

TUTTOBARCHE MAGAZINE

Menu

TORNA A

TEST MARLIN 24 SR. TU VO' FA' L'AMERICANO, MA SEI NATO IN ITALY, PER FORTUNA

COMMONI, MOTORE / BY GIACOMO GIULIETTI / OCT 22, 2017

STAMPA L'ARTICOLO

Aggiungi ai preferiti



Amanti dell'American way of boating esultate, oggi con il **Marlin 24 SR** di **Marlin Boat** potete avere un mezzo con tutte le caratteristiche di un'imbarcazione per lo sport e per passare una



divertente giornata in mare di stile statunitense, ma **rigorosamente made in Italy**. Questo rib lungo 7,55 metri pur mantenendo uno stile prettamente nostrano, in termini di impatto visivo generale, integra alcuni elementi che lo affratellano alle veloci barche che i diportisti stette e strisce usano con grande passione. Si tratta infatti di un, udite, udite, **gommone bow-rider**, vale a dire con un pozzetto

prodiero, dalle cuscinerie di un bell'arancione, con una **profusione di diffusori musicali** e una importante tower realizzata con tubi in acciaio, per il traino di chi pratica lo sci d'acqua, il **wakeboard** o dei toys come ciambelle, banane e, perché no, il parafly.

Descrizione del Marlin 24 SR



Se si esclude il **colore brillante delle sedute e dei prendisole**, che in ogni caso rimane un optional: le cuscinerie di serie sono in scala di grigi, in tinta con i tubolari in neoprene-Hypalon da 1300 g/m², ma

praticamente ogni elemento può essere personalizzato per le scelte cromatiche. La prima cosa che colpisce di questo gommone, è la **larghezza del baglio massimo: 2,98 metri**. Una dimensione importante considerata la lunghezza totale. Che diventa ancora più caratterizzante visto che per creare uno spazio vivibile in maniera confortevole a prua è stato necessario allargare le forme della barca sin dalla parte anteriore. Nonostante tutto, però, se in pianta l'effetto è un po'... ovetto, visto in navigazione o in banchina **l'aspetto rimane filante e sportivo**. Il merito di questa risultato è dovuto a una duplice scelta scelta progettuale ed estetica dell'ufficio di progettazione di Marlin Boat. Da una parte c'è **l'andamento del cavallino rovescio disegnato dai tubolari** che viene reso più dinamico da un netto cambio di flesso a mezzanave. Dall'altra la lunga spiaggetta di poppa e il prendisole poppiero che gli si aggetta sopra. Rimanendo nella parte bassa





dell'imbarcazione c'è da notare un ritorno alle origini. **La base dei galleggianti, infatti, rimane sempre a contatto con l'acqua**, sia in navigazione, sia all'ormeggio. Una condizione che aumenta di molto la stabilità riducendo rollio e beccheggio.

L'altro elemento caratterizzante è la particolare **tower in acciaio** che, a differenza delle omologhe strutture americane, è in questo caso leggera alla vista grazie a un suo andamento che la rende più simile alla struttura portante di un invisibile parabrezza molto avvolgente. Ovviamente questo accessorio è utilizzabile anche come **sostegno per un tendalino che ombreggia la plancia** e le due sedute di quest'area. Così come è facilmente rimovibile quando il gommone deve essere carrellato o rimesso.



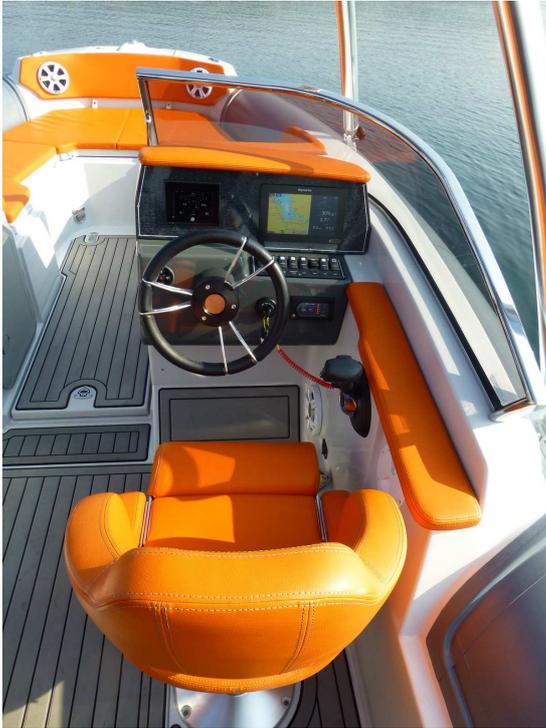
La **pianta del Marlin 24 SR è tipica di un bow rider**, caratterizzato quindi dal pozzetto di prua che in questo caso ospita fino a sei persone sedute. Ognuna ha diritto alla comodità o appoggiandosi ai tubulari o grazie agli **schienali imbottiti**, installati dove la struttura in vetroresina bianca impone la sua presenza, come sul musone-gavone, o a ridosso della plancia. A richiamare l'attenzione proprio sullo schienale più prodiero sono due dei cinque diffusori dell'**impianto hi-fi da 1600 Watt** installato su questo esemplare.

Con l'aggiunta di un pannello e del relativo cuscino sopra lo spazio del calpestio centrale, questa zona diventa **un unico prendisole per tre adulti**. L'accesso a questa zona è garantito da un corridoio disegnato per chiglia. Tale passaggio ha imposto la divisione in due della plancia e ha richiesto un parabrezza apribile, nella parte centrale. Nell'esemplare che abbiamo provato a Verbella, l'elemento pivotante era stato rimosso, ma senza che né il comfort né l'estetica ne abbiano risentito.

Nel **pozzetto principale**, anche se in realtà la separazione tra le due aree è più virtuale che fisica, specie se il parabrezza è



tenuto aperto, è alloggiata la plancia. Che sia uno spazio idealmente unico è dimostrato anche dalla presenza degli soli due elementi in vetroresina grigia, anziché bianca. Quello di sinistra ospita due portabicchieri, con tanto di luce led blu, come quella che caratterizza le casse degli altoparlanti, un tentibene e uno spazio portaoggetti nel pannello verticale. Nella parte in basso è invece sistemato un **frigorifero a cassetto da 36 litri**.



A dritta si trova il volante e il quadro comandi principale ed è sovrastato dagli unici due display presenti. Solo due ma abbastanza grandi e dotati per sopperire a tutte le necessità di controllo. **Un chartplotter Raymarine e un WesselView 502 di Mercury** (per la gestione dei motori e delle utenze), entrambi full touch. Completano la dotazione della stanza dei bottoni: **l'ActiveTrim di Mercury**, il sistema che in automatico regola la posizione dei trim per garantire sempre il migliore assetto di navigazione; e i comandi dell'impianti hi-fi, che qui ha altre due casse. Poltroncina per il pilota e seduta imbottita per il navigatore, sul cui supporto trova anche spazio il **grande subwoofer** che completa la dotazione

per l'entertainment. Sia la poltrona del navigatore, grazie al basculamento dello schienale, sia la postazione di guida girevole, consentono di **stare comodamente seduti, anche quando ci si vuole rivolgere verso poppa**.

Una delle cose che colpiscono è l'abbondanza di gavoni, stipetti, scomparti e recessi dove sistemare qualsiasi cosa: dal gavone per l'ancora prodiero, all'altro spazio per il rimessaggio di oggetti più ingombranti sotto il calpestio anteriore, ai due stipetti sull'alzata della plancia...





A poppavia il layout è determinato dalla **scelta della propulsione entrofuoribordo**, con la scatola che alloggia il motore che diventa elemento di arredo: sulla caduta prodiera ospita un divanetto servito da uno schienale che si può abbattere per dar più

spazio al **prendisole principale**, valido per tre persone, che copre tutta la sua superficie superiore. Le prese d'aria per il motore sono **sistematiche nei due paramare** che proteggono quest'area e contribuiscono a caratterizzarla, con il loro disegno, poligonale, a dar un carattere sportivo a tutto il battello.

Sulla ditta, rimane aperto il passaggio verso la spiaggia con scalinata integrata, anche questa ricoperta interamente, come **tutto il resto del pagliolato, in ReFlex grigia** con comodi neri. Questo materiale, rappresenta un'alternativa al



tak naturale, per altro assente a bordo, o a quello sintetico, essendo **più morbida, più refrattaria al calore, con minore manutenzione e di applicazione più facile**, a vantaggio dei costi di realizzazione. Non mancano la doccia con autoclave e relativo sbrinatorio dell'acqua.

La carena, nonostante la posizione dei galleggianti e l'aspetto della barca che nascondano, non è affatto lasciata in secondo piano dall'**ufficio Progetti e brevetti Marlin Boat**. Ha una V particolarmente pronunciata, 24°, con **pattini di sostentamento laterali e uno step** posto più o meno a mezzanave, che ha la funzione di alloggiare la geometria dell'opera viva da un punto di vista idrodinamico. Come vedremo una volta usciti in acqua, riesce a darci ottimi prestazioni sia in manovra sia velocistiche con **consumi tutt'altro che da sport-boat**.

Il motore che allestiva il Marlin 24 SR in prova è un **Mercury Mercruiser 4.5 L Bravo III** a benzina da 250 cavalli.

La prova



La prova si è svolta nelle placidissime acque del Lago Maggiore. Con partenza dal marina di Verbella, sito sulla sponda lombarda del Ticino che in questo punto diventa emissario del grande bacino idrico. Date le condizioni

meteorologiche la prova si è potuta limitare a una verifica delle prestazioni del gommone in condizioni ideali: niente vento né onda. L'uscita dal fiume, con velocità imposta di pochissimi nodi, "al minimo", recita la normativa locale, dà la possibilità di verificare quanto sia **precisa e di facilissima gestione la manetta elettronica Mercury Smart Craft**. Teniamo inserito l'ActiveTrim settato al massimo per vedere come si comporta questo ausilio alla navigazione. In ogni caso, chi vuole controllare manualmente la posizione del motore può spingere il dispositivo e usare il **tasto azionabile col pollice della mano destra** direttamente dalla manetta.

La seduta è comoda e confortevole e tutti i comandi sono a portata di mano. Appena entrati nel lago affondiamo la manetta con vigore e mentre il **Marlin 24 SR prende velocità con più vigore di quanto ci si aspetterebbe** con una imbarcazione così voluminosa, la visibilità a prua rimane sempre totale, grazie al lavoro eseguito



con precisione dal software che gestisce l'inclinazione delle **due eliche coassiali e controrotanti Bravo Three**, la prima a quattro pale e la seconda a tre.

L'**accelerazione**, come si diceva è uno dei punti di forza di questo gommone, anche per la sua primaria destinazione d'uso, da fun boat alle prese con tavole e toy trainabili.



Dopo un po' di virate strette e in velocità, si percepisce **la natura manovriera della carena**: anche accelerando in curva, la barca risponde alla perfezione, arrivando a ruotare con un **raggio di curvatura davvero ridotto**, ma sembra trasmettendo a chi timona e a chi sta a bordo la sensazione di "tutto sotto controllo".

Iniziamo le prove più conoscitive misurando prestazioni e consumi dopo reso l'ActiveTrim inoperoso e affidandoci alle regolazioni manuali. Con tre persone a bordo, il 30% del gasolio disponibile, 50 litri sui 150 totali, e niente acqua, la planata arriva molto velocemente. **A 2000 giri e nove nodi si è già sull'onda di prua** e la scia si stacca dallo specchio di



poppa. Andando verso regimi sempre più alti si raggiungono le velocità di crociera. Il **miglior rapporto tra consumo e distanza si ha a 3000 giri**, quando il Marlin naviga a 20 nodi: per coprire un miglio servono solo 1,2 litri di benzina. Il trim è a quattro decimi della sua corsa massima. Ma anche per chi ha voglia di maggiore adrenalina la richiesta di combustibile rimane parca: persino a **40 nodi, la velocità di punta** che si raggiunge a 5100 giri, non occorrono più di 1,8 litri per coprire un miglio.

Conclusioni



Il Marlin 24 SR è un mezzo con una sua **chiara identità**. Una barca per gli sportivi, ma perfetta per chi ama le compagnie numerose: le 12 persone dichiarate come capacità di trasporto massimo riescono davvero a trovare posto a sedere. L'aspetto è imponente, ma non sgraziato e questo la caratterizza in maniera piacevole. La possibilità,

poi, di **personalizzarlo praticamente in ogni dettaglio** lo rende adattabile ai diversi gusti, compresa la scelta del propulsore che è proposto anche in due alternative più potenti rispetto a quello installato a bordo di questo esemplare: il fratello maggiore da 6,2 L a benzina che sviluppa 300 cavalli; e il 3,0 L diesel da 260 cavalli.

Prezzo base del modello: 69.300 euro.

Le prestazioni

	giri motore/minuto	Velocità (nodi)	consumo lt/h	consumo lt/miglio
	1000	5,00	9,00	1,80
Vel. di planata	2000	9,00	12,80	1,42
	2500	14,20	17,70	1,25
vel. Crociera economica	3000	20,00	23,70	1,19
vel. Crociera	3500	25,00	30,60	1,22
	4000	29,00	42,00	1,45
	4500	35,00	55,20	1,58
	5000	39,00	70,00	1,79
Vel.max	5100	40,00	72,00	1,80

Caratteristiche tecniche Marlin 24 SR

Lunghezza fuori tutto	7,55 m
Lunghezza di omologazione	6,60 m
Larghezza fuori tutto	2,98 m
Larghezza interna	1,78 m
Diametro tubolari	0,58 m
Peso	1550 kg
Portata persone	12
Potenza massima entrofuoribordo	300 cavalli
Categoria progettazione	C
Serbatoio acqua	42 litri
Serbatoio carburante	220 litri
Materiale tubolari	Neoprene - Hypalon 1300 gr/m ²
Carena	Vetroresina - tripla stampata