

FRANCIA: CROCIERA IN SALSA PROVENZALE LUNGO LE SPONDE DEL RODANO

Marzo 2008 - € 5,00

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

266

LE NOSTRE PROVE

M. VESUVIANA MV 780 FASHION
ALSON CHARME 43 OPEN
ASSO CHARISMA CLASSIC
FORMENTI ZAR 75 SUITE PLUS
MAGAZZU' M-13 COUPE' EFB
MAR.CO TWENTYSIX XL

DIDATTICA

MANOVRE D'ORMEGGIO
TUTTI I «TRUCCHI»
PER NON SBAGLIARE



LAGO DI GARDA

SCIVOLI & APPRODI
ECCO LA MAPPA
COMPLETA (E AGGIORNATA)

ITINERARI

L'ARCIPELAGO DELLE ABSIRTIDI
LA CROAZIA COME
NON L'AVETE MAI VISTA



**GUIDA
AL MERCATO**
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DELL'USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 - conv. in A.P. - D.L. 46/2004, art. 1, c.1, DCB Milano - Mensile - Anno XXII

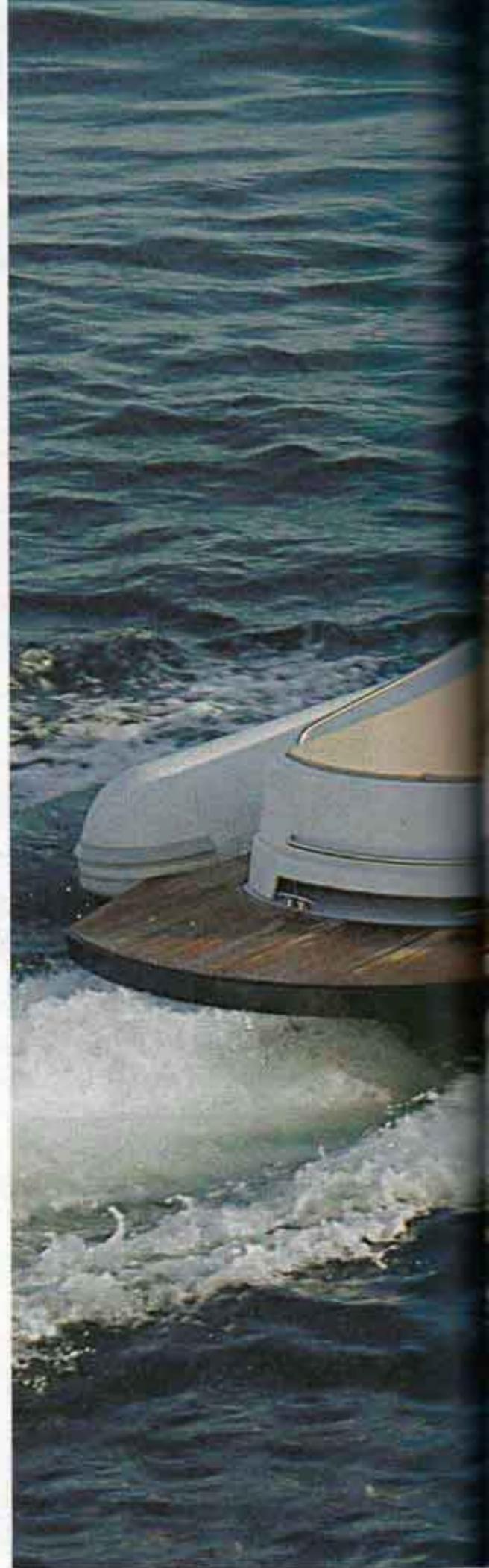
Il cantiere siciliano si concentra sul promettente mercato dei maxi con questo gommone da tredici metri che può rivaleggiare per prezzo e finiture con i più blasonati super-yacht. Propone **DUE AREE PRENDISOLE** perfettamente sfruttabili e una **CABINA**, con **LOCALE TOILETTE SEPARATO**, in grado di accogliere fino a tre persone. Il comportamento in acqua è **SINCERO E AFFIDABILE**, anche se al battello manca un po' di «cattiveria», tipica degli scafi più sportivi. Le **TRASMISSIONI DI SUPERFICIE** abbinata a una coppia di motori turbodiesel Yanmar costituiscono la **SCelta TECNICA PIU' COSTOSA**: in alternativa si può optare per i più convenzionali (e pratici) gruppi poppieri diesel Volvo Penta o CMD-Mercruiser. La **GRANDE CALA DI POPPA** può ospitare un tender.

▶ Lunghezza f.t.m 13,00

▶ Larghezza f.t.m 4,30

▶ Velocità massima 43,5 nodi

▶ Prezzo 385.000 euro



Tra i costruttori che hanno scelto di concentrare la propria attività sui battelli di grandi dimensioni, Cantieri Magazzù di Palermo è tra quelli che meglio hanno cavalcato questo *trend* di mercato. Risale a sei anni fa il suo ingresso nel settore dei «pneumatici» - dopo l'impegno nella costruzione di catamarani di lusso (ancora oggi prodotti in serie e su ordinazione) - con lo Striker 9.90 rinnovato poco dopo nell'attuale M-11 di cui il cantiere propone sia la versione Spider, cioè *open*, sia quella Coupé (*cabin*). Entrambe sono disponibili con carena tradizionale o con doppio *redan* (contraddistinta dalla sigla «X»), quest'ultima destinata a chi predilige un com-



MAGAZZU' M-13 Coupé

portamento più sportivo. Il nuovo M-13 si ispira nelle forme all'M-11, mentre tra poche settimane dovrebbe debuttare un modello ancora più «piccolo», l'M-9 GT, un battello destinato a coprire il ruolo di *entry-level* nella gamma Magazzù.

L'M-13 in prova, un prototipo di preserie, era equipaggiato con una coppia di sei cilindri turbodiesel Yanmar abbinati a trasmissioni di superficie Jolly Drive, ma il battello è disponibile anche con piedi poppieri o con tre fuoribordo (Yamaha) da 350 hp montati su un apposito *bracket* in acciaio. E' realizzato interamente in cantiere, tubolari esclusi: per la costruzione dello scafo vengono usati rinforzi selettivi in *kevlar* e unidirezionali di carbonio le-

gati da resine epoxy-vinilestere con importanti vantaggi sia sul piano della robustezza strutturale sia della protezione dall'osmosi.

La struttura interna è articolata su dodici madieri e otto longheroni con anime di Pvc a cellula chiusa, ma il ragno su cui vengono montati i motori è incernierato all'area di poppa dopo essere stato resinato a parte su uno stampo apposito, per assicurare la corretta centratura degli entro bordo.

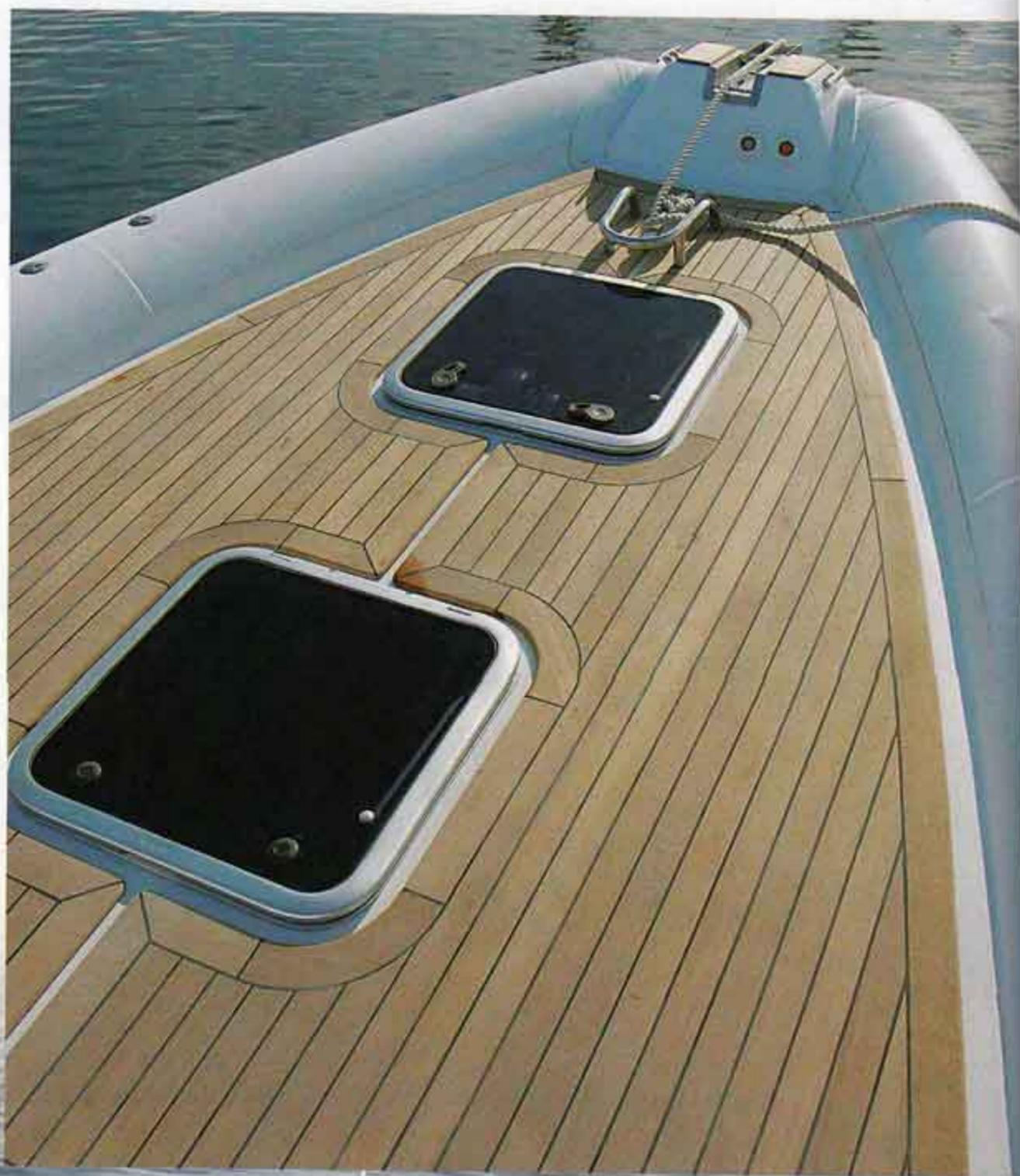
La coperta è in gran parte realizzata con strutture a *sandwich* per ridurre il peso. Le linee d'acqua sono semplici: colpisce la forma filante e aggressiva esaltata dall'altezza del cavallino di prua e dalla «V» molto profonda solcata da due pattini su ciascun piano, che

regolano la portanza secondo le diverse andature, cui si aggiungono due scarponi con funzione di deflettori sotto ai tubolari. Il diametro di questi ultimi (da 85 a 50 cm) è tale da non compromettere la loro concreta utilità nelle virate e nei salti sulle onde, mentre la loro posizione moderatamente rialzata consente un leggero sostentamento nella zona poppiera per garantire un'utile funzione stabilizzatrice all'ormeggio.

A prua nessun grosso musone a pregiudicare la visibilità, ma una semplice plancetta in vetroresina con tre piccole superfici di *teak* calpestabili, di cui quella centrale fissata a una struttura ribaltabile per lasciar scorrere l'eventuale cima d'ormeggio da assicurare alla gros-

LE NOSTRE PROVE

sa bitta posta all'estremità della coperta. Dalla consolle - posizionata più avanti del metacentro - all'estremità prodiera del battello c'è un grande prendisole sopraelevato per dar spazio agli ambienti sottocoperta. Al centro due passuomo: il primo consente di accedere al verricello elettrico (di serie con contometri digitale), mentre il secondo assicura la necessaria luminosità e ventilazione alla cabina. Si entra in quest'ultima da una porta centrale alla sinistra della postazione di guida: vi trovano posto un soggiorno con doppio divano, una toilette con wc elettrico, lavello e doccia e la cabina notte in grado di ospitare sino a tre persone. Per l'arredo sono stati utilizzati il pregiato legno *wengè* e tappezzerie chiare per amplificare la sensazione di spazio; l'allestimento di serie è studiato per offrire il massimo *comfort* e prevede anche un televisore Lcd da 19" con lettore Dvd, l'impianto stereo con amplificatore e 8 casse, il boiler dell'acqua calda e persino un set di asciugamani, lenzuola e copriletto. La struttura degli interni è comunque personalizzabile in base alle esigenze dell'armatore; su richiesta, per esempio, l'area *dining* può essere unificata con quella





Per fare spazio alla cabina, il ponte di prua e i passavanti ai lati della tuga sono stati sopraelevati sino al bordo superiore delle camere d'aria. Due passi d'uomo consentono di ispezionare il barbotin del verricello elettrico e di fornire un'adeguata ventilazione alla cabina sottostante. Si avverte la mancanza di corrimano ai lati della consolle che accompagna il passaggio. Il piano di calpestio è interamente rivestito in teak. La carena beneficia di molte delle innovazioni introdotte sul recente MX-11 e può essere ordinata nel colore preferito.



La postazione di guida prevede una poltrona singola non molto funzionale, assistita da una pedana di teak. Il logo e il nome del cantiere compaiono un po' ovunque sugli elementi di coperta e sugli accessori. Sul lato sinistro della tuga, proprio in prossimità della porta che regola l'accesso in cabina, troviamo un mobile cucina (di serie) completo di frigo, lavello e fuochi.



notte oppure la disposizione degli arredi può essere modificata secondo le necessità.

La postazione di guida si concentra su una plancia di dimensioni piuttosto contenute rispetto alla stazza del battello, ma è tuttavia sufficiente ad accogliere assieme agli strumenti dei motori un Gps cartografico Geonav 11c Sunshine. Il colore nero scelto per arredare il cockpit è molto elegante, ma tende a scaldare dopo una lunga esposizione al sole. Abba-

stanza comoda la poltrona regolabile in altezza e trasformabile in appoggiareni; comunque si governi il battello, la gestione del timone e delle manette, sistemate su un apposito supporto, rimane sempre agevole grazie anche alla presenza di un appoggiapiedi alla base della seduta. Chi invece resta un po' sacrificato è il navigatore, costretto a rimanere in piedi accanto al pilota con poche possibilità di movimento. Il cantiere, comunque, ha in programma una modifica che dovrebbe prevedere un divano a due posti, come sull'M-11.

L'attenzione per lo stile e la scelta dei materiali si nota in ogni particolare: cuscinerie esterne in alcantara con imbottiture a cellula chiusa (per evitare che possano impregnarsi d'acqua), tavolo fissato su doppia piantana in acciaio e piano di calpestio in teak. Da biasimare la mancanza di appigli in prossimità del divano che, invece, sono presenti ai lati del grande prendisole di poppa (2,50 x 2,15 m). La cala poppiera è sdoppiata: nella parte superiore è stata ricavata una stiva per l'alloggiamento di un tender da 2,2 metri (con fuoribordo Yamaha da 2,5 hp) fornito su richiesta completo anche di gonfiatore elettrico, mentre nella zona inferiore si trova la «sala macchine» con i due propulsori ordinatamente sistemati. Curata fin nei minimi dettagli l'impiantistica. La coperta termina a poppa con un'enorme plancetta balnerare dotata, alle estremità, di due scalette di risalita:



sul piano, interamente rivestito in teak, sono state sistemate due robuste galloce alle quali assicurare l'eventuale pram.

L'M-13 costa, nella configurazione di prova, 385 mila euro (Iva esclusa), ma comprende una dotazione di serie pressoché completa, tra cui due serbatoi carburante da 370 litri, un serbatoio dell'acqua da 350 litri, il Vhf con Dsc, il Gps Geonav 11c Sunshine, il boiler per l'acqua calda, un quadro elettrico profes-

LE NOSTRE PROVE

sionale con protezioni magnetotermiche, cinque pompe di sentina, due docce, il verricello elettrico, il tendalino e le luci di navigazione e di cortesia. Veramente pochi quindi gli *optional*, perlopiù legati a personalizzazioni *one-off* dell'armatore: tra questi figurano il gruppo elettrogeno diesel da 3,5 kW, l'aria condizionata, l'elica di prua, i serbatoi supplementari (per un totale di ben 1.200 litri di gasolio) e il *T-Top* in vetroresina e acciaio o addirittura in fibra di carbonio (il prezzo in questo caso «lievita» di oltre 10 mila euro).

IN NAVIGAZIONE

Abbiamo provato l'M-13 Coupé motorizzato con una coppia di Yanmar da 440 hp abbinati a trasmissioni di superficie Jolly Drive con eliche Nakashima a 4 pale da 28".

Il cantiere propone, in alternativa, due motorizzazioni meno costose (Volvo Penta D6 da 370 hp o CMD-Mercruiser QSD da 350 hp) accoppiate ai più convenzionali pinnacoli poppieri o con tre fuoribordo Yamaha da 350 hp. La prova di navigazione ha messo a evidenza come con questa propulsione si pos-





sano ottenere interessanti andature di crociera, consumi di carburante modesti e una rumorosità più che accettabile.

La prima impressione è quella di un mezzo gradevole da guidare e abbastanza facile da governare, nonostante le abbondanti dimensioni e la poca modularità dalle trasmissioni di superficie che rendono un po' problematiche le manovre d'accosto. La posizione dei tubolari è stata evidentemente scelta dal progettista per non sollecitare le camere d'aria durante la navigazione e per ottene-

re una buona scorrevolezza dello scafo. L'elevata profondità della carena, infatti, richiede già di per sé una notevole potenza e rappresenta quindi, al di là degli indubbi vantaggi di *comfort* sul mosso, un chiaro limite alla velocità.

I vantaggi delle trasmissioni di superficie si fanno apprezzare al momento di aprire il gas per guadagnare la planata: in poco meno di 7 secondi e l'M-13 è già in assetto. La velocità massima - 43,5 nodi - si raggiunge dopo un lancio di circa quaranta secondi con i motori →



La tuga denota una particolare attenzione per lo stile con le due (inutili) «pinne» laterali che proteggono gli occupanti (ma le estremità andrebbero arrotondate per evitare di farsi male). Il parabrezza, inoltre, è poco protettivo, cosa che a forte velocità o dopo molte ore di navigazione può risultare fastidiosa. Discutibile anche la scelta di un rivestimento scuro per la plancia, che tende a riscaldarsi notevolmente al sole. Molto eleganti, invece, gli arredi della cabina.

LE NOSTRE PROVE



La cala di poppa è sdoppiata. La zona superiore propone dimensioni ragguardevoli tanto che il cantiere ha previsto la possibilità di alloggiarvi addirittura un tender (optional). Nella parte inferiore, invece, c'è la «sala macchine».

al massimo regime di rotazione (3.400 giri/min) e i consumi che oscillano attorno agli 80 litri/ora per ciascun motore. Ma è sufficiente ridurre l'andatura a 34 nodi (corrispondenti a 2.600 giri/min) per ottenere una tangibile diminuzione dei consumi (circa 50 litri/ora). Nonostante la carena profonda lo scafo acquista rapidamente velocità e i pattini scaricano buona parte dell'acqua già a 16/17 nodi: a quest'andatura la scia diventa pulita e il battello mantiene la planata fino a 1.800 giri/min. Sottoponendo l'M-13 a virate improv-



visi e a velocità prossime ai 40 nodi si registra sempre una risposta immediata e composta, seguita da un pronto rientro in traiettoria. Nelle inversioni di rotta rapide la trasmissione di superficie richiede un po' d'attenzione nel dosaggio del *trim*, ma si fa apprezzare nei re-

cuperi di velocità e nelle risalite dall'onda. La visibilità resta buona in tutti i frangenti, ma la scarsa protezione offerta dal parabrezza, alla lunga può infastidire, specie se si naviga in condizioni meteo poco favorevoli. ☺

© Copyright by Koster Publishing 2008



I DATI CANTIERI MAGAZZU' M-13 COUPE' EFB

le caratteristiche tecniche

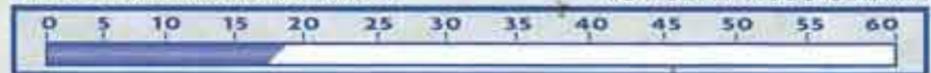
Lunghezza f.t.	1.300 cm
Lunghezza interna	1.245 cm
Larghezza f.t.	430 cm
Larghezza interna	260 cm
Diametro tubolari	85/50 cm
Compartimenti	9
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	-
Portata persone	18
Peso	4.300 kg
Potenza massima applicabile	1.500 hp (1.103 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	no
Prezzo con 2 Yanmar 6LY3-STP	€ 385.000 (Iva esclusa)

i principali accessori

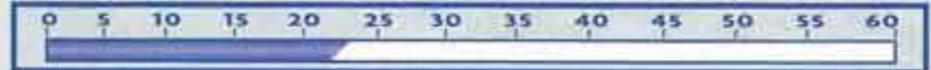
● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante (2 x 370 litri)	di serie
● Verricello elettrico con ancora, catena e contimetri	di serie
● Serbatoio carburante supplementare	€ 1.100
● Tender 2,20 metri con motore Yamaha 2,5 hp	€ 3.500
● Tendalino parasole	di serie
● Elica di prua	€ 4.700
● T-Top in vtr e acciaio (in fibra di carbonio)	€ 6.200 (10.500)
● Frigo da 105 litri	di serie
● Serbatoio acqua da 350 litri	di serie
● Cuscineria in pelle (interna) e alcantara (esterna)	di serie
● Gps Geonav 11c Sunshine + Vhf con DSC + Video Lcd	di serie
● Aria condizionata	€ 7.500
● Boiler acqua calda	di serie
● Gruppo elettrogeno diesel da 3,5 kW	€ 9.800
● Locale toilette con wc elettrico, lavello, doccia	di serie
● Piano di calpestio in teak	di serie

le prestazioni

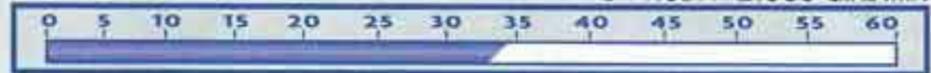
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 18 NODI A 1.800 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 23 NODI A 2.000 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 34 NODI A 2.500 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 43,5 NODI A 3.400 GIRI/MIN



il motore della prova

Yanmar	6LY3 - STP diesel (2)	
Potenza massima	hp	440
	kW	324
Regime		
di potenza max	giri/min	3.300
Cilindri	numero	6, in linea
Cilindrata	cc	5.813
Distribuzione	tipo	bialbero
		4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm	106 x 110
Alimentazione	tipo	iniezione diretta, turbo
Alternatore	a	80 (12 V)
Trasmissione	tipo	Jolly Drive
Peso	kg	640
Elica	passo	28"

il costruttore

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

le condizioni della prova

mare calmo	vento leggero	2 persone a bordo	700 litri di gasolio

ci è piaciuto di più

- ▲ L'eleganza della coperta e della cabina
- ▲ La qualità della costruzione e la scelta dei materiali
- ▲ Il comfort in navigazione per tanti passeggeri

ci è piaciuto di meno

- ▼ La mancanza di alcuni tintibene lungo la tuga e vicino al divano di poppa
- ▼ La plancia poco protettiva e la scelta del colore (nero)
- ▼ La stiva per il tender di improbabile utilizzo