

VULKAN MARINE

K-Rib 9.5

di Lamberto Ballerini - Impresione di navigazione n. 1881

Una carena ampiamente sperimentata sui campi di gara, una costruzione tecnologicamente avanzata con uso di materiali speciali, un contenuto informatico di avanguardia. È la carta di identità di un rib carrellabile che farà molto parlare di sé.

Si dice che tutti i gommoni si somiglino. È vero solo in parte, poiché a fianco di quei produttori che - del tutto legittimamente - si inseriscono nel filone andante, c'è chi, invece, riesce a proporre qualcosa di veramente originale. È il caso di Vulkan Marine, che, nata proprio con lo scopo di elaborare progetti high-tech, ha esordito al salone di Cannes con un rib sviluppato in partnership con Kineton, una start-up anch'essa napoletana che, operando nel campo dell'intelligenza artificiale, può ben definirsi di avanguardia. Parliamo dunque del K-Rib 9.5, un battello che, innanzi tutto, per potersi fondare su una base di comprovata solidità, è stato dotato di una carena derivata da quella del "Soffio 31" di Mario Cecchi, detentore di diversi record di endurance. Lo scafo, monolitico e suddiviso in compartimenti stagni, con fianchi in sandwich, mostra quindi subito la sua impostazione sportiva, alla quale il bravo Valerio Rivellini - tra i più apprezzati progettisti dell'ultima generazione - ha aggiunto elementi più crocieristici, aumentandone sensibilmente la versatilità. Il prototipo di questa prova - laminato a Formia e allestito a Napoli - ha messo in luce l'approccio spiccatamente artigianale necessario a realizzare il "numero zero" e, pertanto, presenta alcuni dettagli secondari già modificati nella produzione, che si tradurrà in dieci unità l'anno di questo modello e che, entro il 2026, si arricchirà di altre due taglie, una più piccola e una più grande. La nostra prova in mare è stata preceduta da una visita agli



ormeggi particolarmente lunga, poiché, oltre alla consueta analisi del battello, abbiamo voluto approfondire quell'ampio e articolato contenuto informatico che costituisce un buon 50 per cento del progetto complessivo. Sul pannello della plancia troviamo tre monitor: due Garmin da 12" per le classiche funzioni di navigazione e un touch da 15.4" interamente dedicato al KYMS (Kineton Yacht Management System). Tra le tante funzionalità di quest'ultimo segnaliamo il monitoraggio in tempo reale della posizione, della velocità, delle aree sensibili di bordo - come la sentina e l'impianto elettrico - e il sistema anticollisione basato su un set di telecamere e sensori di prossimità che riconoscono e identificano i bersagli, indicando al pilota se si



Prezzo base
con 2 fuoribordo
Mercury 225
Euro 230.000
Iva esclusa

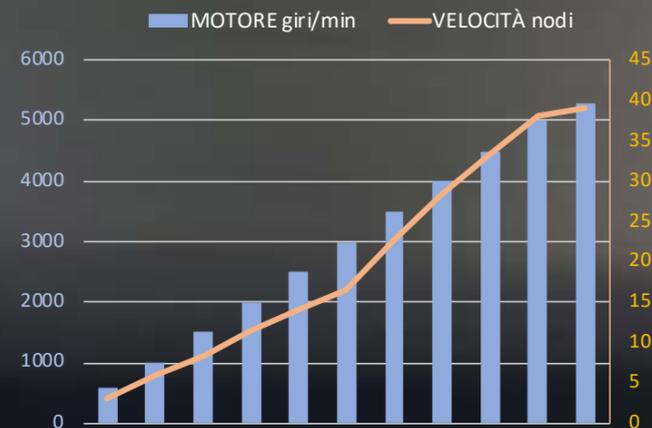
tratta di bagnanti, di barche, di ostacoli eccetera. Tutto questo, in un insieme che risulta sempre on-line, è replicabile a distanza su un normale smartphone. Non manca la providenziale ridondanza "meccanica", in questo caso costituita da una pulsantiera fisica che, subito al di sotto del monitor KYMS, è dedicata alle utenze essenziali. L'uscita in mare ha permesso di riconfermare le ottime caratteristi-

che della carena originaria che, oltre a garantire un'eccellente manovrabilità (ottimale in porto, grazie anche all'elica di prua), ci ha permesso di sfruttare la generosa spinta di due fuoribordo Mercury da 225 HP, fino a sfiorare i 40 nodi su un mare tutt'altro che tranquillo. Quel che tuttavia ci ha ancor più favorevolmente colpito è stata la media di 2,5 litri/miglio viaggiando tra i 28 e i 30 nodi.





Giri motore/Velocità nodi



MOTORE

MERCURY 225	
Cilindrata	3,4 l
hp / kW	225 / 165
Regime max	5200/6000

PRESTAZIONI

Dati rilevati con Multifunzione Garmin 12" Touch.



MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	3,1	4,1	1,32	306
1000	5,9	8,0	1,35	298
1500	8,3	13,6	1,63	247
2000	11,4	20,9	1,83	220
2500	14,2	25,8	1,81	222
3000	16,4	33,5	2,04	198
3500	22,8	48,0	2,10	192
4000	28,5	66,0	2,31	174
4500	33,2	92,0	2,77	146
5000	38,0	131,0	3,44	117
5300	39,1	137,0	3,50	115

LA PROVA

CONDIZIONI - Vento: forza 3 - Mare: 4 - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 3 - Stato dell'opera viva: buono.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (trim a zero): 14 nodi - Velocità minima di planata (trim-in): 13 nodi - Velocità massima: 39,1 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 35 nodi - Fattore di planata: 2,79 (elevato).

MISURAZIONI - Altezza massima interna: m 1,63 - Larghezza minima passavanti: m 0,27.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza massima f.t.	m 10,00
Larghezza massima	m 3,20
Larghezza esclusi i tubolari	m 2,50 (carrellabile)
Larghezza interna	m 1,76
Altezza interna console	1,63
Diametro massimo tubolari	m 0,60
Compartimenti	7
Materiali e costruzione: scafo in vtr a laminazione manuale; murate in sandwich; coperta in infusione sottovuoto; hardtop e montanti in fibra di carbonio; tubolari in hypalon-neoprene	
Peso stimato compresi motori della prova	kg 1.800
Portata omologata persone	12
Potenza massima installabile	HP 700
Motorizzazione della prova	Mercury 225
Potenza complessiva	2 x 225 HP
Tipo di trasmissione	fuoribordo
Eliche	4x12
Peso totale motori	2 x 216 kg
Tipo di timoneria	idraulica
Velocità massima dichiarata con 2 x 350 HP	45 nodi
Capacità serbatoio carburante	405 litri
Capacità serbatoio acqua	80 litri
Capacità boiler	12 litri
Principali dotazioni standard: bow thruster Lewmar 2.0 kW; sistema di controllo KYMS con monitor touch da 15.4"; 2 multifunzione Garmin touch da 12"; 2 frigoriferi da 30 litri; boiler; luci subacquee.	
Categoria di progettazione CE	B
Progetto: Paolo D'Orazio (concept), Marco Cecchi (carena), Valerio Rivellini (sovrastrutture), Fabio Giovagnini (project manager Kineton)	
Costruttore: Vulkan Marine, via E. Gianturco 23, 80146 Napoli; tel. +39 081 18639910; info@vulkanmarine.it; www.vulkanmarine.it	

VALUTAZIONI

Allestimento tecnico della coperta: solido, completo, funzionale.
Allestimento del pozzetto: trattandosi dell'unità n.1, alcuni dettagli sono a livello di prototipo, dunque ancora da perfezionare.
Trattamento antisdrucchiolo: teak a filarotti, elegante ed efficace.
Finitura: buona, per essere quella di un primo esemplare.
Vani di carico: capienti e ben distribuiti.
Ergonomia della plancia: complessivamente buona; migliorabili le sedute e, più in particolare, le spalliere.
Risposta timone: ottima.
Risposta correttori d'assetto: ottima.
Raggio di accostata: contenuto.
Stabilità in accostata: eccellente.
Manovrabilità in acque ristrette: eccellente, grazie anche alla presenza di un potente bow-thruster.

