# Comet 45

di Antonio Vettese

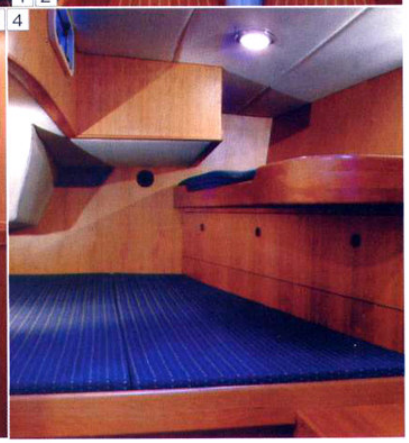
Una barca concreta, già costruita in numerosi esemplari. Voce forte e italiana nel settore più combattuto della vela da crociera regata. Molto buone le prestazioni. Interni in tre versioni.

Il nuovo corso Comar è fatto di barche nuove. Progetti dello Studio Vallicelli che hanno rinnovato totalmente il carattere della produzione costruendo quel *family feeling* che dai tempi della AEG di Behrens è diventata argomento centrale di chi vuol farsi riconoscere. Di quell'industria si somigliavano i piccoli elettrodomestici e i treni. Dopo una serie prodotta partendo dai vecchi modelli e stampi della Comar che ha creato le basi economiche per il rilancio, adesso è il momento di una gamma autentica. E' anche l'affermazione del valore di un design positivo, del progetto. Elemento caratterizzante della nuova serie è la tuga piccola, ben raccordata con la coperta innestata su uno scafo di bordo libero abbondante, per realizzare interni adeguati, ma non troppo alto.

La nuova serie di cruiser racer è iniziata con il 51, prosegue con questo 45 e al prossimo Salone di Genova verrà presentato il 41. A seguire arriveranno le misure più grandi, un diciotto metri molto interessante. La costruzione dei nuovi Comet è ricca di piccoli particolari che dimostrano la maturità del cantiere, pronto a nuove sfide industriali. La prua per esempio è impreziosita da un passauomo a filo coperta, mentre gli oblò della tuga sono parzialmente incassati, quel tanto che consente di rendere gradevole l'aspetto senza far salire i costi. La carena ha dimostrato di esprimere buone prestazioni nelle regate compenso, grazie a proporzioni equilibrate che la inseriscono bene tra la concorrenza. Due le versioni del bulbo, sempre di lega di piombo antimonio, per un'immersione di 2,40 per crociera e 2,80 per regata. L'albero frazionato a 9/10 ha le sartie che arrivano a murata, crocette appoppate senza sartie volanti.

## Gli interni

Sono tre le versioni proposte, la novità rispetto a gran parte della produzione corrente è la possibilità di avere due cabine di prua gemelle con i letti a castello e il bagno comune di testa, una vecchia usanza cancellata in tempi moderni dalle



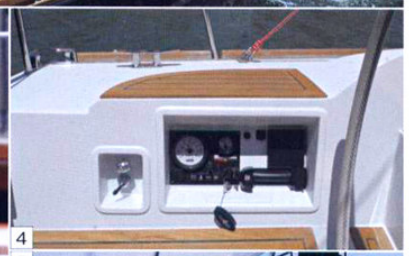
1. La cabina matrimoniale a poppa.
2. Una particolarità del layout è la doppia cabina con letti a castello a prua.
3. La cucina nella versione longitudinale. C'è anche la più classica disposizione a L.
4. L'altra cabina di poppa ha tre letti di cui uno alto.
5. La dinette mostra un tradizionale carteggio accanto alla cucina e disporre di divano e panca centrale.
6. Verso poppa l'ingresso alle due cabine doppie ai lati della scala.
7. Il quadro elettrico e la strumentazione trovano posto a paratia sopra il tavolo da carteggio.

barche da charter per coppie e che invece ha una sua ragione d'essere. Famiglie con bambini, equipaggi di "single" richiedono una versatilità diversa, un'esigenza che sta tornando moderna. Ovviamente esiste la possibilità di avere a prua una grande cabina matrimoniale che diventa l'armatoriale. Anche a poppa si possono avere letti separati ma in questo caso siamo meno ottimisti, di solito il letto "alto" richiede equilibrismi notevoli per essere abitato. Nel caso delle due cabine a poppa il bagno condiviso è al centro, un po' strettino ma utile. Anche la dinette è a geometria variabile, con la cucina a L e un divanetto con carteggio e due poltroncine, oppure a murata con un vero carteggio nella posizione tradizionale e tranquillizzante. Visto che tornano i letti a castello quanto tornerà la cuccetta di guardia in dinette, che fa tanto barca di solito l'unico posto dove si respira nelle caldane estive? Bene la presenza di un'adeguata cala vele a prua, altro genere in estinzione. Di fatto anche con tutto avvolgibile alla fine il posto manca sempre.

## In mare

Abbiamo provato il Comet in una giornata non particolarmente ventosa, proprio di fronte a Fiumicino. La barca provata ha visto passare sotto la carena molte miglia: rientrava dalla traversata atlantica che ha vinto. Questo significa anche che la barca è completa di quelle piccole cose che servono a rifinire l'attrezzatura velica e migliorare le prestazioni rispetto a una barca appena uscita dal cantiere con tutti i suoi difetti di gioventù. Alla ricerca di qualche raffica abbiamo utilizzato il motore, un Lombardini da 60 cv la sua potenza è applicata a un'elica Gori tre pale, che dispone di overdrive, lo stesso motore è disponibile in versione sovralimentata con potenza di 87 cv, esuberante per il Comet 45. E' un'elica particolare che piace a chi dispone di cruiser racer e naviga effettuando lunghi trasferimenti dove apprezza avere il motore che gira piano. La velocità massima si raggiunge proprio quando è inserito il rapporto lungo, con 2.600 giri motore si fanno 8,1 nodi. In queste condizioni una velocità di crociera ragionevole è di 7,2 nodi a 2.200 giri. Nonostante il passo molto lungo il motore non fuma, almeno in condizioni di mare piatto e tempo sereno. Con il passo normale invece si arriva a 7,8 nodi a 3.400 giri. Il passo normale è da usare quando si naviga contro vento e contro mare, condizioni in cui il motore può soffrire. L'elica Gori richiede una piccola manovra in retromarcia per inserire il rapporto lungo, con cui bisogna fare un po' la mano. Il motore, che di per sé gira rotondo e placido, è ben insonorizzato. L'armatore ha voluto un supplemento di isolamento acustico e ha fatto bene, il silenzio a bordo non è mai abbastanza. Nelle prossime barche verranno spostate le prese d'aria che sono in pozzetto verso poppa. E' prevista anche una modifica allo stampo della coperta (vedi foto di una barca pronta al varo) per creare delle sedute di fianco alla ruota e un ripiano per posare il piede nel passaggio verso poppa.

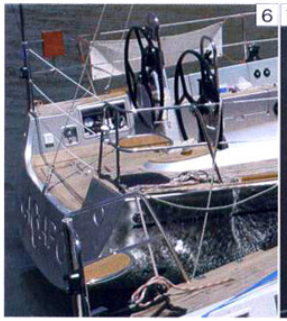
Una volta issate le vele si realizza subito di essere a bordo di una carena rapida, disponibile a regalare ottime sensazioni. Il rapporto tra superficie velica e dislocamento con-



1. La coperta caratterizzata dalla nuova linea con tuga bassa. Notare gli oblò incassati.
2. Da racer gli schermi ripetitori della strumentazione sotto il boma.
3. La ruota singola è retta da una chiesuola di linea classica.
4. Il nuovo disegno della zona timoniera, con una seduta sopra i comandi motore.
5. La finitura elegante della prua, dove è prevista una vera cala vele.
6/7. La poppa è disponibile con doppia timoneria tipo regata o singola.

sente buone prestazioni anche con vento debole, infatti basta poco per muoversi e raggiungere le velocità di cinque, sei nodi. Le accelerazioni sono immediate, appena la brezza sale la bolina si esprime subito bene con un angolo di risalita molto buono e scarroccio moderato. Siamo su una barca che naviga, viva anche con poco vento, insomma siamo su una barca a vela con tutti gli attributi. Sensazione positiva, per fare qualche nome è quella che si prova con gli X Yacht, con gli Swan, con quelle barche insomma che non rinunciano in nome del comfort alle doti marine. La sensazione al timone, almeno con il vento leggero che abbiamo trovato, è molto neutra, anche troppo, si ha l'impressione di dover spingere all'orza la barca. Un piccolo avanzamento del bulbo negli esemplari varati di recente dovrebbe aver corretto questa tendenza e migliorato ulteriormente la bolina. Ma attenzione, una barca neutra è certamente più facile e divertente con vento forte al lasco e in poppa.

Tutte le 'credenze' con vela da charter hanno un passo (distanza tra centro velico e centro di deriva) molto alto, proprio per evitare straorze e semplificare la vita ai marinai della domenica, la contropartita però è lo scarroccio.



# COMET 45 - IN CIFRE

## Progetto
Studio Vallicelli.

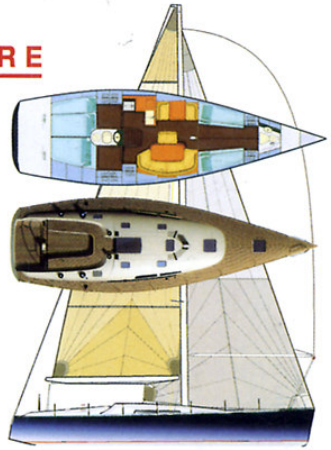
## Prezzo
**Versione base 256.000 euro + Iva**, versione full optional **275.460 euro + Iva.**

## Dati
Lunghezza fuori tutto **m 13,80** – lungh. scafo **m 13,70** – lunghezza al gall. **m 11,50** – larghezza **m 4,23** immersione standard **m 2,40** – chiglia optional **m 2,80** – zavorra standard **kg 3.000** – dislocamento **kg 9.500** – serbatoio acqua **lt 430** – serbatoio gasolio **lt 180** – portata persone **10** – omologazione CE classe **A.**

## Piano velico
Superficie randa **mq 57** genoa 110% **mq 57** genoa 135% **mq 70** – spinnaker mq **150.**

## Motore
Lombardini Marine modello **LDW 2204M** – potenza massima **cv 60 / kW 44** giri max **3.600** – **quattro** cilindri – cilindrata totale **2.199 cc** – alesaggio per corsa **mm 88 x 90,4** trasmissione tipo S Drive peso con S Drive **255 kg** elica Gori tre pale.

## Gli indirizzi
**Costruttore**
**Comar srl**
viale Traiano 27, 00054 Fiumicino (Roma), tel 06-6522012, fax 06-65029816 sito www.comayachts.it



## Le prestazioni

| A motore | | | A vela | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Giri | normale | con overdrive | andatura | gradi | velocità nodi |
| 1.400 | 3,6 | 4,6 | bolina stretta | 50° | 7,4 |
| 1.800 | 4,5 | 6,1 | bolina larga | 60° | 7,8 |
| 2.200 | 5,6 | 7,2 | lasco stretto | 75° | 8,2 |
| 2.600 | 6,7 | 8,1 | lasco | 90° | 8,3 |
| 3.000 | 7,6 | | gran lasco | 135° | 6,0 |
| 3.400 | 7,8 | | poppa piena | 180° | 4,9 |

Note: velocità con randa e fiocco e vento 10 nodi, in condizioni di gran lasco con spinnaker la velocità prevista è di 7,6 nodi.

▲ *Progetto personale*

▲ *Prestazioni*

▼ *Qualche incertezza in coperta*

## In sintesi
**Un vero cruiser racer con prestazioni divertenti e un'abitabilità adeguata grazie agli interni giocati con elementi di tradizione marinara, che talvolta non guasta. Buone la struttura e la costruzione con materiali di qualità. Restano ampie possibilità di finiture personali da parte degli armatori.**