

TEST

La formula della FELICITÀ The formula for HAPPINESS

248

Tre fuoribordo per sei cilindri per dodici metri di barca, è la formula della felicità. L'hanno scoperta Jeanneau e Yamaha

Three outboards times six cylinders by twelve metres of boat - that's the formula for happiness. It's been discovered by Jeanneau and Yamaha

*by Niccolò Volpati
photo by Jean-Jacques Bernier and Tom King*



PARTIAMO DA DIETRO, NEL SENSO DELLA POPPA. Attaccati allo specchio ci sono tre fuoribordo Yamaha da 300 cavalli. Si tratta dei nuovi *Premium V6*, ovvero la rivisitazione dei sei cilindri della casa giapponese. Meno peso e più maneggevolezza, in parte fornita da un uso massiccio dell'elettronica. Il V6 300, così come il 250 cavalli, è dotato di *Digital Electronic Steering*, ovvero lo sterzo elettronico digitale. Miglior controllo, più precisione, grazie soprattutto agli attuatori che sostituiscono le tradizionali pompe idrauliche. È un fuoribordo dotato di *Drive by Wire* con manette elettroniche e, volendo, anche il sistema *Helm Master EX*, perfetto per gli appassionati di pesca perché integra Gps, autopilota e propulsore. Il peso è ovviamente minore rispetto ai V8 XTO di Yamaha, ma da questi eredita il *TotalTilt*, un ingegnoso sistema che consente di sollevare dall'acqua il piede del fuoribordo occupando il minor spazio possibile a poppa. Il *TotalTilt* è anche fornito di un sistema di allarme che avvisa quando il motore è in movimento proprio per impedire danneggiamenti a cose o persone. E poi c'è *TERE*, acronimo di *Thrust Enhancing Reverse Exhaust*. In pratica quando si ingrana la retromarcia e si rimane al di sotto dei 2500 giri al minuto, le bolle dello scarico rimangono lontano dall'elica, sopra alla piastra di ventilazione. In questo modo, l'elica pesca in un'acqua densa e non contaminata dalle bolle causate dai gas di scarico. E quando l'acqua è densa, l'elica lavora meglio e il fuoribordo è più efficiente in retromarcia. Ma è la marcia avanti quella che ci interessa di più e quindi per testarla non facciamo altro che ingranarla e accelerare per vedere se il restyling fornisce buone prestazioni in accelerazione e velocità.

Il *Cap Camarat 12.5 WA* di Jeanneau è una barca di quasi dodici metri di lunghezza fuori tutto per tre e mezzo di baglio e più di settemila chili di dislocamento a vuoto. Insomma, è una barca sportiva, ma con volumi generosi e quindi anche pesi conseguenti. Novecento cavalli sono comunque parecchi, non a caso si tratta della motorizzazione massima installabile. E il risultato si vede subito. Nonostante servano più di sedici nodi per tirare fuori lo scafo dall'acqua, la planata si raggiunge in soli tre secondi e mezzo. È davvero un'accelerazione che ti inchioda alla seduta del pilota, merito di una cubatura notevole, dato che i cc sono ben 4.169. Alla massima siamo arrivati a 42,7 nodi con un consumo di 299 litri/ora, praticamente 100 litri per motore. Sulla stessa lunghezza d'onda anche i valori dei consumi a 30 e a 25 nodi di velocità. Per navigare a 30 nodi, infatti, servono 163 litri in totale, mentre a 25 il consumo è di circa 120 litri/ora per tutti e tre i fuoribordo. Il comportamento in navigazione rappresenta un equilibrio tra prestazioni sportive e comfort. Il progetto di Michael Peters mi ha convinto proprio perché l'equilibrio tra queste due caratteristiche è stato trovato senza rinunce. La barca, merito anche dell'elettronica che assiste la virata, è molto maneggevole. S'inclina quanto basta, risponde prontamente alle inversioni di rotta. La visibilità dalla plancia è sempre ottimale, perfino quando si vira a tutta barra. Il T-Top, che è robusto e piuttosto ampio, non è mai un ostacolo alla visuale, nemmeno laterale. Anche con onda tra i 40 e 50 cm, la V di prua riusciva a fenderla senza problemi. Fino a trenta nodi di velocità non si sentiva la necessità di dosare il gas perché la barca non saltava eccessivamente sull'onda.

Tanta l'abitabilità e la luminosità grazie a molte finestrate che consentono alla luce naturale di filtrare sottocoperta. I posti letto sono 5, di cui tre nella cabina a centro barca e 2 nella dinette trasformabile.

It has a lot of living space and light thanks to the large number of windows, which allow natural light to filter below decks. There are five berths, of which three are in the cabin amidships, and two in the convertible dinette.







In keeping with the walkaround concept, it is easy to get from stern to bow. It takes just a few moves to get an ideal set-up for relaxation or to provide a lot of seats for guests.

Fedele al concetto Walk Around, è facile muoversi a bordo da prua a poppa. In poche mosse si può avere un allestimento ideale per il relax oppure per offrire numerose sedute agli ospiti.

In ogni caso l'erogazione è progressiva e le manette assolvono egregiamente al loro compito. L'unico aspetto non del tutto convincente della barca è di tipo strutturale. È proposta da Jeanneau con due o tre motori fuoribordo, ma, purtroppo, i serbatoi sono solo due e non comunicano tra di loro. La conseguenza è che in caso di tripla motorizzazione, due fuoribordo pescano da un unico serbatoio. Va da sé che quando un serbatoio è vuoto, l'altro abbia ancora carburante. Per ovviare a questo inconveniente è stata collocata una pompa che consente di alternare l'alimentazione dei fuoribordo da uno o dall'altro serbatoio. Sarebbe stato meglio però avere serbatoi comunicanti oppure averne tre, uno per ogni motore.

LET'S START FROM THE STERN. Three 300 hp Yamaha outboards are fitted to the transom. They are the new *Premium V6s*, which is the Japanese firm's new take on the six cylinders. They weigh less and are easier to handle, in part because of the extensive use of electronics. The V6 300, like the 250hp model, is fitted with digital electronic steering. This gives better control, and more precision, thanks above all to the actuators that take the place of traditional hydraulic pumps. It is an outboard fitted with an electronic throttle drive-by-wire system, and if you want there is also the *Helm Master EX* programme, which is perfect for fishermen because it integrates GPS, autopilot and engine. It obviously weighs less than







Engine data

Tre motori da 300 cavalli rendono la navigazione sportiva, ma senza compromettere il comfort e la sicurezza. Volendo è possibile optare anche per una doppia motorizzazione fuoribordo.

Three 300 hp engines make it a sporty ride, but without any compromise in terms of comfort and safety. Another option is having two outboard engines.

Buono il comportamento con mare formato e, soprattutto, molto maneggevole in virata e in manovra ai bassi regimi. Merito della carena e dei fuoribordo Yamaha con l'elettronica che consente una perfetta regolazione.

It handled well in rough sea, and above all was very manageable when turning and when manoeuvring at low revs. That is thanks to the hull and the Yamaha outboard engines with electronics that mean they can be set perfectly.

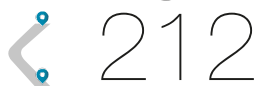
the Yamaha V8 XTO, but it has inherited from that engine the ingenious *TotalTilt* system, which means that you can bring the propeller out of the water so that it takes up as little room as possible in the stern. *TotalTilt* is also fitted with an alarm system that lets you know when the engine is moving, specifically to prevent one from harming people or objects. And then there is the *TERE* system, which stands for *Thrust Enhancing Reverse Exhaust*. Basically, when you go into reverse and are under 2500 rpm, the bubbles from the exhaust stay away from the propeller and above the anti-ventilation plate. That way, the propeller can bite into dense water without the bubbles caused by the exhaust gas. And when the water is dense, the propeller works better and the outboard is more efficient when reversing. But it is when you are moving forward that interests us most, and so to try that we did no less than putting it in gear and accelerating to see if the restyling has produced a good performance in terms of acceleration and speed. The *Cap Camarat 12.5 WA* from Jeanneau is a boat of nearly twelve metres overall, with a three and a half metre beam and over seven thousand kilos dry weight. Essentially it is a sporty boat, but with generous volumes and as a result also weight. But even so, nine hundred horsepower is a lot, and it is no coincidence that you can't fit any larger engines. And you see the result immediately. Even though you need to be doing over sixteen knots to get the hull out of the water, you start planing in just three and a half seconds. That is acceleration that nails you back to the chair as you helm, and comes from the size of the engines, with a full 4,169 cc. At top speed we got to 42.7 knots, using 299 litres per hour, effectively 100 litres per motor. Fuel consumption at 25 and 30 knots are in line with that. To do thirty we needed a total of 163 litres, while at



Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power

kg
kW



Rapporto lung./larg. LW

3,3



CHANTIERS JEANNEAU

32 Avenue des Sables - CS 30529

F-85505 Les Herbiers Cedex

www.jeanneau.com

PROGETTO: Michael Peters Yacht Design,

Sarrazin Design e Jeanneau Design

SCAFO: Lunghezza f.t. 11,90m • Larghezza massima 3,58m • Dislocamento a vuoto 7.123 kg • Serbatoio carburante 1.150 l • Serbatoio acqua 200 l

MOTORE: 3x F300NSB Yamaha • Potenza 220,6 kW (300 cv) • 6 cilindri a V 60° • Cilindrata 4.169 cc

• Alesaggio per corsa 96mm x 96mm • Rapporto di trasmissione 1.75:1 • Regime di rotazione 5000-6000 giri/minuto • Peso 260 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT B per 11 persone

• CAT C per 12 persone

PREZZO: 193.614 €, Iva inclusa

PROJECT: Michael Peters Yacht Design,

Sarrazin Design, and Jeanneau Design

HULL: LOA 11.90m • Maximum beam 3.58m

• Light mass displacement 7,123 kg • Fuel tank volume 1,150 l • Water tank volume 200 l

MAIN PROPULSION: 3x F300NSB Yamaha

• Outlet mechanical power 220.6 kW (300 hp)

• 6 V-shaped 60° cylinders • Swept volume 4,169 cc

• Bore&Stroke 96mm x 96mm • Transmission ratio 1,75:1 • Maximal rotational speed 5000-6000/min • Weight 260 kg

EC CERTIFICATION: CAT B 11 people

• CAT C 12 people

PRICE: € 193,614, Inclusive VAT

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Saint Raphael (France)

Onda//Wave height 40 cm

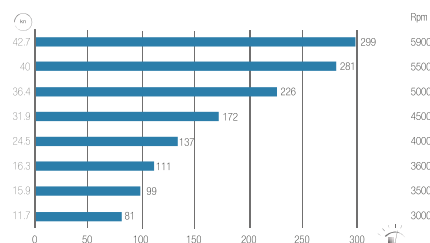
Vento//Wind speed 12 nodi/kn

Persone a bordo//People on board 3

Carburante imbarcato//Fuel volume on board 800 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Da zero a planata in 3,5 secondi

Gliding time of 3.5s from 0 to glide

La velocità minima di planata è 16,3 nodi a 3600 giri

The minimum gliding speed is 16.3 knots at 3600 rpm

Da zero alla massima velocità in 24 secondi

Gliding time of 24s for a speed change from 0

to 42.7 knots (maximum speed)

Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



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
3000	11.7	81	6,9	166	73
3500	15.9	99	6,2	185	77
3600	16.3	111	6,8	169	78
4000	24.5	137	5,6	205	79
4500	31.9	172	5,4	212	82
5000	36.4	226	6,2	185	82
5500	40.0	281	7,0	164	84
5900	42.7	299	7,0	164	87



25 knots, 120 litres an hour was needed for all three outboards. The way it handles when underway is a balance between sporty performance and comfort. The project from Michael Peters convinced me precisely because the equilibrium between these two characteristics was found without giving anything up. The boat is very easy to handle as a consequence of the electronics that help when turning. It tilts the right amount and reacts quickly to changes in direction. Visibility from the steering console is always excellent, even when you are turning as hard as possible. The T-Top, which is strong and fairly large, never means you can't see, not even to the side. Even with waves between 40 and 50 cm, the V-shaped bow managed to cut through them without any difficulties. Up to thirty knots, we didn't feel the need to go easy on the throttle because the boat didn't jump off the waves too much. In any case, the fuel delivery is progressive and the throttles do their job very well. The only thing about the boat that is not completely convincing is a structural matter. It is offered by Jeanneau with two or three outboard engines but, unfortunately, there are just two tanks, and they aren't linked. That means if you have three engines, two of them have to be fed by a single tank. Clearly, if one tank is empty, the other will still have fuel left. To get around this hitch, a pump has been supplied to allow alternating the feed from one tank or the other. Even so, it would have been better to have two linked tanks, or three – one for each motor. ▀

256

The T-Top is strong because it has a solid base. It is wide and protective and even comes with an extension to give shade to the cockpit.

Il T-Top è robusto perché poggia su solide basi. È ampio e protettivo, dotato perfino di prolunga per assicurare ombra alla zona del pozzetto.

L'apertura laterale della fiancata permette di avere un accesso all'acqua alternativo a quello delle spiaggette di poppa che circondano i fuoribordo.

The opening along the side means you can get to the sea and is an alternative to the stern beach area which surrounds the outboards.

