

Carolina Classic

25 FB

Con il Carolina Classic 25 FB il cantiere americano debutta nel settore delle motorizzazioni fuoribordo, e lo fa con uno dei modelli più interessanti per caratteristiche, prezzo e prestazioni.



Carolina Classic, prodotto a Edenton, è un marchio che in Italia tramite la IMD Boats ha trovato molti ammiratori, viste le caratteristiche dei modelli proposti, la qualità dei materiali impiegati e le doti di navigazione di ogni singola unità. Lineare nella sua produzione, con una gamma d'imbarcazioni in linea d'asse che raggiunge la vetta massima (al momento perlomeno) con il 35 piedi, Carolina ha recentemente dato una sferzata di attualità proponendo una versione fuoribordo del Carolina 25. Il debutto è stato dettato dalle tante richieste pervenute in Cantiere dagli amanti di tale tipo di motorizzazione e, visti i risultati della nostra prova, tali motivi sono facilmente comprensibili. L'imbarcazione diventa corsaiola, divertente e sportiva ed i risultati prestazionali cambiano radicalmente pur mantenendo inalterata la sicurezza. A parte il bracket Armstrong, adottato per supportare i fuoribordo a poppa senza incidere sugli spazi del pozzetto, per il resto nulla cambia in coperta, che mantiene la stessa larghezza e profondità del gemello EB che tra l'altro, è bene ricordarlo, continua ad essere disponibile a catalogo.



La coperta

Il progetto, ancora una volta diretto dalla mano di Lou Codega, punta ad offrire un fisherman versatile, ma nel contempo funzionale anche con un equipaggio ridotto. Le dimensioni dell'unità da diporto infatti, consentono di uscire per una battuta di pesca anche in sole due persone, che si trovano perfettamente in grado di gestire sotto tutti i profili ogni situazione e momento, dalla fase di ormeggio in porto a quella dell'azione a bolentino, drifting, vertical, traina o quant'altro si desidera. Il pozzetto è ampio alla pari (come dicevamo prima) della versione entro bordo, grazie ad una larghezza di 2,10 metri cui risponde una profondità di 1,60 metri, completamente liberi, nel senso che non vi sono mobiletti e tanto meno vasche per il pescato a pagliolo in mezzo ai piedi: l'unico vano a pagliolo è quello quadrato che dà accesso ai servizi. I bordi delle murate (da 21 cm di larghezza), propongono quattro portacanne di serie, due bitte a scomparsa e due bocche di granchio, mentre internamente offrono imbottiture perimetrali (opzionali), rubinetti sia per l'acqua dolce che di mare, che presa di corrente a 220V. Su quella di sinistra trova anche posto a riposo la scaletta Armstrong. La murata di poppa ospita invece sulla sommità la vasca per il vivo di colore azzurro con ossigenatore (è però un optional), ed una grande vasca con contenitore estraibile e coibentato, da usare sia come contenitore per il pescato che, in assenza della vasca del vivo, come sua sostituta. Al confine con l'area di pilotaggio si rendono disponibili due sedute che celano nella parte inferiore altrettante vasche o ghiacciaie, altrimenti usabili per dotazioni di bordo o accessori.

Sollevando manualmente il piano di calpestio si accede ai serbatoi dei liquidi, ai fusibili ed alle batterie, ubicati ove nella versione EB trova posto il motore. Salendo sui passavanti ci si reca a prua, ove la tuga è ampia, ma non prevede da cantiere l'adozione di cuscini prendisole. Al centro spicca il passo d'uomo quadrato, mentre più avanti ci sono il gavone che contiene il calumo, il musone per il fissaggio esterno dell'ancora, le due luci di via, gli strozzascotte e le due bitte ai lati del verricello elettrico, da 1000 watt ma optional.

Area di pilotaggio

Sollevata di una decina di centimetri dal piano del pozzetto, la zona pilotaggio nasce aperta, ossia senza chiusure laterali e senza hard-top: quest'ultimo compare però tra gli optional, ed è già corredato di box per l'elettronica equipaggiata con un nuovo pannellino interruttori che controlla le funzioni generali dell'imbarcazione. Apposite tende disponibili a parte, permettono di chiudere tutta l'area di guida sia ai lati (sopra il parabrezza) che a poppa, ove l'accesso verrà in questo modo regolato da porte amovibili di PVC e tessuto. Il parabrezza, in vetro temperato, è dotato di due tergovetro e di due deflettori laterali apribili, al fine di migliorare la ventilazione interna. La console è a destra, e prevede un grande piano inclinato per gli strumenti di bordo, un piano intermedio per gli interruttori, lo strumento multifunzione dei motori e le manette, ed in basso il blocchetto di avviamento ed il volante Edson, il cui movimento è regolato da una timoneria elettroidraulica di serie. Pilota e co-pilota dispongono di due sedute speculari, formate da poltroncine monoposto regolabili, dotate di braccioli reclinabili.

Interni

Basta aprire la porta ad antina e sollevare il tambuccio per accedere all'area notte, che si caratterizza per nuove tappezzerie molto accoglienti ed un ambiente sfruttato al massimo ed al meglio delle sue possibilità, pur non disponendo di locale toilette separato. Il WC marino c'è, ma è allocato proprio sotto l'area di pilotaggio ed è inserito in un portello a scomparsa che non occupa spazio inutile quando non serve. La postazione notte prevede due letti singoli o un unico matrimoniale, a seconda che si utilizzi o meno il piano terminale già con cuscino incorporato. Un faretto provvede all'illuminazione notturna, mentre il passo d'uomo centrale offre aerazione naturale non essendo disponibili oblò. Tasche portaoggetti laterali, gavoni sottostanti i cuscini, un pannello in legno a sinistra con il quadro elettrico generale e l'eventuale radio CD completano, insieme ad alcuni portacanne installati sul celino, l'allestimento di serie, mentre con un sovrapprezzo si può acquistare un armadio portaoggetti che include nella parte sottostante un frigorifero.

Carena e prestazioni

La carena che equipaggia questo Carolina 25 FB è nuova come concetto, proponendo angoli stondati per una maggiore portanza già a basso regime di giri, e planate di conseguenza rapide anche con motorizzazioni non esasperate, nonostante il deadrise di poppa misuri sempre 24°. Oltre al bracket Armstrong che prolunga la linea di carena dello scafo, vengono forniti di serie nuovi flap Bennet idraulici, appositamente studiati per questo scafo, più sporgenti e stretti adatti per la motorizzazione fuoribordo. L'unità messaci a disposizione dalla IMD Boats a Porto Santo Stefano, porta sullo specchio di poppa due nuovissimi Yamaha V6 da 225 cavalli ognuno, ma valuteremo post prova che detta potenza è persino eccessiva a meno che non si abbiano necessità di carico particolare, visto che a pieno regime di giri abbiamo superato i 50 nodi. Consideriamo pertanto che per le caratteristiche della carena ed il peso dello scafo, una doppia motorizzazione da 150 o da 175 cavalli rappresenti un ottimo compromesso prestazioni/prezzo permettendo di risparmiare (rispetto alla soluzione da noi provata ed a seconda della bi-motorizzazione scelta) dagli 8 ai 12.000 dollari, il che non è assolutamente poco.

Comunque atteniamoci al test da noi eseguito con i due Yamaha F225 V6, motori che sin dalle prime accelerazioni ci fanno capire che lo scafo è ben altra cosa rispetto alla versione EB. Intanto, in soli tre secondi si è in planata, con tre persone a bordo e 200 litri di carburante in pancia. Poi, a 3500 giri già si naviga oltre i 30 nodi, che diventano 36 a 4000 giri e toccano i 48 nodi a 5500 giri. Infine, con un ultimo tocco ai monoleva ed un'aggiustatina ai trim si arriva a toccare quota 51 nodi, che è tutto dire. La brillantezza delle prestazioni e la rapidità di controllo e variazione della traiettoria sanciscono la sicurezza dello scafo che trova, con una virata chiusa ad oltre 30 nodi, piena conferma della sua stabilità in ogni situazione nonostante l'incremento della potenza motoristica. Coperta asciutta in ogni circostanza, dolcezza di passaggio sull'onda e rapidità di recupero della traiettoria originaria dopo una serie di voluti scodinzoli, confermano i pregi della carena, progettata per mari molto più impegnativi dei nostri. La velocità minima ottenibile da un singolo motore senza far uso della funzione "troll" è pari a 2,6 nodi, mentre l'assetto planato si va a perdere intorno ai 2500 giri, con l'imbarcazione che sviluppa ancora una velocità di 14/15 nodi.

Produttore

Carolina Classic - Edenton (USA)

Importatore e distributore per l'Italia

International Marine Dealers Boats srl
SS Aurelia, Km 148,6 - 58010 Albinia (GR)
Tel. 0564 810 822 - web: www.imdboats.com

SCHEMA TECNICA

Categoria di progettazione: B - Lunghezza ft: 8,50 mt - Larghezza ft: 2,60 mt - Peso senza motori: 2495 kg - Acqua: optional, circa 80 lt - Carburante: serie, 795 lt - Deadrise: 24° - Portata persone: n. 10 - Motorizzazione prova: 450 cv - Motorizzazione massima: 500 cv fuoribordo - Progettista: Lou Codega e Carolina Classic - Prezzi (netto IVA e trasporto): \$ 124.746 con 2x F225 Yamaha V6, \$ 110.436 con 2x F150 Yamaha, \$ 113.913 con 2x 150 Mercury Verado, \$ 117.153 con 2x 175 Mercury Verado, \$ 120.393 con 2x 200 Mercury Verado.

PRESTAZIONI

Condizioni della prova: sole, mare calmo, vento assente - Carico: 3 persone, 200 lt di carburante, dotazioni di bordo complete, hard-top e strumentazione completa - Velocità minima 1 solo motore: 2,6 nodi - Velocità massima raggiunta: 51 nodi.

L'OCCHIO DEL PESCATORE

Area pozzetto: 2,10 mt di larghezza x 1,60 mt di profondità - Altezza murata interna: 56 cm - Larghezza trincarino: 21 cm - Portacanne: si - Vasca del vivo: optional - Vasca pescato: si - Cassettiera: optional.

MOTORIZZAZIONE DI PROVA

Yamaha F 225F 4 tempi DOHC 24 valvole VCT - 6 cilindri a V 60° - Alesaggio x corsa: 96x96 mm - Cilindrata 4169 cc - Potenza all'albero motore: 225 cv (165,5 Kw) - Regime di rotazione 5000-6000 giri - Sistema di alimentazione: iniezione elettronica EFI - Peso a secco: 268 kg - Alternatore 12V/70A.

RILEVAMENTI

