

Happy and **FAST**

Sempre molto particolare nel design e nelle linee. La coperta è un po' più tradizionale rispetto alla versione con piede poppiero, ma le prestazioni sono praticamente le stesse, anche con 100 cv in meno

It has always been very special in its design and lines. The deck is a bit more traditional than the version with a stern drive, but its performance results are practically identical, even though it has 100 hp less power

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello



7.25m



A centro barca c'è la consolle di guida, all'interno della quale, se lo si desidera, si può installare un wc. La seduta del timoniere è a due posti e lo schienale è ribaltabile. Questo permette di trasformare tutta la zona di poppa in una confortevole zona living.

The driving console is in the middle, and inside, if you want, you can install a toilet. There is a two-person driving seat and the back can fold down. That means you can transform the entire stern into a comfortable living area.

S

Sensuale lo è di certo. Non si discute. Forse non diventerà un'icona come Marilyn Monroe, ma il *Marlin 24* si è fatto notare proprio per le sue forme. La prima versione si chiamava SR. Questa è la seconda e ha come sigla la X. La principale differenza è nella motorizzazione: piede poppiero per SR e fuoribordo per il *Marlin 24 X*. Rimane l'originalità di essere una sorta di bow rider pneumatico. Le linee, infatti, regalano una prua molto ampia, allestita con un prendisole di notevoli dimensioni. Merito di una larghezza interna di 178 cm che rimane tale, o poco meno, anche verso il musone di prua. La coperta è differente, rispetto al precedente modello con entrofuoribordo. Per certi versi è un po' più tradizionale. Al centro c'è la consolle di guida, all'interno della quale, se lo si desidera, si può installare un wc. La seduta del timoniere è a due posti e lo schienale è

ribaltabile. Questo permette di trasformare tutta la zona di poppa in una zona living. C'è un divanetto con il tavolino e, con l'aggiunta della seduta pilota, si ottiene uno spazio comodo per almeno otto persone. Il tavolino, ovviamente, è regolabile in altezza così si può avere, al posto delle sedute, un altro prendisole. Anche questo ha dimensioni abbondanti: 150x170 cm, cioè un prendisole "vero", per due persone comode. Non cambia la lunghezza di omologazione, 6,6 metri, ma la lunghezza fuori tutto sì. Da sette metri e mezzo si scende a 7,25 metri perché la piattaforma di poppa per il fuoribordo è meno voluminosa di quella per il piede poppiero. Cambiano anche i pesi. Il battello è più leggero ed è disponibile per una motorizzazione che va da un minimo di 150 fino a un massimo di 250 cavalli. Noi l'abbiamo provato con la motorizzazione minima. Il vantaggio,

notevolissimo, è quello di contenere i consumi. Da 15 a 35 litri/ora si ha un ampio range di andature di crociera che in termini di velocità si traducono da 15 a 30 nodi circa. Aumenta anche l'autonomia, dato che la capienza del serbatoio è simile a quella della versione precedente: 230 litri. Prima erano solo 10 in meno, ma con un propulsore che "beveva" di più. Ipotizzando di navigare con un consumo di circa 30 litri/ora a poco meno di 30 nodi di velocità, il calcolo è presto fatto. Si riescono a percorrere 200 miglia in sette ore di navigazione. Abbastanza per non doversi preoccupare. Quello che mi ha sorpreso è la velocità e l'accelerazione. Abbiamo planato in circa quattro secondi che per la motorizzazione meno potente installabile è una prestazione davvero notevole. Anche la velocità massima non è poca cosa. Più di 36 nodi che, a favore di corrente

arrivano quasi a 38. Poi ci sono alcune conferme. È una carena Marlin e quindi, come ci si aspetta, naviga molto bene. La prua arrotondata non è mai un problema. È un mezzo agile, facile da condurre, mai bagnato e ha un assetto perfetto. Inoltre, il redan centrale contribuisce ad aumentare la scorrevolezza del gommone. Questa caratteristica è indispensabile per poter contenere la potenza del fuoribordo. Il motore da 150 cv ha in più un indiscutibile vantaggio. Contribuisce a mantenere il prezzo più accessibile. In definitiva, *Marlin 24 X* offre prestazioni in accelerazione e in velocità molto vicine a quelle che avevamo registrato con il motore entrofuoribordo di 4,5 litri della versione SR, ma consumi più contenuti, anche perché la potenza è minore. Maggiore, invece, è l'autonomia ed è perfino più bassa la rumorosità, nonostante il propulsore non si trovi all'interno del vano

motore. Chi preferisce prestazioni ancor più "tirate" non ha che da aggiungere i cento cavalli che lo specchio di poppa è in grado di sopportare, arrivando così alla massima potenza installabile con il fuoribordo, ovvero 250 cv.

It is definitely very sensual. There is no doubt about that. Perhaps it won't become as iconic as Marilyn Monroe, but it is the shape of the *Marlin 24* that has got it noticed. The first version was called "SR". This is the second, and carries the letter "X". The main difference between them lies in the power unit: a stern drive on the SR and an outboard for the *Marlin 24 X*. It still has the original feel of being a kind of pneumatic bow rider. The outlines give us a very large bow, set up with a large sun lounger. That is thanks to the 178 cm internal width, which remains unchanged,

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place
Mare//Sea state
Vento//Wind state
Persone a bordo//People on board
Carburante imbarcato//Fuel on board

Saint Tropez -FR
Calmo//Calm
Brezza//Breeze
2
80 /

Velocità max nodi
//Top speed knots

36

Autonomia mn
//Range na mi

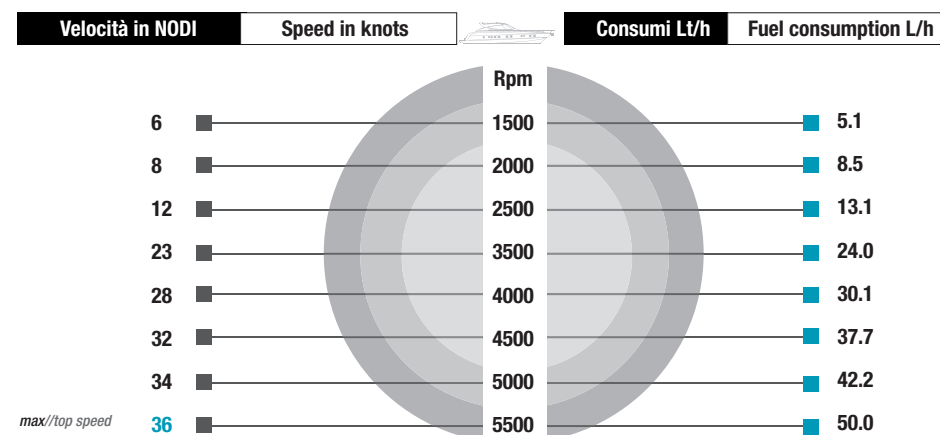
220

Rapporto peso
potenza //Mass
//outlet power

10.9

Rapporto lung./larg.
//L/W

2.4



| Giri/min | Velocità kn | Consumi totali l/h | Consumi litro miglio | Autonomia mn | Rumore su scala A (in plancia) dB |
|-------------------------------|---------------------|---|--|--------------|--|
| Engine rotational speed 1/min | Boat speed in knots | Total Fuel consumption (as volume flow) l/h | Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi | Range na mi | Sound level on scale A (at the dashboard) dB |
| 1500 | 6 | 5.1 | 0.85 | 270 | 72.9 |
| 2000 | 8 | 8.5 | 1.06 | 216 | 74.5 |
| 2500 | 12 | 13.1 | 1.09 | 209 | 76.9 |
| 3500 | 23 | 24.0 | 1.04 | 220 | 78.6 |
| 4000 | 28 | 30.1 | 1.07 | 213 | 80.5 |
| 4500 | 32 | 37.7 | 1.17 | 195 | 82.4 |
| 5000 | 34 | 42.2 | 1.41 | 185 | 83.8 |
| 5500 | 36 | 50.0 | 1.13 | 165 | 84.2 |

MARLIN BOAT
Via Luigi Galvani 2
I-22070 Luisago (CO)
T. +39 031 889866
info@marlinboat.it
www.marlinboat.it

Progetto: Stefano Selva
Scafo: Lunghezza fuori tutto 7,25m • Lunghezza di omologazione 6,60m • Lunghezza interna 6,00m • Larghezza massima 2,98m • Larghezza interna 1,78m • Diametro tubolari 0,58m • Compartimenti 5 • Materiale tubolari Hypalon Neoprene 1300 gr/m² • Dislocamento a secco 850 kg • Serbatoio carburante 230 / • Serbatoio acqua 40 / • Potenza massima installabile 250 cv
Motore: Selva Killer Whale 150 XSR • Potenza 110,3 kW (150 cv) • 4 tempi DOHC 16 valvole • 4 cilindri in linea • Cilindrata 2.670 cc • Alesaggio per corsa 94mm x96,2mm • Regime di rotazione 5-6.000 giri/minuto • Peso a secco 216 kg
Certificazione CE: Cat. C per 14 persone
Prezzo: a partire da 37.250 Euro IVA e motore esclusi

Project: Stefano Selva
Hull: LOA 7.25m • Approval length 6.60m • Inside Length 6.00m • Maximum beam 2.98m • Inside beam 1.78m • Tube's diameter 0.58m • Compartments 5 • Tube's material Hypalon Neoprene 1300 gr/m² • Light displacement 850 kg • Fuel tank volume 230 / • Water tank volume 40 / • Max power rated 250 hp
Main propulsion: Selva Killer Whale 150 XSR • Outlet mechanical power 110.3 kW (150 hp) • 4 stroke DOHC 16 valves • 4 cylinders in line • Swept volume 2.670 cc • Bore & Stroke 94mm x96.2mm • Maximal rotational speed 5000/min 6000/min • Dry weight 216 kg
EC Certification: CAT. C 14 people
Price: Starting from 37,250€ - (Excl. VAT) - Bare boat

Da 0 a planata 3,5 secondi
Gliding time of 3.5s from 0 to glide
Da 0 a velocità massima in 18 secondi
Gliding time of 18s for a speed change from 0 to 36.8 knots (maximum speed)

or slightly less, as you go to the bow roller. The deck is different from the previous model that carries the inboard-outboard. In some ways it is a bit more traditional. In the middle there is the driving console, inside which, if you like, you can install a toilet. The helmsman's seat has two places, and the back can be taken down. That means that the entire stern can be turned into a living area. There is a sofa with a table, and with the addition of the pilot's seat, you get a comfortable area for eight people. The table can of course have its height adjusted, and so you can have another sun lounger instead of the seats. This is also decidedly large: 150x170 cm, so a real sun lounger, comfortable for two people. The officially-declared length, at 6.6 metres, doesn't change, but overall length does. From seven and a half metres it decreases to 7.25 metres because the stern platform for the outboard is smaller than that needed for the stern drive. The weights involved also change. The boat is lighter and can use motors that range from a minimum of 150 to a maximum of 250 horsepower. We tested the one with the lower power output. The very significant advantage lies in reducing fuel use. From 15 to 35 litres per hour you get a wide range of cruising speeds, from 15 to around 30 knots. The range also increases, given that the 230-litre tank capacity is similar to that of the previous version. Before it was just ten litres less, but with an engine that was thirstier. If we say that we use 30 litres an hour, at just under 30 knots, it's an easy calculation to do. You can do 200 nautical miles in seven hours. That is enough so that you don't have to worry. What surprised me was the speed and acceleration. We started planing in around four seconds,

which for the less powerful engine that can be installed is a really notable figure. And nor is the top speed to be frowned at. Over 36 knots, which with the current going the right way can nearly reach 38. It is a Marlin hull and so, as can be expected, it handles very well. The rounded bow is never a problem. It is an agile boat, which is easy to steer, which never gets you wet and is perfectly trimmed. And the step in the middle of the hull helps to increase the boat's smoothness. That feature is essential to contain the power of the outboard engine. The 150 hp has a further undisputed advantage. It helps to ensure that the price is not too high. So essentially the Marlin 24 X provides performance in terms of speed and acceleration which is very similar to what the 4.5 litre inboard-outboard engine fitted on the SR version produced and yet consumes less fuel, in part because there is less power. But the range is larger and it is less noisy, despite the fact that the motor isn't housed in the engine compartment. People who want even better performance only have to add the extra 100 horsepower that the transom can take, and get to the maximum power that can be installed with the outboard, so 250 hp. ■

Con un motore fuoribordo Selva Killer Whale 150 XSR di 150 cavalli, il gommone raggiunge una velocità massima di 36,8 nodi.

With a 150 hp Selva Killer Whale 150 XSR outboard it gets to a top speed of 36.8 knots.



Navigando a 23 nodi di crociera economica il consumo è sotto i 25 litri di benzina all'ora e grazie a un serbatoio di 230 litri si ha un'autonomia di oltre 200 miglia nautiche.

Sailing at the economy cruising speed of 23 knots, you use less than 25 litres of fuel an hour, and with the 230-litre tank you get a range of over 200 nautical miles.

