

Speed emotion

LA CUSTOMIZZAZIONE È GARANTITA DAL FATTO CHE LA PRODUZIONE È ARTIGIANALE E TUTTA INTERNA AL CANTIERE. IL COMFORT NON MANCA COSÌ COME LA SEMPLICITÀ DI CONDUZIONE, MA LE PRESTAZIONI SONO DA AMANTI DELLA VELOCITÀ. CUSTOMISATION IS ENSURED BY THE FACT THAT EVERYTHING IS DONE BY HAND, IN-HOUSE AT THE YARD ITSELF. THERE IS NO LACK OF COMFORT, AND IT IS EASY TO HANDLE, BUT SPEED FREAKS WILL ENJOY THE PERFORMANCE

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello

Cosa pensereste di un maxi rib che misura quasi quattordici metri di lunghezza fuori tutto e ha ben 1.350 cavalli attaccati sullo specchio di poppa? Probabilmente rispondereste che si tratta di un gommone fatto per correre. Risposta esatta, dato che sono arrivato a circa 48 nodi di velocità, ma *Envy 1400* non è solo questo. E forse, non è nato per essere solo questo. Come tutti i modelli del cantiere, il progetto è stato realizzato da Donato Montemitro, fondatore di Scanner Marine. Tutta la produzione è interna, dallo stampaggio, all'assemblaggio. Nulla è affidato a terzisti o collaboratori e i vantaggi sono principalmente due: ampia possibilità di personalizzare e cura fin nei minimi dettagli, come avviene per una produzione artigianale.

Test



E quello che si nota di questo battello prima ancora di salirci a bordo è il design. I tubolari non sono semplicemente un contorno di scafo e fiancate. E non tanto perché siano strutturali e fondamentali. Onestamente, come per tanti maxi rib, i tubolari sono un'appendice. Ma non sono uguali da prua a poppa. Hanno una forma e uno spessore che accentua la sinuosità del battello. Più consistenti a poppa e lungo le fiancate per svolgere la doppia funzione di accogliere gli ospiti e garantire che pozzetto e coperta siano sempre asciutti durante la navigazione. E poi, verso prua, si assottigliano in modo da offrire sempre buoni volumi per la zona prendisole, ma senza che la prua risulti troppo mastodontica. Altro aspetto che si nota sin dalla banchina è quello di un bordo libero non troppo elevato. Insomma, forme sinuose e altezza fuori dall'acqua conferiscono eleganza e sportività allo stesso tempo. La parte in vetroresina del pozzetto, fin nelle fiancate, è ricoperta di teak, in questo modo ciò che si vede è legno, tessuti delle cuscinerie e acciai delle bitte e dei tientibene. Anche questi elementi, oltre alle forme, conferiscono un'aurea di eleganza al gommone. La laguna di Venezia, come era facilmente prevedibile, non ci riserva un mare tempestoso. L'acqua è piatta, senza onda. Per testare la carena non resta che accontentarsi della scia autoprodotta. La sensazione è molto

positiva e probabilmente è merito di due fattori: la V di prua e il peso del battello che aiuta a fendere senza problemi le onde, recuperando facilmente l'assetto. L'altra sensazione molto positiva è quella della manovrabilità. A poppa ci sono tre Mercury Racing da 450 cv ciascuno, con tutti gli accessori del caso. C'è il joystick di manovra per entrare e uscire dal porto, lo skyhook per mantenere la posizione sfruttando l'interfaccia con il Gps, le manette elettroniche, l'autotrim e soprattutto, la timoneria elettronica integrata. *Envy 1400* vira stretto con estrema facilità. Si può continuare a stringere anche a velocità sostenuta, senza mai avere la sensazione di perdere il controllo. Non decelera particolarmente, non cavita e, nonostante la coperta sia abbastanza a pelo d'acqua, non si rischia che arrivino spruzzi in pozzetto. I tubolari, infatti, assolvono bene a questo compito. La prua spacca l'onda e il tubolare si preoccupa di sparare la scia verso l'esterno. L'assetto è leggermente seduto sulla poppa, ma affondando la manetta il battello si distende perfettamente parallelo alla superficie dell'acqua. Le prestazioni con 1.350 cavalli sono più che buone. Alla massima ho superato i 47 nodi e per planare ne sono serviti meno di 12. A conti fatti più di 35 nodi di range di crociera, da quella più economica e tranquilla fino a quella più veloce. E i consumi litri per miglio passano da 6,3 a 10. Insomma, ce n'è per tutti i gusti.

Difficile immaginare che non si trovi l'andatura adatta ai passeggeri che si hanno a bordo e alle condizioni del mare che si incontrano. Le motorizzazioni possibili sono tante, e l'armatore può scegliere i fuoribordo che preferisce. *Envy 1400* è nato con una coppia di Volvo D6 da 440 cavalli ciascuno con piedi poppieri. Questa è la scelta ideale per chi è meno interessato alla velocità di punta. E poi i piedi poppieri regalano tutto lo spazio della piattaforma di poppa come area di accesso al mare. Tre fuoribordo da 450 cavalli ciascuno, invece, si avvicinano alla massima potenza installabile e il cantiere è in attesa di testarlo con una coppia di Mercury Verado da 600 cv ciascuno. Penso che sia un'ottima soluzione per diversi motivi. In primis perché il V12 di Mercury ha tanta coppia ed è nato per spingere imbarcazioni pesanti, non solo per grandi velocità. Potrebbe quindi essere perfetto per questo maxi rib. Inoltre, come sappiamo, ha la calandra fissa perché è solo il piede che ruota e quindi occupa molto meno spazio a poppa.

Gli interni non sono stati progettati solo per trascorrerci la notte. I volumi della dinette sono inusuali per un battello pneumatico e servono per garantire comfort in crociera.

The interiors haven't been set up for spending the night. But the dinette is unusually large for an inflatable boat of this size, which means comfort while cruising is ensured.



La piattaforma bagno sarebbe quindi meno sacrificata rispetto a una tripla con fuoribordo tradizionali. Infine, alla luce delle prestazioni ottenute, anche se si hanno 150 cavalli in meno, il margine è così ampio che non penso sia un grande sacrificio.

What would you say about a maxi RIB which is nearly fourteen metres long overall, and has as much as 1350 horsepower on the transom? Probably that it was an inflatable that was made to go fast. That's the right answer, given that I got to around 48 knots, but the *Envy 1400* isn't just that. And perhaps it wasn't created just to be that. Like all of the models produced by the yard, the design is by Donato Montemitro, the founder of Scanner Marine. Everything is done internally, from moulding to assembly. Nothing is outsourced to third parties or partners, with two main advantages: there is a wide range of customisation possibilities as well as attention to the smallest detail, as happens with artisanal

production. The first thing one notices about this boat, even before getting on board, is the design. The tubes are more than simply something that wraps around the hull and the sides. And not just because they are structural and essential. To be honest, as is the case with a lot of maxi RIBS, the tubes are an addition. But they aren't the same from bow to stern. Their shape and thickness accentuate the curves of the boat. They are thicker in the stern and along the sides so that they can play the dual role of carrying people while also ensuring that the cockpit and deck are always dry when the boat is in motion. And then, going forward, they get thinner to provide more space for the sun area, without the bow looking too huge. Another thing that you see right from the quayside is that the boat doesn't have an excessive freeboard.

PREZZO
con 3 Mercury R450
573.000€, Iva esclusa

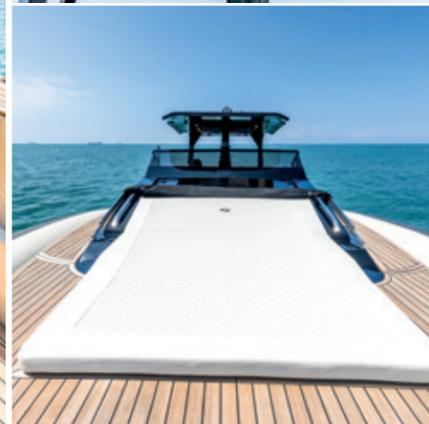
PRICE with 3 Mercury
R450 **573,000€**,
Excl.VAT

So essentially the shape of its lines and limited water clearance give it a feeling of elegance and sportiness at the same time. The glass fibre part of the cockpit, which goes down to the sides, is covered in

teak, so what you see is wood, cushion fabrics and the steel of the bits and grab handles. So as well as the shape, the use of these materials gives an aura of elegance to the inflatable. The lagoon of Venice, as was fairly predictable, didn't have a stormy sea waiting for us. The water was flat and waveless. In terms of trying out the hull, all that was needed was to be happy with the bow wave. It felt very good, probably thanks to two factors: the V-bow and the displacement, which helps the boat to push its way through the waves without any problem and to get its trim back quickly. We also liked how easy it is to manoeuvre. In the stern, there were three Mercury Racing 450 hps with all the accompanying accessories. There is the joystick for manoeuvring when going in and out of port, a skyhook to maintain

Anche il T-Top è customizzabile. Chi lo desidera può optare per una versione più protettiva, adatta all'uso del gommone anche in inverno.

The T-Top can also be customised. Buyers can request a more protective version that is suitable for use in winter too.



VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

47.4



AUTONOMIA MN
RANGE NM

166



RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

8.9

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.4



SCANNER MARINE

Via Gautieri, 19
I-28060 Casalbeltrame (NO)
T. +39 0321 838973
www.scanner-marine.com

PROGETTO

Donato Montemitro Design

SCAFO

Lunghezza f.t. 13,70m • Larghezza massima 4,00m
• Dislocamento a secco 8.000 kg • Serbatoio carburante 1.050 l • Serbatoio acqua 260 l

MOTORI

3xMercury 450R • Potenza 336 kW (450 cv)
• 8 cilindri a V • Cilindrata 4,6 l • Alesaggio per corsa 92mm x 86mm • Rapporto di riduzione 1,60:1
• Regime di rotazione massima 5800-6400 giri/minuto • Peso 313 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

573.000€, Iva esclusa senza accessori

PROJECT

Donato Montemitro Design

HULL

LOA 13,70m • Maximum beam 4,00m • Dry mass displacement 8,000 kg • Fuel tank volume 1,050 l • Water tank volume 260 l

MAIN PROPULSION

3xMercury 450R • Outlet mechanical power 336 kW (450 hp) • 8 V-shaped cylinders • Swept volume 4,6 l – Bore&Stroke 92mm x 86mm • Compression ratio 1,60:1 • Maximal rotational speed 5800-6400/min • Weight 313 kg

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

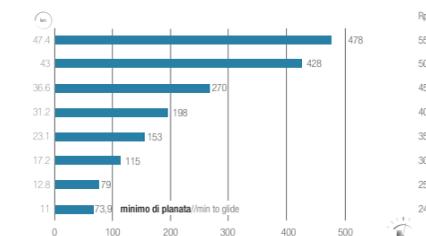
573.000€, Exc.VAT as standard

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place Venezia
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento//Wind speed 0
Persone a bordo//People on board 4
Carburante imbarcato 390 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 150 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 3 secondi
Gliding time of 3s from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 34 secondi
Gliding time of 34s for a speed change form 0 to 47,4 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO
(VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)

6.3

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2400	11	73.9	6.3	166	71
2500	12.8	79	6.2	169	74
3000	17.2	115	6.7	156	76
3500	23.1	153	6.6	159	78
4000	31.2	198	6.3	166	81
4500	36.6	270	7.4	100	84
5000	43.0	428	9.9	141	85
5500	47.4	478	10.0	105	85



Engine data

Tre fuoribordo da 450 cv ciascuno rappresentano quasi il limite di potenza massima installabile. Le alternative sono una coppia di 600 cv oppure gli entrofuoribordo.

Three 450-horsepower outboards take the power practically to the most you can install. The other option is to have a pair of 600 hp engines or inboard-outboards.

position by using the interface with the GPS, electronic throttles, auto trim and – above all – integrated electronic steering. The *Envy 1400* does tight turns very easily. You can continue to turn, even at high speed, without ever worrying that you are losing control. It doesn't lose that much speed, it doesn't cavitate, and although the deck is fairly much at water level, there is no danger of getting splashed in the cockpit. The tubes do their job well. The bow breaks through the waves and the tubes handle the task of pushing

the bow wave away. The boat sits back slightly, but as you open up the throttles, it stretches out perfectly parallel to the water surface. With 1350 horsepower, the performance is more than just good. At top speed, I did over 47 knots, while to start planning I needed under 12. When you add it all up, that is a range of 35 knots in cruising speeds, from the calmest and most economical right up to the fastest. And the litres per nautical mile figures range from 6.2 to 10. So essentially there is something for everybody. It is difficult to imagine that you couldn't find the right speed for the passengers that you have on board and the water conditions that you might find. There are several different motor options, and buyers can go for the outboard that they prefer. The *Envy 1400* started with a pair of Volvo D6s each developing 440 horsepower, with stern drives. That was the perfect choice for people who are less interested in top speeds but are instead looking to keep fuel usage down. And then the stern drives mean that the whole stern platform is reserved for getting into the sea. Three outboards each turning out 450 horsepower, however, brings us close to the maximum power total, and the yard is about to try it out with a pair of 600 hp Mercury Verados.

I think that is an excellent solution for various reasons. First of all, because the Mercury V12s have got so much torque, they have been designed to get heavy boats moving, and not just to deliver high speeds. So that could be perfect for this maxi RIB. Furthermore, as we know, it has a fixed powerhead so that only the gearcase turns, and so it takes up a lot less room in the stern. So the bathing platform loses a lot less space than when three traditional outboards are used. And finally when you look at the performance, even if you get 150 horsepower less, there is so much margin left over that I don't think that is a big sacrifice. ▀

Facile da condurre, anche se si tratta di un battello che supera i 47 nodi di velocità massima. Non si ha mai la sensazione di perdere il controllo e quindi è una velocità massima alla portata di tutti, anche dei neofiti.

It's easy to handle, even though it's a boat that can do over 47 knots. You never get the feeling that you are going to lose control, and so that top speed is within everybody's reach, even beginners.

