

# Naturale STABILITÀ

La carena ha un ottimo comportamento sull'onda e raggiunge una velocità massima ragionevole, di 25 nodi, per essere una barca con questa struttura. Comoda e luminosa l'articolazione degli ambienti che sono pensati per avere gli agi di una casa

*testo di Aldo Martinetto - foto di Andrea Muscatello*



*Sea Ray 505 Sedan Bridge*



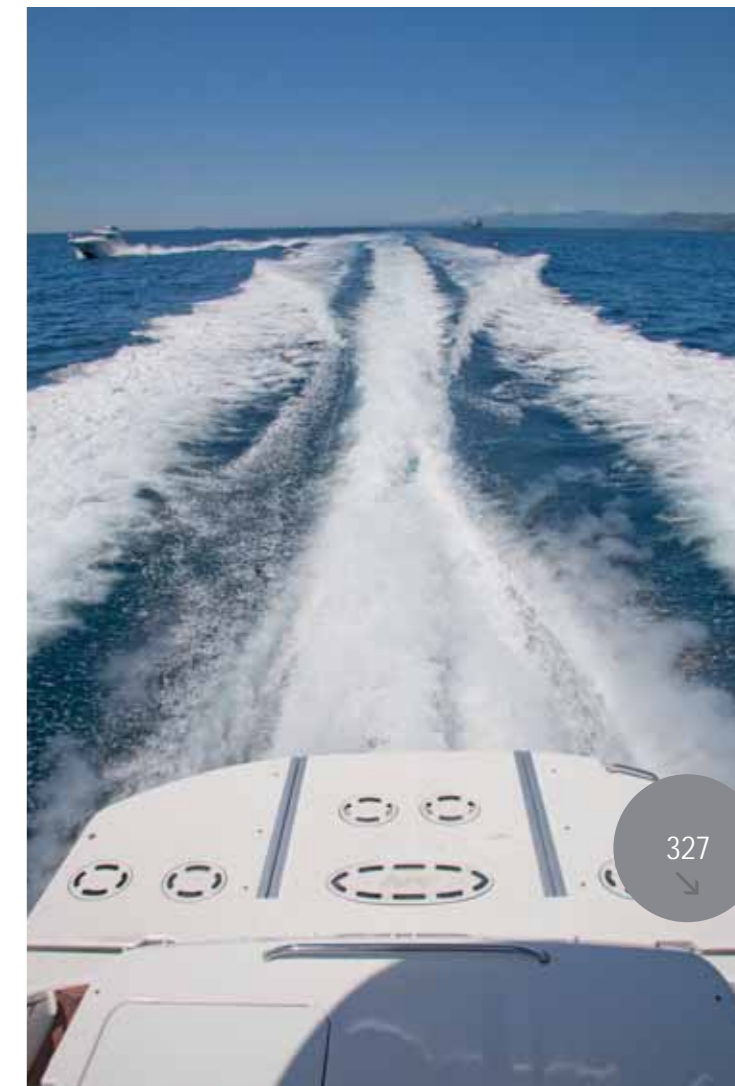
le principali dotazioni. Di fronte si trova un mobile di servizio fornito di grandi cassettiere compartimentate e pianale. A proravia l'ambiente è delimitato dal parabrezza diviso in tre sezioni piane, dove i montanti, insieme a quelli delle finestrate laterali, fungono da sostegno al pianale del fly. Verso poppa una vetrata con forma a T è apribile completamente nelle tre sezioni e di qui si ha libero accesso al pozzetto dotato di un divanetto contro lo specchio e di scale con larghi gradini per salire ai passavanti e al fly. Quest'ultimo è di estesa superficie, contiene la postazione di governo principale ed è completamente arredato e attrezzato per il soggiorno conviviale. È una sistemazione tipicamente americana che può essere apprezzata anche in Europa.

Il sottocoperta è offerto in due versioni: una standard con due cabine doppie, due locali bagno e una cabina con servizio per il marinaio a poppa estrema, e una seconda con tre cabine, due toilette e, a richiesta, la cabina marinaio sempre a poppa.

Gli interni sono arredati con uso di legno e di vetroresina simil-legno e i rivestimenti sono di sky chiaro. La notevole altezza sotto baglio contribuisce a dare la sensazione di spazio e di luce.

### La prova

Il 505 Sedan Bridge è importante perché l'intendimento progettuale è stato per una vera e propria abitazione che possa agevolmente spostarsi sia in mare sia sulle acque interne. La carena è efficiente, il tirante d'acqua a pieno carico è stato contenuto approfittando del basso rapporto lunghezza al galleggiamento/larghezza pari a poco più di tre. Infatti l'importante fly costituisce un peso in alto non indifferente – irrinunciabile vista la destinazione d'uso – ma doveva essere riequilibrato. A barca ferma con onda lunga al traverso il rollio è appariscente, ma appena lo scafo entra in planata il fenomeno cessa. Tutto è quindi coerente: la stabilità trasversale alla fonda esiste in acque tranquille e si riconferma in mare aperto quando la barca è in moto. È un equilibrio tra dimen-



**I motori sono silenziosi e la coibentazione del compartimento contribuisce alla serenità all'interno della barca**

**Il nuovo 505 Sedan Bridge per l'Europa deriva dal modello americano con alcune modifiche per adeguarlo meglio alle esigenze mediterranee.** Infatti, nella tuga è stata collocata una seconda stazione di governo che si aggiunge a quella esterna sul fly mentre nella versione originale è unica.

La nuova postazione è costituita da una consolle isolata sul lato destro e arretrata rispetto al parabrezza per non modificare la posizione della scala di accesso al sottocoperta. La visuale a tutta prima sembra un po' ridimensionata, ma dopo poca assuefazione diventa accettabile.

Per fare posto alla consolle è stato eliminato un divanetto che ne fronteggiava un secondo semicircolare con il tavolo da pranzo centrale che è rimasto invariato. Questo divano e il tavolo, opportunamente articolati, possono formare un letto doppio di emergenza. L'ambiente interno è su due livelli che costituiscono la divisione fra la zona pranzo-soggiorno e quella adibita a cucina. Questa seconda area contiene un banco di lavoro a L con piano in corian e tutte

Sopra, il salone principale con cucina, divani e postazione di guida interna. Sotto, la cabina degli ospiti con letto matrimoniale. Nella pagina di destra, in alto, il bagno armatoriale e, in basso, la postazione di guida sul fly.





Sopra, la timoneria esterna. Nella pagina di destra, nel tondo, la sala macchine coibentata. La potenza installata al regime minimo di 600 giri/m muove lo scafo a poco più di 5 nodi con una bassa rumorosità di 60,5 dBA.

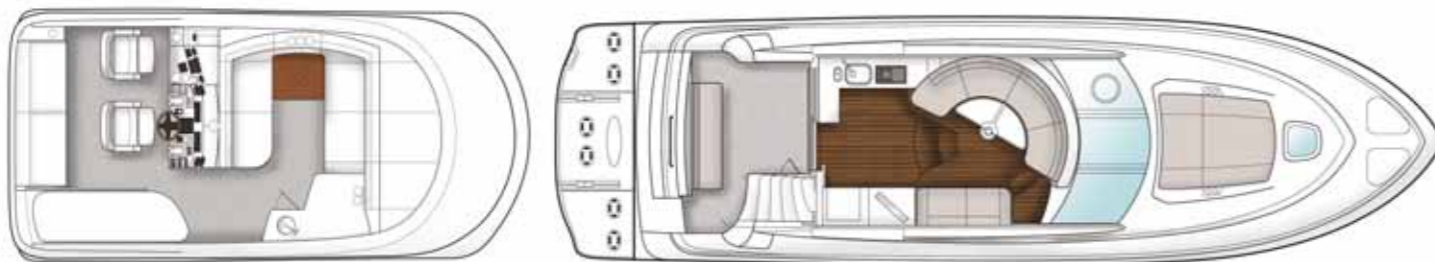
## LA SCHEDA

**Costruttore** Sea Ray Boats, Usa  
**Importatore** Motomar International, Peschiera del Garda (VR), tel. 045 6400888 motomar@motomar.it, www.motomar.it

**Progetto** Ufficio tecnico del cantiere  
**Scafo** Lunghezza m 15,44 • larghezza m 4,47 • immersione m 1,27 • cabine doppie (versione standard) 2, oppure cabine doppie (versione optional) 3 • con, oppure senza, cabina marinaio • locali bagno 2 • riserva combustibile lt 2.006 • riserva acqua lt 443 • cassa acque nere lt 227 •

portata 15 persone • materiale costruzione vtr • diedro poppiero 19° • peso a vuoto kg 17.010 • rapporto peso/potenza imbarcata 14,34 kg/cv  
**Motori** Due turbodiesel Cummins MerCruiser • mod. QSC8.3 • 4 tempi • iniezione diretta common rail • 6 cilindri in linea • alesaggio x corsa mm 114 x 135 • cilindrata 8.300 cc • turbo con aftercooler • controllo elettronico • potenza cv 593 (442 kW) • regime peso a secco kg 896 • rapporto peso/potenza 1,51 kg/cv

**Principali dotazioni standard**  
 Ancora galvanizzata • cavo e catena per ancora • frigorifero acciaio inox • campana • stereo Sony • bar sul fly • avvisatore di gas • kit intrattenimento • tv 26' nel soggiorno frigorifero con freezer • bar in pozzetto • allarmi per presenza acqua o gas • avvisatore acustico monotonale • Gps • Vhf Raymarine • caricabatterie • inverter • generatore 17 kW • aria condizionata • 7 pompe sentina • sistema cambio olio motori • sistema antincendio automatico e manuale • autoclave boiler



sioni e pesi non facile da conseguire, ma con il 505 S B è stato ottenuto. Per la propulsione è stata scelta la conformazione in V-drive per avere il gruppo motori abbastanza a poppa senza incidere negativamente sull'inclinazione degli assi porta eliche. I due motori imbarcati sono silenziosi e la consistente coibentazione del loro compartimento contribuisce alla serenità della permanenza all'interno della barca. La potenza installata già al regime minimo di 600 giri/m muove lo scafo a poco più di 5 nodi con bassa rumorosità (60,5 dBA).

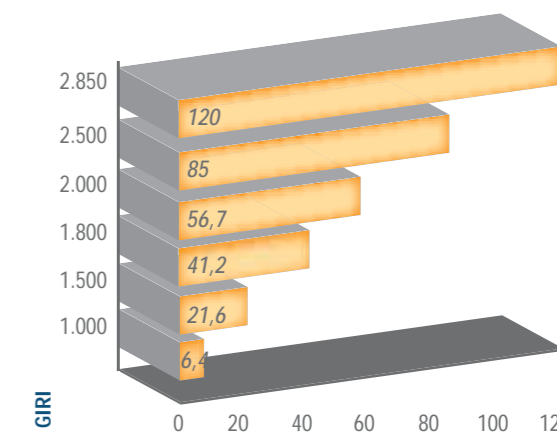
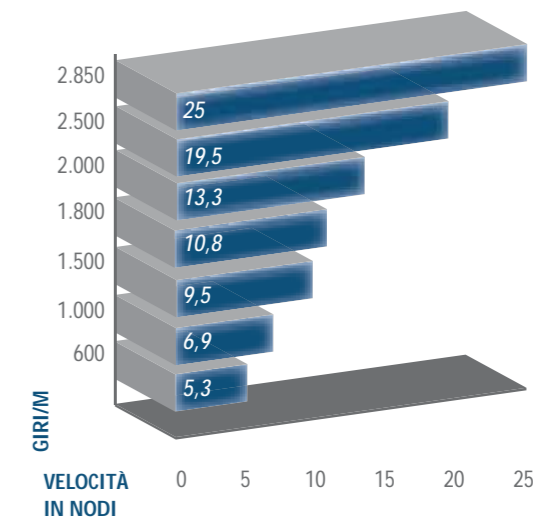
In acque libere l'accelerazione è progressiva fino al regime di 2.000 giri/m quando la carena assume l'assetto planato a circa 13 nodi di velocità. A 2.500 giri/m (19,5 nodi) la barca evolve fluida anche contro l'onda e il vento. L'impatto della carena è soffice e senza vibrazioni o rumori anomali. A questo regime si chiude il cerchio su entrambi i lati con circa 20 metri di raggio. La manovra del volante è leggera come su altri modelli della Sea Ray. Io preferirei, anche se leggera, una maggiore sensibilità nelle mani del pilota. La naturale stabilità di rotta della carena la giustificerebbe. Da ferma la barca manovra su se stessa con la sola controrotazione delle eliche. La massima velocità di 25 nodi è raggiunta al regime di 2.850 giri/m. Sono 150 giri meno di quelli previsti dalla Cummins MerCruiser, il che conferma che la presenza dell'importante fly e la conseguente resistenza frontale hanno la loro logica influenza. In acque più calme e con minore vento in prora forse 50 giri/m si potrebbero ritrovare, ma credo che ciò non sia influente sull'apprezzamento delle qualità della barca che è eccellente in ogni suo comportamento.



L'intendimento progettuale era quello di creare una vera e propria abitazione che potesse agevolmente spostarsi sia in mare sia sulle acque interne

## LE PRESTAZIONI

**Condizioni della prova** Località Genova • tempo soleggiato con temperatura piuttosto elevata • brezza inizialmente leggera da SW forza 2 scala Beaufort con tendenza a ruotare a N con forza 3 • mare poco mosso con onda lunga e bassa da SW forza 2 scala Douglas con onda corta e di altezza moderata sovrapposta per brezza da N • 4 persone a bordo • lt 550 gasolio • lt 200 acqua • dotazioni di sicurezza



## CONSUMO LT/H PER MOTORE

