

E' l'ultima versione di un modello varato per la prima volta nove anni fa. La **CARENA** è stata rimodellata con **DUE STEP** che hanno cambiato completamente le prestazioni e l'assetto. La **COPERTA** è stata **MIGLIORATA** con dettagli che offrono **PIU' SICUREZZA** e **COMFORT**. La **QUALITA' DI COSTRUZIONE** è resa elevata dall'uso di materiali pregiati come la **RESINA EPOSSIDICA VINILESTERE** e le **FIBRE DI KEVLAR** e **CARBONIO**. Sottocoperta c'è una cabina con **CUCETTA MATRIMONIALE** e **BAGNO**. Allestimenti e arredamenti possono essere personalizzati. Varie le motorizzazioni, dagli entrofuoribordo a benzina o diesel, ai fuoribordo, fino a una potenza massima di 900 hp. Il gommone è **DOCILE E CONFORTEVOLE** alle **ANDATURE DI CROCIERA**, mentre a tutto gas è aggressivo e nervoso e regala l'emozione della velocità sull'acqua.

▶ Lunghezza f.t.m 10,90

▶ Larghezza f.t.m 3,60

▶ Velocità massima 45 nodi

▶ Prezzo 245.000\* euro

\* con 2 Volvo Penta D4-300 diesel



**S**e state cercando un *maxi-rib*, Cantieri Magazzù è certamente una delle realtà con maggiore esperienza in questa tipologia di prodotti. La gamma, che parte dai 9 metri e arriva a 17,5 metri, al momento si compone di sei scafi declinati in nove versioni. Prossimamente dovrebbe debuttare un inedito super-gommone da 14 metri. Ciò che accomuna l'intera produzione dell'azienda - che comprende anche imbarcazioni a vela e a motore - è l'elevata qualità di costruzione grazie a materiali di alto livello tecnologico. La storia del Cantiere si snoda attraverso cinquant'anni di attività durante i quali la famiglia Magazzù ha prodotto o progettato *motorsailer*, *motoryacht*, trimarani a vela, monoscafi stabilizzati e *fast ferry* per il trasporto dei passeggeri, oltre a vari impianti e sistemi navali e aeronautici sviluppati in collaborazione con altre aziende. Recentemente il Cantiere ha rivisitato il modello MX-11 Coupé, varato per la prima volta nel 2006. Non si tratta di un semplice *restyling*, perché oltre al *look* della coperta è stata parzialmente modificata anche la carena. Lo scafo viene costruito con la tecnica della stratificazione manuale, impiegando



# CANTIERI MAGAZZU'

## MX-11 Coupé Executive

resina epossidica vinilestere e fibre di vetro e di *kevlar*, mentre i longheroni, cioè le strutture di rinforzo più importanti, sono di carbonio. In questo modo si raggiunge un giusto connubio tra la rigidità e l'elasticità dell'opera viva, ottenendo un manufatto durevole e resistente all'osmosi.

Il nuovo MX-11 Coupé è disponibile anche nella versione Spider, con un piccolo rifugio sotto la consolle; in entrambe le configurazioni, sebbene abbia una lunghezza fuori tutto di 10,9 metri, è omologato come natante (quindi non va immatricolato) in virtù di uno scafo di 9,9 metri. E' un battello dallo spirito sportivo, come lascia intuire la coperta aerodinamica e come conferma la carena con doppio *step*. Proprio sulla forma e sulla posizione degli *step*, il Cantiere ha concentrato l'attività di ricerca e sviluppo, al fine di ottenere prestazioni ancora migliori. Come è noto, lo scopo di queste cavità trasversali è di aumentare la spinta idrodinamica su alcune sezioni dello scafo, per «sollevarlo» maggiormente e diminuire così la superficie bagnata. Il flusso d'aria che gli *step* convogliano dai fianchi verso la chiglia, inoltre, riduce la resistenza dell'acqua e quindi favorisce le prestazioni.

Anche la precedente versione era dotata di uno *step*, ma l'efficienza di questo nuovo modello è migliore.

La parte pneumatica e la coperta non hanno subito sostanziali trasformazioni, ma sono state comunque perfezionate. Il vertice, per esempio, è ora attrezzato con una delfiniera dotata di una robusta bitta accanto alla quale si trovano i pulsanti del salpancora azionabili anche con il piede; un pulpito d'acciaio aiuta a tenere l'equilibrio e le pedane rivestite di *teak* agevolano l'imbarco e lo sbarco. Il ponte è interamente dedicato all'abbronzatura e l'ostreggione della cabina viene coperto da un cuscino amovibile. Un'importante innovazione stilistica è il prolungamento del *plexiglas* del parabrezza verso il basso, lungo il lato di prora via della consolle; il trasparente è di colore scuro e nasconde una finestrella che porta luce sottocoperta. Altre due finestre si trovano sui fianchi, occultate dai prolungamenti laterali del parabrezza.

La postazione di pilotaggio è stata perfezionata aumentando la dimensione e l'inclinazione della parte superiore della plancia, per dare più spazio agli strumenti e migliorarne la leggibilità. La verniciatura bicolore del cru-

scotto ne accentua la sportività, mentre la ruota di timone è molto elegante, ma bisogna impugnare correttamente la corona, facendo attenzione a non infilare le dita nelle razze, per evitare problemi nel caso si debba manovrare in fretta.

Il divanetto di pilotaggio non offre un'adeguata protezione, essendo praticamente privo di schienale e braccioli. Una porzione del sedile è reclinabile per la trasformazione in appoggiareni. Il mobile cucina è stonato con il medesimo raggio di curvatura del divano e questa armonia di forme rende esteticamente gradevole tutto il pozzetto. Si può scegliere di attrezzare la cucina in vari modi, con lavello, frigo a pozzetto, fuoco, *barbecue* e si possono installare anche due tavolini. Sono numerosi i dettagli all'insegna della comodità, come per esempio i gradini che ricordano i dislivelli o la seduta anatomica del divano. I passaggi ai lati della consolle sono ampi, perché rialzati rispetto al pozzetto, e la sommità dei tubolari serve da falchetta, in modo da evitare di scivolare fuori bordo. Un corrimano conduce dal pozzetto al ponte di prua senza soluzione di continuità. I passavanti ai lati del prendisole poppiero sono

# LE NOSTRE PROVE



**La delfiniera è attrezzata con una robusta bitta accanto alla quale si trovano i pulsanti per comandare il verricello elettrico da 800 W. Al centro del ponte di prua, l'osteriggio della cabina può essere coperto con un cuscino per completare il prendisole. Il plexiglas del parabrezza scende verso prua fino a sfiorare il ponte, sia per dare luce sottocoperta attraverso una finestra sia per contraddistinguere il look della versione 2015. Di ottima fattura le cuscinerie interne ed esterne.**

guarniti con tientibene rivestiti di tessuto.

La plancetta bagno è grandissima e guai se non fosse così su un mezzo di questa misura; la spiaggetta si articola su due livelli e quello superiore assume la funzione di panchetta. Sotto quest'ultima, inoltre, si apre un pratico gavone. Per accedere alla sala macchine si solleva l'enorme portellone poppiero che scopre il vano di ricovero del tendalino e una stiva ricavata a proravia dei motori. Altri due gavoni si trovano sotto il divano del pozzetto e i re-



*I passavanti sono alti, appena sotto il profilo superiore dei tubolari, ma un mancorrente rende meno insidioso il passaggio. Il sedile di pilotaggio è formato da una parte mobile che lo trasforma in appoggiareni; peccato che lo schienale sia praticamente inesistente e, quindi, inefficace. Il mobile cucina stonato ripropone la medesima linea curva che caratterizza il divano di poppa e l'armonia delle forme dona stile e una certa grazie al pozzetto. Su questa versione Executive (la più ricca) il frigo da 90 litri è di serie.*

lativi portelli si aprono guidati da due attuatori. In corrispondenza del posto di pilotaggio, sotto al pagliolo c'è un'altra stiva.

In cabina, la cuccetta matrimoniale misura 200 x 150 cm e si prolunga lungo il fianco sinistro con un divanetto. L'altezza interna è di 170 cm sia nel corridoio sia nel bagno. Magazzù offre la possibilità di apportare alcune personalizzazioni, in particolare negli interni, scegliendo colori, tessuti, essenze e complementi di arredo. La versione Executive che abbiamo provato è la più costosa, ma comprende tutti gli accessori che si possano desiderare, esclusi soltanto l'aria condizionata e il gruppo elettrogeno.

#### IN NAVIGAZIONE

L'equipaggiamento scelto per l'MX11 Coupé che abbiamo provato era composto da due unità turbodiesel Volvo Penta D4 da 300 cavalli ciascuna, abbinata a piedi poppieri Duoprop con doppia elica controrotante.



# LE NOSTRE PROVE

**L'accesso sottocoperta avviene attraverso una porta scorrevole di plexiglas scuro, che lascia filtrare poca luce all'interno e non ingombra quando è aperta. La cabina è arredata con materiali pregiati e il design è di tendenza. La lavorazione delle porte e dei pannelli interni è molto curata e di ottimo gusto. Per gli incontentabili il Cantiere ha previsto la possibilità di montare anche la Tv-Dvd e il boiler per l'acqua calda.**



tante. Si possono però installare altre unità entrofuoribordo e fuoribordo, con potenze comprese tra 500 e 900 cavalli. Il D4 è un motore a 4 cilindri da 3,67 litri che possiede una coppia elevata a tutti i regimi grazie alle 4 valvole per cilindro e al compressore volumetrico. Al minimo i propulsori sono molto silenziosi e il rumore percepito a bordo è paragonabile a quello prodotto dallo sciabordo della scia (circa 65 dBA). L'assetto è corretto anche a lento moto e lo scafo rimane in planata sino alla velocità minima di 11 nodi, un risultato assai migliore rispet-

to alla precedente versione. L'elettronica controlla l'iniezione *common rail* gestendo il consumo di carburante che risulta piuttosto basso: a 20 nodi occorrono solo 32 litri per entrambi i motori (0,63 miglia per litro). Con un'equivalente motorizzazione a benzina si consumerebbe circa il 20% in più. Con i due serbatoi da 370 litri l'autonomia massima teorica è di 460 miglia a 20 nodi. Avvicinandosi ai 30 nodi si avverte l'effetto degli *step* che, liberando la carena dall'acqua, favoriscono la velocità e l'accelerazione. A questa andatura è divertente giocare con il gas per sentire le im-





*La postazione di pilotaggio è curata sia dal punto di vista estetico sia nell'ergonomia. Gli strumenti sono ben disposti e molte funzioni si possono leggere sia sugli «orologi» analogici sia sui display digitali. La ruota di timone è lussuosa, ma le razze sono «trappole» per le dita: occhio, quindi, a impugnare correttamente la corona. La dotazione di serie prevede - tra gli altri - alcuni gadget importanti come il plotter da 7", il rivestimento in teak dell'intera coperta, il gonfiatore elettrico da incasso e un esclusivo set di asciugamani e lenzuola. Completo anche l'equipaggiamento tecnico.*



# LE NOSTRE PROVE



**Sotto il cofano della sala macchine (assistito da un attuatore elettro-idraulico) ci sono un gavone accanto ai due potenti Volvo Penta e uno scomparto specifico per l'alloggiamento del tendalino parasole. Il tappo d'imbarco del carburante ha la scritta incisa e verniciata (una vera «siccheria!»).**



mediate reazioni dello scafo dovute a un basso valore di regresso, favorito dall'idrodinamica della carena e dalla propulsione con doppie eliche controrotanti. A 30 nodi si percorre circa mezzo miglio/litro e la rumorosità è pari a 82 dBA, due caratteristiche che esprimono il rendimento e il *comfort* di questo gommone.

Confrontando questi dati con quelli che erano stati misurati sulla prima versione, si nota come l'evoluzione dell'opera viva abbia portato ad abbassare le velocità di massima efficienza, ovvero ad ampliare il *range* delle andature ideali. Il regime di crociera dei motori può arrivare sino a 3.150 giri/min, con il Gps che registra 37 nodi di velocità. A questa andatura diventa importante gestire il trim in funzione del gas e, navigando con carico leggero, si possono toccare i 45 nodi con trim a +3 e i motori a 3.500 giri/min. Alle più alte velocità la carena esprime ancora meglio le sue qualità di scorrevolezza, ma il timone diventa sensibile ed è preferibile manovrarlo con dolcezza, per evitare cambi di rotta troppo repentini dovuti alla forma stretta della carena e alla distanza dei tubolari dall'acqua. Al contrario, alle andature intermedie, le camere d'aria vengono interessate dalla scia e addolciscono le sbandate. Insomma, un *maxi-rib* dal duplice volto, molto stabile e confortevole alle andature di crociera, brillante e nervoso a tutto gas, come piace a chi cerca l'adrenalina. ©

© Copyright by Koster Publishing 2015

# I DATI C. MAGAZZU' MX-11 COUPE' EXECUTIVE

## le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	1.090 cm
Lunghezza interna	1.020 cm
Larghezza f.t.	360 cm
Larghezza interna	225 cm
Diametro tubolari	60/55 cm
Compartimenti	7
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	-
Portata persone	18
Peso	3.600 kg
Potenza massima applicabile	900 hp (661 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	no
Prezzo con motori di prova	€245.000 (Iva esclusa)

## i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante da 740 litri (2)	di serie
● Verricello elettrico con àncora e catena	di serie
● Aria condizionata	€ 6.000
● Doccia int. ed est. + serbatoio acqua da 360 litri	di serie
● Tendalino parasole a scomparsa	di serie
● Cabina allestita + locale toilette con wc marino	di serie
● T-Top in materiale composito	€ 7.000
● Frigo da 90 litri + mobile cucina con un fornello + lavello	di serie
● Gps plotter, Eco, Vhf, lettore CD + iPod, Tv Lcd, bussola	di serie
● Boiler acqua calda	di serie
● Pompa di sentina elett. (4) + attuatore elett. vano motori	di serie
● Scaletta di risalita (2)	di serie
● Kit completo teli di copertura	di serie
● Gonfiatore elettrico incassato	di serie
● Imp. elettrico 220V con quadro utenze + caricabatterie 25A	di serie
● Piano di calpestio in teak + antivegetativa	di serie

## le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 11 NODI A 1.500 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 20 NODI A 1.750 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 37 NODI A 3.150 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 45 NODI A 3.500 GIRI/MIN



## il motore della prova

Volvo Penta	D4-300 A diesel (2)	
Potenza massima	hp	300
	kW	221
Regime di potenza max	giri/min	3.500
Cilindri	numero	4, in linea
Cilindrata	cc	3.670
Alesaggio x corsa	mm	103 x 110
Distribuzione	tipo	bialbero, 4 valvole per cilindro
Alimentazione	tipo	iniezione diretta common rail, turbo e compressore
Alternatore	a	115 (12 V)
Rapporto di riduzione		1:1,76
Peso	kg	663
Piede	tipo	Duoprop

## il costruttore

Progetto	Magazzù Research
Cantiere	Cantieri Magazzù
Indirizzo	Via Ugo Betti, 19 - 90147 Palermo
Telefono-Fax	091/223715 - 091/6737463
Sito Internet	www.magazzu.com
E-mail	info@magazzu.com
Garanzia contrattuale	2 anni

## le condizioni della prova

mare poco mosso	vento 5 nodi	2 persone a bordo	170 litri di gasolio

## ci è piaciuto di più

- ▲ Il rendimento della carena a tutte le andature
- ▲ La stabilità e il comfort alle velocità di crociera
- ▲ La qualità della costruzione e delle finiture

## ci è piaciuto di meno

- ▼ Il divanetto di pilotaggio senza schienale e protezioni laterali
- ▼ Con i motori entro bordo la capacità di carico è limitata
- ▼ La maniglia che apre il mobile cucina non è un appiglio sicuro