

VISTE PER VOI: LE NOVITA' DEI SALONI DI PRIMAVERA

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

238

LE NOSTRE
PROVE

TECNICA: MOTORI «POMPATI» O SCOPPIATI, MA E' DAVVERO COSI?
ITINERARI: LA PICCOLA VENTOTENE, UNA PERLA SCOLPITA NEL TUFO
VHF: TUTTO QUELLO CHE BISOGNA SAPERE SUL NUOVO SISTEMA DSC
CROAZIA: DA ROVIGNO ALL'ISOLA DI IST, VIAGGIO FUORI DAL MONDO

SACS 780 IT
MAGAZZU' STRIKER 10.90 CABIN
STILMAR 34' VIP EFB
NUOVA JOLLY WINNER 585
BSC 70 VTR

SUPER TEST

**HONDA E YAMAHA
150 HP A CONFRONTO**



**EUROLISTINO
2005**
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DELL'USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI

**LE NOSTRE
PROVE**

MAGAZZU' Striker 10.90 Cabin

A poco più di due anni dalla presentazione, il Cantiere siciliano propone una nuova variante del suo «natantone». Le parziali modifiche alle linee d'acqua, l'allungamento dell'opera viva e la revisione dell'area di poppa non hanno mutato il carattere di questo gommone, pensato come una vera e propria «granturismo del mare» in grado di navigare in ogni condizione con il massimo comfort. La cabina permette di sfruttare il battello per molti mesi all'anno. Disponibile anche con una coppia di fuoribordo.

I Cantieri Magazzù di Palermo sono stati tra gli ultimi a fare il loro ingresso nel mondo del gommone. Il primo modello, infatti, è stato presentato solo nell'estate del 2003. Nonostante l'azienda siciliana, specializzata fin dagli Anni '60 nella costruzione di trimarani a vela d'altura, navi veloci e idrovolanti (attraverso la Magazzù Yachting e la Magazzù Research Group), non avesse quindi una specifica tradizione in questo comparto, è riuscita in poco tempo a ritagliarsi uno spazio nel segmento dei «natantoni», a testimonianza che non sempre l'esperienza e la tradizione gommonautica sono sufficienti per imporsi sul mercato. A scatenare l'interesse di Magazzù verso il mondo del «pneumatico» è stata la cosiddetta legge sul «natantone» (varata a luglio del 2003) che il Cantiere ha saputo cavalcare con un tempismo straordinario.

Una premessa necessaria per un marchio che oggi fonda la sua produzione su ben quattro modelli, tutti con la stessa lunghezza di omologazione (10 metri), ma con diverse soluzioni di allestimento per quanto concerne la coperta e le motorizzazioni. L'ultimo progetto è stato svelato in anteprima al Salone nautico di Genova, nell'ottobre scorso: si tratta di una variante «allungata» del noto Striker 9.90 Cabin Efb lanciato nel 2003, che ora vanta una lunghezza effettiva fuori tutto di ben 10,90 metri. Un intervento che ha coinvolto solo parzialmente le linee d'acqua, soprattutto nella zona poppiera, ma che ha permesso ai designer di strutturare in modo più funzionale il giardinetto di poppa, tradizionalmente la zona più conviviale su questo tipo di gommoni.

Le grandi aree prendisole sono un'altra delle caratteristiche fondamentali di questa costruzione, capace di proporre due zone comode e separate per il relax sotto il sole.

Il nuovo modello non sostituisce il già conosciuto 9.90 Efb, ma è indiscutibile che le preferenze dei facoltosi diportisti che potranno permettersi un «oggetto» del genere si concentreranno, probabilmente, proprio su questo modello. L'operazione di restyling non ha



LE NOSTRE PROVE



Il cassero di guida walk-around lascia parecchio spazio per muoversi: i passanti laterali sono ampi e facilmente percorribili. Mancano però dei corrimano a cui potersi tenere. Il parabrezza assolve più a funzioni estetiche che pratiche: a forte velocità la protezione è minima. Tutta la coperta è rivestita in teak listellato e, a richiesta, anche in massello.



L'unico «indizio» della cabina «nascosta» sotto al ponte di prora è il grande passo d'uomo. Al di sopra, è stato ricavato un ampio prendisole, mentre nel vertice c'è una plancetta in vtr.

coinvolto il disegno della cabina *walk-around*, frutto di un attento studio delle forme per «mettizzarla» il più possibile nel ponte di prora. Una delle prerogative degli Striker cabinati risiede proprio nella capacità di mascherare la tuga senza pregiudicare gli spazi aperti. Il «segreto» sta nella profondità dell'opera viva che ha permesso di ricavare sottocoperta un vano sufficientemente grande, soprattutto in altezza (fino a 1,90 m), da accogliere una zona letto per due persone e un locale *toilette* (separato).



La carena dello Striker 10.90 è stata ovviamente modificata rispetto a quella del 9.90, soprattutto nella zona di poppa. La prora stretta e affilata fende l'onda dolcemente, senza impatti violenti; l'opera viva prosegue con una «V» profonda, che assicura buona precisione anche nelle virate strette, due pattini di sustentamento e un vistoso «scarpone» sotto le selle dei tubolari per deflettere gli spruzzi: la costruzione appare robusta grazie anche a specifici rinforzi in *kevlar* e unidirezionale di carbonio.



«legati» da resine epoxy-vinilestere nei punti soggetti a maggiore sollecitazione. I tubolari in hypalon-neoprene ad alta tenacità presentano una progressiva rastrematura verso prua: il diametro - da 65 a 36 cm - è di poco inferiore alle misure utilizzate per battelli di questa «taglia». Pressoché inalterato, invece, il disegno del musetto in vetroresina applicato ai tubolari che lascia ampi margini di visibilità a chi guida, ma crea qualche difficoltà agli ormeggi per la presenza di una sola galloccia.

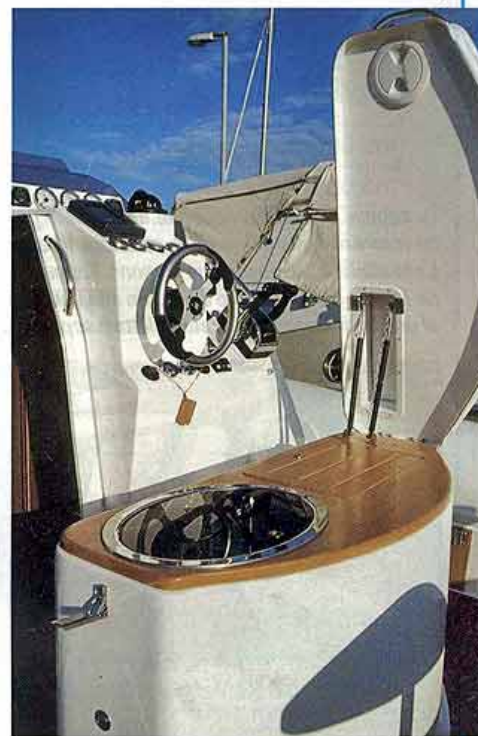
Ampia e funzionale l'area prendisole che da qui si sviluppa sino alla consolle, interrotta solo dal largo passo d'uomo di forma circolare. Immutato anche il disegno della postazione di guida che ricalca le linee più tradizionali dei *walk-around* americani con consolle centrale, porta laterale e passavanti di notevole larghezza

rivestiti in prezioso *teak* come tutte le superfici calpestabili della coperta. Tanta opulenza contrasta però con la penuria di maniglie tientibene ai lati della consolle, utili negli spostamenti in navigazione. L'interno della cabina è arredata con materiali di qualità come il legno di acero ed è personalizzabile secondo i gusti e le stravaganze dell'armatore. L'aerazione e la luminosità del vano sono assicurati dal grande passo d'uomo e dai due oblò laterali. Praticamente infinita la lista degli accessori disponibili: si va dal condizionatore d'aria al frigo supplementare, fino al televisore al plasma e alla cassaforte. La *toilette* è in un locale separato, lussuosamente arredato con wc marino e lavandino.

Il secondo elemento di novità dello Striker 10.90 si nota proprio uscendo dalla cabina: è il mobile multifunzione che incorpora la seduta di guida: lo scatolato non è più quadrato, come sul precedente 9.90, ma di forma ellittica. Ospita al suo interno un inedito piano cottura circolare con due fuochi, protetto da un coperchio in vetro termico, e il frigo; il tutto «incastonato» in una superficie in legno di grande effetto. Altrettanto originale la conformazione del divano di poppa, ora semi-ellittica in grado di offrire un buon *comfort* in navigazione ad almeno cinque persone. L'area può essere trasformata in una sala da pranzo montando i due tavolini in legno dall'originale disegno triangolare forniti in dotazione. C'è poi spazio per qualche raffinatezza come i porta-bot-

tiglie inseriti dietro alla spalliera del divano.

Il prendisole, ricavato sopra la «sala macchine» propone dimensioni ragguardevoli, manca però anche su questo modello un



Molto appagante il design della plancia. La disposizione poco raccolta degli strumenti-motore non ne agevola però l'immediata lettura. In compenso c'è spazio a sufficienza per installare i principali gadget elettronici (Gps, Eco, Vhf). Perfetta, infine, la posizione della bussola e delle manette. Sul lato sinistro c'è la porta (scorrevole) per accedere alla cabina. La seduta di guida è completamente nuova e ospita all'interno un mobile multifunzione.

LE NOSTRE PROVE

La cabina è piuttosto accogliente, l'ideale per trascorrere un week-end in assoluta libertà. L'abitabilità è buona per due persone. Tappézzerie interne e finiture sono adeguate alla classe e al prezzo del mezzo. Il locale toilette è separato.



Eleganti i nuovi tavolini che arricchiscono il divano di poppa. Sui trincarini attorno al prendisole, invece, continuano a mancare i tentibene per i passeggeri, una «dimenticanza» già riscontrata sullo Striker 9.90. La plancetta incorpora due scalette di risalita: poco sopra un gavone, utile per riporre oggetti di pronto uso. Sotto: la «sala macchine». I motori sono separati da una paratia (amovibile). L'apertura del portellone è garantita da un attuatore elettrico.



tientibene sul trincarino per i passeggeri.

L'allungamento dell'opera viva appare più evidente quando si solleva (eletticamente) il grande portello di poppa. Nella cala motori, infatti, lo spazio è aumentato sensibilmente. Una paratia in legno (amovibile) separa i due entrofuoribordo dal resto del gavone. In questo modo è possibile stivare un po' di bagaglio, senza sottrarre volumi gavonabili a uno degli altri pochi vani disponibili. Molto curato l'allestimento interno, quasi interamente rivestito in metallo «mandorlato» e materiale fonoassorbente, che contribuisce a rendere «silenziosi» i due Mercruiser. L'enorme plancia balneare è stata ridisegnata e risulta ancor più confortevole.

vole: alle estremità ci sono ben due scalette a scomparsa. La dotazione di serie non prevede sostanziali differenze rispetto agli altri modelli, mentre tra gli *optional* si sono aggiunti il gruppo elettrogeno e un T-Top in traliccio di acciaio inox sopra alla consolle.

IN NAVIGAZIONE

Il nuovo Striker 10.90 Cabin utilizzato per il test era equipaggiato con due Mercruiser MX 6.2 MPI a iniezione (indiretta) *multipoint* con piede Bravo One abbinati a una coppia di eliche da 22 pollici di passo a quattro pale. Le sollecitazioni impresse al battello in condizioni di mare leggermente formato hanno confermato le buone *performance* della carena registrate in precedenza, ma hanno fatto emergere anche alcune significative differenze che vanno essenzialmente ricondotte alla lunghezza dello scafo e alla diversa modulazione delle strutture di coperta. La nuova carena offre innanzitutto una maggiore sensazione di «scioltezza» nel passare dal dislocamento al minimo di planata, mentre la lunghezza superiore dell'opera viva facilita la ricaduta nel cavo. Il comportamento, inoltre, è più omogeneo a tutte le andature riducendo parzialmente anche il rollio, caratteristico dei battelli le cui sezioni poppiere non poggiano sulla superficie dell'acqua. Il fenomeno è maggiormente percepibile, ovviamente, quando il battello è fermo alla fonda. Non ci sono, infine, problemi di delfinamento, neppure alla massima velocità. Come abbiamo avuto modo di riscontrare su altri battelli di pari misura, la scelta di motorizzare il gommone con una coppia di entrofuoribordo contribuisce da un lato all'abbassamento del baricentro e dall'altro a contenere il costo d'acquisto.

Nel consueto test di velocità abbiamo raggiunto una *performance* pari a 47 nodi, valore pressoché equivalente a quella registrata con il 9.90 Efb (si veda al proposito il servizio pubblicato sul fascicolo di settembre 2004), un risultato che permette di garantire lunghe crociere a medie elevate con il massimo *comfort*. Certo, se si desidera guadagnare ancora qualche nodo è meglio optare per una coppia di motori più potenti, anche se il gommone non è nato per correre, ma deve essere in qualche modo accostato a una «granturismo del mare». La particolare forma della carena, contraddistinta da una «V» profonda, è in grado di garantire da un lato una navigazione morbida anche sul mosso, ma bisogna mettere in conto un gran dispendio di cavalli.

Le linee d'acqua favoriscono un comportamento sicuro anche in virata, non si notano reazioni improvvise o nervose e le accostate sono dolci e progressive piuttosto che immediate e secche. Navigando a forte andatura il posto più comodo dove sostare è sul nuovo divano semicircolare di poppa. Abbastanza confortevole anche la postazione di guida che, tuttavia, meriterebbe un miglior sostegno lombare e una maggiore protezione dal parabrezza.

© Copyright by Koster Publishing 2005

I NUMERI DELLA PROVA

le caratteristiche tecniche

CANTIERI MAGAZZU' STRIKER 10.90 CABIN EFB

Lunghezza f.t.	1090 cm
Lunghezza interna	1060 cm
Larghezza f.t.	362 cm
Larghezza interna	232 cm
Diametro tubolari	65/36 cm
Compartimenti	7
Portata persone	18
Peso (senza motori)	2.300 kg
Potenza massima applicabile	850 hp (625 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»
Prezzo (senza motori)	€ 88.500,00 (Iva esclusa)

il costruttore

Tessuto gommato:

hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex

Progetto carena:

Cantiere

Stampaggio carena:

Cantiere

Allestimento:

Cantiere

Indirizzo:

Cantieri Magazzù
Via Parrini, 17
90145 Palermo
Tel. 091/223715-243993
Fax 091/6737463-6791773
Internet: www.magazzu.com
E-mail: yachting@magazzu.com

il motore di prova

Mercruiser MX 6.2 MPI (2)

Potenza massima	320 hp (239 kW)
Regime di potenza massima	4.800-5.200 giri/min
Cilindri	V8
Cilindrata	6.200 cc
Alesaggio x corsa	101,6 x 95,3 mm
Rapporto di compressione	9,0:1
Alimentazione	iniezione indiretta multipoint
Accensione	ECM 555
Alternatore	12V - 70A
Peso (Bravo 1)	433 kg
Elica	da 24"
Prezzo	€ 20.500,00 (Iva inclusa)

ci è piaciuto di più

L'eleganza della coperta

La qualità dei materiali

La manovrabilità del mezzo

ci è piaciuto di meno

La bitta di prua

La mancanza di un tientibene sul prendisole di poppa

Il rollio da fermo