

Lo sport è salutare

SPORT is good for you

Nuova versione, nuovo allestimento. Design moderno firmato da Mirco Dellapasqua. Quello che non cambia è la carena, stracollaudata e apprezzata che, anche questa volta, si è comportata egregiamente

A new version and new fittings. A modern design signed by Mirco Dellapasqua. The hull is unchanged, a well tested and much appreciated design that this behaved impeccably time too

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello

L

L'ho provato durante il Salone Nautico di Genova. Alla mattina presto. Molto presto, con il sole ancora basso e ben prima che corridoi e banchine vengano presi d'assalto dai visitatori. Cammino verso la banchina Suzuki, anche perché è motorizzato con il più potente dei motori della casa giapponese: il 350 cv. Passo, ma non lo vedo. Eppure dovrebbe essere qui. Avevo già provato il *DC Seven* nella versione Fisherman. Quella che devo testare invece è la versione Sport. Quando i neuroni si riprendono dal torpore, lo trovo. Per forza non lo riconoscevo, questo, almeno in coperta, è del tutto diverso dal precedente. Niente parabrezza, tante sedute anche a prua, cuscinerie rosse e scafo nero. Ideale come day boat o tender di lusso. Molto diverso dallo scafo bianco con consolle centrale protetta dal T-Top che ricordavo. Rispetto alla versione fisherman, a questo modello è stato allargato il pozzetto e sfruttati al meglio tutti gli spazi. Il piano di calpestio è stato coperto con il pagliolato per sfruttare al massimo tutta la carena e la parte gavonabile. È cambiata anche la consolle e la seduta di pilota e copilota, creando una barca molto più sportiva, elegante e aggressiva. Il colore nero con cuscineria rossa è stato scelto per farsi notare in fiera, tutto però, dai tessuti all'allestimento, è customizzabile. Anche l'elettronica, la seduta di poppa e quella di prua, che qui ha un tavolo elettrico che si alza e si abbassa, sono custom. Così come lo spazio al di sotto della consolle. La consolle si alza in verticale grazie a due pistoni. Sotto si può optare per un ulteriore spazio gavonabile, un bagno o una piccola cuccetta per dormire. La carena è sempre quella. Del resto, perché cambiarla? È la stessa del *DC 7 Elite*, ha vinto il campionato europeo e italiano di offshore, è stata testata con mare di tutti i tipi, perfino durante le competizioni. Appena mettiamo la prua fuori dalla diga foranea di Genova, ci accorgiamo che il mare non è esattamente piatto come nei primi giorni di Salone. Il vento è piuttosto teso e soffia da Libeccio. L'onda è almeno di due metri e pure incrociata. La più fastidiosa che ci si possa immaginare. Ci allontaniamo dalla costa per cercare di avere poi il mare in poppa. Il 350 cavalli Suzuki spinge e la carena si comporta egregiamente. Lo sapevamo, visto che è una carena di successo, ma con mare così formato è l'ennesima riprova di uno scafo venuto bene. *DC Seven* salta sull'onda senza particolari problemi. Sembra quasi un rompighiaccio, perché quando atterra divide in due l'onda.

7.75m

Quando l'onda è troppa, basta accelerare per saltare fuori. Dosando bene il gas non prendiamo quasi mai dei gran colpi e le poche volte che capita la barca non sembra soffrire. Un paio di volte sbaglio decelerando troppo sulla cresta e il vento ci scaraventa addosso delle vere e proprie secchiate d'acqua. Per un attimo rimpiango l'allestimento fisherman con un bel parabrezza e il bimini. Questa versione, infatti, ha la consolle centrale e il parabrezza è del tutto inesistente. Giriamo la prua e proviamo l'allungo per accelerazione e velocità. A 2500 giri già planiamo. Il Gps segna 12,6 nodi e i litri/ora sono solo 18. Nonostante il motore sia uno solo, DC Seven sembra incollato su due binari. Fa impressione la stabilità di rotta, perfino con due metri d'onda che ti entrano da poppa. Affondiamo la manetta. Tremila, tremila e cinquecento, quattromila giri. Siamo a poco meno di 30 nodi di velocità e il consumo è passato a poco più di 46 litri/ora. Alessandro Dellapasqua, che mi accompagna durante il test, mi dice che, se voglio, posso provare ad accelerare anche di più. Io mi ritengo soddisfatto. Con il mare che c'è mi sembra già incredibile essere arrivato a poco meno di trenta nodi di velocità. Con queste condizioni, non solo si apprezza la carena, ma anche il motore. Il 350 dimostra di essere regolare e sempre pronto. Si può accelerare e decelerare e il motore risponde prontamente. Niente ritardi, niente buchi. Colpisce anche per i consumi, molto contenuti e costanti. Tra i 2000 e i 4000 giri, infatti, siamo passati da 1,2 a 1,6 litri per miglio. Poco, soprattutto perché la potenza è tanta. E la spinta è tanta. Merito dell'architettura, del rapporto di compressione elevato e della doppia elica controrotante. Al nostro rientro, superata la diga foranea siamo piuttosto bagnati, ma felici. Incrociamo delle barche in uscita dal Salone nautico e ci accorgiamo che, dopo averci scrutato a fondo, decidono di fare inversione di marcia. Noi sorridiamo. Felici, zuppi ed esaltati. E in quel momento ho pensato che mai al mondo avrei fatto cambio con la versione fisherman con parabrezza.

I tested it during the Genoa Boat Show. Early in the morning. Very early, with the sun still low and long before aisles and quays were flooded with exhibition visitors. I walk towards the Suzuki dock, also because it has the most powerful engine by the Japanese brand, the 350hp. I walk past, but I don't see it. Yet it should be here. I had already tried out the Fisherman version of the DC Seven. But now I'm here to test the Sport version. When I finally wake up, I find it. It's no surprise that I hadn't recognised it: its deck at least is completely different from its predecessor. No windscreens, lots of seating, including in the bow, red cushions and a black hull. Ideal as a day boat or a luxury tender. Very different from the white hull with the central console protected by a T-Top that I remembered. Compared with the Fisherman version, this model has a bigger cockpit and the space is used better. The floor has been covered in teak to take advantage of the entire hull and areas where lockers can be added. The console has also been changed and the seat for the pilot and the co-pilot, creating a much more sporty, elegant and aggressive boat. The black colour and red cushions were chosen so that it stands out at the boat show, but

everything, from the textiles to the fittings, is customisable. The electronics, the seating in both bow and stern – here fitted with an electric table that can be raised or lowered – are also customisable. As is the area under the console. The console rises upwards thanks to two pistons. Underneath, owners can choose between more lockers, a head, or a small bunk. The hull is unchanged. And why change it? It is the same as the DC7 Elite, has won the European and Italian Offshore Championships, has been tested in seas of all kinds, including during competitions. As soon as we point our bow out of Genoa's breakwater dyke, we realise that the sea is not exactly flat as it was during the first days of the boat show. There is a fresh breeze and the Leveche wind is blowing. Waves are at least two metres high and we have a cross sea. The most difficult to deal with. We leave the coast, looking to have the sea on the stern. The 350hp Suzuki has power, and the hull performs fine. We knew that, seeing as it's a successful hull, but with such a strong sea, it is yet further confirmation of the quality of the hull. The DC Seven bounces over waves without any real problem. It almost seems an ice-breaker because of how it cuts waves in two as it lands.



Il design è di Mirco Dellapasqua che sul DC Seven Sport propone uno scafo di colore nero con divanetti e sedute in rosso, il piano di calpestio è in teak.

The design is by Mirco Dellapasqua. For the DC Seven Sport he proposes a black hull with red seating; the flooring is made of teak.



PRESTAZIONI

TEST RESULTS



Dellapasqua DC
International Yachts
Via del Marchesato, 11
I - 48023 Marina di
Ravenna (RA)
T. +39 0544 530243
info@dellapasquadc.com
www.dellapasquadc.com

Progetto: Ufficio tecnico del cantiere
Scafo: Lunghezza f.t. 7,75m
• larghezza 2,45m
• dislocamento 2600 kg
• serbatoio carburante 450 l
• serbatoio acqua 100 l
Motore: Suzuki DF 350 A
• potenza 350 cv • 4 tempi
• 6 cilindri a V 55° • 4 valvole per cilindro • cilindrata 4390 cc • alesaggio per corsa 98mm X 97mm
• regime di rotazione massimo 5700-6300 giri/motore
• rapporto al piede 2,29:1
• rapporto di compressione 12:1
Certificazione CE:
Cat. B per 8 persone
Prezzo: 85.000 €
Iva esclusa, solo scafo.

Project: Shipyard technical department
Hull: LOA 7.75m • Beam 2.45m • Displacement 2600 kg • Fuel tank capacity 450 l • Water tank capacity 100 l
Main Propulsion:
Suzuki DF 350 A • 350 hp
• 4 stroke • 6 cylinders, 55° V shaped • 4 valves each cylinder • Swept volume 4390 cc • Bore & Stroke 98mm X 97mm • Maximal rotational speed 5700/min -6300/min • Gear ratio 2.29:1 • Compression ratio 12:1
EC Certification:
CAT B 8 people
Price: 85,000 € Excl.VAT bare boat.

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Genova//Genoa
Onda//Wave height	2 m
Vento//Wind speed	15 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	2
Carburante imbarcato//Fuel volume on board	300 l
Acqua imbarcata//Water volume onboard	50 l

Velocità max nodi
//Top speed knots

28.1

Autonomia mn
//Range na mi

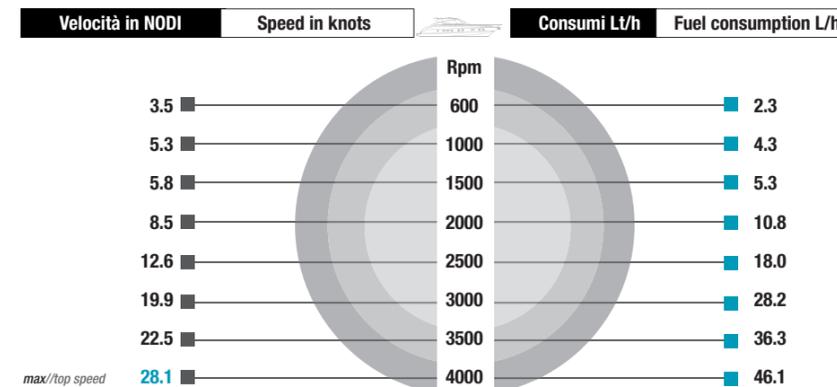
80

Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

8.8

Rapporto lung./larg.
//L/W

3.1



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
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
600	3.5	2.3	0.6	62
1000	5.3	4.3	0.8	63
1500	5.8	5.3	0.9	66
2000	8.5	10.8	1.2	69
2500	12.6	18.0	1.4	74
3000	19.9	28.2	1.4	79
3500	22.5	36.3	1.6	83
4000	28.1	46.1	1.6	86



Navigando a circa 30 nodi di velocità il consumo di carburante è poco più di 46 litri/ora. La carena, ha mostrato ottime doti di tenuta al mare, è lo stesso progetto del *DC 7 Elite* che ha vinto, Campionato Italiano ed Europeo di Offshore.

Sailing at nearly 30 knots, fuel consumption is just over 46 litres / hour. The hull has proved to hold the sea extremely well, and is the same as on the *DC 7 Elite*, which has won the Italian and European Offshore Championships.



When waves are too high, simply accelerating is enough to jump out of them. By dosing the throttle well, we hardly ever suffer big hits, and the few times it happens, the boat doesn't seem to mind. A few times I get it wrong, decelerating too much on the crest and the wind hurls bucketfuls of water at us. For a minute I wish we had the fittings of the Fisherman, with a nice windscreen and cover: in this version the console is central and there is no windscreen. We turn the bow and accelerate, trying for speed. At 2,500 rpm, we are already planing. The GPS tells us we are travelling at 12.6 knots and we are only consuming 18 litres / hour. Even though there is only one engine, the *DC Seven* seems to race on tracks. The stability of our course is impressive, even with two-metre-high waves pounding the stern. We push the throttle all the way down. 3,000, 3,500, 4,000 rpm. We've reached nearly 30 knots, and consumptions is a touch over 46 litres / hour. Alessandro Dellapasqua, who has accompanied me on the test, tells me that if I like we can try going even faster.

But I'm happy with what I've seen. With the sea in the state it's in I'm amazed we nearly reached 30 knots. In these conditions we get to appreciate the quality of the hull, but also the engine. The 350 proves to be regular and always available. One can accelerate and decelerate, and the engine responds promptly. No delays, no gaps. It is also impressive in its consumption levels, that are very contained and constant. Between 2,000 and 4,000 rpm, we went from 1.2 to 1.6 litres / mile. It's not much, especially given the plentiful power. There really is a lot of thrust. This is thanks to the design, the high compression ratio and the double counter-rotating propeller. As we come back, on the other side of the breakwater dyke, we are rather wet, but happy. We pass other boats leaving the Boat Show, and we notice that after a good look at us, they decide to turn back. We smile. Happy, soaked, and exhilarated. And at that moment, I realised that I wouldn't have changed for the Fisherman version and its windscreen for anything in the world. ■

