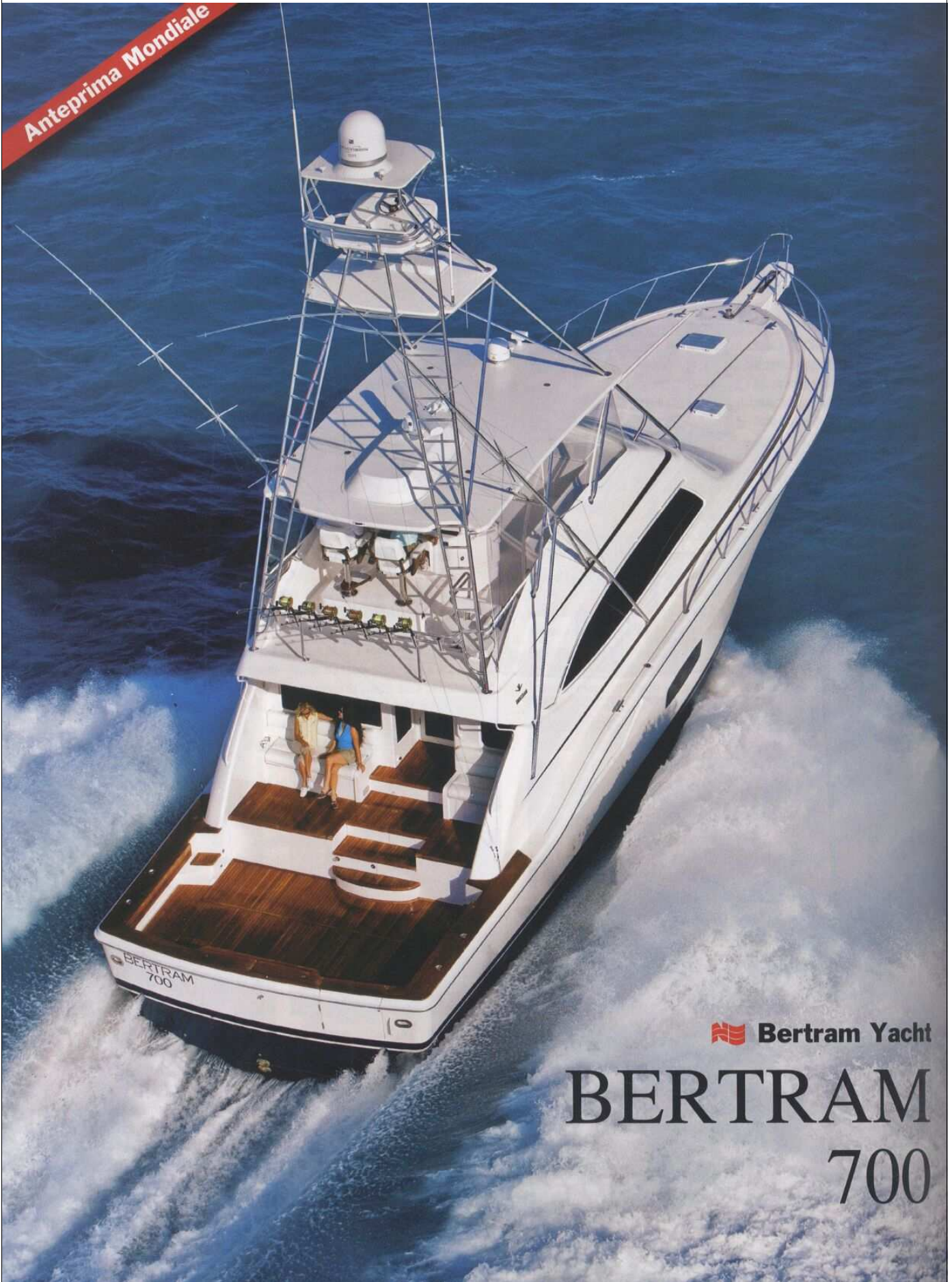


Anteprima Mondiale



 Bertram Yacht

**BERTRAM**  
700

Testo e foto di Angelo Colombo

Siamo stati a Miami in visita al cantiere Bertram, dopo aver ammirato i nuovi modelli 410 e 700 in occasione del Fort Lauderdale Boat Show. La tentazione di provare il 700 è stata subito forte, complici alcune soluzioni mai viste prima su barche simili, il fatto che si tratti della nuova ammiraglia del cantiere del Gruppo Ferretti, insomma, abbiamo da subito insistito con il personale Bertram affinché si riuscisse a organizzare questa nostra anteprima mondiale. In quei giorni però, la Florida era interessata da fenomeni atmosferici dovuti al passaggio di una tempesta tropicale, circostanza che ci ha costretti ad attendere una settimana. L'attesa è stata premiata con un'uscita in mare in una giornata di sole e vento moderato, con mare lungo e onda alta non più di un metro. Quando siamo saliti a bordo sapevamo essere sull'esemplare numero uno, per altro ultimato di gran fretta per essere portato in tempo al salone del suo debutto, quello di Fort Lauderdale appunto. In questi casi il nostro occhio si accorge di quelle sbavature tipiche del primo nato di una linea, per questo ci confrontiamo con il personale del cantiere affinché ci rassicuri sull'eliminazione di quei piccoli difetti sugli esemplari successivi. Siamo dunque comprensivi con i costruttori quando si tratta di un prototipo, ma questo è ovvio e anche giusto. Detto ciò, siamo saliti sul Bertram 700 pronti a perdonare piccole pecche. Ma non senza sorpresa, perché di esemplari numero uno ne abbiamo provati tanti, abbiamo riscontrato un livello generale di accuratezza nella costruzione davvero molto elevato. Questa circostanza ci ha molto ben impressionati, così come positivamente abbiamo accolto le spiegazioni dell'esperto comandante che ci ha accompagnato sulle novità più importanti presenti a bordo di questo yacht. Innanzi tutto gli interni, con quattro comode cabine, delle quali una matrimoniale a prua, una con letti affiancati, una con letti a castello e una suite a centro barca sviluppata sull'intera larghezza dello scafo, tutte con bagno riservato. Questa è una caratteristica abitativa dalla quale deriva una polivalenza riscontrabile anche dalle scelte adottate all'esterno. Soprattutto in pozzetto e sul fly, dove ampie sedute e spazi per il relax permettono anche a chi non è interessato alla pesca di godere della navigazione. Bene, a questo punto è giunto il momento di dire perché "nuova luce per il fisherman all'americana". Per la prima volta nella storia del fisherman statunitense sulle murate appare un grande oblò deputato a illuminare la suite a centro barca. Una scelta azzardata? Forse più corretto dire coraggiosa. Uno stravolgimento di categoria? Tutto si evolve. E gli americani come la prenderanno? Bene, e il riscontro del primo salone di questo yacht lo testimonia. Il noto architetto Giovanni Zuccon, ovviamente in accordo con il management Ferretti Group, ha contribuito ancora una volta all'inserimento di un elemento funzionale e stilistico che proietta il fisherman in un'epoca nuova. Il pescatore, si sa, è conservatore, soprattutto se a poppa del suo yacht sventola una bandiera a stelle e strisce. Però, l'evoluzione passa anche per scelte coraggiose di chi prova a cambiare e in questo caso, un eccellente fisherman che non trascura i momenti della crociera in compagnia di amici e familiari e il comfort di bordo di cui beneficia anche il pescatore, ne è il risultato. Sicuramente un fisherman che troverà il gradimento di tante signore stanche di ambienti angusti e spartani, o di pescatori che pur riposando bene e avendo spazio per i momenti di relax vorrebbero un mezzo più tecnico. Certo tutto questo lo si può ottenere solo con tanto spazio a disposizione, ma non

basta, perché il lavoro di progettazione a monte per ottimizzare ogni aspetto della vita di bordo, sia questa dedicata a una battuta di pesca o a una crociera, è stato molto intenso. Da Bertram dunque, una svolta del fisherman, ma ci hanno annunciato che non sarà l'ultima, la famiglia degli yacht Bertram crescerà e non solo di numero.

Impressione di navigazione n. 1244



### Scheda tecnica

Progettista: Divisione Engineering del Gruppo Ferretti e Studio Zuccon International Project per esterni e interni - Costruttore: Bertram Yacht Inc.; 3663 N.W. 21 Street; Miami; Florida 33142; sito web [www.bertram.com](http://www.bertram.com) - Importatore Elite Marine; via S. Michele di Pagana, 67; 16035 Rapallo (GE); tel. 0185 67011; fax 0185 61859; sito web [www.elitemarine.it](http://www.elitemarine.it); e-mail [info@elitemarine.it](mailto:info@elitemarine.it) - Categoria di progettazione CE A - Lunghezza ft.: m 22,60 - Lunghezza scafo: m 21,45 - Larghezza massima: m 5,70 - Immersione massima: m 1,82 - Altezza massima dalla linea di galleggiamento: m 5,60 - Dislocamento: kg 52.800 - Riserva carburante: litri 7.600 - Riserva acqua: litri 1.323 - Motorizzazione della prova: 2x2.200 HP MTU 16V 2000 accoppiati a trasmissione in linea d'asse ed eliche Rolla - Velocità massima dichiarata: nodi 38 - Velocità di crociera: nodi 33 - Prezzo della versione standard con la motorizzazione della prova: US\$ 4.148.175,00 - Prezzo dell'imbarcazione provata: US\$ 5.027.052,00.

### Caratteristiche costruttive

Carena: processo di realizzazione dello stampo mediante tecnica dell'infusione per le parti strutturali, con successiva laminazione a mano, fondo solido con rinforzi longitudinali e trasversali - Coperta: ponte laminato a mano con parti in sottovuoto lavorate a sandwich; flying bridge laminato a mano con costruzione a sandwich. Parti laterali dello scafo e delle sovrastrutture laminati con foam ad alta densità. Fiancate dello scafo sopra la linea di galleggiamento realizzate in sottovuoto con divynell core - Serbatoi: FRP, zero trim effect, installati a centro barca per assicurare sempre un assetto ottimale anche in condizioni di carico massimo o minimo, grazie a un sistema di travasi gradualmente che impediscono spostamenti bruschi delle masse mobili - Pozzetto: molto ampio, con murate basse e specchio di poppa oggetto di uno studio che ha tenuto conto delle eventuali cadute accidentali durante le fasi di recupero, motivo per cui è stato realizzato con altezze che assicurano sempre un appoggio sicuro. Sempre all'interno del pozzetto, ma nella zona prodiera e in posizione rialzata, troviamo il mezzanino, una parte rialzata dalla quale poter godere la navigazione o la pesca comodamente seduti su due divani che guardano verso poppa. Molto ampie le vasche per esca e pescato presenti alla base del mezzanino, che si trovano a un'altezza molto comoda per i pescatori in pozzetto per potervi accedere, così come comodo e adeguato è il piano di preparazione delle esche. Da un portellone presente sotto le scale che separano il pozzetto dal mezzanino si accede alla sala macchine, l'ingresso è di proporzioni adeguate e permette un'ottima aerazione dell'ambiente quando aperto e un eccellente livello di insonorizzazione quando chiuso. Posto di pilotaggio: la plancia, presente come da tradizione su questo genere di barche peraltro prive di parabrezza sulla tuga, si trova sul fly in posizione arretrata ed è situata in una posizione ottimale sia per seguire la navigazione sia per non perdere di vista le fasi della battuta di pesca, adeguando il moto e la rotta. Inoltre, l'ampia plancia è attrezzata con strumenti abbattibile mediante comando elettroidraulico permette al timoniere di condividere con gli ospiti presenti sul salottino del fly la navigazione, partecipando anch'egli alla vita di bordo. Due le poltrone per pilota e copilota,



strumentazione completa e ridondante come è giusto che sia su un mezzo simile - Flying bridge: come abbiamo appena descritto, nella parte poppiera si trova la plancia, mentre l'intera porzione prodiera è occupata da una zona relax che comprende un ampio divano a U con tavolo, di fronte al quale si trova un mobile con bar e vani di contenimento, il tutto opportunamente protetto sul cielo dal tuna tower e sul perimetro da strutture in materiale plastico appositamente realizzate e rimovibili in modo parziale o totale con pochi e rapidi movimenti. Tra i tanti accessori presenti in quest'area troviamo impianto Hi-Fi, barbecue, frigo,

sedute poppiere angolari e accesso al tuna tower mediante scalette nella struttura, opportunamente dimensionate e sicure - Salone: dal pozzetto si accede al salone tramite una porta in cristallo che si raggiunge con quattro gradini ampi e leggermente decentrati, i quali danno anche accesso al mezzanino.

INTERNI - Suddivisione e caratteristiche interni: La versione che abbiamo provato, la B da preliminare, prevede un ampio salone a U sulla sinistra con tavolo centrale, poltrona contrapposta; la cucina si trova sempre sulla sinistra, verso prua, ed è dotata di ampio piano di lavoro, elettrodomestici incassati, piano in marmo, doppio lavello, piano cottura e tanti vani di contenimento, un ambiente davvero molto ben studiato sia dal punto di vista ergonomico sia per quanto riguarda il contesto nel quale è inserito. Di fronte alla cucina si trova una dinette con divano a C e tavolo. Questo grande ambiente, concepito sull'idea dell'open space, gode di tanta luce naturale proveniente dalle finestrate laterali della sovrastruttura, le quali sono presenti anche sul bordo poppiere, permettendo a chi staziona internamente

di prendere comunque parte alle attività che si svolgono in pozzetto o di godere del panorama anche verso poppa durante le soste - Sottocoperta: le cabine sono quattro in tutto, di cui una suite matrimoniale a centro barca che gode di spazi ovviamente molto ampi, illuminazione naturale abbondante e suggestiva offerta dalle finestrate laterali presenti a murata, letto in posizione centrale, scrittoio con poltrona, vanity, ampio armadio, vani di contenimento, accesso al bagno riservato. Verso prua si trovano due cabine doppie, una sulla sinistra, con letti a castello, dedicata all'equipaggio quando previsto, e l'altra sulla dritta, con letti in piano, entrambe dotate di bagno riservato e di



**RELAZIONE TRA  
NUMERO DI GIRI E VELOCITÀ**

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi
600	8,0
800	9,7
1.000	11,5
1.200	12,4
1.400	14,4
1.600	20,6
1.800	25,1
2.000	28,6
2.200	32,9
2.400	35,6
2.540	38,5

Per questa prova pubblichiamo soltanto la curva relativa alla velocità in funzione del numero di giri del motore. L'altra curva che pubblichiamo abitualmente, ovvero quella dei consumi, sempre in funzione del numero dei giri del motore, non siamo in grado di fornirla in quanto non abbiamo a disposizione la curva dei consumi di questo motore, trattandosi di un modello appena uscito sul mercato.





spazio adeguato. L'ultima cabina, sempre collegata da un corridoio centrale, è la Vip prodiera, dotata di letto matrimoniale centrale, armadi di dimensioni adeguate, accesso al bagno riservato completo e proporzionato.

**ACCESSORI** - Dotazioni di serie: 2 generatori diesel da 23 kW; aria condizionata in tutti gli ambienti; salpa ancora elettrico con comando a piede da 24 V / 2000 W; mezzanino in pozzetto; sistema speaker all'aperto; attuatori elettronici; timoneria servoassistita; vasca per il pescato; maceratore di esche; sistema di lavaggio con acqua salata; due cavi per presa di terra; vasca per le esche in pozzetto; tavolo cocktail in salone; icemaker; lavatrice/essiccatrice; impianto idraulico acqua dolce; impianto di scarico completo; lavapiatti; compattatore rifiuti; forno; 2 freezer di cui uno nel mezzanino e uno nel cockpit; elica di prua; rivestimenti in teak - Dotazioni optional presenti a bordo dell'esemplare da noi provato: sistema di controllo elettronico degli impianti di bordo; rivestimenti in pelle; poltrona inclinabile in salone; sistema di stabilizzazione Anti Rolling Gyro Stabilizers; luci immerse Ss Underwater Lights; set lenzuola addizionale per tutti i letti di bordo; package audio/video serie Premium in tutti gli ambienti; icemaker addizionale; tappeti; rivestimenti in teak; sedia da combattimento;

desalinizzatore; secondo freezer nel mezzanino; package Pipewelders per tuna tower e plancia; aria condizionata nel mezzanino; package elettronico HST.

### Le impressioni

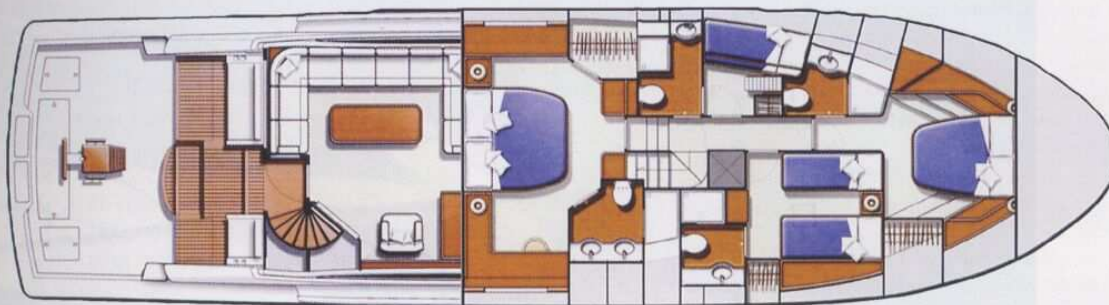
**CONDIZIONI DELLA PROVA** - Vento: forza 2 (5 nodi) - Mare: lungo 2.

**PRESTAZIONI RILEVATE** (con 7.500 litri di gasolio, 1.300 di acqua, 3 persone a bordo) - Velocità minima con trolling valve inserito: da 2,3 a 6,1 nodi a 600 giri/min - Velocità minima: nodi 8 a 600 giri/min - Velocità minima di planata: nodi 13,5 a 1.300 giri/min - Velocità massima: nodi 38,5 a 2.540 giri/min - Tempo per planare da fermo: 11,2 secondi.

**VALUTAZIONE PRESTAZIONI** - Tenuta di mare, governabilità, virata e comportamento sull'onda: ottima la tenuta sull'onda anche grazie a una lunghezza e a un dislocamento generosi, che però non penalizzano le doti di manovrabilità, elevate a tutte le andature. - Risposta timoneria e flap: l'azione sul timone si traduce sempre in variazioni di rotta e di assetto dolci, nelle quali si evidenzia il giusto equilibrio delle superfici immerse; la risposta alle variazioni di assetto dei flap è immediata, ma lo scafo è in condizioni di mantenere un assetto ottimale anche con interventi minimi - Visibilità: ottima dalla stazione di governo sul fly, la quale gode di una posizione arretrata che permette di seguire tutte le fasi del combattimento in pozzetto e di godere altresì di un'eccellente visibilità sull'intero orizzonte. Inoltre, la stazione di governo è dotata di una speciale plancia installata su pistoni elettroidraulici, studiata e realizzata presso la nota Pipewelders di Fort Lauderdale, la quale permette all'ampio pannello strumenti di essere abbassato rendendo plancia e salottino prodiero un unico ambiente condivisibile. Dalla seconda stazione di governo, presente sull'alto tuna tower, anch'esso realizzato presso Pipewelders, troviamo timoneria, bussola, manette elettroniche per il controllo delle macchine e alcuni strumenti utili per la navigazione, inutile dire che da questa posizione la visibilità è totale.

**VALUTAZIONI COMFORT E FUNZIONALITÀ** - Coperta: pulita come si conviene a un fisherman di razza, con passavanti adeguati e ben protetti ai lati dal pulpito in acciaio inox, oltre ad essere assistiti da tintibene in tinta con la sovrastruttura e incassati; spazi molto ampi soprattutto in pozzetto, dove troviamo verso prua un mezzanino molto comodo che separa idealmente la zona combattimento con la zona relax, ma che le mantiene collegate per assicurare convivialità agli ospiti; in questa area sono presenti due divani posti per mediare ai lati della porta d'accesso alla tuga, protetti sul cielo dal ponte superiore e rialzati, una posizione davvero piacevole - Interni: ampi, sapientemente suddivisi e molto luminosi, in particolare la suite armatore che gode delle innovative, per i fisherman, finestre a murata; tutte e quattro le cabine godono





di locale di servizio dedicato - Comfort passeggeri: elevato in ogni ambiente grazie ad attenzioni specifiche che assicurano aerazione appropriata, spazi ampi, luminosità e soluzioni ergonomiche adeguate - Zona cucina: davvero molto ampia e ben allestita, per esempio i frigoriferi a pozzetto, soluzione complicata per il cantiere ma sicuramente comoda in quanto evita lo spostamento delle scorte alimentari durante la navigazione. La zona cucina è assolutamente integrata nell'ambiente del salone interno, questo per assicurare a chi è intento alla preparazione dei pasti la possibilità di condividere le fasi della vita di bordo con gli altri ospiti - Servizi: un servizio per ogni cabina, tutti con box doccia separato e realizzati con design gradevole - Accessibilità e

funzionalità sala macchine: nonostante si tratti di un fisherman classico, dunque con piano del pozzetto basso sull'acqua, la sala macchine è adeguatamente accessibile per poter ispezionare tutti gli impianti che comprende, compreso l'Anti Rolling Gyro Stabilizer presente sull'esemplare da noi provato, ben illuminata e aerata - Quadri elettrici: da un monitor è possibile controllare lo stato di tutti gli impianti di bordo, il loro funzionamento ed eventuali anomalie, inoltre, numerosi allarmi intervengono in caso di avaria. In plancia è presente un pannello elettrico con tutti i braker delle utenze di bordo, oltre agli strumenti per avere sotto controllo stato di tensione degli accumulatori e assorbimenti.