

Come prima, Più di **PRIMA...**

*Like before,
more than **BEFORE...***



SEVEN



Carena stra-collaudata e nuovo allestimento della coperta. L'ultima creatura del cantiere di Marina di Ravenna è stata realizzata per gli amanti degli sportfisherman

A highly-tested hull and a new deck set-up. The latest creation of the yard from Marina di Ravenna has been made for lovers of sportfisherman yachts

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello





L'allestimento della coperta è completamente nuovo. La center console permette di avere la zona di prua e quella di poppa sgombre per facilitare le operazioni di pesca. In alternativa, si possono attrezzare con divanetti e prendisole per un uso più crocieristico.

The deck set-up is completely new. The centre console means having the bow and stern areas cleared to help fishing operations. Or, alternatively, they can be fitted out with sofas and sun loungers for more of a cruising use.

C

Carena che vince non si cambia. Il primo modello risale addirittura a 50 anni fa, sempre ad opera della famiglia Dellapasqua e fu esposto al Salone Nautico di Genova. Edizione numero sei del 1967, inaugurata da Giulio Andreotti. In epoca più recente, lo stesso scafo è stato usato per partecipare alla Venezia Montecarlo del 1998. Era motorizzato con un piede poppiero e filava a 75 nodi di velocità. Inoltre, era anche capace di affrontare il mare in burrasca come quello che incontrarono i concorrenti nello stretto di Messina. I clienti vogliono uno sportfisherman veloce? Lo scafo c'è e ha dato ampie garanzie. Si tratta di modificare l'allestimento della coperta, per il resto, lunghezza, larghezza, angolo di deadrise e pattini, sono sempre gli stessi. Così il nuovo *DC Seven* è solo leggermente allungato a poppa per consentire di installare un motore fuoribordo. La larghezza si ferma a due metri e mezzo così si può trasportare su carrello. La coperta è ideale per gli amanti della pesca, ma non solo. Volendo si può lasciare la poppa e la prua sgombre per consentire agli anglers di muoversi con facilità a bordo



PRESTAZIONI

TEST RESULTS

**DELLAPASQUA DC
INTERNATIONAL YACHTS**
Via del Marchesato 11
I-48023 Marina di Ravenna
(RA)
T. +39 0544 530243
info@dellapasquadc.com
www.dellapasquadc.com

Progetto Mirco Dellapasqua e Ufficio tecnico del cantiere
Scafo Lunghezza fuoritutto 7,65m • larghezza massima 2,50m • dislocamento 3000 kg • serbatoio carburante 275 litri • serbatoio acqua 100 litri
Motore Suzuki DF 250 • 6 cilindri a V da 55° • cilindrata 3.614 cc • potenza 250 cv • alesaggio per corsa 95mm x 85mm • regime di rotazione massimo 5.500-6.100 giri/minuto • elica 3 pale in acciaio 15.5x17
Certificazione CE Cat. B per 8 persone
Prezzo 85.000 €, Iva esclusa, senza motore

Project Mirco Dellapasqua and Shipyard technical department
Hull LOA 7.65m • Maximum beam 2.50m • Displacement 3000 kg • Fuel tank volume 275 l • Water tank volume 100 l
Main Propulsion Suzuki DF 250 • Six cylinders, V-shaped 55° • Swept volume 3614 cc • 250 Hp • Bore and Stroke 95mm x 85 mm • Maximal rotational speed 5500/6100/min • 3 blades propeller 15.5x17 made of steel
Certification EC Cat B – 8 people
Price 85,000€ (Exclusive Vat) – Bare boat



CONDIZIONI DELLA PROVA

CONDITIONS ON TEST

Località//Place Marina di Ravenna
Mare//Sea state calmo//calm
Vento//Wind 0
Persone a bordo//Number of people on board 2
Carburante a bordo//Fuel volume on board 200 l
Motore//Engine Suzuki DF 250

Marina di Ravenna
calmo//calm
0
2
200 l
Suzuki DF 250

Velocità max nodi
//Top speed knots

38.2

Autonomia mn
//Range na mi

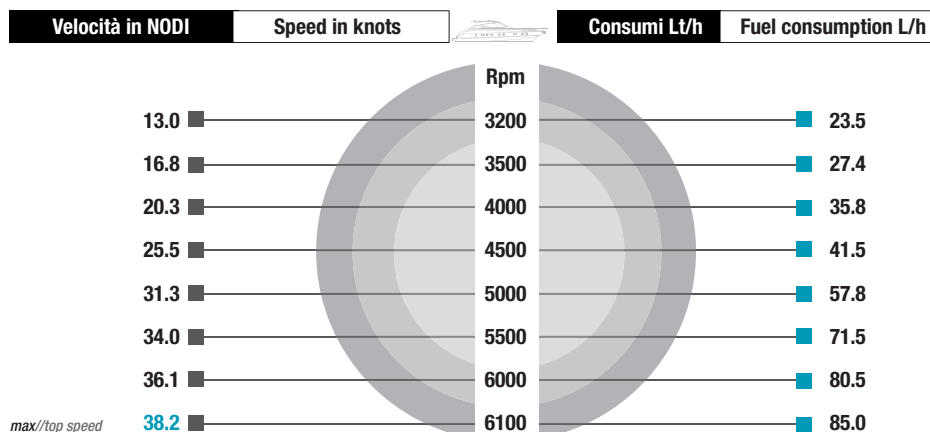
168

Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

12

Rapporto lung./larg.
//L./W

3



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 **
3200	13.0	23.5	1.8	151	78
3500	16.8	27.4	1.6	168	79
4000	20.3	35.8	1.7	156	79
4500	25.5	41.5	1.6	168	82
5000	31.3	57.8	1.8	149	87
5500	34.0	71.5	2.1	130	87
6000	36.1	80.5	2.2	124	87
6100	38.2	85.0	2.2	123	88

*Total Fuel Consumption (as volume hanging) l/na mi

**sound level on scale A dB

Da 0 a planata in 4 secondi
Gliding time span of 4s for a speed change from 0 knot to 13 knots (minimum gliding speed).

Da 0 a velocità massima in 21 secondi

Acceleration time span of 21s for a speed change from 0 knots to 38.2 knots (top speed).



“

La carena non si smentisce. È veloce e scattante già con un fuoribordo da 250 cavalli, figuriamoci se allo specchio di poppa se ne aggiungono ALTRI 100.

The hull doesn't deceive. It is quick and agile, even when only fitted with a 250 hp outboard. Just imagine what it would be like with an EXTRA 100 horsepower at the transom.

”



mentre tentano di recuperare le prede. Chi vuole usare la barca anche per il diporto, potrà scegliere un allestimento con la cuciniera, il prendisole e il tavolino a prua e un'altra area living a poppa. Insomma, l'allestimento è versatile e adatto per diverse esigenze. Il metodo di costruzione è quello tradizionale, tutto stratificato a mano, niente schiuma all'interno. Questo permette di avere dei gavoni più capienti, perché più profondi, dato che si arriva fino allo scafo vero e proprio. Tanto spazio per lo stivaggio, le vasche per il vivo che fanno parte delle dotazioni standard e la center console protetta dal T-Top in acciaio inox. Tutto quello che serve. Non resta che provarlo. Le prestazioni non deludono le aspettative. A poppa c'è un fuoribordo Suzuki di 250 cavalli, ma potrebbe perfino esserci un motore più potente. Come omologazione sarebbe in grado di reggere anche il nuovo 350 della casa giapponese. Il motore comunque non è in package, così si può scegliere marca e modello preferito. I 250 cavalli della prova sono comunque più che sufficienti. **Alla massima con il trim alzato abbiamo superato i 38 nodi di velocità e per planare ne bastavano 13.** Il range dei

consumi varia dai 13 litri/ora della planata agli 85 della velocità di punta. Per navigare a 30 nodi, invece, servono poco più di 50 litri/ora. Con questi numeri *DC Seven* si dimostra più che adeguato a soddisfare le esigenze di chi ama gli sportfisherman. È sufficientemente veloce per potersi spostare da una zona all'altra senza perdere troppo tempo ed è anche in grado di navigare in crociera senza consumare troppo carburante.

A boat that triumphs shouldn't be changed. The first model goes back as much as fifty years, and was even then made by the Dellapasqua family and was shown at the Genoa Boat Show, edition no.6, opened by Giulio Andreotti in 1967. In more recent times, the same hull was used to take part in the 1998 Venezia-Montecarlo race. It was powered with a stern drive and got up to 75 knots. Also, it could cope with stormy seas like the one that the competitors found in the Strait of Messina. Do clients want a fast sportfisherman? They've got the hull, and it has given ample proof of itself. It is a matter of changing the deck set-up, but the rest of it – length, beam, deadrise angle and flaps – is all the same. So the new *DC Seven* is only slightly stretched in the stern to allow an outboard engine to be installed. The beam is kept at two and a half metres so it can be carried on a trailer. The deck is perfect for keen fishermen, but not just. If required, the stern and bow areas can be cleared to let anglers move easily on board while they try to bring in their catch. People who want to use it for pleasure boating can opt for a fitting with cushions, sun lounger and table in the bow, and another living area in the stern. The fitting is basically versatile and suited to a range of needs. A traditional hand laminated construction method is used, with no foam filling. That means that the lockers can be larger, because they are deeper, since they stretch right to the hull itself. So there is a lot of space for storage, the livewells which come as standard and the central control panel protected by a stainless steel T-Top. Everything that you need. We just have to try it out. The performance doesn't fail to meet our expectations. At the stern there is a 250 hp outboard Suzuki engine, but it could even be a more powerful engine. It could even be fitted to carry the new 350 from the Japanese firm. The engine, however, is not included in the package, so you can choose your favourite brand and model. The 250 horsepower model used in the test is more than enough, however. **At full speed, with the trim up we did over 38 knots, and thirteen were enough to plane.** The fuel consumption range varies from 13 litres an hour when you start to plane, to the 85 litres an hour used at maximum speed. But to do 30 knots you need just over 50 litres an hour. With these figures, *DC Seven* shows that it is more than enough to meet the needs of people who love sportfisherman yachts. It is quick enough to move from one area to another without losing too much time, and is also capable of cruising without using too much fuel. ■