



# MARLIN <sup>BOAT</sup>

29' EFB

23' FB

22' EFB



**IL GOMMONE**  
E LA NAUTICA PER TUTTI



• 2 X 193* HP MERCUISER	2 X 4.3 L
• 2 X 220* HP MERCUISER	2 X 4.3 L MPI
• 1 X 325* HP MERCUISER	1 X MX 6.2 MPI
• 1 X 380* HP MERCUISER	1 X 496 MAG
• 1 X 250* HP MERCUISER D TRONIC	1 X 4.2 L D-TRONIC BRAVO III
• 1 X 270* HP MERCUISER D TRONIC	1 X 300 D-TRONIC BRAVO III
• 1 X 272* HP VOLVO PENTA	1 X KAD 300/DP
*POTENZA ASSE ELICA	

## ALLESTIMENTO COMPLETO DI:

• Dotazioni di serie come da foto	<i>Production's equipment shown on photo</i>
• Bussola elettronica	<i>Electronic compass</i>
• Strumentazione motore completa	<i>Complete engine equipment</i>
• Indicatore livello carburante	<i>Fuel level instrument</i>
• Elica/e acciaio	<i>Inox Propeller/ s</i>
• Serbatoio inox carburante Lt.500	<i>Inox fuel tank Lt. 500</i>
• Pompa di sentina	<i>Bilge pump</i>
• Aspiratore gas	<i>Blower</i>
• Pannello elettrico 12 utenze + 2	<i>Electric service panel</i>
• Cuscineria totale	<i>Cushions</i>
• Verricello completo	<i>Complete windlass</i>
• Wc chimico sotto consolle	<i>Chemical toilet under the console</i>
• Serbatoio acqua Lt. 80	<i>Water tank Lt. 80</i>
• Autoclave con doccia	<i>Concealed shower head</i>
• Kit sospendite con grilli inox	<i>Lifting strops with inox hooks</i>
• Telo per trasporto	<i>Transport mooring cover</i>
• Gonfiatore elettrico	<i>Electric inflater</i>
• Invasatura in legno per trasporto	<i>Wooden transport cradle</i>

## DOTAZIONI EXTRA:

• TUGA	• HARD TOP
• FRIGORIFERO	• REFRIGERATOR
• TAVOLO TEAK CON PIANTANA MOBILE	• TEAK TABLE WITH MOVABLE BRACKET
• TELI COPRI CONSOLLE E SEDILI	• FABRIC MOORING FOR STEERING & SEATS
• TELO TOTALE PER ORMEGGIO	• FABRIC MOORING COVER
• TENDALINO PARASOLE	• SUN AWNING



LE NOSTRE

PROVE

# MARLIN BOAT 29' EFB

Un natante la cui lunghezza fuori tutto sfiora i nove metri. La cabina di prora ed il locale bagno offrono un'abitabilità eccellente senza compromettere la funzionalità delle aree open. Ottime le doti di manovrabilità e l'assetto anche in condizioni «limite». Generose le prestazioni con i due entrofuoribordo Mercruiser da 205 cavalli.

Abbiamo provato in anteprima il nuovo Marlin 29', un super gommone che strizza l'occhio anche ai più «incancreniti» barcaioli. L'ammiraglia della flotta Marlin è stata recentemente presentata all'ultimo Salone Nautico di Genova dove ha incontrato il parere favorevole del pubblico, come testimonia il grande numero di prenotazioni già ricevute dal cantiere.

Sebbene il nostro test sia avvenuto in sordina, in una plumbea giornata invernale, i curiosi non si sono fatti attendere e non hanno potuto fare a meno di avvicinarsi per osservare questo gommone dalle dimensioni inconsuete e dalla linea moderna e innovativa. L'interesse per il Marlin 29' è sintomatico della maturazione raggiunta dal diportista del nuovo millennio: il gommone ormai non è più soltanto un battello semplice da trasportare e facile da rimessare, oggi è anche il mezzo più appariscente, versatile e sicuro per navigare. Lo suggeriscono anche le scelte di alcuni famosi stilisti che hanno inconsapevolmente lanciato la moda dei maxi gommoni e lo confermano i molti proprietari di motoscafi in procinto di passare all'acquisto di un grande battello pneumatico. Stefano Selva, progettista del cantiere Marlin Boat, ha colto il momento più favorevole della storia della gommonautica per proporre questo grande battello che vanta un allestimento da *cruiser*, senza oltrepassare la massima lunghezza di omologazione concessa ai natanti. Le capacità abitative del 29' si spiegano solo attraverso la lettura della misura fuori tutto: 8,85 metri. Questo dato sorprendente è stato raggiunto attraverso il prolungamento di alcune strutture a poppa e a prora. Le appendici «aggiunte» sono perfettamente integrate con il battello, sia da un punto di vista estetico, sia funzionale. La piattaforma a poppa è uno spazio di eccezionale praticità durante il bagno e la doccia; a





# LE NOSTRE PROVE

prora, invece, il «famigerato» musone facilita le operazioni di imbarco con appositi tientibene e agevola le manovre di ormeggio e ancoraggio grazie alla dotazione di serie di un verricello salpa ancora. L'area prendisole si estende anche al di sopra della plancetta poppiera, oltre il limite di carena, e sfrutta come poggiatesta lo schienale della panca di poppa, opportu-



**La grande consolle, posizionata al centro, ripara in modo efficace anche navigando in piedi: utile il tientibene intorno al parabrezza rivolto anche verso il pilota e il passeggero.**

namente abbattuto. Per i tubolari, la Marlin ha utilizzato come sempre il suo esclusivo (e brevettato) sviluppo su due livelli, una soluzione che in questo caso pare particolarmente efficace anche sotto il profilo estetico: a prora, infatti, la parte pneumatica accompagna perfettamente la struttura di coperta in cui è stata ricavata una cabina sufficientemente comoda per essere abitata o adibita a cuccetta. Il matrimoniale è molto ampio e l'aerazione è assicurata da un osteriggio e dalla ribaltina a persiana sotto il portello d'accesso. Il bagno è stato ricavato in una zona separata, sotto la tuga; vi si accede sollevando la panca anteriore. Il locale è attrezzato con un wc chimico, ma noi avremmo preferito poter disporre anche di un piccolo lavello oppure di una doccia. Queste aree sottocoperta permettono ad una coppia di sfruttare il battello per suggestive mini-crociere. Il progettista ha saputo tenere in considerazione an-

che l'esigenza di chi vuole ospitare molti amici ed in particolare ha concentrato la propria attenzione sulla mobilità e sulla sicurezza dei passeggeri in navigazione. Infatti, il Marlin 29', a fronte di una capacità di trasporto massima consentita di 14 persone, riesce ad ospitarne sui sedili ben 8 che hanno a disposizione molti punti di ancoraggio. Inoltre, il battello è un perfetto *walk-around* dove i corridoi di transito ed i passavanti sono privi di strettoie e passaggi obbligati; insomma anche con molti ospiti a bordo ci si muove facilmente godendo appieno l'abitabilità del battello. Lo sviluppo del pagliolato su diversi livelli ha reso necessaria la costruzione di molti gradini che sono stati posti in evidenza da eleganti profili in *teak*. Lo stesso legno è impiegato anche per il cruscotto, per alcuni portelli e per impreziosire i passavanti di poppa. Questi ultimi, purtroppo, sono accompagnati solo con un tientibene posizio-



**L'elegante divano davanti alla tuga si ribalta completamente per dare accesso al bagno. La dotazione di serie di questo semirigido risulta piuttosto completa: tra i tanti accessori offerti nel prezzo troviamo anche il serbatoio in acciaio inox da 500 litri, l'aspiratore dei gas, la cuscineria, l'autoclave con doccia (e serbatoio da 80 litri), il verricello completo e il wc chimico sotto la consolle.**



*Il musone di prua è organizzato con comodi maniglioni d'imbarco, mentre l'area d'azione del verricello elettrico è delimitata da un incavo e sui bordi sono installate bitte e passacavi. L'altezza della cabina di prua è dissimulata dal grande tubolare e dallo slancio delle forme di prua. La cabina è molto spaziosa e può essere sfruttata per ripararsi dal sole o come cuccetta per la notte. A richiesta è disponibile il tendalino parasole (L. 700.000).*



*Il percorso da poppa a prua è agevole ed i gradini sono messi in evidenza da eleganti tavolette di teak trattate antisdrucchiolo.*

nato molto in basso e quindi poco utile durante gli spostamenti. A poppa trionfa una splendida piattaforma per il bagno realizzata con un carabottino in teak incastonato nella struttura in vetroresina. Esperienza e attenzione del progettista trasudano da ogni parte, dimostrando la volontà di offrire un prodotto meticolosamente studiato. Ad esempio, il posto di guida è molto comodo e sicuro, oltre alla magnifica collocazione dei poggiatesta, dobbiamo plaudire al perfetto abbinamento di questo tipo di seduta con i puntapiedi sistemati alla base della tuga. Il timone è situato sulla sinistra per consentire il controllo delle leve di comando con la mano destra, gli strumenti dei motori sono tutti perfettamente leggibili, riparati da un prolungamento della parte superiore del cruscotto dove è stata sviluppata una piccola penisola per ospitare la bussola elettronica, in asse con la ruota di timone. Curioso nei gavoni e nella sala macchine si osserva che gli impianti elettrici ed idraulici vengono cablati con attenzione e professionalità, una caratteristica che Marlin mette in evidenza offrendo una garanzia aggiuntiva sugli accessori elettronici montati direttamente in cantiere. Sulla costruzione è invece offerta la tradizionale garanzia di tre anni. L'allestimento è completato con molti elementi che normalmente vengono considerati optional ma che su un battello di questa classe sono giustamente stati inclusi nella dotazione di serie; tra questi elenchiamo il verricello salpa



ancora, il wc chimico, il serbatoio per l'acqua e l'autoclave con doccia, due aspiratori per il vano motori, una pompa di sentina, un pannello elettrico per 14 utenze, la strumentazione completa dei motori e tutta la cuscineria. Quest'ultima si apprezza anche per la qualità dei tessuti in similpelle, per la finitura delle cuciture e delle impunture e per l'efficacia dei bottoni di ancoraggio. Tra gli accessori pare necessario l'acquisto di un telo co-





# LE NOSTRE PROVE

*La carena presenta pattini fortemente negativi, capaci di imprimere direzionalità allo scafo e di assicurare l'assenza di schizzi in coperta. Una coppia di sedili è rivolta verso poppa; eccellente il sistema di ribaltamento ed eleganti le finiture anche sotto le sedute. Lo schienale della panca di poppa si abbassa e funziona da poggiatesta del prendisole. In opzione è possibile ottenere anche il telo di copertura per la consolle e i sedili (L. 640.000).*



priconsolle e coprisedili, del frigo e di un tendalino parasole, mentre riteniamo meno importante l'apertura elettrica del cofano motore.

## IN NAVIGAZIONE

Il battesimo ufficiale si è tenuto in un clima quasi «scientifico», con i tecnici del cantiere e della Mercruiser impegnati insieme a noi in una scrupolosa rilevazione dei dati di navigazione. Al di là degli interessanti valori numerici che riportiamo e che esprimono una rigorosa valutazione tecnica, vogliamo sottolineare le piacevoli sensazioni di guida e

di navigazione provate durante le evoluzioni sul lago. Le linee d'acqua profonde consentono di descrivere traiettorie precise e permettono virate di 180 gradi in planata in un raggio strettissimo, stimato in circa dieci metri. I pattini nettamente negativi consentono, inoltre, di eliminare la presenza di schizzi in coperta.

La prora alta ed un'ungghia in carena, molto profonda e posta appena sotto l'attacco del tubolare, proteggono da «infilate» e spruzzi anche con mare molto mosso in prora. L'accelerazione e la decelerazione sono graduali, cioè non esistono andature critiche; il rendimento della carena appare uniforme e, superata brillantemente la fase di planata, si raggiungono le massime prestazioni con progressione costante. I pattini fortemente contenitivi non lasciano scarrocciare lo scafo ed impedi-

***I due passavanti laterali di poppa evitano di calpestare il grande prendisole; il tientibene posto sui lati è efficace per chi resta sdraiato, ma è troppo basso per assicurare gli spostamenti.***

scono all'acqua di risalire lungo i piani di carena, lasciando sempre perfettamente asciutta tutta la coperta. La plancetta di poppa non interferisce con la scia e qualche schizzo filtra attraverso il carabottino solo in virata, ma comunque non va a bagnare il prendisole. In acque tranquille non è necessario alcun intervento stabilizzatore da parte dei tubolari, interessati al contatto con l'acqua solo nell'estremità di poppa. Il battello provato montava due motori Mercruiser da 4,3 litri e 205 cavalli ciascuno con eliche di passo 21 pollici; tuttavia non si deve escludere la possibilità di sperimentare l'efficacia di eliche da 23 pollici, visto che durante la prova sono entrati in funzione più volte i limitatori di giri. Eppure il gommone era completa-





# I NUMERI DELLA PROVA

## le caratteristiche tecniche

### MARLIN BOAT 29' EFB

Lunghezza f.t.	885 cm
Lunghezza interna	800 cm
Larghezza f.t.	330 cm
Larghezza interna	210 cm
Diametro tubolari	60 cm
Compartimenti	5
Portata persone	14
Peso	2.200 kg
Potenza massima applicabile	411 hp (303 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»



**Sei tecnici della Mercruiser hanno scrupolosamente rilevato i dati della prova, controllato il funzionamento dei motori entrofuoribordo e l'efficienza dei sistemi di propulsione.**

mente allestito, con il carico di carburante e sei persone a bordo. Con l'elica da 21 i motori «respirano» meglio e restano più agili, ma con una 23 il battello potrebbe guadagnare almeno un paio di nodi di velocità. Le caratteristiche di assetto dello scafo permettono di raggiungere velocità elevate senza alcuna perdita di controllo, ovviamente se le condizioni del mare e l'esperienza del pilota lo consentono. Non bisogna, infatti, dimenticare l'importanza di aumentare l'attenzione in maniera adeguata alla velocità, senza farsi trarre in inganno dalle prestazioni del 29' che sono paragonabili a quelle di una berlina di grande classe, sicura e confortevole sino al punto di non dare la sensazione della reale velocità di marcia. In prova abbiamo misurato un tempo di planata inferiore ai 3 secondi e solo 22 secondi per raggiungere la massima velocità di 43 nodi. L'andatura ideale di crociera, scelta come il migliore compromesso tra la resa dei motori e la velocità sviluppata, si trova a 3.400 giri a cui corrisponde una velocità di 28 nodi. Infine, abbiamo voluto simulare una situazione di emergenza, con un motore fuori uso e con il piede completamente immerso, per opporre la massima resistenza all'avanzamento: in questa condizione il battello riesce comunque a planare e accelerando in modo dolce e progressivo si raggiunge la velocità di 25 nodi; insomma anche nella peggiore delle condizioni è comunque garantito il rientro in porto con i propri mezzi e ad una andatura ragionevolmente sostenuta. Sollevando il piede del motore fuori uso la velocità migliora di altri 3 nodi.

La doppia motorizzazione è quindi una scelta prudente e al tempo stesso razionale, come dimostrato ampiamente dal nostro test. Per chi invece opterà per il singolo motore, sottolineiamo che in chiglia è stato disegnato un tunnel che ha lo scopo di portare acqua all'elica, consentendo una installazione del piede piuttosto alta e quindi favorevole allo sviluppo di velocità elevate.

©

© Copyright by Koster Publishing 2001

## il costruttore

### Tessuto gommato:

hypalon-neoprene Orca Pennel Industries da 1.600 gr/mq

### Progetto carena:

Stefano Selva

### Stampaggio carena: Cantiere

### Allestimento: Cantiere

### Indirizzo:

Marlin Boat  
Via Galvani, 2  
22070 Luisago (CO)  
Tel. 031/889844 - 889866  
Fax 031/889844  
Internet: [www.marlinboat.it](http://www.marlinboat.it)  
E-mail: [info@marlinboat.it](mailto:info@marlinboat.it)

## il motore di prova

<b>Mercruiser</b>	<b>4.3 LH (2)</b>
Potenza massima	205 hp (153 kW)
Regime di potenza massima	4.400/4.800 giri/min
Cilindri	V6
Cilindrata	4.300 cc
Alesaggio x corsa	101,6 x 88,4 mm
Rapporto di compressione	9,4:1
Alimentazione	4 BRL
Lubrificazione	olio (nel carter)
Alternatore	12 V-70 A
Avviamento	elettrico
Peso	381 kg

## ci è piaciuto di più

Lo sfruttamento della lunghezza fuori tutto

L'accuratezza della costruzione

Le doti di manovrabilità in navigazione

## ci è piaciuto di meno

I passavanti di poppa senza tientibene alti

L'assenza di un profilo di gomma lungo il bordo dei portelli di accesso alle cabine

La mancanza di una doccia nel locale bagno

Il roll-bar





## ALLESTIMENTO COMPLETO DI:

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| • Dotazioni di serie come da foto  | <i>Production's equipments shown on photo</i> |
| • Bussola                          | <i>Compass</i>                                |
| • Cuscini prendisole di poppa      | <i>Stern cushions</i>                         |
| • Serbatoio carburante inox lt.300 | <i>Inox fuel tank lt.300</i>                  |
| • Pannello elettrico 7 utenze      | <i>Electric service panel</i>                 |
| • Serbatoio acqua lt.65            | <i>Water tank lt.65</i>                       |
| • Autoclave con doccia             | <i>Concealed shower head</i>                  |
| • Kit sospendite con grilli inox   | <i>Lifting strops with inox hooks</i>         |
| • Telo trasporto                   | <i>Transport mooring cover</i>                |
| • Gonfiatore elettrico             | <i>Electric inflater</i>                      |

## DOTAZIONI EXTRA:

• TUGA	• HARD TOP
• CAPOTTINA PRUA PER CAMPEGGIO NAUTICO	• BOW CANOPY FOR CAMPING
• INVASATURA IN LEGNO PER TRASPORTO	• WOODEN TRANSPORT CRADLE
• PRENDISOLE COMPLETO (PAGLIOLO + CUSCINI)	• COMPLETE SUN BATHING UNIT
• SUPPORTO MOTORE AUSILIARIO VTR	• PRFV AUXILIARY MOTOR MOUNTING
• TAVOLO TEAK CON PIANTANA MOBILE	• TEAK TABLE WITH MOVABLE BRACKET
• TELI COPRI CONSOLLE E SEDILI	• FABRIC MOORING FOR STEERING & SEATS
• TELO TOTALE PER ORMEGGIO	• FABRIC MOORING COVER
• TENDALINO PARASOLE	• SUN AWNING
• VERRICELLO COMPLETO DI CIMA E CATENA E ANCORA	• WINDLASS WITH ROPE, CHAIN & ANCHOR



LE NOSTRE

PROVE

# MARLIN BOAT 23'

Dopo il 22' Efb, ecco il nuovissimo sette metri e mezzo in versione fuoribordo. Rispetto al primo risulta leggermente più lungo e dispone, ovviamente di una maggiore capacità di stivaggio, oltre a un più ampio prendisole poppiero. Invariata l'abitabilità interna, favorita da misure fuoritutto abbondantemente superiori a quelle di omologazione. Nel test, un interessante confronto tra la mono e la bi-motorizzazione.

Uno dopo l'altro sono apparsi sul mercato due nuovi modelli della Marlin Boat. Si tratta di due gommoni che si collocano al vertice della gamma dei non immatricolati. Le loro caratteristiche salienti sono la notevole lunghezza fuoritutto, l'elevata potenza massima di omologazione, l'ineccepibile qualità della costruzione.

Dopo aver provato e analizzato le caratteristiche del modello con l'entrofioribordo - che propone la denominazione 22' (vedere *Il Gommone* n. 205 gennaio/febbraio 2002), tocca ora alla nuovissima versione fuoribordo (23' appunto), appena presentata in occasione di un «open day» sul Lago di Garda (organizzato dalla Casa del Gommone di Bussolengo, VR), ma già annunciata in occasione dell'ultimo Salone di Genova.

La prova ci ha consentito di misurare le differenze tra le due versioni, sia per quanto concerne l'abitabilità, sia per quanto riguarda il diverso comportamento in navigazione. Per esaminare al meglio le potenzialità del modello fuoribordo, abbiamo scelto di «collaudare» un Marlin 23' con motorizzazione singola ed uno con doppia motorizzazione. I risultati del *test* costituiscono un'interessante opportunità per conoscere le prestazioni di ciascuna versione e scegliere quella più adatta alle proprie esigenze.

La qualità della costruzione è assai elevata in ogni parte della costruzione: lucido e ben rifinito il *gelcoat*, solida ed efficace la carena, pratici ed ergonomici gli arredi della coperta. A prima vista il disegno sembra identico a quello del 22' Efb, ma in realtà l'area di poppa è stata completamente rifatta. Nuovo anche lo stampo della carena che conserva le stesse linee d'acqua del precedente modello, salvo importanti novità a poppa. Per montare i fuoribordo, infatti, il cantiere ha optato per una scelta più costosa ma anche più affidabile: al posto di un *bracket* esterno imbullonato allo specchio (soluzione impiegata da altri costruttori), Marlin ha stampato una nuova carena in cui il *bracket* è strutturale, cioè costruito in pezzo unico con l'opera viva. In questo modo i limiti di pe-





# LE NOSTRE PROVE

La seduta dinanzi alla consolle è piuttosto larga ed è prospiciente alla zona in cui può essere installato il tavolo da pranzo (optional, € 464,81). A destra: la consolle di guida nasconde un capiente gavone facilmente accessibile, all'interno del quale si notano gli impianti elettrici sistemati in perfetto ordine.



Il cassero è molto largo e ripara efficacemente due persone. A richiesta (€ 304,71) è disponibile anche il telo copri-consolle. In plancia spicca un quadro elettrico con spie ed interruttori termomagnetici, mentre la bussola è posta davanti alla ruota del timone.



so e di potenza possono essere incrementati senza temere per la solidità della costruzione.

Il *bracket* è posto circa tre centimetri sopra la linea di chiglia ed è arricchito da due innovativi pattini direzionali che migliorano la precisione di virata e la stabilità ad alta velocità. E' una struttura portante che compensa lo spostamento dei motori verso poppa e che contribuisce ad aumentare la lunghezza al galleggiamento, un parametro importante per il miglioramento delle caratteristiche di navigazione sul mare formato.



Sebbene le modifiche in coperta non siano molte, l'abitabilità risulta superiore rispetto alla versione con l'entrobordo. Le variazioni hanno interessato esclusivamente l'area di poppa dove la superficie del prendisole è stata ampliata del 20% circa, grazie ad un secondo schienale che si abbatte sopra la plancetta poppiera. L'altro schienale, quello del sedile di poppa, invece, si reclina in avanti, verso il pozzetto. I movimenti sono stati studiati con una certa attenzione, le trasformazioni dell'area sono facili e immediate e non occorre aggiungere o spostare i cuscini. Al contrario, nella versione entrofuoribordo il cofano motore è sopraelevato nella parte centrale e per compensare le differenze di livello del prendisole è necessario inserire un paio di cuscini sulle sedute laterali. La plancetta bagno prospiciente i motori è stata arricchita con due sportelli che coprono parzialmente il pozzetto di raccolta delle acque, aumentando, di fatto, la superficie piana calpestabile. Non migliora invece la mobilità dal pozzetto alla plancetta; per muoversi bisogna calpestare il prendisole perché i passavanti laterali sono ostruiti dall'inutile e brutto *roll-bar*, un elemento che avremmo preferito fosse solo opzionale, lasciando il gommonauta libero di scegliere tra l'estetica e la funzionalità.

Il vano motore, liberato dall'entrofuoribordo, si è trasformato in un gavone di enormi dimensioni che appare ben organizzato: al centro, una vaschetta smontabile lo isola dalla sentina, ai lati, sugli scatolati di rinforzo della carena, si possono fissare la batteria e altre eventuali dotazioni. Il serbatoio dell'acqua da 80 litri è nascosto sotto la panca di pilotaggio ed il tappo di carico è posto su un fianco, vicino all'incavo che ospita l'estintore. Lo spazio di carico è davvero notevole ed, inoltre, tutti i gavoni sono facilmente accessi-

La seduta della panca di guida presenta i limiti già riscontrati sulla versione entrofuoribordo (22'): dovrebbe essere allargata di qualche centimetro, per permettere al pilota di accomodarsi allineato con il timone. E imperniata su un supporto all'interno del quale è sistemato il serbatoio dell'acqua dolce (foto a sinistra), sul fianco il tappo di carico ed una nicchia per l'estintore.





bili. Si apprezza, ad esempio, il ribaltamento completo della panca davanti alla consolle, che scopre anteriormente l'intero cassero, permettendo persino di entrare al suo interno per stivare o per controllare gli impianti della plancia. Analogamente, l'apertura completa (a 90 gradi) del portello del gavone di prora, permette di rovistare al suo interno con la massima comodità. Da questo vano si accede al tunnel centrale che corre sotto il pagliolato, tra i due longheroni di rinforzo, e che può essere utilizzato per riporvi pagaie, sci o canne da pesca. Un ulteriore piccolo gavone raccoglie cima e catena dell'ancora. La consolle è talmente ampia da poter ospitare una quantità infinita di strumenti e anche nella versione con doppia motorizzazione (e quindi doppi strumenti) resta

**Valida l'apertura a 90 gradi del portello del gavone di prora che permette di accedere al vano in modo pratico. Un altro portello permette di ispezionare la zona di raccolta della cima e della catena dell'ancora.**

spazio per il plotter, l'ecoscandaglio, il Vhf, eccetera. In plancia viene montato - di serie - il quadro elettrico con termomagnetici e spie di controllo. Alcune caratteristiche fondamentali, già sperimentate sul 22' Efb, sono state replicate anche in questo modello, ci riferiamo in particolare al diametro maggiorato dei tubolari e al musone di prora, dotato di elemento sacrificale in grado di limitare i danni in caso di urti in banchina. Abbondante la presenza di tientibene, come al solito sistemati con rigore e tutti di acciaio inox, compresi i mancorrenti sui tubolari. L'uso del legno di *teak* (un elemento distintivo della Marca), diffuso in varie parti del battello, dona un tocco di eleganza. Di questo raffinato legno marino è anche il tavolo ad altezza

variabile, sagomato con quattro portabicchieri e installabile a prora (*optional*).

Nel prezzo della versione base sono comprese molte dotazioni come le plancette bagno con scaletta, il *roll-bar*, l'autoclave per la doccia, il gonfiatore elettrico, le sospensioni, il pannello elettrico, la pompa di sentina.

La versione *Top* propone di serie anche il prendisole di prua, il telo di ormeggio ed il tendalino parasole, con un incremento di prezzo di 1.342,79 euro.

#### IN NAVIGAZIONE

Doppia prova in acqua per il Marlin 23'. A confronto una coppia di Mercury F115 EFI 4 tempi ed il nuovissimo Honda 4 tempi VTEC da 225 cavalli. Un paragone non solo tecnico ma anche tra due diverse filosofie, reso ancora più interessante dal raffronto tra due gommoni identici e con motorizzazioni di potenza praticamente equivalente. La «sfida» comincia con la partenza: i due Mercury, equipaggiati con eliche a tre pale da 18" di passo si rivelano più brillanti



**Il musone di prora sporge ben oltre il tubolare ed è accessorizzato con un potente verricello elettrico (*optional*, € 1.342,79); in caso di danneggiamento, la parte più esposta del puntale può essere sostituita. Molto elegante il rivestimento di legno del portello del gavone di prora: il teak è utilizzato anche per i gradini e per molti altri elementi di arredo.**



# LE NOSTRE PROVE

*Con pochi, facili movimenti è possibile trasformare l'area di poppa in un enorme prendisole. Le principali differenze rispetto all'Efb si trovano, ovviamente, nella zona poppiera: lo spazio di stivaggio è nettamente superiore e all'interno un apposito «catino» isola il vano di carico dalla sentina. Il passavanti è utile per l'imbarco laterale, ma per raggiungere lo specchio occorre calpestare il prendisole.*



*La prova del Marlin 23' è stata condotta su due esemplari identici, ma con motorizzazioni diverse (2 Mercury 115 EFI 4T e un Honda 225 VTEC 4T); nel complesso le prestazioni sono risultate assai simili. Per esigenze di spazio vi riassumiamo qui brevemente le principali caratteristiche tecniche del Mercury F 115 EFI 4T: potenza massima 115 hp (84,6 kW); 4 cilindri in linea; iniezione indiretta; distribuzione DOHC 16 valvole; cilindrata 1.741 cc; peso 175 kg; elica da 18"; prezzo € 13.250,00 (Iva inclusa).*



in accelerazione, favoriti dal fatto che l'azione di spinta è ripartita su due eliche (è come partire su un terreno viscido con un'auto a trazione integrale). Se si accelera più lentamente, o comunque se si naviga al limite del dislocamento, il maggiore peso dei due Mercury (circa 80 kg) provoca una cabrata leggermente più accentuata, peraltro riscontrabile solo con poco carico a bordo. L'assetto alla velocità di crociera, invece, non mostra differenze sostanziali.

A tutto gas, alzando i trim alla ricerca della massima prestazione assoluta, la coppia di motori sembra offrire una maggiore direzionalità al battello. La stabilità laterale è invece superiore con il monomotore. Queste differenze sono livellate dalle buone caratteristiche di navigazione del battello che avevamo già avuto modo di scoprire provando la versione con l'entrufoibordo.

La massima velocità è stata raggiunta con il motore Honda (43 nodi, contro i 41 dei Mercury) ed il motivo è da ricercarsi nella minore resistenza idrodinamica. E' tuttavia possibile incrementare le prestazioni con entrambe le motorizzazioni, scegliendo un elica più lunga per i Mercury (che sono arrivati facilmente al limite dei 6.000 giri/min) e alzando di un foro la posizione dell'Honda. Con il 225 cavalli, l'elica giusta ed un assetto più sportivo, il battello dovrebbe riuscire a toccare i 47 nodi. Per completezza d'informazione vi riferiamo che sul motore giapponese era stata montata un'elica a quattro pale da 19".

I limiti della doppia motorizzazione emergono nelle virate strette ad alta velocità, quando l'elica del motore esterno tende a cavitare.

La mancanza della versione controrotante provoca, inoltre, una maggiore influenza del senso di rotazione dell'elica sull'assetto laterale del battello ed un sensibile aumento della pressione sulla timoneria,







**Per aumentare lo spazio calpestabile, sulla plancetta poppiera sono stati creati due sportelli che coprono parte del pozzetto di deflusso.**

sino al punto che anche quella idraulica risulta insufficiente per ridurre lo sforzo in virata. Ai fini della velocità, la scelta di montare i due fuoribordo ad una distanza superiore rispetto a quella consigliata per i controrotanti (circa 8 cm in più) è risultata vincente: le due eliche non si «rubano» acqua ed il loro rendimento è molto alto (regresso pari al 4%).

La rumorosità, infine, è risultata nettamente inferiore con il quattro tempi Honda. Al regime di crociera di 4.000 giri/min si naviga a 27 nodi con i due Mercury e a circa 30 nodi con l'Honda. Tutti i dati sono stati rilevati con un carico di quattro persone, le attrezzature di navigazione al completo e circa 200 litri di carburante. La prova ha sottolineato ancora una volta come la singola motorizzazione offra prestazioni migliori rispetto a quella doppia che invece rappresenta la scelta ideale per chi preferisce puntare sulla sicurezza di poter rientrare in porto nel caso di avaria ad un motore.

La doppia motorizzazione ha, inoltre, fatto registrare una più bassa velocità di planata (9 nodi a 2.400 giri/minuto contro i 12 nodi a 2.700 giri/minuto dell'Honda), un dato che diventa importante quando è necessario ridurre al minimo l'andatura per navigare in planata sul mare molto mosso. I motori utilizzati nella prova rappresentano un'ottima scelta nelle rispettive soluzioni mono e bimotore, essi si collocano, infatti, al vertice delle rispettive categorie in termini di prestazioni ed innovazione tecnologica. Per chi è in cerca di emozioni, vi rimandiamo alla lettura della prova del 22' entrofuoribordo con il possente Mercruiser MX 6.2 MPI a 8 cilindri da 325 cavalli, capace di toccare i 50 nodi. ©

© Copyright by Koster Publishing 2002

# I NUMERI DELLA PROVA

## le caratteristiche tecniche

### MARLIN BOAT 23' FB

Lunghezza f.t.	735 cm (lunghezza di omologazione 675 cm)
Lunghezza interna	630 cm
Larghezza f.t.	280 cm
Larghezza interna	175 cm
Diametro tubolari	53 cm
Compartimenti	5
Altezza specchio di poppa	extra-lungo (mono), lungo (doppia)
Portata persone	12
Peso	850 kg
Potenza massima applicabile	1 x 250 hp (184 kW), 2 x 130 hp (95,6 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»

## il costruttore

**Tessuto gommato:**  
hypalon-neoprene Pennel  
Industries Orca da 1.300 dtex

**Progetto:** Stefano Selva

**Stampaggio carena:** Cantiere

**Allestimento:** Cantiere

**Indirizzo:**  
Marlin Boat  
Via Galvani, 2  
22070 Luisago (CO)  
Tel. 031/889844 - 889866  
Fax 031/889844  
E-mail: info@marlinboat.it  
Internet: www.marlinboat.it

## il motore di prova

<b>Honda BF 225 XD VTec 4 tempi</b>	
Potenza massima	225 hp (165,5) kW
Regime di potenza massima	5.000-6.000 giri/min
Distribuzione	SOHC
Cilindri	V6 (60°)
Cilindrata	3.471 cc
Alesaggio x corsa	89 x 93 mm
Alimentazione	iniezione indiretta
Alternatore	12V - 60A
Rapporto di riduzione	1,87
Elica	da 19"
Peso	272 kg
Prezzo	€ 21.200,00 (Iva inclusa)

## ci è piaciuto di più

La qualità della costruzione

Il prendisole di poppa

Il bracket strutturale

## ci è piaciuto di meno

Le bitte di poppa

Il timone troppo decentrato a sinistra

Il passavanti ostruito dal roll-bar



• 1 X 193* HP MERCUISER	4.3 L
• 1 X 220* HP MERCUISER	4.3 L MPI
• 1 X 250* HP MERCUISER	5.0L MPI
• 1 x 325* HP MERCUISER	MX 6.2 MPI
*POTENZA ASSE ELICA	

## ALLESTIMENTO COMPLETO DI:

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| • Dotazioni di serie come da foto  | <i>Production's equipments shown on photo</i> |
| • Bussola                          | <i>Compass</i>                                |
| • Strumentazione motore completa   | <i>Complete engine equipment</i>              |
| • Indicatore livello carburante    | <i>Fuel level instrument</i>                  |
| • Elica in acciaio                 | <i>Inox propeller</i>                         |
| • Kit anticorrosione               | <i>Anti corrosion kit</i>                     |
| • Cuscini prendisole di poppa      | <i>Stern cushions</i>                         |
| • Serbatoio carburante inox lt.300 | <i>Inox fuel tank lt.300</i>                  |
| • Pannello elettrico 7 utenze      | <i>Electric service panel</i>                 |
| • Serbatoio acqua lt.65            | <i>Water tank lt.65</i>                       |
| • Autoclave con doccia             | <i>Concealed shower head</i>                  |
| • Kit sospendite con grilli inox   | <i>Lifting strops with inox hooks</i>         |
| • Telo trasporto                   | <i>Transport mooring cover</i>                |
| • Gonfiatore elettrico             | <i>Electric inflater</i>                      |

## DOTAZIONI EXTRA:

• CAPOTTINA PRUA PER CAMPEGGIO NAUTICO	• BOW CANOPY FOR CAMPING
• INVASATURA IN LEGNO PER TRASPORTO	• WOODEN TRANSPORT CRADLE
• PRENDISOLE COMPLETO (PAGLIOLO + CUSCINI)	• COMPLETE SUN BATHING UNIT
• SUPPORTO MOTORE AUSILIARIO VTR	• PRFV AUXILIARY MOTOR MOUNTING
• TAVOLO TEAK CON PIANTANA MOBILE	• TEAK TABLE WITH MOVABLE BRACKET
• TELI COPRI CONSOLLE E SEDILI	• FABRIC MOORING FOR STEERING & SEATS
• TELO TOTALE PER ORMEGGIO	• FABRIC MOORING COVER
• TENDALINO PARASOLE	• SUN AWNING
• VERRICELLO COMPLETO DI CIMA E CATENA E ANCORA	• WINDLASS WITH ROPE, CHAIN & ANCHOR



LE NOSTRE

PROVE

# MARLIN BOAT

## 22' Efb M.Y. 2002

La nuova versione si propone con una coperta dal disegno moderno ed elegante grazie alle modifiche apportate alla zona prodiera e alla sezione dei tubolari.

Migliorate nel complesso l'abitabilità e la capacità di carico. Con la grande spiaggetta di poppa raggiunge una misura fuori tutto di 7,5 metri. Nella versione con l'entrufoibordo da 6,2 litri da noi provata sfiora i 50 nodi.

L'inesauribile vena creativa di Stefano Selva ha dato origine ad un nuovo gommone da 22 piedi, la cui lunghezza fuori tutto raggiunge addirittura i 7,5 metri. Il *restyling* del modello è avvenuto a distanza di cinque anni dal suo esordio ed ha interessato sia la versione con l'entrufoibordo, sia quella con il fuoibordo (denominata «23'»), che sarà ufficialmente presentata il prossimo mese di marzo. In questo modo Marlin ha scelto di offrire al mercato due battelli completamente rinnovati, prima ancora che i vecchi modelli apparissero superati.

L'obiettivo dell'azienda lariana continua ad essere la costruzione di gommoni di elevata qualità e poco importa se ciò impone dei limiti alla produzione e allunga i tempi di prenotazione.

Il Marlin 22' è costruito interamente in vetroresina isoftalica stratificata a mano e si compone di tre parti saldate tra loro a formare un unico corpo monolitico. Sulla carena viene incollato il ragno di rinforzo sul quale successivamente viene fissata, con appositi mastici, la controstampata. L'assenza di anime di legno, eccettuata quella indispensabile per lo specchio di poppa, consente alla struttura di avere un coefficiente di elasticità uniforme. Pur rispettando uno stile ed un *design* tipici di tutta la gamma, il nuovo modello presenta interessanti migliorie di abitabilità ed un *look* ancora più moderno.

Il nuovo gommone è, come detto, l'evoluzione del precedente 22', che peraltro annoverava già interessanti doti estetiche e qualità abitative. Solo il rigore stilistico del *designer* Stefano Selva e la costante ricerca della perfezione potevano portare alla realizzazione di un modello ancora migliore. Le modifiche hanno interessato tutta la coperta,





# LE NOSTRE PROVE



*Il portello del grande gavone di prora (ora unico) è rivestito di teak e si solleva facilmente, nonostante le sue dimensioni. Rispetto alla versione precedente è stato incrementato il volume di stivaggio del venti per cento. All'interno del vano prodiero lo spazio è indiviso e il tunnel centrale, che si trova tra i correnti del ragno di rinforzo, viene sfruttato per infilare oggetti lunghi sotto il piano di calpestio.*



con particolare riferimento al musone di prora e alla plancetta poppiera. Meno evidente, ma in ogni caso importante, la nuova dimensione dei tubolari e la diversa suddivisione delle aree di carico. Il musone di prora riprende le linee già sperimentate con successo sulla versione da 29 piedi. E' costruito per ospitare il verricello salpa-ancora e per concedere contemporaneamente la possibilità di un imbarco agevole da prora. Per pre-

venire il rischio di eventuali «nasate» in banchina, il musone dispone di un'estremità sacrificale, facile da sostituire in caso di danneggiamento. La medesima struttura riveste quasi completamente l'ancora, in modo che l'abbordo con altre imbarcazioni o gommoni non causi danni devastanti. Per favorire lo sbarco da prora, la salita sulla parte superiore del musone è facilitata da due gradini laterali bordati con un listello di teak antiscivolo. Ai lati della struttura, due robuste bitte permettono di rinforzare a piacimento l'ormeggio, in caso di necessità. All'estremità opposta, a poppa, ci sono altre interessanti novità. Seguendo le più moderne tendenze che hanno contagiato anche i designer di yacht da 20 metri, la plancetta è stata trasformata in una piacevole spiaggetta dove è possibile sostare a lungo e comodamente. Per abbellire la struttura, la vetroresina è stata intarsiata con liste di teak, opportunamente



*Notevole la dotazione di tientibene, maniglie e mancorrenti, presenti anche sulla parte prodiera del tubolare. Elegante e funzionale il disegno del musone di prora (derivato dal 29') dove trovano posto il verricello salpa-ancora (optional, € 1.342,79) e due robuste bitte d'ormeggio.*

*La parte più esposta del musone di prora può essere facilmente smontata e sostituita in caso di danneggiamento. Una volta issata, l'ancora viene protetta da eventuali urti con altri gommoni.*



*Il piano in teak, utilizzabile anche come tavolo, si posiziona a diverse altezze e può essere utilizzato per ampliare l'area prendisole fino a una lunghezza di 230 cm (optional € 464,81).*



asolate per favorire il drenaggio. Sotto di essa è sistemata la scaletta per il bagno, pieghevole e a scomparsa. Alcuni marginali e apprezzabili interventi estetici hanno interessato il profilo del *roll-bar*, agraziato con due modanature su cui vengono montate le luci di via. Due pannelli asportabili permettono di montare gli altoparlanti nei montanti laterali. Le prese d'aerazione del locale motore sono state allineate con l'attacco del *roll-bar* ed il loro nuovo look, assai più discreto, si sposa meglio con l'eleganza del battello.

L'abitabilità è stata ulteriormente migliorata riducendo di qualche centimetro lo spessore del sedile di pilotaggio. Quest'ultimo consta di una parte fissa e di un'altra mobile che permette di sfruttarlo come poggiatesta. La panca che prelude al prendisole poppiere è idonea ad ospitare quattro persone, due al centro e due sui sedili laterali, leggermente più bassi e ben protetti, verso l'esterno, dalla struttura in vetroresina che sormonta il tubolare. Tenuto conto che la panca davanti alla consolle è larga a sufficienza per accogliere altre due persone, la capacità complessiva di posti a sedere è di otto persone.

La notevole dotazione di tientibene è completata dal mancorrente che incornicia il parabrezza e da quelli in acciaio inox che corrono sulla parte prodiera dei tubolari.

Le maniglie tientibene ai lati della panca situata davanti alla consolle, potrebbero essere più comode, se venissero rialzate. Per offrire più spazio agli strumenti di navigazione, il gavone porta documenti è stato spostato verso il basso. Nel cruscotto ha trovato spazio anche un pannello elettrico dedicato a interruttori e spie luminose. Merita una citazione speciale il cablaggio dei cavi e la qualità dei materiali elettrici impiegati. Al contrario, non è perfetta la postazione di guida; infatti, se si allinea il busto con la ruota del timone, si scopre che il sedile non è largo a sufficienza, soprattutto per persone di corporatura robusta. Per sedersi comodamente bisogna cercare una posizione mediana tra il volante e la sca-

tola dei comandi. Tuttavia, un leggero ampliamento verso l'esterno della parte mobile del sedile permetterebbe di risolvere radicalmente il problema.

A prora è stata aumentata la profondità dei gavoni

che ora offrono uno spazio di carico superiore del 20% rispetto al precedente modello. Il gavone che si apre sotto il prendisole è ampio e indiviso; al suo interno, il *tunnel* centrale delimitato dai correnti di rinforzo della carena, si prolunga verso poppa, sotto il piano di calpestio, e permette di stivare gli sci. Il gavone di poppa è invece destinato ad ospitare il motore e, ai lati del medesimo, due grandi borse. Assai comodo l'accesso al cassero della consolle, attraverso una grande apertura frontale.

La dotazione di bordo è completata da un lussuoso tavolo in *teak*, ad altezza variabile, sagomato con quattro portabicchieri.



**Il vano sotto il cassero di guida è facilmente accessibile per stivare attrezzature o per accedere agli impianti installati in plancia. La consolle larga offre una buona protezione, nonostante il parabrezza abbia uno sviluppo in altezza piuttosto contenuto.**





# LE NOSTRE PROVE



## IN NAVIGAZIONE

Non avevamo alcun dubbio sulle prestazioni che avrebbe potuto offrire il nuovo modello da 22 piedi Efb; sapevamo che le linee d'acqua non erano state modificate e che la posizione dell'entruoribordo era la medesima. Tuttavia una leggera variazione del baricentro, prodotta dalle nuove strutture in vetroresina e dal maggiore peso del motore, imponeva la verifica dell'assetto. Abbiamo quindi effettuato prove di velocità e stabilità, necessarie anche per saggiare il comportamento del mezzo con una potenza superiore di 45 cavalli rispetto a quella massima già sperimentata. Il gommone in prova era, infatti, equipaggiato con un Mercruiser MX 6.2 MPI, 8 cilindri da 325 cavalli, con sistema di alimentazione ad iniezione (indiretta) multipoint. All'ormeggio il battello è risultato molto stabile, quasi insensibile agli spostamenti delle persone a bordo; il merito va attribuito al peso complessivo, alla posizione dei tubolari a poppa e al noto sistema di riempimento ad acqua di una par-

**Il piccolo (e brutto) roll-bar, che contraddistingue tutti i battelli Marlin, serve da supporto per le luci di via e per gli altoparlanti dell'hi-fi.**

**La plancetta di poppa (imbullonata direttamente allo specchio e dunque non valida ai fini della lunghezza di omologazione) è molto ampia e ben rifinita con lussuosi intarsi in teak; sotto la parte centrale c'è la scaletta per il bagno. Il piano prendisole di poppa può essere ampliato ribaltando lo schienale ed inserendo due cubi di espanso ai lati del sedile poppiero. Sono otto i posti a disposizione per i passeggeri, tutti confortevoli ed ergonomici, migliorabile invece quello di pilotaggio.**

te della chiglia. Quando il battello è fermo o in dislocamento lento, attraverso due fori praticati nella parte inferiore della carena, l'acqua riempie la zona prodiera della chiglia, appesantendo il battello e migliorando le sue doti di stabilità all'ormeggio. Lo stesso sistema è altresì capace di facilitare la planata. Per effetto della velocità e dell'angolo d'incidenza che la carena assume in navigazione, questo curioso serbatoio d'acqua si svuota rapidamente, liberando lo scafo da un peso inutile. Un considerevole numero di battelli costruiti e l'esperienza di tanti anni di navigazione, dovrebbero convincere anche i più scettici sull'affidabilità di questo sistema che potremmo definire «ad assetto

variabile». Durante il test, abbiamo, infatti, verificato come il Marlin 22' riesca a planare immediatamente limitando il tempo di cabrata ad un paio di secondi. Il battello si è mostrato assai sensibile alla variazione dell'angolo di trim che può essere portato sino al limite massimo consentito, senza pregiudicare la sicurezza. In questa condizione la ruota di timone diventa molto leggera e ad alta velocità si suggerisce di effettuare correzioni morbide e precise. In caso di brusche variazioni di rotta, la poppa derapa leggermente, assecondando la traiettoria imposta dalla spinta dell'elica e poco contrastata dalla «V» di carena. Si può virare di 180 gradi anche alla massima velocità;







# I NUMERI DELLA PROVA

## le caratteristiche tecniche

### MARLIN BOAT 22' EFB MODEL YEAR 2002

Lunghezza f.t.	750 cm (lungh. di omologazione 656 cm)
Lunghezza interna	600 cm
Larghezza f.t.	280 cm
Larghezza interna	175 cm
Diametro tubolari	53 cm
Compartimenti	5
Portata persone	12
Peso con motore	1.350 kg
Potenza massima applicabile	325 hp (239 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»

**Il vano motore è insonorizzato e sufficientemente ampio per consentire gli interventi di manutenzione e lo stivaggio di un paio di grandi borse.**

la virata però deve essere impostata dolcemente e chiusa progressivamente.

Il comportamento del mezzo è sincero, prevedibile e composto. Il battello non si inclina facilmente, perché è sempre ben sostenuto dal tubolare interno. Non ci sono problemi di delphinamento, neppure alla massima velocità. La migliore prestazione con 100 litri di carburante e tre persone a bordo è risultata pari a 50 nodi, con il motore a 5.050 giri/min. Con l'entrufoibordo a 3.500 giri/minuto si naviga alla velocità 33 nodi in perfetto *comfort* acustico, anche grazie all'insonorizzazione realizzata sul cofano motore.

I cinque pattini deflettori disposti lungo i piani di carena lasciano asciutta la coperta e contribuiscono a smorzare in modo efficace gli impatti sulle onde più formate. Discreta la direzionalità durante l'attraversamento diagonale delle scie di altre imbarcazioni. Sufficientemente bassa la minima velocità di planata (circa 12 nodi a 2.000 giri/minuto).

L'entrobordo in prova utilizzava un piede Bravo One con elica da 15" x 22" in acciaio, una scelta azzeccata per un carico medio di quattro persone. Nel caso di impiego in alto mare o a pieno carico si suggerisce un'elica di passo inferiore di un paio di pollici.

L'aumento di prezzo rispetto alla precedente versione con l'entrufoibordo Mercruiser 5.7L EFI da 280 cavalli è dovuto quasi esclusivamente alla differenza di costo tra i due motori. Marlin propone anche motorizzazioni da 4,3 e 5 litri, a carburatore o con alimentazione MPI con potenze che oscillano tra i 193 e i 250 cavalli. Le versioni più potenti sono giustificate solo nel caso in cui si debba navigare con molte persone a bordo; le differenze di velocità massima con le diverse motorizzazioni risultano, infatti, piuttosto contenute, essendo influenzate anche dal peso dei motori. Il compromesso ideale tra prestazioni e costo d'acquisto si ottiene con la nuova versione MPI da 250 cavalli del 5 litri di Mercruiser. **G**

© Copyright by Koster Publishing 2002

## il costruttore

### Tessuto gommato:

hypalon-neoprene Orca Pennel Industries da 1.300 gr/mq

### Progetto carena:

Stefano Selva

### Stampaggio carena: Cantiere

### Allestimento: Cantiere

### Indirizzo:

Marlin Boat  
Via Galvani, 2  
22070 Luisago (Como)  
Tel. 031/889844 - 889866  
Fax 031/889844  
E-mail: info@marlinboat.it  
Internet: www.marlinboat.it

## il motore di prova

### Mercruiser MX 6.2 MPI

Potenza massima	325 hp (239 kW)
Regime di potenza massima	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	MPI
Piede	Bravo One
Alternatore	12V - 70A
Accensione	digitale
Avviamento	elettrico
Peso	465 kg

## ci è piaciuto di più

La qualità della costruzione

Il montaggio accurato degli impianti e del motore

La spiaggetta di poppa

## ci è piaciuto di meno

La posizione di due maniglie tientibene

Il taglio approssimativo dei cuscini di prora

La disposizione del volante in consolle





**MARLIN BOAT S.r.l.**  
Via Galvani, 2  
22070 Luisago (CO) ITALY  
Tel. +39 031.889.844 - 889.866  
Fax +39 031.889.844  
info@marlinboat.it - www.marlinboat.it