NUMERO SPECIALE: TUTTE LE NOVITA' DEL 48° SALONE NAUTICO DI GENOVA

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

274

LE NOSTRE PROVE

CALLEGARI OLIMPUS 66
WAVE BOATS ARGAN 16
SILVER ROWING SRA 430
CAPELLI TEMPEST 570
MAGAZZU' M-GT EXCLUSIVE
LOMAC 850 IN

FUORIBORDO

EVINRUDE E-TEC 35-30
TOHATSU - DIRECT INJECTION: AI RAGGI X

DIDATTICA

TENUTA DI MARE
COME STRUTTARE IL GOMMONE AL 100%

SPORT

CAMPIONATO ENDURANCE
IL BILANCIO FINALE DELLA STAGIONE

AVVENTURA

ROMANIA RAID 2008
DA BARI A GENOVA PASSANDO PER IL BOSFORO

GUIDA AL MERCATO

L'immagine è quella di un **MEZZO ELEGANTE**, di classe, dove nulla è stato trascurato, pur di offrire un prodotto superiore alla concorrenza per qualità e stile. L'esclusività del battello è sottolineata anche dalla possibilità di scegliere il **COLORE DEL GELCOAT**. La **COPERTA PROPONE UN BUON EQUILIBRIO** tra ponte di prua, tuga, posti a sedere, prendisole e spiaggetta bagno. Pur mantenendo l'aspetto sportivo di un open, il gommone prevede una **CABINA** con wc, abilmente mimetizzata nel profilo. Nonostante le dimensioni, il modello conserva la **SEMPLICITA' D'USO** tipica dei mezzi pneumatici. L'opera viva rivela una spiccata **ATTITUDINE ALLA NAVIGAZIONE SUL MOSSO**.

▶ Lunghezza f.t.m 9,10

▶ Larghezza f.t.m 3,20

▶ Velocità massima 45 nodi

▶ Prezzo 145.000* euro

*con Mercruiser 496 MAG HO DTS

Il mercato del gommone di lusso sembra non conoscere crisi e, quindi, tutti i costruttori cercano di guadagnarsi un po' di spazio in questo redditizio segmento. Nel quale i Cantieri Magazzù di Palermo si possono definire dei veri e propri specialisti, visto che la produzione è volutamente limitata a poche decine di esemplari all'anno e la gamma si articola su quattro modelli, con misure comprese tra i 9,10 e i 13 metri. L'M-GT è l'ultima novità dell'azienda siciliana ed è stato presentato in anteprima al recente Salone nautico di Genova. Nonostante sia un battello meno impegnativo nelle misure (il prezzo, invece, continua a esserlo!), il livello delle finiture e la cura per i dettagli è rimasto allineato a quello dell'ammiraglia da tredici metri. Anzi, su questo modello la qualità percepita appare ad-

MAGAZZU' M-GT Exclusive EFB

dirittura superiore grazie, forse, alla scelta cromatica e ai materiali di arredo di sicuro effetto. L'M-GT ha, infatti, l'aspetto di una lussuosa *roadster* del mare. Del resto, i molti diportisti «d'elite» che scelgono di acquistare questi mezzi lo fanno, al di là delle loro caratteristiche di praticità e sicurezza, anche per stupire.

Il gommone è proposto in tre versioni: «base», «Exclusive» e «Rossocorsa»; quest'ultima presenta una caratterizzazione estetica più marcata, con alcune modifiche al *lay-out* della coperta che strizzano l'occhio alle auto da competizione e alle imbarcazioni *off-shore*. L'impiego di una propulsione entrofuoribordo (per ora la versione fuoribordo non è prevista) permette di sfruttare al meglio l'area di poppa, dove sono stati realizzati un ampio prendisole e una plancetta bagno di grande comodità. Da un punto di vista tecnico, inoltre, questa configurazione garantisce un migliore equilibrio: il baricentro risulta ancora più basso e più spostato verso poppa, condizione che favorisce il comportamento sul mosso, l'agilità e le prestazioni.

Come tutti i prodotti del Cantiere, l'M-GT è un mezzo d'alta qualità anche per quanto concerne i materiali e le tecniche di costruzione. Tutte le fasi del processo di fabbricazione si svolgono, infatti, all'interno del cantiere, in modo da tenere costantemente sotto controllo la qualità delle lavorazioni e del prodotto: solo i tubolari sono forniti da terzisti. L'opera viva è stratificata a mano, utilizzando resina vinilestere con rinforzi in *kevlar* e carbonio, e presenta una struttura interna composta da quattro longheroni in compensato marino resinato e sei paratie in poliuretano con speciali supporti nell'area di poppa per l'alloggiamento dei motori. Lo strato di *gelcoat* neopentilico che ricopre la superficie esterna è colorato con una vernice metallizzata di sicuro effetto, che sull'esemplare in prova era di un originale bronzo brunito, in tinta con il colore della vernice antivegetativa, anch'essa di serie sulla versione «Exclusive». Ovviamente la gamma dei colori è molto più ampia e l'armatore può scegliere la *nuance* che più gli aggrada.

Pur assumendo dimensioni quasi da *yacht*, l'M-GT non perde le caratteristiche tipiche del mezzo pneumatico. Grazie alle camere d'aria, le manovre risultano meno impegnative e l'accosto in banchina o l'ormeggio accanto ad altri scafi non procurano particolari apprensioni: il doppio bottazzo che le percorre per l'intero perimetro evita, inoltre, che gli schizzi bagnino il pozzetto, almeno in assenza di vento. Anche il dise- →

gno della coperta richiama le prerogative dei gommoni, lasciando ampio spazio alla vita «en plein air». Ci si muove agevolmente ovunque, grazie a dislivelli ridotti e passavanti piuttosto larghi: il càssero di guida ha dimensioni ben proporzionate e risulta perfettamente aggirabile.

A prua il ponte è completamente sgombro e può essere sfruttato eventualmente come prendisole stendendo un materassino sul pagliolato: stranamente non sono previsti tientibene sui tubolari, né una battagliola perimetrale che agevolerebbe la sosta in questa zona; la tuga, inoltre, non può essere utilizzata come *chaise longue* vista la particolare forma. Il disegno del musone e il cavallino poco pronunciato garantiscono una buona visibilità fronte-marcia. Le manovre di ormeggio sono altresì agevolate dalla presenza di una grossa bitta disposta tra le due plancette, mentre alla base sono stati sistemati i pulsanti per il comando del verricello elettrico (replicati anche in consolle), ispezionabile attraverso la prima delle tre botole presenti sulla tuga e chiuse da eleganti portelli in *plexiglas*; le altre due celano, invece, i passi d'uomo della cabina sottostante. Il parabrezza offre una protezione piuttosto scarsa (per non dire nulla), ma il suo apporto all'immagine affascinante e sportiva del gommone è fuori discussione.

Nel profilo laterale l'M-GT mostra una certa discontinuità con i modelli che lo hanno preceduto (M-11 e M-13). Le forme del càssero *walk-around* e l'ergonomia della postazione di guida, sono state studiate nei minimi dettagli, soprattutto per quanto concerne il *look*

Il ponte di prua è sopraelevato rispetto al pozzetto per dare spazio a una cabina di discrete dimensioni, che però non sormonta i tubolari. Curata la posa del teak (di serie), sul quale non mancano canaline di scolo per l'acqua, che potrebbe ristagnare attorno ai passi d'uomo. Peccato, invece, che non siano previste maniglie tientibene. Le murate in vetroresina interne, rialzate e interamente «nastrate» sui tubolari, contribuiscono non solo a rendere più robusta la struttura, ma anche a facilitare le operazioni di pulizia preservando la parte pneumatica da eventuali abrasioni.

L'M-GT vuole proporsi come «granturismo del mare» (non a caso sfoggia la sigla «GT») con un look pensato anche per emozionare. A rendere più raffinata la coperta contribuiscono, senza dubbio, i pagliolati di teak che rivestono ogni superficie, dal musetto di prora alla plancetta di poppa, compresi i più piccoli gradini. A richiesta sono disponibili le cuscinerie in alcantara.

La cura dei particolari è elevata e la si nota, tra l'altro, nell'uso del *teak* in ogni area calpestabile del battello, compresi i due piccoli gradini disposti ai lati della tuga, «segnalati» al buio dalle luci di cortesia. Appoggiati al divanetto di guida ci si trova immediatamente a proprio agio, con il timone (dal *design* esclusivo) al centro e i comandi a portata di mano, posizionati in modo da non costringere il pilota ad allungare troppo il braccio per manovrare. La plancia, calibrata nelle misure per lasciare spazio alla porta della cabina, è uno degli elementi più curati dal punto di vista dello stile: meno convincente, invece, è sembrata la posizione della bussola, che non dispone di un alloggiamento dedicato.

Il mobile di servizio che si trova alle spalle della postazione di pilotaggio è attrezzato con lavello, frigorifero da 40 litri e tavolo di *teak* abbattibile, privo di bordo di ritenuta. In coperta non vi sono altri arredi perché il battello è soprattutto un grande *open* da vivere in compagnia di molti ospiti. Varcata la porta scorrevole in *plexiglas* scuro (che lascia filtrare poca luce all'interno) si accede a un unico ambiente in cui è stata ricavata una cuccetta a «V» a due piazze e un wc elettrico. I rivestimenti sono assai curati e l'uso di un'essenza chiara dal colore caldo crea un'atmosfera accogliente; la cabina, inoltre, è interamente controstampata, cioè contenuta in un apposito guscio inserito all'interno dello stampo della coperta, per garantire un migliore isolamento.

La seduta di poppa possiede una forma poco anatomica, ma lo schienale, per quanto basso, accoglie gli ospiti in modo confortevole: nella parte inferiore nasconde due gavoni di discrete dimensioni, che ampliano le non eccelse capacità di stivaggio del battello. Quasi superfluo sottolineare che cerniere, bulloni, ganci e altre finiture d'acciaio sono montate con rigore e attenzione e, spesso, sono inserite in apposite nicchie ricavate nello stampo. Il grande cofano di poppa si solleva con un comando elettrico che aziona un pistone idraulico, risparmiando ogni fatica all'armatore. Nella cala la presenza di un «V8» Mercruiser 496 MAG HO da 425 hp non ha pregiudicato la possibilità di ricavare ancora un po' di spazio per il bagaglio, separato dal motore da un apposito divisorio asportabile per facilitare la manutenzione e le riparazioni. Curata fin nei minimi dettagli l'impiantistica. L'afflusso d'aria avviene attraverso quattro prese dinamiche laterali, appena visibili e di modesta portata.

Lo specchio di poppa, infine, è dominato →

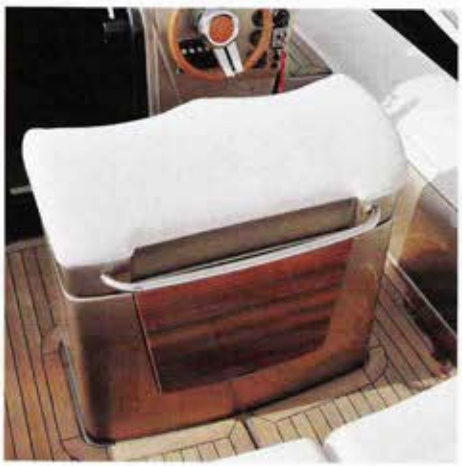
dalla piattaforma balneare interamente rivestita in *teak,* come tutte le altre superfici calpestabili di bordo, corredata da due utili gavoni per riporre maschere, pinne o altri piccoli oggetti. Il tendalino parasole a comando elettrico, quando è a riposo, è nascosto in un apposito alloggiamento.

L'M-GT è proposto con diverse motorizzazioni diesel e benzina. Con i motori a gasolio (una coppia di FNM *common rail* da 225 o 250 hp) si può contare su una maggiore autonomia e su un costo d'esercizio inferiore, a fronte, però, di una spesa iniziale leggermente superiore. Se, invece, si opta per i propulsori a benzina [illegible] scelta spazia tra l'MX 6.2 MPI da 320 hp e [illegible] sportivo 496 MAG HO da 425 hp, entrambi Mercruiser.

I prezzi sono compresi in un *range* che va [illegible] 100 mila euro del modello «base» ai 160 mila euro (+ Iva) della *special edition* «Rossocorsa». L'M-GT Exclusive costa, invece, 145 mila euro (Iva esclusa) e comprende una dotazione di serie pressoché completa: solo per citare gli accessori principali, oltre al serbatoio carburante da 370 litri e l'impianto doccia con contenitore

da 150 litri, c'è il rivestimento in vero *teak* di tutta la coperta, il verricello elettrico completo di catena da 6 mm, il frigo da 40 litri, il lavello esterno, il wc marino, l'autoclave, l'impianto stereo con quattro casse, la scaletta a scomparsa, il quadro elettrico in cabina con protezioni magnetotermiche, le luci di cortesia nel pozzetto, il caricabatteria, il tendalino, la cuscineria, il telo copriconsolle e il tavolo esterno oltre, ovviamente, alla vernice metallizzata. Davvero pochi, quindi, gli *optional*, generalmente legati a personalizzazioni *one off* dell'armatore. →

La consolle è uno degli elementi esteticamente più riusciti: la scelta dei materiali esprime la volontà del cantiere di offrire un prodotto esclusivo. Si avverte, invece, la mancanza di un tientibene ai lati del càssero che accompagni il transito verso prua. La cabina sottostante offre una discreta abitabilità, limitata solo in altezza. La toilette non dispone di un locale separato (come è, invece, ormai prassi su mezzi di queste dimensioni), mentre gradevoli appaiono gli arredi. L'allestimento prevede, inoltre, la possibilità di installare una TV Lcd e l'impianto hi-fi. Le dimensioni della cuccetta matrimoniale consentono di utilizzare il gommone sia per l'uscita giornaliera sia per un intero week-end.



Il piano di calpestio è arricchito dalle luci di cortesia, mentre il tendalino parasole - a comando elettrico - quando è a riposo è sistemato in un apposito alloggiamento. Il divano poppiero nasconde due gavoni di discrete dimensioni. La zona relax di poppa si trova sopra al cofano motore ed è protetta lateralmente dai tientibene. La «sala macchine» è molto ordinata e resta ancora un po' di spazio per il bagaglio. Curata l'impiantistica.

IN NAVIGAZIONE

Guidare l'M-GT è come essere al volante di un'elegante auto sportiva con il piacere di imporre sempre l'andatura che si desidera. La «V» profonda della chiglia, infatti, garantisce un buon impatto con le onde anche quando queste si presentano al traverso, mentre i due pattini che solcano l'opera viva collaborano efficacemente in navigazione, specie nella fase d'ingresso in planata. Il *test* è stato effettuato durante una delle prime prove in mare del cantiere e i dati rilevati sono, quindi, suscettibili di ulteriori miglioramenti, in particolare per ciò che concerne la scelta dell'elica (sull'esemplare in prova una 22" a tre pale). L'opera viva rimane quasi costantemente immersa da prua a poppa e ciò facilita il controllo con qualsiasi mare; in particolare si affrontano le onde con grande padronanza e gli atterraggi dopo ogni salto appaiono morbidi e composti. I tubolari, le cui sezioni poppiere sfiorano appena la superficie d'acqua, non producono alcuna resistenza all'avanzamento. Inoltre, il loro adeguato dimensionamento offre sempre un buon sostentamento e scongiura il pericolo di brutte «infilate» nell'onda.

La prontezza del motore permette di guidare l'M-GT anche sportivamente, cercando la massima accelerazione proprio nel momento della caduta, per richiamarlo in planata e non lasciarlo battere. Giocando con il trim si riesce a modificare in modo efficace l'assetto del battello. Per affrontare le onde più formate con prora alta è necessario tenere il piede in posizione negativa, cioè vicino allo specchio di poppa. Per migliorare la scorrevolezza dello scafo e raggiungere velocità più elevate è, invece, indispensabile portare il trim in positivo, sino al limite della cavitazione dell'elica.

La modesta incidenza del gruppo poppiero Mercruiser si manifesta nell'ingresso in planata che, nonostante il peso del gommone, avviene in appena 3,2 secondi senza cabrate di rilievo e si mantiene sino a 14 nodi con il motore a 2.200 giri/min. Le andature di crociera migliori sono idealmente comprese tra 32 nodi (3.600 giri/min), quando il consumo di carburante è assai contenuto, e 38 nodi (4.000 giri/min), con il motore sottoposto a un modesto sforzo. La massima prestazione, 45 nodi, si raggiunge al regime di 4.800 giri/min. A bassa velocità, il rumore del motore, mitigato anche dal buon isolamento della «sala macchine», è paragonabile a quello della scia e il livello sonoro resta contenuto sino alle velocità di crociera. Il serbatoio del carburante da 370 litri fornisce una discreta autonomia, anche se altri battelli con caratteristiche simili offrono una capienza ancora maggiore. G

© Copyright by Koster Publishing 2008

I DATI CANTIERI MAGAZZU' M-GT EXCLUSIVE EFB

le caratteristiche tecniche

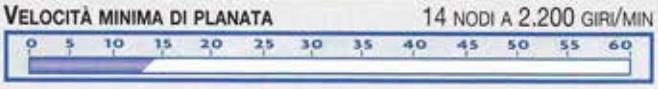
Lunghezza f.t.	910 cm
Lunghezza interna	870 cm
Larghezza f.t.	320 cm
Larghezza interna	200 cm
Diametro tubolari	65-40 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	-
Portata persone	10
Peso	1.900 kg
Potenza massima applicabile	500 hp (373 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo con motore di prova	€ 145.000 (Iva esclusa)

i principali accessori

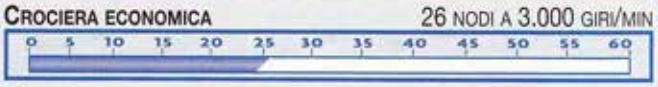
Golfari di alaggio	non disponibili
Serbatoio carburante in acciaio inox da 370 litri	di serie
Verricello elettrico completo di ancora e catena	di serie
Cuscineria completa	di serie
Impianto doccia (esterna) + serbatoio acqua da 150 litri	di serie
Tendalino parasole a comando elettrico	di serie
Tenda notte	non disponibile
Roll-bar	non disponibile
Frigo da 40 litri	di serie
Cuscinerie in alcantara	€ 800
Boiler acqua calda	€ 1.500
Set asciugamani e lenzuola	€ 800
Video LCD + antenna TV + lettore DVD + 6 casse	€ 3.200
Telo coprigommone	€ 1.800
Wc marino	di serie
Quadro elettrico con protezioni magnetotermiche	di serie
Piano di calpestio in teak	di serie

le prestazioni

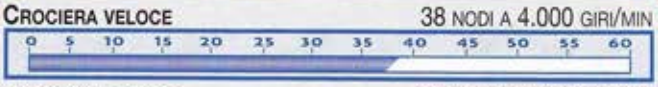
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA — 14 NODI A 2.200 GIRI/MIN



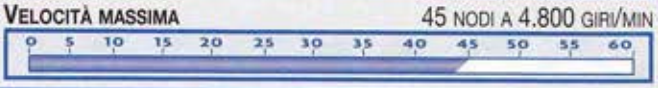
CROCIERA ECONOMICA — 26 NODI A 3.000 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE — 38 NODI A 4.000 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA — 45 NODI A 4.800 GIRI/MIN



il motore della prova

Mercruiser		496 MAG HO DTS (benzina)
Potenza massima	hp	425
	kW	317
Regime di potenza max	giri/min	4.400-4.800
Cilindri	numero	V8
Cilindrata	cc	8.100
Distribuzione	tipo	monoalbero 2 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm	108 x 111
Alimentazione	tipo	iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a	65 (12 V)
Rapporto di riduzione		1,50:1
Piede	tipo	Bravo One XR
Peso	kg	544
Elica	passo	22"

il costruttore

Progetto	Magazzù Research
Cantiere	Cantieri Magazzù (distr. da Blucorsa)
Indirizzo	Via dei Missaglia, 89 - 20142 Milano
Telefono-Fax	02/5770091-02/57700921
Sito Internet	www.magazzu.com - www.blucorsa.it
E-mail	info@blucorsa.it
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova

mare calmo	vento leggero	2 persone a bordo	150 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La linea elegante nonostante la presenza della cabina
- ▲ La scelta dei materiali e la qualità delle finiture
- ▲ La facilità di guida e la maneggevolezza

ci è piaciuto di meno

- ▼ Le dimensioni della plancia, un po' sacrificata, e la scarsa protezione del parabrezza
- ▼ La mancanza di tientibene in tutta l'area di prua
- ▼ La toilette non separata dalla cabina