

WORLD BOAT

TEST

# Mylius 19E95

FAST  
SLOW

Per togliersi il gusto di grandi veleggiate. Un mini maxi che nasce con ambizioni anche tra le boe. Da tenere d'occhio.

Come su molti yacht moderni e minimali i tientibene "non piacciono" e non abbondano né dentro né fuori.

## Minimal, maxi premio

Una vera gran turismo, confortevole e di grande impatto estetico: ha vinto il Nautical Design Awards 2011. Costruzione sofisticata in sandwich di carbonio, attrezzature comprese.

di Paola Bertelli - foto di Emilio Bianchi per Y&S



# Mylius 19E95

La grande scala (in basso a sinistra) integrata nella struttura. Le due cabina di poppa sono gemelle (in basso a destra). L'apertura delle due porte scorrevoli sulla paratia di prua (a lato) amplia la prospettiva, fino ad avere la percezione di vivere lo spazio dell'intera imbarcazione. La cabina amatoriale ha una posizione relativamente centrale a tutto vantaggio del comfort in navigazione.

**T**utto carbonio: scafo, albero, boma, bompresso. Anche gli interni sono in carbonio, compresi gli arredi non strutturali. Le sartie sono in PBO e la distribuzione dei pesi è stata fatta con grande attenzione. Randa square top di 146 metri quadri armata su un albero alto 32 metri con tre crocette a boomerang. Ma attenzione, non siamo a bordo di un racer puro: il nuovo **Mylius 19E95** può essere definito una gran turismo del mare. Comoda, bella, veloce. La barca è nata per un armatore con le idee ben chiare, e che ha voluto puntare più sulle prestazioni e sul divertimento a vela (regate comprese), piuttosto che su volumi immensi. E questo non significa che gli spazi siano risicati. Il **pozzetto** è grande, sfiora i 15 metri quadri, all'interno tra dinette, zona cucina e carteggio si arriva circa a 10 metri quadri calpestabili. Del resto siamo a bordo di un venti metri che permette comunque di non dover rinunciare a nulla in fatto di **comodità** e abitabilità. Con questo modello il cantiere Mylius è entrato nel mondo dei mini maxi. Lo ha fatto con un progetto dalla personalità forte, **aggressivo**, molto moderno (si è subito aggiudicato il Nautical Design Awards). Il segmento è agguerrito, il livello molto alto e gli armatori esigenti. «L'aspetto complicato – spiega il progettista **Alberto Simeone** – non è stato tanto il progetto dello scafo, del piano velico o della lavorazione del carbonio quanto raggiungere e progettare il livello di comodità che viene richiesto dagli armatori. Un **comfort assoluto**», l'armatore di questa tipologia di **imbarcazioni** vuole riproposte a bordo "tutte" le caratteristiche delle sue case.



## I CONCORRENTI

AD 66	a richiesta	Swan 60	a richiesta	Shipman 63	1.955.000 sterline
-------	-------------	---------	-------------	------------	--------------------

Paragonabile con il Mylius 19E95 per la lunghezza dello scafo, ma non per il dislocamento (l'AD 66 pesa 5,3 t in più) e di conseguenza per i volumi interni ed esterni decisamente maggiori.



Leggermente più corto lo scafo rispetto al Mylius 19E95 ma il peso è praticamente uguale. Doti a vela indiscutibili, accurati gli interni a tre cabine, moderni e luminosi, e il piano di coperta.



Cruiser racer hi-tech in carbonio, progettato dai fratelli Jacopin per avere la massima efficienza in navigazione. Ottime le performance. Tre le cabine doppie e un vero garage per il tender a poppa.



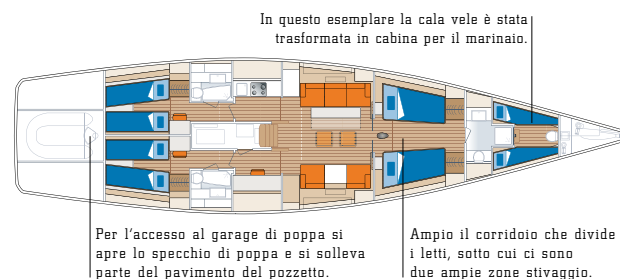
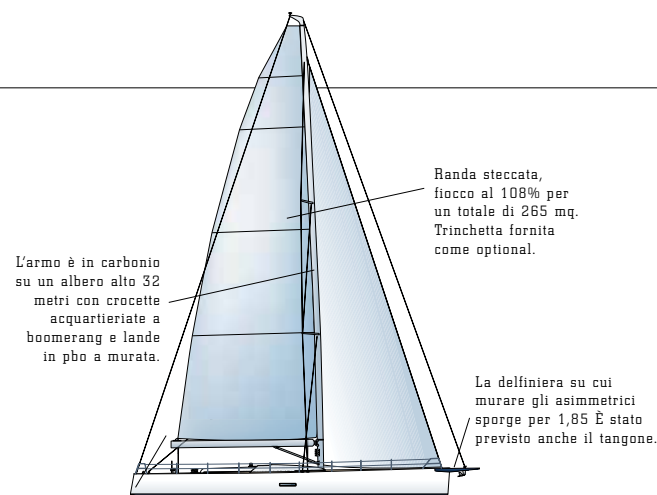
## Mylius 19E95



In alto, lo scafo – che ha baglio massimo contenuto in rapporto alla lunghezza e a confronto con molti suoi competitor – ben "poggiato" sullo spigolo. A sinistra, due dettagli di coperta: l'apertura a compasso della finestratura sulla tuga e, sotto, il carter che nasconde le scotte rinviate a poppa.

Il Mylius 19E95 lo abbiamo provato in una giornata con vento variabile (da molto leggero a 15 nodi) e mare tranquillo. La semplicità di gestione è immediata, coperta e manovre hanno un'impostazione classica e sono aidate da tanta idraulica. Ed è "lei" (quando funziona bene) che rende un venti metri maneggevole quanto un dodici. Di bolina si arrampica bene, le velocità (con angolo di 25-26° al vento apparente) si sono mantenute sempre vicine alla forza del vento fino a che l'aria è restata intorno ai 10 nodi, poi inevitabile il calo. Anche con angoli stretti all'eccesso (21° di apparente) la barca viaggiava a 8,7 nodi con aria tra gli 11 e i 12.

Siamo poi andati a caccia del vento sperando di dare il gennaker (di 450 metri quadri) con una brezza maggiore. Purtroppo ci siamo dovuti accontentare di una decina di nodi e la cosa non ci ha fatto apprezzare al meglio le linee potenti di poppa. Ammainato il gennaker, abbiamo armato il fiocco autovirante: con questa configurazione, la barca diventa gestibile dal solo timoniere, perfetta quando l'equipaggio è distratto dal sole e dalle chiacchiere. Il carbonio di scafo e antenne oltre all'alto momento raddrizzante la rendono molto rigida: al timone è un piacere, precisa ma



senza essere nervosa o difficile. Il piano di coperta è sobrio con i winch per le drizze sulla tuga e gli altri raggruppati, vicini alla timoneria: un buon compromesso sia in regata sia in crociera. Estrema la pulizia sia per i passavanti sia per la zona di prua. La tuga è appena accennata, ha forme dolci e arrotondate e termina subito a prua dell'albero, ampio il pozzetto con il tavolo che diventa un punto di appoggio solido e funzionale. Questo esemplare ha randa square top e quindi doppio paterazzo, ma nulla vieta di scegliere una soluzione più crocieristica con randa tradizionale e un solo paterazzo, scelta che rende ancora più semplice la vita a bordo. Moderni e di impatto gli interni a partire dalla grande scala che porta sottocoperta, ma è la finestratura centrale - lunga quanto il tetto della tuga - che caratterizza l'ambiente, oltre a garantire illuminazione in abbondanza e non far rimpiangere tughe più alte con finestrature ai lati. Il layout scelto in questo esemplare ha la cabina armatoriale (con letti all'inglese king size) separata dalla dinette da una porta scorrevole, quando è aperta l'ambiente si trasforma in un grande openspace. In alternativa nella cabina armatoriale si può avere la classica configurazione con letto matrimoniale. **S**

## DIMENSIONI

Un mini maxi dal baglio contenuto rispetto alla lunghezza. È leggero e con un alto raddrizzamento (il 50% del peso è nella zavorra).

Lunghezza ft.	19,95 m
Lunghezza con delphiniera.	21,80 m
Larghezza	4,96 m
Immersione	3,95 m
Dislocamento	18.700 kg
Zavorra	9000 kg
Motore	110 cv
Categoria CE	A
Progettista	Alberto Simeone

## COSTRUZIONE

Tutta in sandwich di carbonio laminato sottovuoto. Lo scafo è realizzato da stampo maschio, la coperta da stampo femmina, dopo l'assemblaggio sono postcurate a 80°. Paratie e coperta sono incollate e fascettate allo scafo.

## INTERNI

L'ipostazione è moderna. Ottima l'illuminazione sia naturale sia artificiale che gioca tra luce diretta e indiretta, ovviamente tutta a led. Il layout è personalizzabile

Cabine	3
Bagni	3
Serbatoi acqua	800 l
Serbatoi nafta	650 l

## PIANO VELICO

Importante la quantità di tela. Ben sviluppata verso l'alto specie in questo esemplare con randa square top. Sulla delphiniera è murato il gennaker.

Sup. randa	153 mq
Sup. fiocco 108%	112 mq
Sup. gennaker	450 mq

## PREZZO

Versione Standard 1.700.000 euro\*  
Versione Y&S 1.878.000 euro\*\*

(escluse vele e con specchio poppa apribile, sartie pbo, spryhood, delphiniera, finestratura su tuga, tavolo dinette trasf. in cofte table, crocette boomerang, lazy bag/jack, avvolgifiocco el, winch el. Navtec, generatore, a/c, elica prua, strumentazione).

\*prezzi s'intendono IVA esclusa, i.c.  
\*\*La versione Y&S prevede gli accessori giuliacati indispensabili su una barca di questo tipo e lunghezza

## Mylius.

Viale degli Astri 52  
00144 Roma  
Tel. 06.86908310  
www.mylus.it