso prua, attraverso due passavanti sicuri seppure non larghissimi, accediamo al pozzetto anteriore: un ambiente piacevole grazie al divano fronte marcia alla base del parabrezza e all'ampio letto prendisole.

Da qui c'è anche l'accesso all'ambiente equipaggio, con cuccetta ribaltabile, armadi e wc.

Curioso che all'interno di questa cabina ci siano parti di carbonio a vista, un dettaglio che riteniamo adatto anche agli spazi conviviali per la peculiarità tecnologica che rappresentano.

DESCRIZIONE ARMAMENTI

Ancora e catena
Antenna Satellitare
Chiusura di poppa
Aria condizionata
Generatore Paguro 18 Kw
Passerella idraulica
Elica di prua
Tonneggio a Poppa
Prendisole di prua
Prendisole di poppa
Tender Garage
Televisori
Tendalini
Cucinerei complete

DESCRIZIONE STRUMENTAZIONE

1° GPS Raymarine E Series 12” Touch Screen;
2° GPS Raymarine E Series 12” Touch Screen;
Ecoscandaglio Raymarine P70R
Autopilota Raymarine P70R
VHF Raymarine RAY240E
Radar Interfacciato
Conta catena Quick CHC1202M
Bussola
Strumentazione Volvo Penta
EVC Volvo Penta 9”
Manette Elettroniche
Joystick di manovra;
Elica di prua;
Domodica di bordo;
Strumentazione supplementare analogica dei motori;

NOTE AGGIUNTIVE

Un open ricco di innovazioni, con un pozzetto versatile e tre cabine per la notte.

I tre motori con trasmissioni Ips hanno assicurato belle soddisfazioni e la guida è risultata divertente

Questo 15 metri open si caratterizza innanzitutto per la plancetta che adotta un sistema completamente inedito.

Alla vista è una consueta piattaforma in teak, lunga circa un metro, ma con un comando elettrico la struttura si inclina e ruota all’esterno, insieme al portellone del garage, che è solidale con la spiaggetta stessa.

Quest’ultima si immerge sotto il pelo dell’acqua, rimpiazzata dalla parte interna del portellone, rivestita in teak e protesa sul mare per quasi due metri. Il tender si può alare o varare, ruotando ulteriormente il portellone e facendolo scivolare sui suoi rulli.

Un sistema innovativo e che dovremmo trovare in seguito anche su altri modelli.

Il pozzetto ospita un grande divano a L, che crea una sorta di continuità con il divano interno grazie a un’altra peculiarità del 55S: la porta che separa dentro e fuori, divisa in quattro parti scorrevoli, può aprirsi sui due lati lasciando un ampio passaggio al centro oppure scorrere integralmente sul lato di dritta per eliminare ogni separazione e creare un ponte continuo da poppa al parabrezza.

La versatilità del pozzetto aumenta grazie al tavolo che si abbassa per creare un prendisole e al bimini sull’unghia del tetto che può ombreggiare l’ambiente. Infine, a dritta del salone, di fronte al divano, c’è una grande tv a scomparsa che può ruotare fino a servire il divano esterno.

In definitiva, abbiamo individuato l’ambiente che più volentieri sarà usato sia in navigazione sia all’ormeggio.

Il tavolo interno costituisce la dinette per il pranzo e sul lato di prua serve un divano a doppia funzione: nei momenti conviviali è orientato verso il tavolo stesso, ma con un solo movimento dello schienale diventa una seduta fronte marcia che permette di osservare l’orizzonte e fare compagnia al pilota.

Ancora più a prua, la timoneria a dritta è affiancata sull’altra murata da una chaise-longue regolabile. Sulla nostra testa, il tetto è scorrevole elettricamente. Si può inoltre optare per due versioni, una tradizionale e una dotata di vetri trasparenti e tendine oscuranti.

PROVA TECNICA

È ora di metterci al timone. Avviamo i tre motori e controlliamo la strumentazione. Il minimo è a circa 650 giri, regolabile.

Si può manovrare con il classico joystick, con azione progressiva e molto intuitiva. In fase di manovra, il motore centrale si posiziona in folle e aspetta silenzioso.

Appena usciamo, ingaggiamo la marcia normale. I motori sono privi di vibrazioni, così come lo è la barca grazie alla costruzione solida e agli assemblaggi corretti.

La risposta alle manette è molto rapida, quasi nervosa.

Si nota come tre motori relativamente piccoli abbiano molta meno inerzia all'acceleratore rispetto a due più grandi. È una questione di cilindrata e di masse in movimento.

La direzionalità è ottima, anche se con i soliti filtri elettronici dovuti ai piedi Ips.

Pertanto la virata dipende dalla velocità e dalla rapidità di azione sul timone, permettendo di stringere di più alle andature più lente.

Aumentando la velocità non solo i piedi ruotano più piano ma si bloccano anche in una posizione meno accentuata.

Tutti strumenti che aiutano nella guida e accrescono la sicurezza, ma la sensazione di essere dietro un muro di controlli elettronici rimane.

Tenendo un'andatura di 25 nodi comunque abbiamo effettuato una virata completa in circa 60 metri di diametro, nelle due direzioni. L'assetto di navigazione è piuttosto piatto, anche se abbiamo riscontrato una certa sensibilità all'azione sui flap (non dimentichiamo che eravamo decisamente carichi nelle condizioni della nostra prova).

Nonostante l'assenza di mare, l'intervento sugli stessi modificava abbastanza sensibilmente l'impatto della prua e di conseguenza la velocità di navigazione.

È senza dubbio positivo poter scegliere diversi assetti, compatibilmente con il dislocamento e le condizioni, tuttavia la mancanza di un indicatore preciso ci faceva lavorare sempre "a tentativi".

In generale, considerando che stiamo spostando oltre 23 tonnellate, questo 55S dà delle belle soddisfazioni e sa essere perfino divertente.

Ci manca purtroppo un dato significativo relativo al comportamento sulle onde.

Cercando ripetutamente la nostra scia e quella dei traghetti, abbiamo riscontrato un impatto un po' secco ma molto solido sul mare corto e un ingresso decisamente morbido e confortevole su quello più lungo.

COMMENTO. TECNICO SULLO SCAFO AZIMUT 55S

La costruzione di questo 55S segue i consueti standard di Azimut, quindi lo scafo è realizzato in vetroresina laminata per infusione, con resina vinilestere per gli strati più esterni a migliore protezione dall'osmosi.

Lo scafo, sia in chiglia che nelle murate, è costruito in sandwich con anima in pvc ad alte prestazioni.

La parte più sofisticata si trova però al di sopra: come già su alcuni modelli del cantiere di Avigliana, la coperta, la sovrastruttura e l'hardtop sono in fibra di vetro-carbonio.

Anche qui la costruzione è simile: laminazione per infusione e sandwich con anima in pvc.

Però i fogli di fibra di vetro sono sostituiti con quelli in fibra mista di vetro e carbonio, più leggera e resistente.

In questo modo si riduce il peso complessivo della struttura del 10% e, soprattutto, si riducono le masse sospese tenendo basso il baricentro, a vantaggio dell'agilità in navigazione e della diminuzione del rollio.

Alcune parti più piccole, inoltre, sono realizzate in fibra di carbonio pura e resina, e in questo caso la riduzione di massa è del 37% rispetto a una normale vtr.

Lo scafo ha un deadrise non particolarmente accentuato di 15,8°, mentre a centro barca l'angolo di stellatura arriva a 21°.

Il serbatoio carburante è in acciaio inox, suddiviso in due compartimentazioni stagne e comunicanti da 800 litri.

Ci sono tre filtri (singoli) per i tre motori e uno specifico per il generatore.

Il serbatoio acqua dolce è realizzato in polietilene e si trova sotto il pavimento del corridoio.

L'autoclave ha una portata di 45 lt/min, mentre il boiler contiene 60 litri e ha una potenza di 800W.

I serbatoi acque grigie e nere sono anch'essi in polietilene e si trovano sotto il corridoio e sotto la cabina Vip, rispettivamente.

Il nuovo Azimut 55S vince due premi ai World Yachts Trophies 2012 al Festival de La Plaisance di Cannes.

Azimut 55S è stata incoronata regina della serata organizzata da Luxmedia Group, aggiudicandosi sia il Most Innovative yacht Award che il Best Layout & Interior design Award 2012.

"Questi due premi dimostrano il costante impegno dell'azienda rivolto alla continua innovazione e ricerca, per offrire ai suoi clienti prodotti sempre più all'avanguardia, per design, qualità e innovazione" riferisce Paolo Casani, ad di Azimut Yachts.

Il designer, Stefano Righini, ha rivoluzionato gli spazi con un layout nuovo, che posiziona le tre cabine dedicate ad armatore e ospiti a centro barca, offrendo comfort e volumi maggiori.

Nuovi anche gli spazi nelle zone esterne: a prua con divano fronte marcia separato dall'ampio prendisole, a poppa con l'introduzione della spiaggetta pivotante. L'utilizzo della fibra di carbonio e la tripla motorizzazione garantiscono prestazioni da sportiva

IMMAGINI

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

XP

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

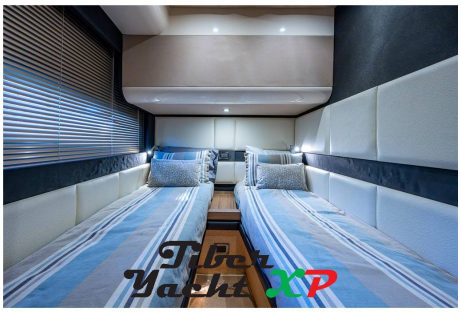
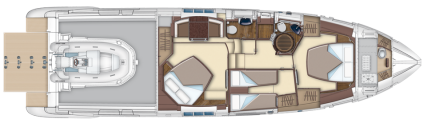
ProprioBateau.ca
Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP

XP

Tiber
Yacht XP

Tiber
Yacht XP