

Ottobre/Novembre 2025

# Barche a Motore

N. 46 / 2025 | OTTOBRE / NOVEMBRE - OCTOBER / NOVEMBER  
ITA € 7.50 - EU € 13.00 - UK £ 10.99 - CH fr. 12.00 - USA \$ 12.99

MOTORBOAT MAGAZINE

ENGLISH TEXTS

## PARLA BULLERI

Come sono diventato  
campione del mondo  
delle barche offshore

## IL PREZZO GIUSTO

Quanto ti costa  
davvero comprare  
la barca nuova

50046  
9 771120789008



## IDENTIKIT 2026

I 70 migliori cantieri e oltre 500 barche dalla A alla Z

35<sup>th</sup>  
1990

OFFSHORE ▶ MAURIZIO BULLERI

## Come ho vinto il mondiale offshore



Non tutti gli scafi nascono per vincere. Ma a volte basta una magia per trasformare una barca abbandonata in un prato in una campione del mondo. È la storia del Jolly Drive (che compie 20 anni) raccontata nel nuovo libro di chi l'ha condotta alla vittoria: Maurizio Bulleri

Gregorio Ferrari



Maurizio Bulleri, nato nel 1961, è un cultore del motoryacht, un appassionato di sport nautici. Nel 2014 è stato campione del mondo di powerboat. «La sfida di Jolly Drive» (che mostra 209 pagine, è stata il suo primo) racconta questa storia.

**Q**uando abbiamo vissuto ci siamo chiesti perché l'avessimo abbandonata. Poi l'abbiamo messa in acqua e subito chiede. Era lontana dalla carica e gli sterzacci, il disastro, il soprannome di "barca scippio", erano resi in maniera perfetta. Non aveva un porto di gara: inizia così, nel 2005, l'avventura di Maurizio Bulleri e dei suoi compagni di equipaggio, Riccardo Fatarella e Andrea Bergamini. E non so se lo ricordate lo stesso Maurizio Bulleri, con i suoi compagni, ha vinto il campionato mondiale di Powerboat P1 nel 2015, con "Jolly Drive", edizione II Flangene. Protagonista è il "Jolly Drive", con cui vincerò il campionato mondiale di Powerboat P1 nel 2025, con qualche domanda per capire cosa aspetti da questo libro. Una, subito, fondamentale.

### Perché avete preso una barca del genere?

M.B.: Perché eravamo disperati. Dopo mesi per mettere insieme i fondi, eravamo a corto e avevamo un accordo con un caro che ci avrebbe dato lo scafo nudo e crudo. A marzo, però, ci dice che lo scafo non riesce a farlo. A troppi ondini. Poteremo andare in causa, ma comunque non avevamo altra scelta. E così abbiamo preso una barca che aveva pescato pesce lunghezza, larghezza e peso adatta a corse in base alle regole del motoryacht. E abbiamo fatto da nostra parte. Poi (Bergamini ed io) fummo in territorio di Gallipoli e Gargazard. Questi gli disse che tantissimi anni prima avevamo costruito una barca che aveva dato a dei piloti, ma se n'erano perse le tracce. Ci passarono un numero cencato di cupone dove fosse. E così, dopo averlo fatto a Lavoro nel foro laziale, la barca era lì, abbandonata. L'abbiamo rimasta. Andrea ferme e abbiamo presa. Era l'unica possibilità.

Full English texts from page 154

### «Poi aveva inizio a vincere...»

Ma nel tuo desiderio di salvare la magia di un amico e pilota, Simone Cessai, d'abito nero. Dopo le prime due gare eravamo in cima da Rizzard ad Otranto. La barca era perfetta, non andava. Arriva Cessai, guarda la carena, prende un pennino. Scrive su un pezzo di gomma sulla scia le ferite che avevamo, poi dice: «Guarda, non è la barca che era il che lo seguiva, qui devi scavare, cu devi restare, cu ci fai questo salto, cu c'è questo gradino». Solo su quest'ultimo salto ad cui la barca guadagnò 10 nodi. Già che ha il desio di essere figli d'arte, lui è cresciuto in canottiera e fin da bambino ha iniziato a disegnare la sua canottiera. Non ha fatto

nessuno studio, ha proprio nel sangue questa cosa. Poi sono subiti degli interventi sui motori, la propulsione ed eliche oltre l'allestimento, fatto sempre da Cessai. Alla fine andavamo come ci alri.

### A far la differenza, alla fine, è stato l'equipaggio?

M.B.: Sicuramente, lo ero alle manette. Andrea Bergamini come navigatore e Riccardo Fatarella come timoniere. Con Andrea, che è mio cognato, molto legato fin da bambino, e ogni giorno mi racconta fatiche, e con Riccardo, che è un ragazzo che ha conosciuto sui campi di gara. Quando ci ha chiesto di fare squadra, sapevamo che era una persona perfetta, ma non lo

conoscevamo come pilota. Ma Andrea era unico, sapevamo che non avevamo mai qualcosa di continuo che riceve le diverse e che serve per vincere. Alla fine, quando le cose cominciano a funzionare ci siamo presi anche Riccardo. Era era un'idea condivisa. E lui funzionato.

Nella foto sotto, Siamo alla seconda metà del Campionato di Jolly Drive, dopo le numerose modifiche apportate all'allestimento e al sistema di propulsione, ha ora le stesse prestazioni degli avversari. A Gallipoli, la barca fa emergere la genita dei piloti che ottengono una duplice vittoria. Il titolo mondiale, che sembrava saldamente nelle mani dei piloti inglesi di Jolly Drive, è ora alla portata di Jolly Drive. Il vento è rimasto, dunque bisogna



Ottobre/Novembre 2025



Accade l'inimmaginabile: Jolly Drive vince il Gran Premio di Malta, il primo della stagione Powerboat PI 2025. Maurizio Andrei e Riccardo Tafuri erano andati a Malta con la vittoria in tasca, ma la concorrenza era ferocia e avevano perfino ipotizzato di ritirarsi per manifesta inferiorità. Jolly Drive aveva una velocità massima di 51,5

nodi contro i quasi 80 nodi delle barche rivali. Ma il mare è agitato e nessuno riesce a navigare a più di 50 nodi. I piloti di Jolly Drive tengono giù le manette e così facendo conquistano la parola con gli avversari aggiudicandole la vittoria grazie a due placcamenti sul podio come due gare del Gran Premio.



Siamo nella seconda metà del Campionato e Jolly Drive, dopo le numerose modifiche apportate all'imbarcazione e al sistema di propulsione, ha ora le stesse prestazioni degli avversari. A Gallipoli, la voglia di riscattare l'ingresso squallido a solita nella gara di Cowes fa emergere la grinta

dei piloti, che ottengono una duplice vittoria. Il tondo mondiale, che sembrava saldamente nelle mani dei piloti inglesi di Buzzi Bullet, è ora alla portata di Jolly Drive. Il verdetto è rinviato alle ultime due gare.

### DALLA BARCA "SCOGlio"...

Durante la pausa estiva Jolly Drive viene portata al cantiere per essere lavorata a fondo. Vengono tolti il pilone, la vela, la plancia e i cofani motore che sono ricostruiti con tecniche che permettono di ridurre notevolmente il peso. Vengono cambiati gli ingaggiati dell'investimento per far girare le eliche più veloci degli alberi motore.

Il fondo viene levigato alla perfezione per ridurre al minimo la resistenza dell'acqua. I piloti (e quindi i loro pesi) vengono spostati verso poppa per ottenere un assetto più aggressivo. Jolly Drive diventa più veloce, ma plana con difficoltà e si stende parallela alla superficie solo oltre i 50 nodi.



...A QUELLA CHE VINCE TUTTO!



1. Buzzi Bullet ha vissuto da bolide: è il più veloce e il più costoso anno Powerboat. I piloti di Jan Palikowski e i migliori piloti di quella stagione. La loro imbarcazione è un rib di carbonio con 1000 CV di potenza. I due piloti del rib di Fabio Buzzi. La propulsione è affidata a due motori a due tempi Mercury Racing da 300 cavalli, molto potenti ma con un costo elevato. La loro potenza è proprio per questo. Buzzi Bullet è velissimo, ma per la strada raggiunge l'affidabilità risulta composta.

2. Due giovanissimi maltesi, Andrija Ciantar, ex pilota femminile del Campionato, e Andrija Ciantar sono ai comandi di una barca a vela costruita dall'omonimo cantiere fondato da loro padre, che ha prodotto molti motoscafi da digiato e a vela che hanno vinto gare mondiali. Sono cresciuti costruendo e pilotando e hanno sempre aggredito le lezioni: quando imparano e imparano, non è la loro stessa e la loro spregiudicatezza. Corrono per vincere e quando ingaggiano i piloti con gli avversari sono sempre più veloci.

3. Le barche del Campionato Powerboat PI 2025 hanno tutte prestazioni simili. Quindi il regolamento limita il rapporto di potenza che è fondamentale per definire le prestazioni di qualsiasi imbarcazione. Offshore Performance è un gruppo di piloti svizzeri che sono tre piloti svizzeri, protagonisti in alcune gare, ma incostanti e risultati sebbene il loro scalo abbia percorso migliaia di chilometri in qualsiasi condizione di mare.

4. Nelle gare di motonautica di Gallipoli, i piloti italiani sono ai pilotaggi, anche se i "gentlemen drivers" e tra questi sono protagonisti assoluti Angelo Tedeschi e Stefano Arcampiano (nella foto in primo piano), mentre i francesi si sono messi su uno scafo americano Formula 2000 con un motore V8 da 1000 CV. Al di fuori del loro solo uso per le loro capacità, ma anche il grande rispetto per gli avversari che li porta a evitare qualsiasi scorrettezza, pur mantenendo vivo lo spirito combattivo.

