

DRY and HAPPY

Facile, maneggevole, veloce e asciutta. La carena del nuovo 22' di Axopar è all'insegna del divertimento. Senza pensieri

Easy, manoeuvrable, fast and dry. The hull of Axopar's new 22' is all about carefree fun

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello





Sailing at 20, 30 or 40 knots and always consuming just 1 litre per mile. This is a sign of a balanced hull, always able to give its best performance.

Navigare a 20, 30 o 40 nodi e consumare sempre e solo un litro per miglio. È segno di una carena equilibrata e capace di dare sempre il meglio di sé.

LA FAMA SE LA SONO MERITATA SULL'ACQUA. Le carene progettate da Jarkko Jämsén navigano bene. Sono piccole, sportive e veloci. L'insieme di tutte queste caratteristiche ha fatto sì che i modelli di Axopar si siano presto imposti sul mercato e, in poco tempo, dalle fredde acque finlandesi abbiano conquistato le coste del Mediterraneo. Abbiamo potuto testare l'ultimo arrivato, il 22 Revolve, nel Golfo di La Spezia. Le condizioni non erano proprio come quelle dei mari del Nord, ma poco ci mancava. Oltre alla temperatura che non era affatto primaverile, l'onda dentro la diga del golfo era di almeno un metro. Fuori saliva a un metro e mezzo, quasi due. Il vento era teso e l'anemometro indicava più di venti nodi. Una condizione impegnativa per uno scafo che misura poco più di sette metri

e ha un baglio di poco più di due. A poppa c'era un Mercury V6 da 200 cavalli, la massima motorizzazione installabile. I precedenti modelli che ho avuto occasione di testare, mi hanno sempre sorpreso favorevolmente, ma confesso che questa volta sono salpato convinto di prendermi una bella lavata. Appena usciti da Porto Lotti iniziamo ad affondare la manetta direzione Portovenere, in modo da avere l'onda di tre quarti. La carena ha due step e la loro presenza si fa sentire. Appena si superano i 20 nodi di velocità la barca assume un assetto perfetto. Né seduta sulla poppa, né sbilanciata a prua, risulta anche molto maneggevole. È una carena che vuole un po' di gas per diventare perfetta da timonare. Non che a velocità più contenute non sia gestibile, ma dai 20 nodi in su, la si può timonare come se ci si trovasse alla consolle di un videogame. Vira senza inclinarsi troppo, ma senza nemmeno rimanere troppo rigida. Non si avverte neanche l'effetto evolutivo dell'elica. C'è un solo fuoribordo, ma sia a dritta, sia a sinistra, l'angolo di virata è pressoché identico. La V di prua è profonda, l'angolo di deadrise misura ben 20°. E infatti l'onda che supera tranquillamente un metro di altezza non riesce a mettere in crisi questa carena di 22 piedi. Affondo le manette per vedere come si comporta a velocità maggiori. Non solo riesce a fendere sempre bene il mare, ma la cosa davvero sorprendente è l'agilità, la manovrabilità e, al tempo stesso, la stabilità. È sorprendente perché siamo su uno scafo di sette metri e il mare è decisamente agitato. Inoltre, nonostante un baglio contenuto, è davvero stabile. La poppa è sempre ben ancorata alla superficie dell'acqua, anche quando si vira stretto e in modo improvviso. È perfetta anche per chi è un navigatore inesperto. Alla fine, dopo aver superato tutti i test di navigazione, cerco di capire se almeno soffre gli spruzzi.

Fuori dalla Palmaria non c'è solo il mare agitato, ma anche un vento teso che supera i 20 nodi. Pensare di rimanere all'asciutto è praticamente impossibile. E invece, nonostante mi ci metta di impegno, in coperta non arriva nemmeno un goccio d'acqua. E non arriva nemmeno sul parabrezza che, tra l'altro, non è particolarmente ampio. Insomma, la coperta è asciutta non perché c'è qualcosa che faccia da scudo, ma proprio grazie alle linee d'acqua che spostano la scia verso l'esterno e al bottazzo che impedisce agli spruzzi di salire a bordo. Ci si può concentrare sul solo divertimento, sul piacere della navigazione. Altra caratteristica della carena che mi preme sottolineare è relativa al consumo. Scorrendo i numeri della tabella mi accorgo che è praticamente sempre lo stesso dal minimo con marcia inserita fino alla velocità massima. È impressionante la regolarità. Si passa da 1 a 1,5 litri per miglio. È un consumo molto contenuto e il fatto che sia praticamente lo stesso a qualsiasi andatura significa che la carena è davvero molto equilibrata. Riesce ad esprimersi al meglio in dislocamento, in planata e ai medi e alti regimi. L'allestimento della coperta, in un certo senso, è fedele alla filosofia della barca. È all'insegna del divertimento, molto sgombra e si può allestire a piacere. Axopar 22 Revolve è ideale per lo sci nautico, il wakeboard, i water toys, ma anche come tender o come day boat. È l'armatore che potrà decidere cosa imbarcare e quanti accessori aggiungere.

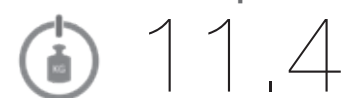
Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. L/W



AXOPAR BOATS
Helsinki, Finlandia

Dealer

Corte Lotti Marine

Viale San Bartolomeo, 394 - Porto Lotti

I-19126 La Spezia

T. +39 0187 532204

ufficioporto@cortelottimarine.it

www.cortelottimarine.it

PROGETTO: Jarkko Jämsén e ufficio tecnico Axopar

SCAFO: Lunghezza fuori tutto 7,20m • Larghezza massima 2,23m • Pescaggio 0,80m • Dislocamento a vuoto 1.200 kg • Serbatoio carburante 230 l

• Potenza massima installabile 200 cv

MOTORE: Mercury 200 V6 • Potenza 149 kW (200 cv) • 6 cilindri a V • Cilindrata 3,4 l • Rapporto di riduzione 1,85:1 • Peso a secco 216 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT C

PREZZO: 69.56 0€ con motore Mercury 200 cv

PROJECT: Jarkko Jämsén and Axopar technical department

HULL: LOA 7.20m • Maximum beam 2.23m • Draft 0.80m • Light mass displacement 1,200 kg • Fuel tank volume 230 l • Maximum rated power 200 hp

MAIN PROPULSION: Mercury 200 V6 • Outlet mechanical power 149 kW (200 hp) • 6 V-shaped cylinders • Swept volume 3.4 l • Compression ratio 1.85:1 • Dry weight 216 kg

EC CERTIFICATION: CAT C

PRICE:

69,560 € powered with 1 Mercury engine of 200 hp

Ottime prestazioni sia per la stabilità, sia per la maneggevolezza. Axopar 22 Revolve è anche molto veloce. A poco meno di 5500 giri abbiamo superato i 42 nodi.

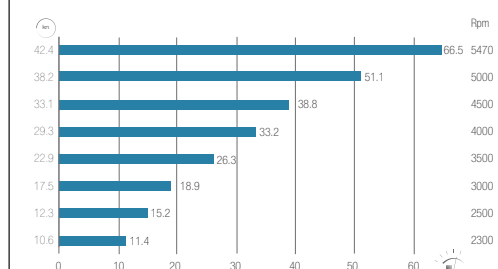
Excellent performances in terms of stability and manoeuvrability. The Axopar 22 Revolve is also very fast. We exceeded 42 knots at just under 5500 revs.

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place	La Spezia
Onda//Wave height	1m
Vento//Wind speed	20 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	2
Carburante imbarcato//Fuel volume on board	30 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Da 0 a planata in 2,5 secondi

Gliding time of 2.5s from 0 to glide

Da 0 a velocità massima in 19,4 secondi

Gliding time of 19.4s for a speed change from 0 to 42.4 knots (maximum speed)

Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
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	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2300	10.6	11.4	1.0	230	69
2500	12.3	15.2	1.2	191	74
3000	17.5	18.9	1.0	230	77
3500	22.9	26.3	1.1	209	78
4000	29.3	33.2	1.1	209	79
4500	33.1	38.8	1.1	209	81
5000	38.2	51.1	1.3	176	83
5470	42.4	66.5	1.5	153	85



THEY'VE EARNED THEIR FAME ON THE WATER. The hulls designed by Jarkko Jämsén handle well. They're small, sporty and quick. The combination of these features has ensured that Axopar's models soon imposed themselves on the market, quickly winning over the Mediterranean coasts from the cold waters of Finland. We were able to test the newest arrival – the 22 *Revolve* – in the Gulf of La Spezia. The conditions weren't quite like those of the seas in the North, but they weren't far off. In addition to the temperature that wasn't exactly springlike, the waves inside the dam were at least a metre high. Outside they rose to between 1.5 and almost 2 metres. The wind was strong and the anemometer showed more than 20 knots. These were challenging conditions for a hull measuring just over 7 metres long, with a beam of just over 2 metres. A 200-hp Mercury V6 was fitted to the stern, the highest available engine power. The previous models I'd had the opportunity to test had always given me a positive surprise, but I have to say that this time I'd set out expecting to get soaked. Having just left Porto Lotti, we begin to sink the throttle towards Portovenere, to have a three-quarter wave. The hull has two steps and their presence is noticeable. At a speed of just over 20 knots, the boat keeps perfect trim. Neither sitting on the stern, nor off-balance in the bow, it also proves to be highly manoeuvrable. It's a hull that needs you to put your foot down a bit to steer it perfectly. It's not that it can't be handled at slower speeds, but from 20 knots upwards, it can be steered as if you were using a gaming console.

Allestimento sgombro e pulito, ma con la possibilità di essere arricchito con sedute, prendisole, ganci di traino per lo sci nautico, vani portaoggetti e molto altro.

Clutter-free and clean design, with the option of adding seating, sun loungers, tow hooks for water skiing, storage compartments and much more.





Engine data

Un solo motore, così si contengono anche i costi. I 200 cavalli che avevamo sulla poppa rappresentano la massima motorizzazione installabile.

A single-engine, which helps keep the costs down. The 200 hp we have on the stern is the most powerful engine that can be fitted.

It changes direction without tilting too much, but also without too much stiffness. You can't even feel the evolutionary effect of the propeller. There's only one off-board engine, but the turning angle is almost identical on both the port and starboard sides. The V of the bow is deep and the deadrise angle is a good 20°. The waves, which are easily over a metre high, don't undermine this 22' hull in any way. I push the throttle right down to see how it reacts at faster speeds. Not only does it always manage to plough through the sea, but its agility, manoeuvrability and simultaneous stability are truly surprising. They're

amazing because we're in a 7-metre hull and the sea is decidedly rough. Moreover, it's stable despite its limited beam. The stern is always well anchored to the surface of the water, even during tight and sudden turns. There are never any issues. It is also perfect for non-expert sailors. In the end, after it has passed all the sailing tests, I try to find out whether it at least suffers from splashes. Beyond the Palmaria there's not only a rough sea but also a strong wind over 20 knots. It's practically impossible to think we might keep dry. And yet, despite my efforts to the contrary, not even a drop of water reaches the deck. The windscreen, which is not particularly large, also remains dry. In short, the deck is dry not because it is shielded by anything, but precisely because of the waterlines that drive the wake outwards and because of the fender profile that prevents the splashes from coming on board. This means we can just concentrate on having fun, on the pleasure of sailing. Another characteristic of the hull that I feel I should mention is its fuel consumption. When looking through the figures in the table I realise that it's practically always the same, from idle with the gear engaged through to the top speed. Its regularity is impressive. It goes from 1 to 1.5 litres per mile. This is very low consumption and the fact that it is practically the same at any speed means that the hull is very well balanced. It can perform at its best in displacement, planing and medium and high revs. The layout of the deck stays true to the philosophy of the boat in a certain sense. It is all about fun, free from clutter and can be fitted out to suit your tastes. Axopar 22 Revolve is perfect for water skiing, wakeboarding and water toys, but also as a tender or day boat. The owner will be able to decide what to have onboard and how many accessories to add. ▴

