>> superprova
di Leonardo Zuccaro

COMET 41S

Elegante, veloce, confortevole: il nuovo 12 metri della Comar è una delle proposte più interessanti nella classe cruiser-racer. Progettato dallo Studio Vallicelli, verrà presentato a Genova

pregi

- Ottime prestazioni veliche
- Estetica accattivante
- Ampio stivaggio esterno

difetti

- Winch primari sottodimensionati
- Volume scarso del frigo
- Mancanza di tientibene, sia all'interno che in coperta

Prua sottile, tuga arrotondata, cavallino insellato: al Comet 41 S, qui ripreso durante la prova, non manca sicuramente di personalità.

Pochi centimetri in più di lunghezza e il gioco è fatto. Anzichè competere con l'affollata schiera dei 40 piedi, la Comar gioca la carta dell'alternativa posizionando il suo nuovo Comet 41S a metà tra la classe dei 12 e quella dei 13 metri. Una scelta saggia non solo sul piano commerciale, visto che quel piede in più gli permette di presentare al mercato qualcosa di tipologicamente diverso. Ma soprattutto perché, proprio grazie a quei centimetri, è riuscita a risolvere il difficile compromesso tra estetica e abitabilità. E a inserire così in uno scafo dalle linee purissime e con un pozzetto smisurato il secondo bagno e la cala vele di prua. La strada, in effetti, era già tracciata dai due precedenti modelli della gamma S (che sta per Sport): il 51 e il più recente 45, acclamato dalla stampa internazionale come il miglior cruiser-racer della categoria. Ma, si sa, quando si cerca di riportare la stessa impronta stilistica su un oggetto di dimensioni più piccole, il rischio di appesantire l'estetica è sempre alto. E invece, paradossalmente, il 41 sembra anche più proporzionato. Una barca interessante sotto molti aspetti - non ultimo della qualità costruttiva - che avrete modo di visitare al Salone di Genova.

Progetto 9/10

"Abbiamo voluto disegnare una barca elegante e veloce in reale, non estremizzando le linee per la stazza IMS. Anche se credo possa avere un buon Gph in rapporto alle sue prestazioni". Andrea Vallicelli, con noi durante la prova, descrive così le linee guida seguite per il progetto del Comet 41S. La carena non ha dunque il fondo piatto né quello spigolo sul galleggiamento comune agli ultimi scafi IMS, caratteristiche valide in termini di rating ma non altrettanto nel comportamento marino. Qui le sezioni centrali sono al contrario abbastanza arrotondate, con baglio massimo importante ed entrate molto sottili. Il dritto di prua quasi verticale si raccorda alla carena con un ginocchio pronunciato che a barca ferma resta interamente fuori dall'acqua. In corrispondenza del motore i volumi immersi sono pieni con un bustle che, innalzando il valore del coefficiente prismatico, consente di mantenere un giusto assetto anche con i pesi imbarcati in crociera. Dotato di un alto coefficiente di raddrizzamento (170 kg/m di RM a 1 grado), il Comet 41S è in grado di portare ben 108 mq di tela: in rapporto al dislocamento è una delle barche più invelate della categoria. Tre le opzioni di bulbo previste, due con scarpone e differente pescaggio (2,20 metri in quello di serie e 2,45 m nella versione regata) e uno "open" con siluro. Il timone a spada è stretto e molto allungato e, anche grazie al compenso di 10°, garantisce sensibilità e leggerezza anche a elevati angoli di sbandamento.

Costruzione 9/10

Via i controstampi strutturali e i laminati a pelle singola che connotavano i Comet di un tempo, il cantiere si è con gli anni indirizzato su tecniche e materiali di qualità più elevata. Per il Comet 41S viene impiegato il sandwich con anima incollata sottovuoto e pelli in tessuti unidirezionali e biassiali sia per lo scafo che per la coperta. Ne consegue una maggiore rigidità e leggerezza e una minor condensa in cabina. L'ossatura è fazzolettata alla scocca, così come le paratie e il mobilio. La resina è del tipo vinilestere, superiore sia per caratteristiche meccaniche che per protezione antiosmosi a quella poliestere. Il bulbo è in piombo con gabbia in acciaio inox 14-4 PH. Nettamente migliorato anche il livello delle finiture, a iniziare dalla falegnameria degli interni (in ciliegio americano) e alla lavorazione del ponte in teak per finire con gli acciai realizzati direttamente in cantiere. Tutto questo ha portato a un listino più alto rispetto ai modelli di grande serie.

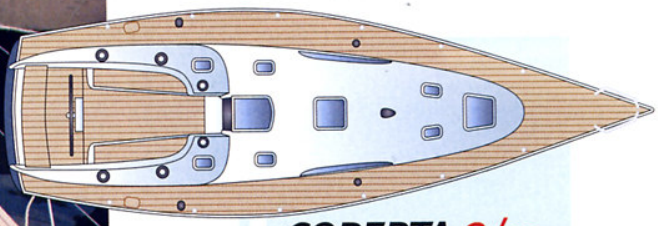
Piano velico 7/10

Armato a 9/10 con due ordini di crocette angolate di 17°, e quindi privo di volanti e stralletto, il Comet 41S dispone di un piano velico molto allungato su cui svetta una randa di ben 54 mq. Altrettanta superficie per il genoa al 135%, mentre il 100% - che in virtù dell'alto rapporto superficie velica/dislocamento è a nostro avviso più che sufficiente per la crociera - misura 45 mq. L'albero passante in alluminio anodizzato della francese Soromap è insartiato con cavo spiroidale discontinuo; optional il tondino oppure il Dyform. Di serie il vang rigido e il tendipaterazzo meccanico. Vele, tendipaterazzo idraulico e avvolgifiocco sono a carico del cliente.

SEGUE A PAG. 144 >>

James Robinson Taylor

A sinistra, il lunghissimo pozzetto del Comet 41S termina con uno specchio di poppa aperto. Prevista una passerella che funge da chiusura.



Sotto, il pozzo della catena con dietro il portello di accesso alla profonda cala vele. A destra, i larghi passavanti e la tuga.

La zona di manovra delle drizze, protetta dalla capottina paraspruzzi. A destra la grande ruota separa il pozzetto in due zone.

Sotto, a sinistra, il circuito di regolazione a quattro vie dei carrelli del genoa e, a destra, uno dei due gavoni ricavati sotto le panche del pozzetto.

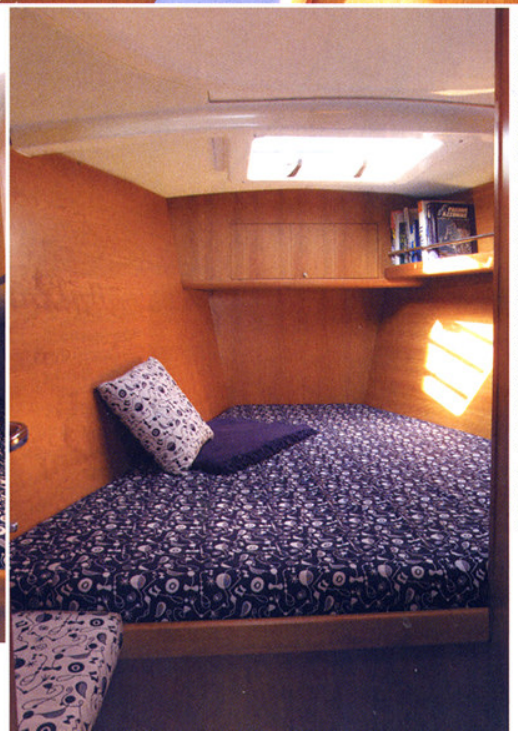
A sinistra, i boccaporti a filo (quello di prua è custom) provvedono a rendere più agevole la coperta e a migliorare l'estetica. Pregevole la lavorazione del teak di rivestimento opzionale.

COPERTA 8/10

Tuga a cupolino interamente rivestita di antisdrucciolo, passavanti larghissimi, pozzetto lungo oltre 3 metri e aperto sul retro: tre elementi che danno come risultato una completa vivibilità degli spazi. Oltre a una estetica tra le più accattivanti, frutto di forme arrotondate e di una estrema pulizia delle superfici. Forse anche eccessiva, visto che mancano del tutto i tientibene. L'unico passaggio critico è in corrispondenza del trasto e della ruota da 160 cm di diametro, il prezzo da pagare per una barca dal carattere dichiaratamente sportivo. Le panche offrono sei posti comodi (volendo otto un po' stretti), mentre più a poppa le sedute laterali ricavate sui paramare assicurano al timoniere la completa visuale del genoa. Apprezzabile anche la scelta di mantenere il calpestio del pozzetto sullo stesso livello fino al tambuccio, così da facilitare la discesa sottocoperta (specie con la capottina sollevata) e rendere più ergonomica la posizione ai due winch delle drizze. Tre le opzioni per la scotta randa: con paranco a 6 vie e regolazione fine come sull'esemplare in prova, con circuito alla tedesca rinviato ai due winch dedicati e forniti di serie, oppure con doppia regolazione sul paranco e sul winch della tuga. I carrelli del genoa sono regolabili dal pozzetto, previsti vari golfari per bracci dello spi ed eventuali barber. Esemplare infine lo stivaggio: oltre ai due gavoni ricavati sotto le panche e a quello di poppa per la zattera, il Comet 41S dispone di una profonda cala vele a prua. In un vano apposito la bombola del gas.

ATTREZZATURE DI SERIE

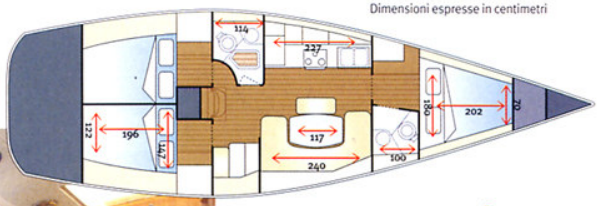
Winch genoa: .....2 Harken 48.2 st
Winch randa/spi: .....2 Harken 44.2 st
Winch drizze : .....2 Harken 40.2 st
Rotaie g. e trasto r.: .....Harken
Stopper: ..... 10 Spinlock Xts
Albero e boma:.....Soromap
Oblò : .....Moonlight
Boccaporti: .....Lewmar
Bussola:..... Riviera
Timoneria: ..... Solimar (ruota 160 cm)



Sopra, il quadrato ospita un divano a C lungo 240 cm, trasformabile in cuccetta matrimoniale, e una panca priva di schienale per complessivi sette posti. Spaziosa e ben organizzata la cucina a sviluppo lineare A lato, la cabina armatoriale dotata di una cuccetta di dimensioni superiori alla media. A sinistra, una delle due cabine gemelle di poppa, ciascuna fornita di un armadio, una scarpiera e una mensola. Ciascuna è aerata da un boccaporto e un oblò.

Sotto, una immagine del quadrato ripreso da prua con in primo piano il tavolo asportabile che permette di trasformare la dinette in cuccetta matrimoniale. Gli interni in ciliegio americano, di tonalità chiara, contribuiscono alla luminosità. Ben curate le finiture.

Dimensioni espresse in centimetri



INTERNI 8/10

Abbiamo avuto a disposizione due delle quattro versioni previste: quella con due cabine e una sola toilette con box doccia separato, e quella con tre cabine e due bagni (a cui si riferiscono le foto a lato). La seconda presenta una ripartizione molto equilibrata e, pur con due locali separati in più, gli spazi non risultano affatto compressi. Sebbene dotato di un pozzetto enorme e di una prua affilata, il Comet 41S ha infatti buoni volumi interni e specie il quadrato, comune a tutte le versioni, è arioso quanto quello di un crociera pura. La cucina a sviluppo lineare, con numerosi stipetti sia in alto che in basso e ampi piani di lavoro, lascia alla dinette e al carteggio l'intera murata di dritta per complessivi 3,5 metri di lunghezza. Di questi, ben 2,40 m sono destinati al divano a C che, con la panca centrale, offre sette posti comodi per mangiare. Il piano del carteggio misura 94x54 cm, anche qui lo stivaggio è abbondante e la seduta ergonomica. Sul lato opposto la toilette di poppa, caratterizzata da una singolare paratia ad arco che ha permesso di allargare l'accesso alla retrostante cabina. Quest'ultima, al pari dell'altra posta a dritta, dispone di un sufficiente calpestio e di una confortevole cuccetta di forma regolare, larga anche sul fondo. L'armadio è poco profondo e privo di piani di appoggio, buona in compenso l'aerazione assicurata da un boccaporto e un oblò. A pruavia della paratia maestra si apre la zona armatoriale che, anche nella versione con bagno interno, conserva un disimpegno abbastanza spazioso e un'efficace ventilazione. Del tutto assenti i tientibene, il frigo è un po' piccolo (75 lt) e i gradini della scala non sono ricurvi.

A sinistra, il carteggio dispone di un piano di forma regolare che misura 94x54 centimetri .

James Robinson Taylor

Sopra, le toilette sono entrambe controstampate. Sotto, l'accesso frontale al vano motore.

Sopra, la cornice attorno al mobilio facilita la rimozione dei paglioli. Assente il controstampo strutturale, l'ossatura è composta da madieri e da longheroni "fazzolettati" alla scocca.

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 187
Toilette di poppa	cm 190
Cucina	cm 189
Dinette	cm 190
Cabina di prua	cm 185
Toilette di prua	cm 182

Quasi neutro al timone con oltre 15 nodi di vento reale, il Comet 41S ci ha permesso di bolinare a 7,2 nodi di velocità con un angolo di circa 40°.

SEGUE DA PAG. 140

Impianti e dotazioni 8/10

Al pari delle finiture, anche l'impiantistica mostra l'attenzione del cantiere nel proporre un prodotto di qualità. I componenti sono delle migliori marche e posizionati nel rispetto dei pesi e delle manutenzioni. Nella media le autonomie di acqua e carburante (rispettivamente 400 e 150 lt), sufficiente quella di energia (di serie 3 batterie da 100 Ah a piastre rinforzate di cui una per il motore) con spazio in abbondanza per una quarta supplementare. Molto utile il regolatore dell'alternatore da 80 Ah, del tipo a ricarica veloce. Unico appunto alla posizione dell'autoclave e del boiler sotto la cuccetta di poppa, ovvero dove più infastidiscono il rumore e il calore. Piuttosto lungo l'elenco degli optional, alcuni dei quali proposti in package a prezzi scontati.

A vela 9/10

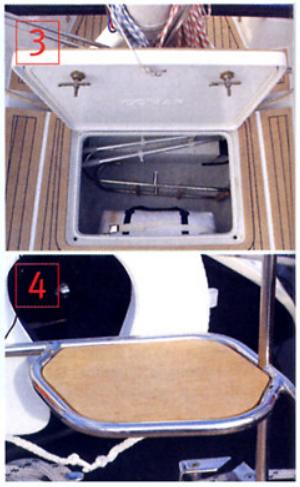
Se sarà una barca vincente in compensato lo diranno i risultati delle regate, resta il fatto che in termini di passo ci è sembrata molto veloce. E al timone, una vera chicca. L'abbiamo provata con vento reale fino a 18 nodi e mare un po' formato, invelati con randa steccata e genoa al 135%. Condizioni in cui con i cruiser-racer si deve depotenziare la randa. Il Comet 41S si è dimostrato al contrario rigido alla tela, permettendoci di bolinare con minimi interventi sul carrello a oltre 7 nodi di velocità e un angolo tra i due bordi intorno agli 80 gradi. Anche sotto raffica la ruota resta leggera e precisa, segno di un centraggio azzeccato e di una corretta simmetria dei volumi immersi. In virata il calo di velocità è contenuto, morbido e potente il passo sull'onda. Al lasco con il gennaker murato sul bompresso abbiamo surfato a quasi 10 nodi, con una velocità media intorno a 9 nodi. Sul piano delle manovre, consigliamo il circuito alla tedesca per la scotta randa: piuttosto faticosa la regolazione del paranco. E per il genoa al 135%, due winch più potenti di quelli di serie, giusti per il 110%. Molto comoda infine la seduta laterale del timoniere che fruisce di una ruota di diametro adeguato e può puntare i piedi sulla colonnina.

A motore 7/10

Con il Lombardini da 40 cv e l'elica opzionale Gori a tre pale abbattibili abbiamo navigato a 6,7 nodi a regime di crociera e a 7,5 nodi a manetta. Molto bassi i livelli di rumore registrati col fonometro, ma alquanto scomodo l'accesso al vano che obbliga ad asportare parte della scala. Facile la manovrabilità anche con vento laterale. ■

DETTAGLI AZZECCATI

1 Ottima la soluzione della paratia arcuata della toilette di poppa: oltre ad allargare visivamente la zona d'ingresso, rende più agevole l'accesso alla cabina di poppa. Ed è anche di bella fattura. 2 Ottima la qualità dell'impianto elettrico: dal cablaggio numerato, che semplifica eventuali interventi, al quadro generale di Cortesi & Casadei completo di amperometro e voltmetro digitali (ben più costosi degli analogici) e di schema serigrafato con led di abilitazione delle utenze e delle luci. 3 Il gavone di poppa si sviluppa da murata a murata e compensa abbondantemente la mancanza della schiena d'asino: al suo interno c'è spazio in quantità per la zattera e per altri oggetti ingombranti. 4 I due seggiolini ribaltabili sul pulpito di poppa testimoniano la maestria del cantiere nella lavorazione degli acciai.



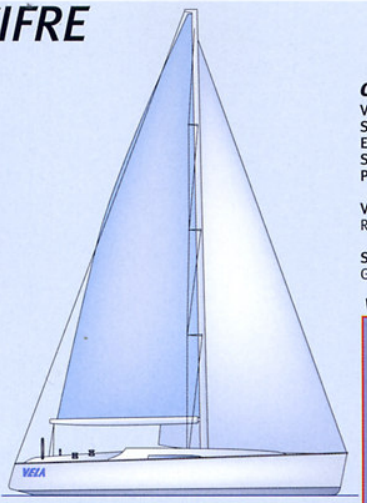
Comet 41 S

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m 12,74
Lunghezza scafo	m 12,44
Lunghezza al gall.:	m 10,90
Larghezza al b. max:	m 3,92
Pescaggio:	m 2,25/2,45
Dislocamento	kg 7300
Zavorra:	kg 2500
Superficie velica (genoa 135%):	mq 108,00
Superficie randa:	mq 54,00
Superficie genoa 135%:	mq 54,00
Superficie spi:	mq 114,80
I:	m 16,00
J:	m 4,75
P:	m 15,50
E:	m 5,70
Numero cuccette:	4/6+2
Motore:	Lombardini 40 cv
Capacità serbatoi acqua:	lt 400
Capacità serbatoio gasolio:	lt 150
Omologazione CE:	Cat. A 8 persone
Disegnata da:	Studio Vallicelli
Costruita da:	Comar

Viale Traiano 27, 00054 Fiumicino (Roma),
tel. 06 6522012, e-mail: info@comaryachts.it
www.comaryachts.it



PREZZI

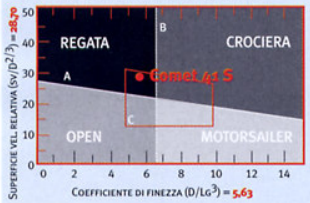
Versione 2 cab. 1 bagno.... € 174.000,00
f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie
Bulbo in piombo, autoclave con serbatoio di espansione, 2 batterie servizi 100 Ah + 1 batteria motore 100 Ah, 2 pompe sentina elettriche e 1 manuale, 1 pompa svuotamento ghiotta doccia, boiler 16 lt, doccia in pozzetto, scaletta bagno, elica a 2 pale abbattibili su S-Drive, frigo elettrico 75 lt, caricabatterie 40 A con linea 220 Volt e cavo, estrattore aria nel vano motore, amperometro e voltmetro, luce temporizzata per ingresso.

Optional

Suppl. versione 3 cab. 2 bagni	€ 4.200
Pack 2 - Elettronica (Vhf Icom 401 con antenna, anemometro Raymarine ST 60, Tridata ST 60, Pilota aut. AST 6001+, Gps plotter Nav Station 6" schermo monocr. con antenna)	€ 6.540
Pack 3 - Dot. ormeggio (salpancora 1000 W, ancora Delta 16 kg, 50 metri catena 8 mm, 6 parabordi, 2 cime orm. 15 m)	€ 2.400
Pack 4 - Dot. sicurezza entro 50 mg	€ 2.630
Pack 5 - Varo (antiveg. varo, alberamento, collaudo)	€ 3.800
Coperta in teak	€ 8.600
Suppl. bulbo pesc. 2,45	€ 1.900
Capottina paraspruzzi	€ 1.400
Sartiame in tondino	€ 5.400
Antisdrucciolo sulla tuga	€ 1.600
Elica J-Prop	€ 1.850
Avvolgifiocco Bamar C2	€ 1.770

TIPOLOGIA DI PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x Vlwl):	nodi 8,02
Lunghezza scafo/baglio max:	3,17
	(< 2,90 = barca molto larga / > 3,50 = barca molto stretta)
Rapporto zavorra/dislocamento:	34,2 % vers. chiglia std.

CONDIZIONI DEL TEST

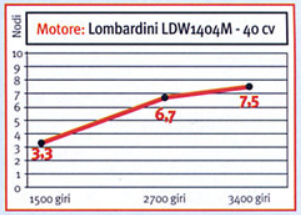
Velocità del vento reale:	14/18 nodi
Stato del mare:	poco mosso
Equipaggio imbarcato:	10 persone
Serbatoi:	1/3 acqua, 1/3 carburante
Pulizia carena:	discreta

Vele usate
Randa steccata - Genoa avv. 135% - Gennaker

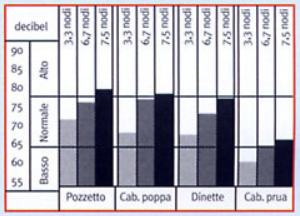
Strumentazioni usate
Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento RayM.

VELOCITÀ A VELA

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Comet 41 S	X - 40	Grand Soleil 40	Dufour 40	First 40.7	Elan 40	Centurion 40
LFT (m)	12,74	12,19	12,19	12,32	11,99	12,20	12,35
LARG. (m)	3,92	3,80	3,67	3,90	3,75	3,83	3,85
DISLOC. (kg)	7300	7450	6000	7300	6900	7500	7600
S.V. (mq)	108,00	99,2	79,4	89,0	97,1	90,00	104,30
IMMERS. (m)	2,25/2,45	2,10	2,15/2,40	1,60/2,10	2,40/1,90	2,05	2,35
CUCCETTE	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	6+2	4/6+2	4/6+2
PROGETTISTA	Vallicelli	Jeppesen	Paperini	Felci	Farr	Humphreys	Berret
CANTIERE	Comar	X-Yachts	C. del Pardo	Dufour	Beneteau	Elan	Wauquiez
PREZZO	€ 174.000	€ n.d..	€ 149.040	€ 139.613	€ 135.540	€ 134.400	€ 174.219

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".