

REGRESA A

ON TEST. AMER 110 CON QUAD IPS. LA REVOLUCIÓN DE LOS SUPERYATES HA COMENZADO

BARCOS, CANNES YACHTING FESTIVAL / BY NICO CAPONETTO / SEP 29, 2017

IMPRIME EL ARTÍCULO



Ya habíamos anunciado el lanzamiento del nuevo **Amer 110** el pasado mes de agosto, cuando el nuevo modelo del astillero de Sanremo había tocado el agua por primera vez. En las pocas semanas sucesivas, el personal del grupo **Permare** trabajó para finalizar y trasladar a Cannes, donde fue presentado en el **Cannes Yachting Festival**. Y es desde los muelles del puerto de Cannes que nos movimos para la primera prueba en mar reservada para un periódico, acompañado por dos guías excepcionales, **Rodolfo Amerio**, guía del grupo junto a su hermana Barbara, quien durante la prueba desempeñó el papel de comandante, y el arquitecto Stefano Tini, quien diseñó el interior y el fly.

Estamos hablando de un barco de recreo, un **superyate largo 33 metros** donde nada está estandarizado. Aparte de la arquitectura naval de **Massimo Verme**, el diseño interior y las soluciones de vivienda han sido diseñados por el arquitecto Tini con exigencias precisas del armador. Un cliente especial, del que sólo conocemos la nacionalidad que se nota a través del gusto de los muebles, es decir, ruso, que en el giro de seis años ha comprado ya tres Amers, el 92, el 100 y hoy el 110.

Unique, es el nombre del Amer 110, que propone una innovación importante, la adopción de **Quad IPS**, es decir, la cuádruple motorización **Volvo Penta** compuesta por **cuatro IPS**



1200 a partir de 900 caballos de fuerza cada uno.

Se trata de un record, marcado por la sinergia entre el **Grupo Permare y Volvo Penta**, porque es la primera vez en absoluto que una embarcación de recreo viene

alimentada por **Quad IPS**.

La elección de esta motorización está en línea con las opciones estratégicas adoptadas por el Grupo Sanremo desde hace muchos años. Perseguir, es decir, altos niveles de rendimiento con una **gran atención al consumo de combustible y el respeto al medio ambiente.**



Con la instalación de los cuatro pod drive, el astillero ha probado más de **30 nudos de velocidad**. Durante nuestra prueba, con 12 personas a bordo y carga completa de combustible, además del mar agitado, registramos una **velocidad máxima de 28,5 nudos**. Lo que es aún más importante es el consumo de combustible, que a 24 nudos se detiene a



540 litros por hora. Esto indica una **reducción de alrededor el 30% del consumo** en comparación con los motores tradicionales de potencia. Por último, dada la reserva de combustible de 9.250 litros, es probable que la autonomía del **Amer 110** sea la más grande de las superyachts de esta categoría.

antifouling clásico. Es un material de derivación militar que debe recistir, sin reemplazo in sin mantenimiento, durante 5 años.

Otra innovación interesante, es la **película** aplicada al casco en lugar del

El **diseño de las líneas exteriores** es increíble. Es un hecho objetivo, más allá de las preferencias personales en cuanto a estética, los diseñadores han logrado en la empresa dar un **carácter deportivo** a una embarcación recreativa de este tamaño.



Al embarcar en la profunda plataforma de popa a lo largo de las escaleras que conducen a la cabina del piloto, o por medio de la grande y protegida pasarela, se siente la majestuosidad del yate, también es cierto que en el mar, libre de los amarres del puerto, Unique **parece extenderse en la superficie del agua**, sus líneas en la proa, los ventanales alargados, la superestructura que se armoniza a través de líneas curvas con el puente inferior y el resto de la embarcación, en conjunto realizan una **forma elegante y afilada**.



Tres son los puentes disponibles. El central, donde hay una gran sala de estar que se accede desde la cabina del piloto, el inferior, donde hay **tres cabinas**, la suite del propietario y dos para invitados, y el grande **fly** que, detrás del puesto de mando, ofrece un amplio espacio amueblado para la relajación. A la izquierda de la sala del gobierno, unos pasos conducen al **salpicadero interno**. Los interiores, se proporcionan de acuerdo con las instrucciones precisas del dueño, recalcan, tanto por el número de cabinas que por las opciones de estilo, los dos yates anteriores del mismo propietario, es decir, el Amer 92 y el Amer 100.



Prueba en mar

Con **Rodolfo Amerio en los controles**, el **Amer 110** viene conducido fuera de los amarres y del intrincado camino dentro del puerto de Cannes, con sólo el uso del **joystick**. **La maniobrabilidad es excelente**. Los cuatro pod drives le permiten moverse en aguas poco profundas que nunca esperaríamos de un casco de este tamaño.

Finalmente, con las luces del puerto detrás, comenzamos nuestra navegación de prueba comenzando a recoger un poco de datos. El primero es de naturaleza subjetiva: **el poder y la progresión** con que avanza el **Amer 110** en el agua es impresionante. La **estabilidad**, lo que también puede esperar de un barco de este tamaño, es el punto de este casco que avanza sobre las olas de un mar picado a causa del Mistral casi sin sentirlas.

A 1500 rpm, Unique ya casi llega a **15 nudos de velocidad**, más de la marcha satisfactoria para el kilometraje de largas rutas, con un consumo que no llega a **227 litros / hora**. Las maniobras de intensificación son suaves y muy graduales, con un nivel de absoluta comodidad y vivacidad. Rodolfo Amerio sigue pidiendo potencia a los cuatro pod drives que llevan el régimen a **2100 rpm para una velocidad de crucero de alrededor de 24 nudos**. Pide mantener estas condiciones de navegación, bajamos a los puentes inferiores para recoger alguna impresión. La **ausencia de vibración** es total y el ruido es mínimo.

De vuelta en la estación de control, pedimos de probar el yate a toda velocidad navegando contra el mar agitado: **28,4 nudos de velocidad máxima a 2300 rpm para un consumo, excelente, de 665 litros por hora**.



Antes de revertir la ruta y ponernos con mar y viento a favor para regresar al puerto de Cannes,

proporcionamos una prueba que por lo general se lleva a cabo en un barco mucho más pequeño. Detener el yate para ver el grado de aceleración que este motor es capaz de conectar al casco: 3- 2- 1 ... **acelerador al máximo** completa y hacemos partir el cronómetro que detenemos cuando Unique llega a los 20 nudos. Tardó sólo **11 segundos**.

A nuestras espaldas se encuentra **Nicola Pomi**, director de ventas de Volvo Penta para Italia, España y Portugal, que vino a disfrutar de la prueba en mar. Ciertamente, un hombre de partido, pero sinceramente impresionado por el rendimiento del barco: "Esto es un rendimiento excepcional - nos dice emocionado - seguramente debido a la potencia del motor pero no solo. Un resultado de este tipo se logra si se trabaja en **sinergia con el astillero**, todo el trabajo de diseño técnico ha sido dirigido para lograr estos resultados, el casco, la motorización, los materiales, todos contribuyen a lograr estos resultados".

Flying over the

Posted by TuttoBa...

8,807 Views

Scheda tecnica

Eslora total	33.50 mt
Manga	7,05 mt
inmersión màx	1,93 mt

Peso a plena carga	102 ton.
Combustible	9.250 lt
Agua	2000 lt
Motorización	4 Volvo Penta 1200 IPS, (900hp)

La prueba marítima se llevó a cabo en la bahía de Cannes, viento de 15 nudos, mar agitado, 12 personas a bordo, 100% de combustible, 50% de agua

Rev	Vel	Consumos lt/h
1000	10	75
1500	14,9	227
2000	22	490
2300	28,4	665