

SPECIALE GOMMONI

LOVE ME *Tender*

 di Nico Caponetto

A carena rigida o a chiglia gonfiabile, idrogetti o fuoribordo, di lusso o essenziali. Un mondo molto vario, quello dei tender, e per questo a portata di ogni gusto e tasca. Un'ampia carrellata di quello che offre il mercato.

Cosa sia un tender o battello di servizio lo sappiamo tutti. Così come tutti sappiamo bene quale sia il suo fondamentale - per non dire irrinunciabile - contributo alla buona riuscita di una crociera o anche solo di una breve gita.

Ma negli anni, la percezione di questo battello e dell'uso che se ne può fare è notevolmente cambiata, ampliandosi. Se una volta, per scegliere il tender, oltre che al prezzo si guardava alle dimensioni e al peso in funzione dello spazio disponibile sulla barca-madre, anche in funzione della sua tipologia, se a vela o a motore, attualmente, grazie anche alla grande varietà dei modelli disponibili sul mercato, sono anche altri i parametri tenuti in considerazione. Al punto che si può affermare che, oggi, il tender rifletta molto fedelmente la filosofia con la quale l'armatore interpreta la vita in mare nel suo complesso. Se il tender serve soprattutto a sbarcare e imbarcare persone per trasferirle a terra dalla barca ancorata al largo, magari per mancanza

di posto in banchina, non avrà bisogno di allestimenti particolari: la scelta potrà orientarsi in base alla quantità di persone che è necessario trasportare. Ma se, al di là degli scopi più utilitaristici, l'armatore ha l'abitudine di spingersi con il battello di servizio in escursioni più impegnative, lasciando lo yacht all'ormeggio, la scelta dovrà essere indirizzata verso un tender più attrezzato, con maggiori capacità di carico - per cose, oltre che per le persone - e con più potenza per poter compiere spostamenti rapidi e sicuri. Se poi, come si riscontra sempre più spesso, il battello di servizio deve poter trainare toys o addirittura consentire la pratica dello sci nautico, sono le prestazioni in termini di accelerazione e velocità a diventare fondamentali.

Quella che segue è una rappresentazione alquanto estesa dell'attuale mercato dei tender, suddivisa in tre sezioni: la prima, dedicata agli intramontabili modelli elastici (o arrotolabili); la seconda e la terza, dedicate ai battelli con carena rigida, rispettivamente fino a 3,50 e oltre 3,50 metri di lunghezza.

TECNORIB J 29

Come gli altri tre tender della gamma Jet di Pirelli by Tecnorib – il 33, il 39 e il 45 – il J29 è un battello molto compatto, che in questo caso sfiora i tre metri di lunghezza. Può ospitare fino a tre persone ma, per la sua stessa impostazione sportiva, non ha i volumi di carico dei tender più classici della stessa dimensione. Notevoli invece le prestazioni in acqua, sia per tenuta sia per velocità, grazie a un propulsore idrogetto da 80 o da 100 HP.



TECNORIB J 33

Si sale di dimensioni e anche l'impatto visivo è più forte. Il J 33 è un jet tender che si distingue davvero con il suo stile quasi automobilistico. I suoi 3,30 metri e la disposizione delle sedute permettono di accogliere fino a 4 passeggeri. La pianta a "U" dei tubolari assume una linea molto sportiva grazie alla scelta di rastremare i finali a poppa. Coerentemente, le prestazioni risultano amplificate dalla propulsione idrogetto.



SUZUKINO 250 OPEN BY GENIUSS

Suzukino e Suzumar: sono queste le due gamme in cui l'azienda giapponese ha suddiviso la produzione di tender. La gamma Suzukino è a sua volta suddivisa in "by Genius" e "by Surmarine". In totale sette modelli compresi fra i 2,65 e i 3,70 metri. Il Suzukino 250 Open by Genius ha in comune con gli altri della sua gamma il sistema brevettato di montaggio del fuoribordo che, ribaltandosi e scorrendo verso prua, può essere fatto rientrare nella sagoma del battello riducendone l'ingombro.



SUZUKINO ST 330 BY SURMARINE

Grazie a un allestimento piuttosto ricco che non penalizza il battello dal punto di vista del peso, il Suzukino ST330 può essere considerato a tutti gli effetti come un piccolo Luxury Tender. La leggerezza è assicurata dal sistema di costruzione denominato "double shell", dove carena e calpestio sono realizzati in due scocche di vetroresina, rese solidali fra loro senza l'utilizzo di ulteriori parti. La presenza dei flap integrati aumenta la lunghezza al galleggiamento e perciò le performance.

