

OUTER REEF 620

Insonorizzazione, lunghe autonomie ed eleganza senza tempo. Dagli Stati Uniti una navetta con grandi spazi, capace di navigare con ogni mare e per centinaia di miglia senza vedere un porto

NOTE

Tester **Tommasino Gazo**

(velaemotore@edisport.it)

✓ **Luogo prova:** A Cannes, con mare calmo, poco vento, 12 persone a bordo





Non è una barca per chi ha fretta, ma per quell'appassionato che vuole godere del piacere di navigare. Con calma e soprattutto avendo “sotto i piedi” uno scafo con innegabili doti marine, traduzione per un'imbarcazione dislocante e che non teme le onde. Quello del cantiere statunitense Outer Reef, allo Yachting Festival di Cannes dello scorso anno era l'esordio nel mercato mediterraneo, ed è stata sicuramente una novità da osservare con attenzione.

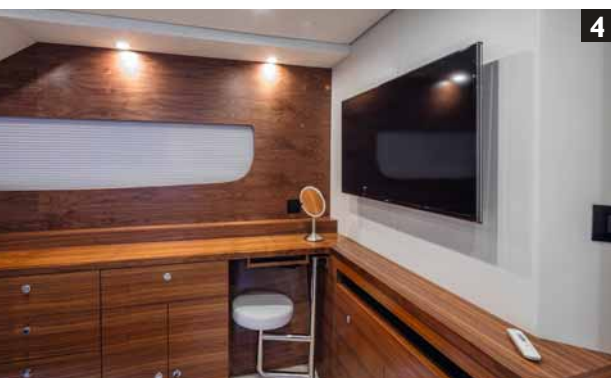
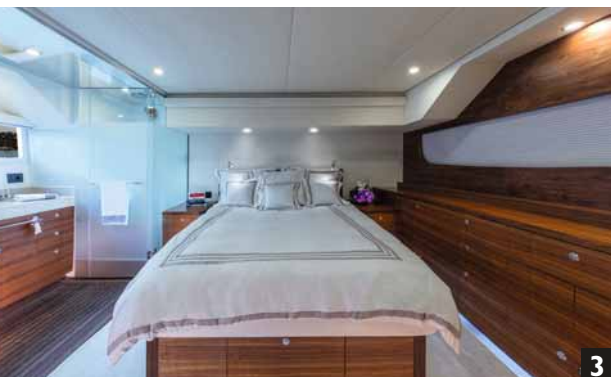
Il 620 Trident, infatti, è il tipico rappresentante della nautica di tradizione anglosassone, dislocante, con layout di grande accoglienza e adatto alle lunghe navigazioni.

Alle doti marine si aggiunge un alto livello di qualità delle finiture e un'eleganza sobria e destinata a superare le mode. In acqua questo 17 metri esprime al meglio tutto il suo Dna di nascita. Sembra proprio concepito per vezzeggiare gli ospiti a bordo: la dolcezza sull'onda è una delle sue qualità migliori, filtra il mare senza farne giungere i suoi lati “peggiori” agli ospiti e, grazie a un qualificante lavoro di insonorizzazione, a bordo si può parlare senza dover alzare la voce.

Neppure alla velocità massima e tanto meno a quella di crociera, che si attesta piacevolmente attorno ai 14 nodi. Lontane le prestazioni velistiche degli scafi plananti, al massimo si superano di poco i 20 nodi, ma, in cambio, si ha la piacevolezza di navigare senza rumori insopportabili – a 20 nodi si devono “subire” non più di 82 dB – e di



1. La sezione di prua del fly può essere protetta da un hard top in fibra di carbonio con illuminazione a Led e soft top centrale apribile. Non manca il teak e tutta la strumentazione elettronica fornita da Simrad. **2.** Il pozzetto con divano e tavolo al centro. Dalla plancetta sono due le scalinate che portano a bordo. **3.** A prua c'è un bel prendisole con poggiatesta reclinabile e divanetto per sedersi.



1/2. Spettacolare la plancia di comando, che si trova a un livello rialzato rispetto a quello del salone. Vista a 360° e grandi display consentono di navigare e manovrare avendo sempre tutto sotto controllo. La cucina ha il bancone che si affaccia sul salone.

3/4. La cabina armatoriale è a centro barca, ha vetrate panoramiche e bagno con sezione centrale a vista. Doccia e wc sono chiusi da paratie opache. Non manca un lungo piano di appoggio con pouf e grande televisione.

vivere la crociera in un'atmosfera soffusa grazie all'eleganza senza tempo degli interni.

Interessante anche la stabilità di rotta, non c'è bisogno di grandi o frequenti correzioni grazie alla chiglia lunga come si conviene per uno scafo dislocante. La virata, pur senza impressionare per l'agilità, si rivela adeguata alla velocità e soprattutto alla stazza dell'imbarcazione che risente con prontezza dei cambi di rotta che risultano mai nervosi. Anche il consumo ha la sua importanza e il 620 Trident si conferma parsimonioso nel contesto della sua categoria e considerata la dotazione di due propulsori Cummins da 550 cavalli ciascuno.

Anche la coperta sembra voler "coccolare" gli ospiti: la larghezza dei passavanti (non meno di 50 centimetri), l'altezza della battagliola variabile da un metro a un metro e mezzo, la grande disponibilità di divani che, in particolare sul fly dotato di hard top ad apertura elettrica e di un'altra timoneria, regalano la massima comodità.

Gli interni confermano la prima impressione. Il salone, tutto giocato sui colori chiari comprese le finiture in legno, regala un ambiente di raffinata eleganza e con una luminosità eccezionale, grazie ai colori chiari e alle grandi vetrate.

La zona notte ripete i temi distintivi di questa barca. Colori chiari, notevole luminosità, altezze oltre i due metri e cabine (una grande armatoriale verso poppa, una con due letti a pullman al centro e la Vip a prua, tutte con wc e doccia separata) generose nelle dimensioni e curate per la funzionalità. Un appunto al cantiere, tanto per non esagerare con le virtù di questo modello della serie Trident, dovrebbe essere l'eccessivo numero di gradini (otto) per accedere alla zona notte.



5. La scala che conduce dal salone alla zona notte, sulla destra si intravede la cabina dell'armatore.
6. Cabina Vip di prua e ospiti hanno bagni riservati.
7. La sala macchine con i due motori Cummins Qsb 6.7 da 550 cv.
8. Bella la zona tecnica di prua con verricello elettrico rialzato, in modo da evitare situazioni pericolose quando si manovra con l'ancora.



OUTER REEF 620 in cifre

Prezzo listino € 1.190.00

Iva esclusa franco cantiere con 2 motori Cummins Qsb 6.7 550 cavalli. Di seguito la lista dei principali optional disponibili (per il prezzo contattare il cantiere)

ACCESSORI PRINCIPALI

Motori Cummins QSC8.3 da 600 cv, generatore supplementare da 11,5 o 13,5 kW, trim tabs Humphree Intercpetor System, elica di prua/poppa Side-Power da 10,5 cv, stabilizzatori SeaKeeper 6, dissalatore Schenker Modular 950, teak su passavanti e tuga di prua, pozzetto e scala per il fly e su tutto il fly, hard top in fibra di carbonio sul fly con illuminazione a Led, inserto scorrevole in tela su hard top, barbecue sul fly, ice maker, cantina per il vino e cucina con impianto a gas al posto di quella elettrica.



I DATI	
Lunghezza f.t.	m 18,8
Larghezza	m 4,93
Pescaggio	m 1,22
Dislocamento	t 23,13
Serbatoio acqua	lt 890
Serbatoio acque nere	lt 568
Serbatoio carburante	lt 3.028
Motori	Cummins Qsb 6.7 550 cv
Omolog. CE categoria	A
Progetto	Ufficio tecnico cantiere
Interior Design	Deborah Manzi

INDIRIZZI	
Outer Reef , www.outerreefyachts.com info@outerreefyachts.com	

COSTRUZIONE	
Resina vinilestere con laminazione a infusione, sandwich con Pvc, laminazione con barriera vinilestere per protezione dall'osmosi.	

STANDARD	
Elettronica plancia di comando: un display multifunzione Simrad NSS16 EVO2 con Gps e antenna radar open array 19 mn, black box Vhf Simrad RS 90 e display Cummins Vessel View. Sul fly: un display multifunzione Simrad NSS16 EVO2, Vhf Simrad RS 90 e display Cummins Vessel View. Luci interne ed esterne a Led, generatore Cummins Onan 17 kW 50 Hz, filtri Racor 1000 MA per motori e generatore, batterie AGM.	

LE PRESTAZIONI				
Regime (rpm)	Velocità (nodi)	Consumo (lt/ora)	Autonomia (miglia/ore)	Rumorosità (dB) (salone)
700	5,3	9,2	1.744,39 • 329,13	58
1.000	6,5	13	1.514 • 232,92	60
1.500	9,3	30	938,68 • 100,93	63
2.000	11,2	66	513,84 • 45,88	70
2.500	13,4	118	343,86 • 25,66	71
3.000	18,5	186	301,17 • 16,28	79
3.200	20,2	210	291,26 • 14,42	82

Note: La prova si è svolta a Cannes, in Francia, con mare calmo, assenza di vento, 12 persone a bordo, serbatoio acqua al 100%, serbatoio carburante 80%.

LE PRINCIPALI ALTERNATIVE

MAGELLANO 66



Lunghezza f.t. m 20,15, disloc. t 44,5, motori 2 Volvo D13 800 cv, <http://it.azimutyachts.com>

ABSOLUTE NAVETTA 58



Lunghezza f.t. m 17, disloc. t 32,1, motori 2 Volvo IPS600/800, <http://absoluteyachts.com>

PROVATA SU
Vela e Motore
 03-2015