Tester Paola Bertelli (velaemotore@edisport.it)

NEEL 65E

TRIMARANO CON SPAZI IMPRESSIONANTI, SI DISTINGUE PER LA CABINA ARMATORIALE SUL PONTE PRINCIPALE E LA LUNGA VETRATA DEL SALONE. LO ABBIAMO PROVATO CON 16 NODI DI VENTO E IL LOG SPESSO OLTRE I 10 NODI E LO SCAFO SOPRAVENTO FUORI DALL'ACQUA

✔ **Luogo prova:** La Rochelle, Francia. ✔ **Meteo:** 15/16 nodi di vento, onda formata.

✔ **Modello:** scafo n° 1 del 65 E, versione con cinque cabine, albero di alluminio, rig standard

La zona giorno è inondata di luce. Basta dare un occhio alla cucina (a sinistra). Qui c'è spazio per qualsiasi cosa – lavapiatti, cantinetta, due freezer a cassetti, frigorifero – il top a ferro di cavallo è in resina. Sotto una delle quattro cabine negli scafi. Tutte hanno bagno privato.

Sopra, lunghissima la vetrata che avvolge il salone. Il tavolo da carteggio è un bello spazio dove lavorare con una perfetta visuale esterna. Comoda la seduta ergonomica. Alle sue spalle si trova la cabina armatoriale (sotto). Il letto "vista mare" è una delle caratteristiche dei Neel.

Il Neel 65 misura 20 metri di lunghezza per 12 di larghezza, una piazza d'armi che si sviluppa su tre livelli: fly, ponte principale e inferiore. Siamo andati a provarlo a La Rochelle, in Francia, sede del cantiere Neel Trimarans. Con la meteo siamo stati fortunati, freddo a parte, ci hanno accolto 15-16 nodi d'aria e onda formata. Una buona situazione per capire come si comporta in mare l'ammiraglia Neel e, in genere, un trimarano per la crociera di queste dimensioni.
Il 65 ha il grande pregio di riuscire a limitare i compromessi di solito richiesti tra comodità e prestazioni. Il trimarano è un mezzo veloce per definizione (basta vedere record oceanici e regate), sicuro in mare (il peso concentrato tutto sullo scafo centrale lo rende più sicuro dei catamarani, ad esempio) e lo spazio a bordo è impressionante.

PROVA IN MARE

Il Neel 65 Evolution è la barca giusta per chi ha il programma di "viaggiare". È mastodontico e se l'agilità non è il suo forte, non si può dire, invece, che non manovri facilmente. A motore il bow thruster è efficiente e ci ha aiutati a ormeggiare senza problemi. A vela il timone idraulico è abbastanza duro e dalla risposta non immediata, certo qui si viaggia molto con il pilota

La foto a sinistra rende bene l'idea di quanto il Neel sia veloce in acqua e abbia spazi infiniti. Il pozzetto riparato è una zona all'aperto con tavolo, divani e chaise longue (in basso a sinistra). In teak i tavoli del fly (sotto a destra). Nella foto si nota che la randa non ha il lungo carrello tipico dei catamarani, ma due pratici punti fissi.

PREZZO DI LISTINO EURO 1.598.000

Iva esclusa, f.co cantiere con Volvo 150 cv

I DATI

Lunghezza f.t.	m 19,80
Larghezza	m 12,05
Pescaggio	m 1,80
Dislocamento a vuoto	t 20,7
Superficie velica tot. bolina	mq 207
Serbatoio acqua	lt 950
Serbatoio carburante	lt 1.000
Motore	Volvo Penta 150 cv
Omologazione CE categoria	A
Progetto	Joubert Nivelt
Interni	Franck Darnet Design

INDIRIZZI

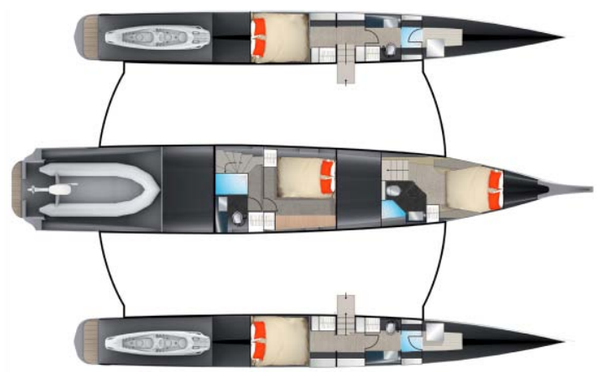
Neel Trimarans, Francia. In Italia **Yachtsynergy**, Marina Calagalera, Porto Ercole; tel. 0564 830234, www.yachtsynergy.it

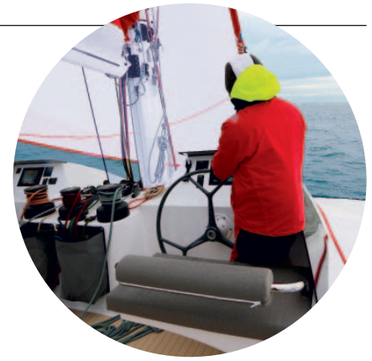
COSTRUZIONE

Scafi laminati in sandwich di Pvc a cellule chiuse con infusione, il fondo è monolitico e a prua ci sono le crash-box. Il motore da 150 cv è nello scafo centrale. La coperta è rivestita con teak sintetico (optional).

PIANO VELICO E STANDARD

Albero e boma in alluminio (carbonio e rig in tessile sono optional). Le vele sono in Hydranet, la randa steccata misura 114 mq, il genoa 93 e la trinchetta 40 mq.





Perfetta la visuale dalle due ruote. Tutte le manovre sono rimandate e gestite dai tre winch a piede d'albero.

A prua genoa e trinchetta sono rollabili. Lo stralletto della seconda obbliga ad arrotolare il genoa in virata/strambata.

A poppa dello scafo centrale c'è il garage: si apre idraulicamente e un efficace sistema di paranchi serviti da un winch elettrico gestisce il tender (lungo fino a 4 metri).

automatico. Di tutto rispetto la postazione di comando sul fly: ci sono le due ruote del timone (i problemi di visibilità su un mezzo così largo sono risolti) e a base d'albero tre winch gestiscono tutte le manovre di un rig che è semplice, quasi basico. Un aspetto positivo, che rende agevole gestire una barca non certo banale quanto a carichi e dimensioni. I più raffinati potrebbero sentire la mancanza di qualche regolazione di fino. Usciti dall'infinito marina di La Rochelle navighiamo con randa piena (114 mq) e genoa (93 mq). Sul plotter la velocità è fissa sempre a doppia cifra tra 10 e 11 nodi, indipendentemente dall'essere al traverso o di bolina più o meno stretti.

Al velista "classico" farà impressione vedere che la randa ha poca necessità di essere lascata quando ci si allarga: il vento apparente creato dalla velocità arriva sempre da prua! Un esempio: navigando con un angolo al vento reale di 83° l'apparente è a 60°. E il movimento a bordo è simile a quello dei monoscafi, qui si naviga sempre con lo scafo sopravvento leggermente fuori dall'acqua e una leggera inclinazione.
Con un vento di 15 nodi e mare formato, per stringere di più la bolina togliamo il genoa e apriamo la trinchetta autovirante (40 mq): l'angolo migliora molto, ma crolla la velocità (7 nodi). La soluzione migliore è navigare con il genoa non del tutto aperto.
E sul log tornano i 10 nodi. Peccato non aver potuto provare il gennaker, che di certo ci avrebbe dato soddisfazione e le onde non ci avrebbero negato qualche surfatina (Eric Bruneel, fondatore e managing director di Neel ci ha raccontato, di aver toccato i 20,5 nodi con onda molto formata).

A TUTTO SPAZIO

Il 65 Evolution si sviluppa intorno a una piattaforma centrale che "poggia" sui tre scafi e che è l'artefice degli spazi impressionanti di bordo, in particolare di quello che loro chiamano "Cockloon" (dalle due parole cockpit e saloon), ossia la fusione tra salone e pozzetto in un'unica zona living che si crea una volta aperta la porta scorrevole vetrata. Allo stesso livello ci sono la cabina armatoriale, con armadio a quattro ante e letto per baglio "vista mare", e la cucina - scenografica e iperaccessoriata - che è separata dal salone da una parete a vetro. La versione che abbiamo provato aveva altre quattro cabine tutte con bagno (il layout prevede da tre a cinque cabine) con forme e dimensioni simili a quelle tipiche dei catamarani.
Le finiture in Alpi sono abbastanza anonime, una scelta - ci spiega Eric Bruneel - fatta per lasciare all'armatore la possibilità di personalizzare gli ambienti con accessori vari. Certo per noi, che l'abbiamo visto senza il tocco finale del proprietario, il risultato è un po' freddo e fin troppo minimale.
Tanto spazio anche in coperta, il pozzetto è protetto, mentre il fly (ripida la scala di collegamento, un corrimano/tientibene non guasterebbe) diventa la zona sole per eccellenza con due ampi tavoli in teak circondati da divani e prendisole.
Dal pavimento del pozzetto, attraverso un'apertura ampia, si scende alla sala macchine ben insonorizzata (la posizione è ideale perché permette di concentrare i pesi principali in basso e nello scafo centrale) dove si trovano tutti gli impianti e dove lo spazio, ancora una volta, abbonda e permette di lavorare con comodità.