

# ICE YACHTS 70RS, IL SAILING YACHT MADE IN ITALY SARTORIALE

Abbiamo provato Ice 70rs, la versione racing sport di una barca a vela creata a misura del suo armatore

**Capita frequentemente di leggere la locuzione “cantiere boutique” in riferimento alle possibilità di personalizzazioni offerte al cliente per la sua futura barca.** Nel caso del cantiere Ice Yachts troviamo che non ci possa essere definizione migliore, abbiamo infatti potuto verificare di persona parlando con l’armatore dell’imbarcazione oggetto della nostra prova, quanto la proprietà si occupi personalmente non soltanto dei “desiderata” in fase progettuale, ma segua poi il cliente per offrire le migliori soluzioni alle tante, talvolta piccolissime, esigenze che emergono una volta consegnato lo yacht. Protagonisti di questo approccio sono Marco Malgara e Maria Ingrid Torres, rispettivamente CEO e presidente di Ice Yachts, coniugi nella vita privata, che hanno scelto di trasferire anche nell’ambito professionale la loro complementarità. “Esercito la mia professione di chirurgo – ci spiega la dottoressa Torres – ma trovo il tempo per dare il mio contributo femminile in aggiunta alla competenza di Marco, più orientata alla ricerca e sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche per offrire al cliente barche sempre più performanti e affidabili”. Con questi presupposti siamo saliti a bordo di Bandido, il secondo esemplare di Ice Yachts 70, primo nella versione “rs” che non sta per raised saloon, come pensavamo, ma per racing sport, uno dei tanti rimandi di questa barca al mondo dell’automobilismo sportivo. Presentato al salone di Cannes del 2021, questo yacht ha avuto un immediato successo, ad oggi 4 esemplari sono venduti (due naviganti e due

in costruzione) mentre la vendita di altri 2 esemplari è in fase di finalizzazione. Interessante notare che i clienti di Ice Yachts siano in gran parte stranieri con una grande passione per il Made in Italy e arrivano in genere attraverso il passaparola, dimostrando così la soddisfazione e l’apprezzamento per le barche costruite fino a oggi. Abitualmente, in occasione delle nostre prove, abbiamo modo di visitare la barca all’ormeggio, analizzarne i dettagli esterni e interni, poi uscire in mare per verificarne le prestazioni. In questa occasione è invece avvenuto il contrario: l’appuntamento era per una giornata di metà estate alla Marina di Varazze, nel ponente ligure. Percorrendo la statale Aurelia da un punto panoramico abbiamo scorto in distanza l’imponenza dello yacht già in navigazione. Successivamente siamo stati condotti a bordo con un gommone, potendo apprezzare da vicino l’eleganza delle linee disegnate dallo studio Felci Yacht Design con la barca sotto vela. Guardare “come una barca si muove in acqua” richiede un minimo di esperienza, ma offre informazioni preziose, soprattutto se unite alla successiva esperienza bordo: per esempio l’incedere fluido su un’ondina corta di quasi un metro è stato confermato dall’assoluto comfort sotto coperta verificato una volta iniziata la nostra prova. La forma di carena è l’evoluzione più recente degli attenti studi di fluidodinamica che Felci ha effettuato per trovare il miglior bilanciamento tra stabilità di forma e la minor superficie bagnata alle diverse andature, con lo scopo di migliorare le performance senza sacrificare volumi interni e spazi



in coperta, la cosiddetta forma “a calice”.

### **A bordo**

Appena a saliti a bordo colpisce la pulizia della coperta, sobria e lineare con tutte le manovre recessate, i grandi spazi disponibili, sia in pozzetto che in coperta, con passavanti ampi non intralciati dalle lande, che sono a murata. Alla grande pulizia formale contribuisce il colore grigio metallizzato dello scafo - molto raffinato, una tonalità di derivazione automotive – ripreso anche per i paramare e la tuga. Ottimamente risolta anche la forma delle colonnine delle ruote del timone, dove la necessità di avere plancette in grado di accogliere molti strumenti e comandi dei winch elettrici può portare a design talvolta pesanti ed esteticamente discutibili. In questo caso invece la forma e il colore grigio riprendono la tuga, dando coerenza formale al tutto.

In pozzetto si trova un pregevole tavolo ad ante abbattibili con base in carbonio, all'interno della quale alloggia la zattera autogonfiabile.

Il volume di poppa permette di avere un lazzaretto molto spazioso a cui si accede sia attraverso la spiaggetta a ribalta sullo specchio di poppa che attraverso un osteriggio a filo sul piano di calpestio. La funzione principale è di garage per alloggiare un tender fino a 4,20 metri (gonfio) che viene movimentato da una apposita gru in carbonio, un brevetto del cantiere, che viene montata sul giardinetto. Scafo e coperta sono costruiti in composito di vetro con fibre di carbonio, un mix che viene prodotto specificamente per il cantiere Ice Yachts. La laminazione avviene su stampo femmina dove sono laminati anche gli elementi strutturali e la resina viene infusa sottovuoto. Albero passante e boma sono Axxon in carbonio, la chiglia telescopica con idraulica di Cariboni è costruita da Galetti e pesca ben 4,50 metri che vengono ridotti a 2,80 quando rientra nella sua scassa fresata a controllo numerico, permettendo così l'accesso a gran parte dei porti. La maggiore profondità della chiglia permette sia un maggiore contrasto allo scarroccio che, soprattutto, la possibilità di mantenere lo stesso momento raddrizzante con minor peso nel siluro. Assieme ad altre soluzioni per risparmiare peso, l'Ice 70rs disloca 30 tonnellate, circa 10 t. in meno del peso medio di un 70 piedi da crociera.





## In navigazione

Al timone, la prima sensazione conferma quanto visto dal gommone: la barca è agile e risponde con la rapidità di un 50 piedi, al tempo stesso si avverte la piacevole sensazione di avere tra le mani qualcosa di potente, ma sempre sotto controllo. Una volta messe a segno le vele, in laminato, il timone risulta bilanciato e l'Ice 70 prosegue stabile sulla rotta impostata, senza necessità di particolari correzioni. Abbiamo navigato con circa 12 nodi di brezza, la barca ha stretto la bolina fino a 35° di angolo apparente mostrando un'ottima velocità di 9,6 nodi, che va ad aumentare poggiando verso l'andatura al traverso. Il timone è sempre risultato reattivo e morbido, le virate facili da controllare. I pulsanti dei winch elettrici sulle plancette della timoneria permettono di cazzare le vele ma per lasciarle è necessario l'aiuto di un membro dell'equipaggio, mentre il carrello randa può essere gestito in totale autonomia dal timoniere. Prima che salissimo a bordo per la nostra prova, i colleghi giornalisti che ci hanno preceduto hanno beneficiato di una tramontana mattutina di circa 20 nodi, con la quale l'Ice 70rs ha navigato in tranquillità e sicurezza a 11 nodi con un grande gennaker di quasi 400 mq dotato di calza, sfiorando i 13 nodi sotto raffica.

Per rientrare in porto abbiamo naturalmente acceso il motore, uno Yanmar da 195 CV. Molto silenzioso grazie all'insonorizzazione della sala macchine, a 2800 giri permette alla barca di navigare a 10 nodi, mentre il regime di crociera consigliato è di 2000 giri al minuto.

## Interni

Appena saliti a bordo dal mare, siamo scesi sotto coperta per riporre la nostra sacca. Come accennato in apertura della nostra prova c'era un'ondina ripida che però sotto coperta non creava alcun fastidio: la navigazione sotto vela dell'Ice 70 rs risultava fluida con un leggero beccheggio, senza inerzie. Soprattutto, si udiva solo lo sciabordio dell'acqua sulla carena, una vera musica, nessuno scricchiolio, merito della cura con cui sono state laminate allo scafo le strutture e la coperta. Dal punto di vista estetico, prevale un senso di spazio e grande luminosità, merito certamente del faggio sbiancato degli interni e delle finestrate ai lati della tuga e a murata, ma anche delle scelte dell'armatore, che è un architetto con le idee molto ben definite. La capacità progettuale e artigia-



nale di trasformare i suoi desideri in realtà porta dritti a quella definizione di cantiere boutique di cui prima. La discesa si apre su una dinette che sfrutta il baglio massimo: a dritta un tavolo da pranzo con divano a L, a sinistra uno spazio amplissimo dove trovano posto due poltrone Frau di design che possono essere ancorate con un apposito sistema quando in navigazione. L'esperienza progettuale ha giustamente portato a posizionare molti tienti-bene, sapientemente rivestiti in pelle, necessari per muoversi in uno spazio così ampio senza altri punti di appoggio. Proseguendo verso prua, a sinistra la postazione di carteggio e navigazione con il monitor multifunzione, poi lo spazio dedicato a ben tre celle frigorifero più un ice maker. Di fronte, esattamente in centro barca, una sorta di parete ripartisce lo spazio con la zona cucina. Si tratta in realtà dell'elegante soluzione ideata per la scassa della chiglia retrattile, ispezionabile. Da qui si accede alla cucina, completa e sobria al tempo stesso, dalla quale si possono agevolmente passare le pietanze ai commensali. L'albero passante è nascosto nella parete che separa la dinette dalla cabina armatoriale ed è facilmente ispezionabile aprendo un'antina. L'armatore ha riservato per sé una cabina a prua dell'albero, con letto matrimoniale appoggiato alla murata di dritta mentre a sinistra è stato ricavato uno studiolo. Verso prua si accede al bagno armatoriale con cabina doccia separata mentre la cabina equipaggio con due cuccette sovrapposte è all'estrema prua con accesso dalla coperta. A poppa si trovano le classiche cabine doppie gemelle per accogliere quattro ospiti. Bandido andrà a navigare nel golfo del Messico e in aree caraibiche, per cui oltre a un impianto di condizionamento molto efficiente è dotato di un impianto elettrico a doppia alimentazione, sia il 220 volt europeo che lo standard americano a 110 volt. Una delle tante, piccole, richieste cui il cantiere Ice Yachts ha trovato soluzione.

*Giuliano Luzzatto*

---

#### **Dati tecnici**

Lunghezza f.t. m.21,30  
 Lunghezza gall. m.19,80  
 Baglio max m. 5,76  
 Pescaggio m. 2,80/4,40

