

MYLIUS 19E95

Venti nodi *a portata di mano*

Venti metri (di barca), venti nodi (di vento), due persone a manovrare. Il nuovo Mylius non è solo veloce, ma si è dimostrato un perfetto esempio di easy sailing

di Giacomo Baldassari

Mentirei se dicessi che ho creduto ciecamente nel design, un concetto spesso inflazionato nella nautica. Così, chiamato a provare il nuovo Mylius 19e95, ultimo "mostro" hi-tec del cantiere campano-lombardo, mi sono avvicinato alla barca, ormeggiata a Marina di Porto Vecchio (Genova), con una cer-

ta circospezione. Salito a bordo, ho però scoperto un maxi yacht con una storia tutta da raccontare. A cominciare dal cantiere che la costruisce. "Mylius è un nome di fantasia - racconta il plant manager Mauro Montefusco - Ma si presta per affermare un brand di riferimento". Fondato nel 2005 da Mario Sassi e Alberto Simeone, insieme sul 470 da ragazzi, Mylius Yachts è diventato uno dei simboli delle barche veloci che possono essere governate praticamente da

soli. Il segreto? Tecnologia, progettazione e sviluppo dei materiali. Risultato: tredici imbarcazioni vendute in un periodo difficile. Parte del merito imprenditoriale va al Gruppo Twin Pack,

guidato dal piacentino Luciano Gandini, socio di maggioranza del cantiere. Il Mylius 19e95 nasce da questo team ed è riuscito a posizionarsi in fretta sul mercato internazionale. >>



CHI È IL NOSTRO TESTER Giacomo Baldassari, 32enne recanatese, vive e lavora a Roma come communication manager, va in barca fin da piccolo grazie alla passione di papà per il mare. La sua barca ideale è il Laser, dove corre da una decina di anni. Altura, One Design e Maxi Yachts completano la sua esperienza. Quando non è in regata, la zona di bordo che preferisce è la cucina. Le specialità? Risotto allo zafferano e linguine al ragù di sgombro.



1



2

**PAROLA D'ORDINE:
SEMPLIFICARE**

1. La zona poppiera del pozzetto, è caratterizzata da spazi ampi che agevolano gli spostamenti dell'equipaggio sia in crociera che in regata. **2.** Il piano di coperta, libero da intralci, è stato studiato per offrire la massima abitabilità agli ospiti senza rinunciare alle regolazioni tipiche delle barche più sportive. **3.** Le tastiere della randa (scotta, base, vang) e le scotte del paterazzo sono a portata di mano del timoniere, semplificando la conduzione in equipaggio ridotto.



3



Pregi

- Prestazioni da racer
- Luminosità degli interni
- Manovrabilità a motore

Difetti

- Seduta carteggio scomoda
- Intralcio dei gradini sul pagliolato
- Tavolo dinette sacrificato

LE FINESTRE APRIBILI

A tutta luce naturale

Luminosità e areazione degli spazi sottocoperta sono i fiori all'occhiello della barca. In sé, l'idea di inserire un'ampia vetrata rettangolare sulla tuga, magari un po' a discapito della solidità della struttura durante la navigazione oceanica o della mancanza di grip per chi vi cammini sopra con la coperta bagnata, non è una novità. L'innovazione progettuale sul Mylius 19e95 sta nell'introduzione dell'apertura "a pantografo" del passo d'uomo che può così prendere aria da ogni lato, a prescindere dalla direzione del vento rispetto alla barca ormeggiata o in navigazione. Questo grande punto luce centrale è in grado di illuminare e aerare tutta la barca durante il giorno, facendo arrivare la luce fino al bagno della cabina armatoriale, posizionato nel triangolo di prua, o alle zone cucina e carteggio, ubicati nei corridoi che portano alle cabine gemelle di poppa.



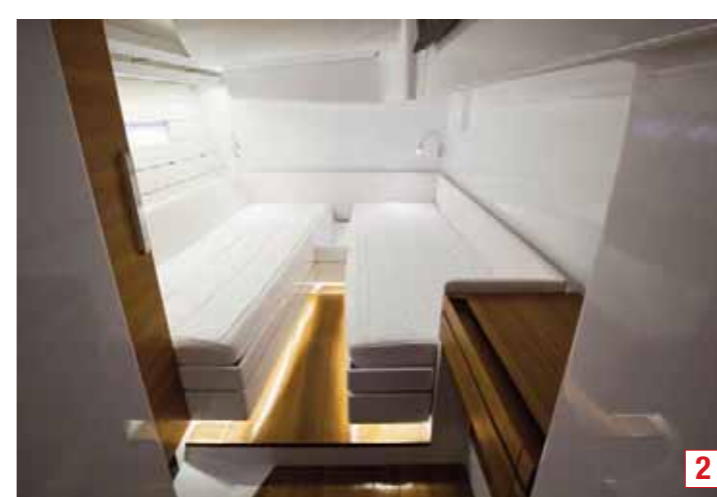
.. Coperta ★★★★★

Costruito in composito, con un massiccio uso di carbonio e di titanio, questa imbarcazione dalle linee tese e pulite dello scafo, che accennano uno spigolo ai masconi di poppa, non è nata per andar piano. La tuga, bassa e aerodinamica, si raccorda armonicamente con lo scafo. La coperta, sgombra e pulita, rivela l'attenzione al compromesso tra design, abitabilità e funzionalità delle manovre primarie e secondarie: la rotaia del fiocco autovirante è posizionata in un incavo a filo della coperta, come gli osteriggi e i punti scotta del genoa al 110%, previsto per le regate, che dispongono di quicker e barber per regolare tensione della balumina e altezza della bugna dalla coperta. Il pozzetto consente comode pose in relax e agili movimenti in regata. Il winch della randa, posizionato su una torretta davanti al trasto, offre tre velocità di recupero scotta. Le colonnine del timone ospitano le tastiere per gestire elettricamente scotta, carrello, vang e base. L'imponente piano velico, sostenuto da un tre crocette Hall Spars in carbonio ad alto modulo e sartame in PBO, prevede "randone" top-square e paterazzo sdoppiato, con rin-

vii ai winch elettrici del pozzetto, posizionati a portata di mano del randista. La carenza di spazi stivaggio esterni, tipica delle imbarcazioni flush deck, è compensata da un trittico di gavoni, ricavati sul piano di calpestio del timoniere: due simmetrici laterali e uno centrale per ospitare il tender.

Interni ★★★★★

Scendendo sottocoperta si ha un'ulteriore percezione della cura delle finiture e del valore dei materiali impiegati nella costruzione. Gli interni del nuovo 65' piedi sono ariosi e luminosi a ogni ora della giornata, grazie a una sapiente disposizione dei punti luce naturali e led. Gran parte del merito va alla vetrata sulla tuga con passo d'uomo a pantografo, in grado di prendere aria da 4 lati. Altra chicca sono gli oblò dei bagni e della cucina, nascosti dal carter di tuga che consente di tenerli aperti per eliminare condensa anche in caso di pioggia o frangenti, senza togliere privacy all'interno. La disposizione degli interni è personalizzabile secondo i gusti dell'armatore: la versione sulla quale mi trovo è suddivisa con la logica dell'open space per consentire la >>



CONTROLLO TOTALE

1. La scaletta del tambuccio è realizzata in fibra di carbonio.
2. L'illuminazione delle cabine di poppa è poco marina ma di grande scenografia grazie al mix di luci naturali e led.
3. Il mobilio dei bagni, minimalista e raffinato, prevede finiture a vista in legno e carbonio.
4. Dalla dinette, ariosa e ben illuminata della finestratura sovrastante, si possono controllare tutte le zone della barca come in un loft, grazie alle porte scorrevoli che separano la zona living dalla cabina armatoriale di prua.

<< conversazione tra gli ospiti delle cabine, che si possono isolare chiudendo porte scorrevoli. Il carteggio e la cucina sono a murata per facilitare il passaggio dal quadrato alla zona notte. La dinette, chiara e aerata, presenta un tavolo ad altezza variabile e un divano in grado di ospitare non più di 8 persone. Sul lato opposto, ecco due poltrone in ecopelle trasformabili in chaise longue. Alcuni eccessi stilistici vanno a discapito della mariniera: i gradini del pavimento interno, inseriti per garantire l'altezza uomo in ogni zona, intralciano un po' gli spostamenti con la barca sbandata. Intelligenti gli accessi laterali interni ed esterni (dal pozzetto) alla sala macchine, da cui si possono addirittura ispezionare i nodi LAN dell'impiantistica domotica, i filtri e le prese a mare. Mutuata dall'automotive la gomma usata per i serbatoi gasolio, posizionati a centro barca. Grazie a questa soluzione, si possono rendere i contenitori carburante più sicuri in caso di urto, sfruttando gli spazi irregolari delle sentine poco profonde.

Navigazione ★★★★★

Mollati gli ormeggi, lo stupore ha lasciato il posto al divertimento. Abbiamo navigato con 15-18 nodi di scirocco, mare formato, serbatoi a metà livello e a manovrare eravamo solamente in due. Condizioni sufficienti a confermare che il team del cantiere ha fatto un saggio lavoro di progettazione e sviluppo materiali per agevolare conduzione e prestazioni. La barca si è dimostrata manovriera (abbiamo agevolmente affrontato sequenze di virate e strambate), intuitiva al timone e sempre stabile. Le velocità, vicine ai valori delle polari nonostante un "piccolo" autovirante a prua, hanno oscillato tra gli 8-9 nodi di bolina e i 12-14 al lasco. Grazie alla forma allungata delle appendici, il timone è sempre diretto e reattivo, manifestando una lieve tendenza all'orza, da vero racer. Tanta sensibilità alla ruota si fa apprezzare anche in fase di ormeggio e durante la navigazione a motore, dove la barca supera i nove nodi a regime di crociera.

La barca in cifre

| NUMERI DEL MYLIUS 19E95 | |
|--|---------------------------------|
| Lunghezza fuori tutto | .m 19,95 |
| Lunghezza al gall. | .m 17,70 |
| Larghezza al b. max. | .m 4,96 |
| Pescaggio: | .m 2,95/3,95 |
| Dislocamento: | .kg 18900 |
| Superficie velica: | .mq 265 |
| Serbatoi acqua: | .l 800 |
| Serbatoi gasolio: | .l 650 |
| Motore: | .110 CV |
| Disegnata da: | Alberto Simeone - Mylius Yachts |
| Costruita da: | Mylius Yachts |
| Via Fomaleoni 50, 29027 Podenzano (PC), tel. e fax 081 7148746, cell. 348 3975601, www.mylius.eu, info@mylius.it | |
| PREZZI | |
| Versione provata | € 1.700.000 |
| Iva esclusa. | |



IN DIRETTA DALLE REGATE

Il suo carattere rimane corsaiolo

Personalmente credo che partecipare a una regata resti il miglior modo per comprendere le qualità nautiche (e non solo) di un'imbarcazione. Lo sa bene l'equipaggio di Twin Soul 6 - Monsieur, il Mylius 19e95 che abbiamo provato anche noi, che ha esordito quest'anno nel mondo agonistico riservato a barche di grandi taglie,

confrontandosi con i suoi simili in occasione del Trofeo Pirelli e della Rolex Volcano Race, due classiche di primavera. In due gare durante le quali si sono dati battaglia il fior fiore dei professionisti della vela, da Brad Buttherworth a Tiziano Nava, sono stati sufficienti la vocazione corsaiola di una barca "unconventional" e l'impegno di un

equipaggio di bravi appassionati per portare a casa risultati considerevoli: 3° overall a Santa Margherita Ligure (malgrado la mancanza di vento) e 7° posto nella regata dei vulcani dove, al di là delle classifiche in tempo compensato, la barca è stata alle calcagna dei racer duri e puri con la brezza o la bufera.