

KUFNER 50



KUFNER 50

A 8 NODI VA LA REGINA DELLO SPAZIO

di Martino Motti

Una meravigliosa giornata ci accoglie per il sea trial del nuovo Kufner 50 in Croazia; la barca, una vela di quasi 15 metri di lunghezza, è al suo ormeggio nel marina di Trogir in un contesto a dir poco spettacolare: il fascino di questo antico borgo costruito in stile veneziano su un'isola fortificata contribuisce ad alimentare il senso del bello che percepiamo.

Sensazione che viene confermata non appena ci avviciniamo alla barca. Sappiamo, anche perché la nostra testata ha già provato la sorella maggiore Kufner 54, che queste barche sono costruite appositamente per il mondo del charter, ma c'è qualcosa che non mi torna... Si percepisce infatti subito una particolare accuratezza nella progettazione, nella suddivisione degli spazi di coperta, nella scelta delle attrezzature che sono marchiate Harken e la nostra curiosità sale vertiginosamente. Damir Kufner, il proprietario del cantiere situato a pochi chilometri da qui che poi andremo a



© The International Yachting Media

visitare per capire tecniche e lavorazioni, è disponibile a raccontarci la barca. Ci spiega che da sempre possiede una importante società di charter e che, non essendo mai stato soddisfatto dalle imbarcazioni in commercio, nemmeno da quelle studiate appositamente ma comunque troppo delicate per un lavoro gravoso come quello del charter, decide di fondare un cantiere per costruire, dopo attenta progettazione e rivisitazione dei processi costruttivi e di assemblaggio, una nuova linea di barche a vela. Ecco quindi pronto alla prova questo nuovo esemplare.



Gli esterni

Usciamo dal marina: sail drive ed elica di prua di serie facilitano le manovre, poca acqua e vento laterale non sono le condizioni ideali per manovrare una barca, ma il comandante esce senza un minimo di incertezza. Dobbiamo percorrere il canale tra le isole ed allontanarci a sud perché l'aeroporto vicino determina una lunga no fly zone che vieta l'uso del drone; così ne approfitto per osservare e "vivere" la coperta.





Lo specchio di poppa è di tipo abbattibile con sistema di movimentazione manuale a paranco, semplice e veloce per creare una spiaggetta bagno davvero generosa ed accogliente, due gradini la connettono alla coperta.

La spiaggetta può restare aperta anche in navigazione senza pregiudicare la sicurezza garantita anche da una draglia tra i due giardinetti. teak, di serie su tutte le barche, ricopre ponte, tuga, gradini e spiaggetta e le rende decisamente accattivanti e funzionali. Il pozzetto del Kufner 50 è diviso idealmente in due zone: doppia postazione



di guida a poppa e area living / pranzo al centro.

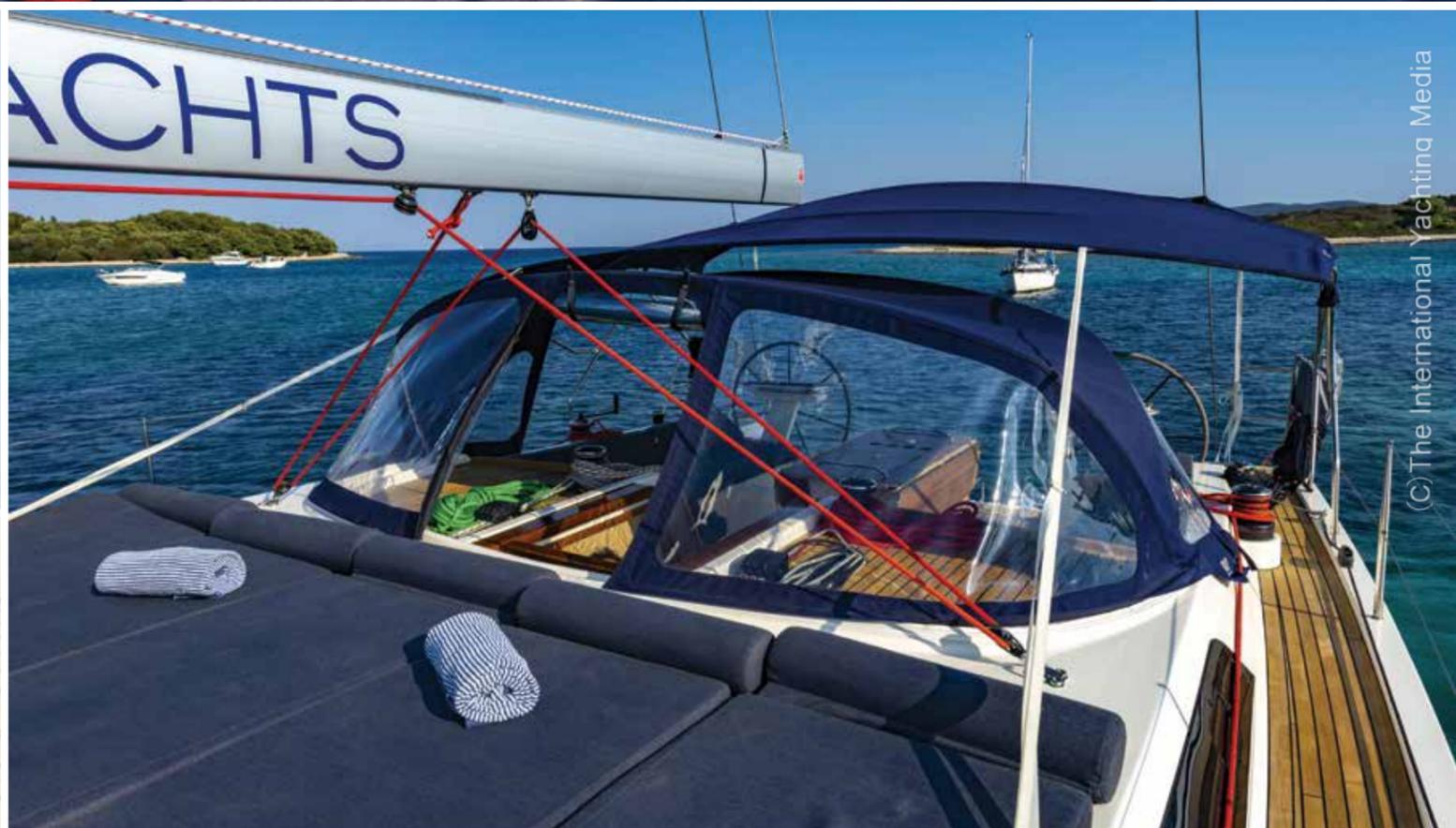
Le due moderne timonerie sono sostenute da robuste strutture oblique dotate di piano strumenti e tientibene, quella di sinistra ospita anche la leva della marcia a motore, ma la sua posizione mi sembra un po' esposta agli urti accidentali.

Le postazioni di governo risultano comode e spaziose, anche le panche laterali per la navigazione sbandata sono profonde e ideali, il paterazzo sdoppiato contribuisce alla vivibilità della parte centrale di poppa.

La visibilità delle vele e dell'albero dalle postazioni di guida è garantita da finestre in materiale trasparente inserite nel tendalino (rigorosamente realizzato in casa, comprese le strutture tubolari in inox).

I passaggi dalle console di guida nel pozzetto e verso prua sono larghi e permettono di muoversi velocemente. Noto insospettabilmente grande e spazioso il pozzetto, ma d'altra parte nella vacanza charter questo è il cuore della convivialità per tutti i 12 ospiti. La base ad isola contenente il frigorifero e dotata di due ali abbattibili indipendenti può diventare un importante tavolo pranzo circondato da due veri e propri divani a L con schienale imbottito.

Il tambuccio di accesso agli interni è protetto da uno spray hood che crea due zone riparate ai lati per poter riporre oggetti o indumenti all'asciutto, tre stopper ed un winch self tailing per lato permettono di manovrare tesabase, avvolgiranda, scotta randa, vang e drizza genoa. La navigazione a motore procede veloce e silenziosa, mi stupisco della scarsità di vibrazioni, segno che la costruzione dello scafo è robusta e il montaggio degli organi accurato.



La Costruzione

Mi spiegano che la laminazione è esclusivamente manuale e che oltre al gelcoat vengono stesi 3 layer di matt con resina vinilestere ed ulteriori strati (fino a 16 nei punti di maggior sforzo) di tappeti biassiali e multiassiali in vetro, per un totale di circa 4 tonnellate di resina; un ragno strutturale fatto di madieri e paramezzali piuttosto ravvicinati forma numerose paratie drenate da altrettante pompe di sentina in modo da lasciare perfettamente asciutti gli interni.

L'accoppiamento tra scafo e coperta avviene tramite una sovrapposizione a L senza viti, incollata e laminata all'interno. Le paratie in spesso compensato di okumé sono resinare a scafo e coperta a creare un unicum: lo scafo risulta così estremamente

rigido sia alla flessione sia alla torsione e più resistente agli eventuali urti laterali. L'albero è appoggiato in coperta, sostenuto da una struttura rettangolare in acciaio che permette un maggior sfruttamento dello spazio interno sottocoperta essendo stato eliminato il classico "palo" di sostegno.



Kufner 50: la navigazione a vela

Il vento reale ora ha raggiunto i 15 nodi circa, variabile tra i 12 e i 16, decidiamo di issare tela. Prua al vento, randa su in un attimo, velocissima e morbida, accostiamo di qualche grado per dare potenza alla vela ed apriamo il genoa, altrettanto rapido. Ho l'impressione che siano vele piccole e penso che le performance della barca potrebbero essere limitate: del tutto sbagliato! Nonostante la notevole massa il 50 scatta con scioltezza per raggiungere agevolmente i 7,6 nodi in bolina non troppo stretta e superare gli 8 al lasco.





Proviamo a virare più volte, le manovre filano lisce, la posizione dei winch è perfetta. La regolazione della randa, senza trasto alla tedesca, avviene facilmente ed è comunque efficace.

Tutte le manovre correnti del Kufner 50, come del resto di tutte le barche prodotte dal cantiere, passano intubate sotto il ponte in teak: il risultato è che la barca sfoggia una vera piazza d'armi a prua, oltre ad un prendisole principesco sistemato giusto a proravia dello spray hood.

Il resto del ponte è libero e pulito con ottimo passaggio verso prua. L'unico impedimento sui passavanti è lo stralotto basso che taglia il passaggio, per contro la via sulla tuga è ampia e molto comoda.

Gli interni

Il vento cala di colpo... peccato... mi stavo divertendo! Decidiamo così di dare àncora in una baia chiamata Blue Lagoon, un vero spettacolo. Sulla cala catena estremamente profonda e sul robusto musone inox che regge l'àncora a sbalzo sul dritto di prua non c'è nulla da eccepire, le operazioni di ancoraggio avvengono in tutta facilità e sicurezza.

Approfitto della rada per visitare gli interni che mi appaiono subito molto luminosi grazie alle molte finestrate che si aprono a scafo, a tuga e a soffitto.

Anche i colori chiari del materiale del mobilio e delle pareti, in contrasto con quelli più scuri dei pavimenti, contribuiscono a dare luce agli ambienti: si tratta di laminati artificiali resistentissimi effetto legno spazzolato White Zebrano della italiana Abet Laminati, insensibili all'umidità e resistenti agli urti.



Le modanature angolari, invece, sono in legno di quercia naturale massello mentre la costruzione interna è in compensato di pioppo.

Il cantiere costruisce in modalità semi-custom, tradotto significa che fermo restando lo scafo è possibile richiedere una configurazione cabine, bagni, cucina etc. a piacere. Questa versione è a 5 cabine e 3 bagni così suddivisi: due cabine matrimoniali a poppa con un bagno, due cabine a due letti sovrapposti ed un bagno verso prua e la cabina armatore con il suo bagno a prua.

Il quadrato è enorme e prevede un grande tavolo fisso (nella base sono ricavati sportelli ed è montato persino un microonde) contornato da un divano a U; dalla parte opposta un inusuale mobile cucina super-attrezzato corre da un capo all'altro del salone:



© The International Yachting Media



© The International Yachting Media



© The International Yachting Media

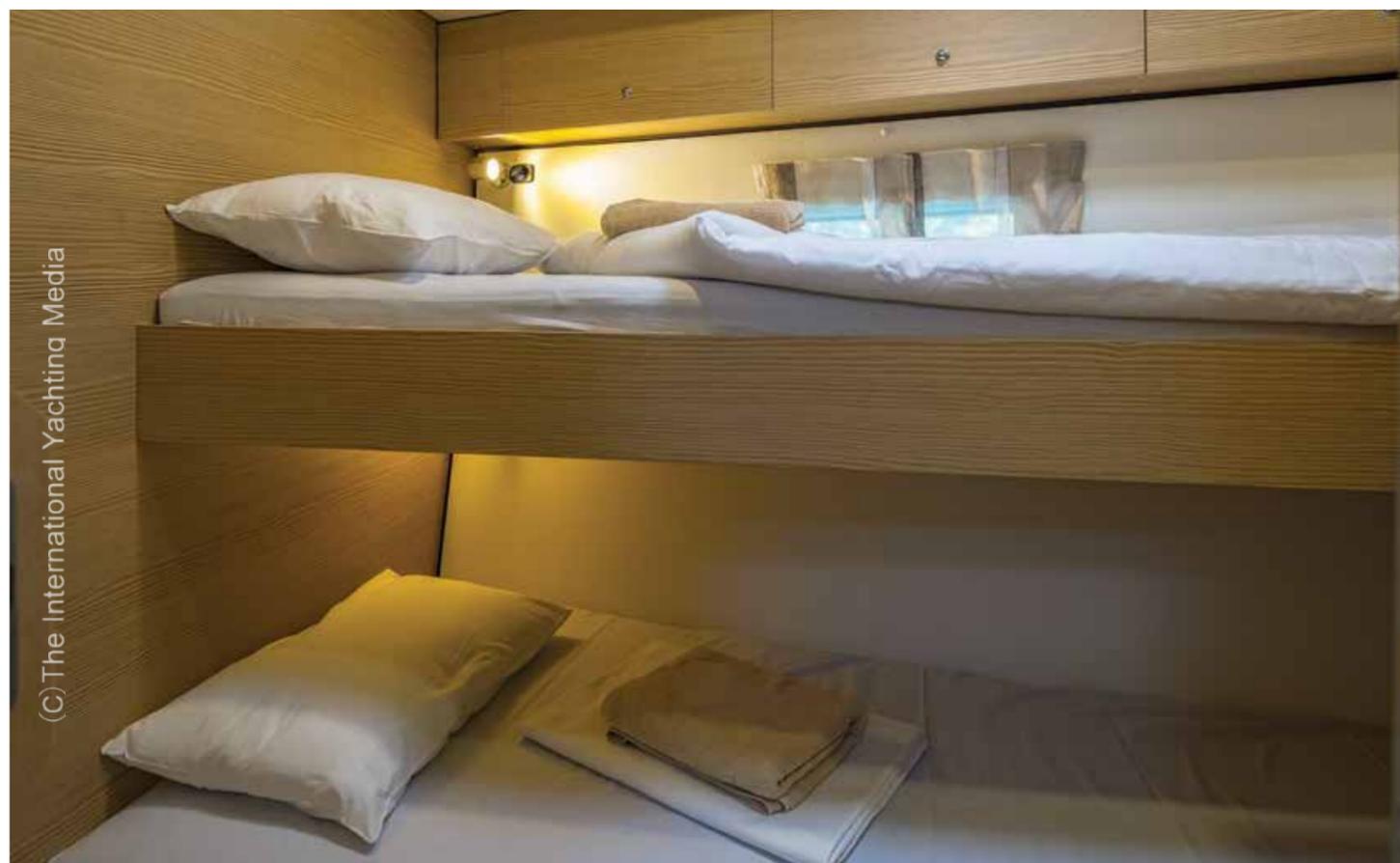
la convivialità ancora una volta è garantita! Il lato di dritta del salone è arredato da un divano lineare nella sua interezza mentre piani a ribalta montati sul mobile cucina creano una ulteriore situazione pranzocolazione.

Il carteggio non è molto grande, così come si usa oggi, ma ugualmente operativo anche per la presenza di due pareti dedicate alla strumentazione e al quadro elettrico



(realizzato con molta cura, è da vedere il suo interno). L'artigianalità delle maestranze e l'uso di tecnologie moderne, come la fresa a pantografo a due assi a controllo numerico, si traducono in un risultato di alto livello costruttivo e di buona validità estetica, senza tralasciare la facilità di manutenzione.

Per concludere, esaminando il Kufner 50 non siamo di fronte alla costruzione raffinata di blasonati cantieri, ma nemmeno alla produzione industriale di altri: ciò che notiamo è un valido compromesso con un rapporto qualità / prezzo elevatissimo.



Abbiamo infine parlato solo di costruzione e di studio per il mondo del charter: non è proprio così. Il cantiere Kufner, l'abbiamo già accennato, costruisce su richiesta la tua barca... vuoi tutto massello o tutto laminato, puoi scegliere finiture, colori, layout, attrezzature, optional, addirittura la riproduzione delle atmosfere di barche famose del passato. Qui il limite è solo la fantasia, non il portafoglio.



Kufner 50 : Caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t:	14,93 m
Larghezza	4,75 m
Pescaggio	2,5 m
Cabine	5
Dislocamento	20400 kg
Zavorra	5450 kg
Randa	71,6 m ²
Genoa	69,2 m ²
Altezza massima labero	24 m
I	21 m
E	7,5 m
Capacità carburante	270 litri
Capacità acqua	2x430 litri
Motorizzazione	84 HP Yanmar
Design Category	A
Categoria CE	CRS
Design Category	D&D Design
Bagni	3
Posti letto totali	10+2
Propulsione	Saildrive



