



# MARLIN <sup>BOAT</sup>

28' FB

29' EFB OPEN

29' EFB



**IL GOMMONE**  
E LA NAUTICA PER TUTTI

Estratto dai fascicoli n° 195-225-227 della rivista Il Gommone e la Nautica per Tutti © Copyright by Koster Publishing SpA

## ALLESTIMENTO COMPLETO DI:

- |   |  |
|---|--|
| • Dotazioni di serie come da foto           | <i>Production's equipment shown on photo</i>     |
| • Bussola elettronica                       | <i>Electronic compass</i>                        |
| • Serbatoio inox carburante Lt. 500         | <i>Inox fuel tank Lt. 500</i>                    |
| • Pompa di sentina                          | <i>Bilge pump</i>                                |
| • Pannello elettrico 12 utenze + 2          | <i>Electric service panel</i>                    |
| • Cuscineria totale                         | <i>Cushions</i>                                  |
| • Verricello con cima, catena e ancora inox | <i>Windlass with rope, inox chain and anchor</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>            |
| • Tavolo in teak con piantana a gas         | <i>Teak table with gas bracket</i>               |
| • Telo trasporto                            | <i>Transport mooring cover</i>                   |
| • Gonfiatore elettrico                      | <i>Electric inflater</i>                         |

## DOTAZIONI EXTRA:

• FRIGORIFERO LT. 41	• REFRIGERATOR LT. 41
• INVASATURA IN LEGNO PER TRASPORTO	• WOODEN INOX CRADLE
• TELI COPRI CONSOLLE E SEDILI	• FABRIC MOORING FOR STEERING & SEATS
• TELO TOTALE PER ORMEGGIO KEVLAR	• KEVLAR FABRIC MOORING COVER
• TENDALINO PARASOLE	• SUN AWNING
• TUGA COMPLETA	• HARD TOP
• WC CHIMICO E LAVELLO	• CHEMICAL WC AND WASHBASIN
• WC MARINO ELETTRICO E LAVELLO	• W.C. WITH ELECTRIC PUMP AND WASHBASIN

LE NOSTRE  
PROVE

# MARLIN BOAT 28' FB

Un gommone di classe, costruito con materiali di qualità elevata e rifinito con cura. La coperta è allestita per trascorrere intere giornate a bordo, come testimoniano la zona pranzo di prua, il frigo, le due comode aree prendisole e la cabina-toilet. Gli arredi sono stati studiati per la massima ergonomia. La carena ha buone performance a ogni andatura. Da valutare l'opportunità di scegliere una coppia di fuoribordo meno potenti e meno costosi di quelli utilizzati per il test.

A distanza di un paio di mesi dalla presentazione del 29' entrofuoribordo, la Marlin propone la versione fuoribordo dello stesso gommone. Le differenze tra i due modelli si concentrano esclusivamente nell'area di poppa. La diversa lunghezza e, quindi, la nuova sigla sono dovute essenzialmente alla mancanza della spiaggetta poppiera. Difficile stabilire quale versione preferire. Le valutazioni non possono limitarsi all'aspetto estetico o funzionale. Alla base della scelta è bene porre anche le caratteristiche tecniche, per esempio il tipo di motore e il comportamento in navigazione. Con questo modello il Cantiere ha voluto accontentare chi ama la praticità dei fuoribordo e desidera scegliere i motori in funzione di alcuni elementi spesso imprescindibili, come la preferenza per un marchio o la fiducia nel proprio centro d'assistenza.

Le vere novità di questo battello sono il disegno e l'allestimento dell'area di poppa. Il prendisole si compone di più elementi amovibili che consentono di trasformarlo secondo le diverse esigenze. La versatilità è accentuata dallo sdoppiamento dello schienale della panca di poppa, che permette di usufruire al meglio degli spazi. Lo schienale posto nel coronamento serve, invece, per estendere la superficie del prendisole anche sopra al pozzetto motore. Nonostante queste interessanti soluzioni, l'abitabilità sembra essere complessivamente migliore sulla versione con l'entofuoribordo, soprattutto grazie alla comodità della grande spiaggetta bagno, al *comfort* di un materasso prendisole uniforme e alla praticità del gavone per cime e panabordi.

Il 28', tuttavia, offre una maggiore capacità di carico, per merito dell'enorme stiva poppiera. Al suo interno si nota l'attenzione del progettista per ogni dettaglio. Le batterie, per esempio, sono alloggiare in apposite «vasche» resinare sulla stampata, che hanno lo scopo di contenerle perfettamente, eliminando qualsiasi problema relativo all'installazione e al fissaggio. Il resto della coperta, come detto, è



# LE NOSTRE PROVE

*Il musone di prua, ricavato in controstampata, appare maestoso ed è dedicato quasi interamente al salpancora elettrico. L'accessorio sporge di diversi centimetri, ma dispone di un elemento «sacrificale», sostituibile in caso di urti.*

Sorprende, per le sue dimensioni e per la rifinitura degli arredi, il vano ricavato sotto al cassero di guida e allestito con *toilette*, lavello e doccia (optional). Anche in questo caso, il portello d'accesso, sebbene pesante in quanto incorpora un divano, si solleva agevolmente ed è assicurato con ganci di robustezza adeguata.

Trattandosi di un battello di fascia alta, non manca la possibilità di aggiungere il verricello elettrico, per il quale viene utilizzato un apposito musone di prua. Questa struttura caratterizza non poco la linea del battello e, in particolari condizioni di carico e di navigazione, limita in parte la visibilità. Sempre in tema di *comfort*, si devono sottolineare la comodità della postazione di guida e la totale protezione dal vento offerta dal parabrezza avvolgente.



identico al 29' e assai simile alla versione *cabin* (che dispone di una cabina prodiera con letto matrimoniale) da noi provata sul fascicolo n° 195 (gennaio/febbraio 2002).

Il gavone di prua è un ampio vano di carico, privo di paratie divisorie, al quale si accede sollevando l'enorme portellone di vetroresina e *teak*: lo sforzo è alleviato da due attuatori a gas che ne guidano il movimento. Al centro dell'area di prua si trova un tavolo da *pic-nic*, anch'esso in essenza pregiata. Con semplici meccanismi manuali, meno pesanti e costosi di quelli idraulici, il tavolo può essere posizionato allo stesso livello del prendisole oppure sollevato all'altezza desiderata e traslato longitudinalmente, per consentire a più persone di accomodarsi attorno, utilizzando anche il divano davanti alla consolle.

Nel cassero che sostiene le sedute di pilotaggio è stato ricavato lo spazio per l'alloggiamento di un frigo e del relativo compressore, un *plus* spesso richiesto su un battello così elegante. Un lieve intralcio alla mobilità è causato dal piano di calpestio su due livelli, con gradino di raccordo a metà battello.

Il Marlin 28' si propone senza dubbio come uno dei mezzi più attrezzati e meglio rifiniti, non solo nell'ambito della gommonautica, ma anche tra i motoscafi *open* tradizionali e sembra essere in grado di poterli sfidare con successo anche in fatto d'eleganza. Particolarmente completa risulta la dotazione di serie: compreso nel prezzo - 39.500 euro (Iva



**Davvero grande l'apertura del gavone prodiero, realizzata in un pezzo unico come su tutti gli ultimi gommoni Marlin. La zona si può trasformare in un'area pranzo sfruttando la prolunga prendisole come tavolino.**





esclusa) - troviamo il gonfiatore elettrico, il kit per le sospensioni, il pannello elettrico per il controllo delle utenze di bordo (ben 12), la pompa di sentina a comando elettrico, la scaletta di risalita, il prendisole di prua completo, il roll-bar con luci di via, il verricello elettrico, il serbatoio carburante da 500 litri, il tavolo in teak, la timoneria idraulica, il serbatoio dell'acqua (80 litri) completo di autoclave e doccia. Tra i (pochi) optional disponibili segnaliamo la capottina per il camping nautico, il supporto per il motore ausiliario (nel caso si decida di equipaggiare il Marlin 28' con un monomotore), il tendalino parasole, il frigo da 41 litri, la toilette allestita con wc chimico (o marino) e lavello (da 580 a 1.680 euro).

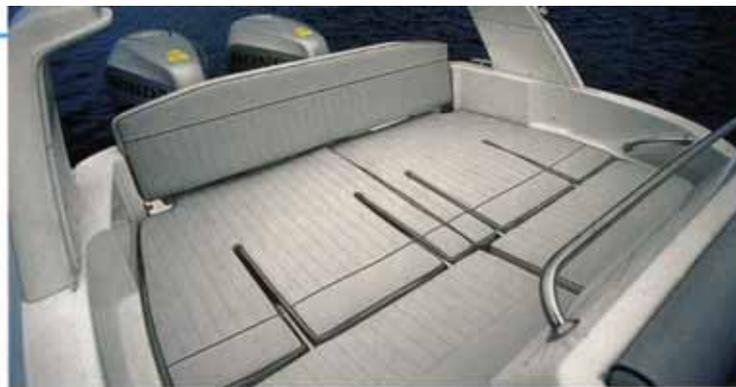
*Curato il comfort dei passeggeri: a tutti, infatti, è concessa una seduta fronte-marcia. La panca davanti alla consolle dispone di due spallette di contenimento, ma non delle maniglie cui aggrapparsi. Comodo il sedile di guida anche come appoggiare.*

## IN NAVIGAZIONE

Il 28' che abbiamo provato era equipaggiato con due Honda Vtec a 4 tempi (3.471 cc) da 225 cavalli (controrotanti), la massima potenza ammessa, per il momento, su questo modello. Come sempre, preferiamo testare i gommoni in una configurazione estrema, perché la maggior parte dei difetti d'assetto e di navigazione emergono più facilmente con pesi e potenze elevati. Tuttavia ciò non si



**LE NOSTRE  
PROVE**



*A sinistra: grande abitabilità per l'area di poppa; reclinando entrambi gli schienali si ottiene un prendisole di dimensioni invidiabili. Lo schienale all'estremità di poppa serve ad estendere la superficie relax sul pozzetto. Sotto: il locale toilette (optional).*



gnifica che siano necessari 450 cavalli per far correre velocemente questo battello. Due fuoribordo da 200 hp sono in grado di regalare notevoli soddisfazioni, anche ai piloti più spericolati.



*L'oblò che fornisce luce al locale wc ha un profilo troppo sporgente e può rappresentare una minaccia per le ginocchia del navigatore. Sotto: la cala di poppa è dotata di una vasca di raccolta asportabile che isola il fondo del gavone dalla sentina. Le batterie sono sistemate in appositi vani strutturali.*

Non possiamo, però, fare a meno di sottolineare che la scelta più razionale è senza dubbio rappresentata da una coppia di motori da circa 150 cavalli che, oltretutto, consentono una riduzione di circa 11 mila euro del prezzo complessivo d'acquisto (se prendiamo come riferimento quelli proposti da Honda).

La carena del 28' (sostanzialmente identica a quella del 29') è caratterizzata da pattini di sostentamento che spingono facilmente il mezzo fuori dell'acqua, permettendogli di raggiungere rapidamente velocità elevate. Proprio per questo motivo l'uso di potenze esasperate deve essere gestito con attenzione.





**La cura per i dettagli traspare evidente dalla scelta dell'accessoristica: nella foto, gli ombrinali protetti con eleganti chiusini d'acciaio.**

In pochi istanti ci si trova a quasi 100 km/h, una velocità che in mare può risultare pericolosa. Su acque tranquille, il mezzo mantiene traiettoria e stabilità anche alla massima andatura e un eventuale rollio, generato da un eccesso di *trim* o da onde al traverso, viene ben controllato dai pattini, dal ginocchio e, se necessario, dai tubolari. Tuttavia, occorre possedere un'adeguata esperienza di guida per affrontare le onde a queste velocità, soprattutto con carico ridotto.

Il baricentro è identico a quello della versione con i due Mercruiser 4.3 L MPI da 220 hp, ma il maggiore peso (circa 320 kg) e la superiore efficacia del timone (le pinne dei piedi poppieri sono più grandi) danno la sensazione che il battello con gli entrofuoribordo sia governabile con maggiore facilità. In virata il battello s'inclina correttamente, permettendo al pilota di compiere evoluzioni strette in sicurezza, senza alcun problema di cavitazione delle eliche. Sul gommone in prova i motori erano stati montati con il cavalletto appoggiato sullo specchio, regolati per una convergenza di circa tre centimetri ed equipaggiati con eliche di serie da 23" a quattro pale. In questa configurazione, con tre persone a poppa e il serbatoio del carburante quasi vuoto, in partenza la prua nasconde parzialmente la visuale, ma l'assetto migliora non appena il battello acquista un po' di velocità. L'ingresso in planata è immediato (poco più di tre secondi), ma meno rapido di quello che si ottiene con due piedi poppieri a doppia elica (Mercruiser Bravo Three).

Il rendimento della carena e dei propulsori è buono anche a bassa velocità: il regresso è di appena il 18% a 20 nodi e solo del 9-10% alle andature di crociera, ma non scende al di sotto dell'8% alla massima velocità. Questo tipo di elica sembra quindi adatto a sviluppare una spinta ottimale ai regimi intermedi, mentre se si vogliono raggiungere velocità di punta superiori ai 50 nodi è necessario effettuare ulteriori prove con eliche di tipo diverso. Sulle acque dolci del lago di Como, in una giornata con temperatura dell'aria intorno a zero gradi, abbiamo misurato un valore massimo di velocità di 48,5 nodi, un dato influenzato dalle condizioni di prova non ideali e dal fatto che i motori non erano ancora stati completamente rodati.

© Copyright by Koster Publishing 2004

# I NUMERI DELLA PROVA

## le caratteristiche tecniche

### MARLIN BOAT 28' FB

Lunghezza f.t.	835 cm
Lunghezza interna	730 cm
Larghezza f.t.	330 cm
Larghezza interna	210 cm
Diametro tubolari	60 cm
Compartimenti	5
Altezza specchio di poppa	per motori a gambo extra-lungo (2), 1 XXL
Portata persone	14
Peso	1.400 kg
Potenza massima applicabile	450 hp (331 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»

## il costruttore

### Tessuto gommato:

hypalon-neoprene Pennel Industries Orca 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

### Honda Bf 225 VTEC 4T (2)

Potenza massima	225 hp (165,5 kW)
Regime di potenza massima	5.000-6.000 giri/min
Distribuzione	SOHC, 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro
Cilindri	V6 (60°)
Cilindrata	3.471 cc
Alesaggio x corsa	89 x 93 mm
Alimentazione	iniezione indiretta sequenziale
Alternatore	12V - 60A
Rapporto di riduzione	1,87:1
Peso	272 kg
Elica	da 23" (4 pale)
Prezzo	€ 21.210,00 (Iva inclusa)

## ci è piaciuto di più

La qualità del manufatto

Lo stile e il comfort della coperta

Il rendimento della carena alle andature intermedie

## ci è piaciuto di meno

Il roll-bar che limita l'apertura del portello di poppa

Il profilo affilato dell'oblò della cabina

Il piano di calpestio su due livelli



29' EFB OPEN

## 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>                          |
| • Kit anticorrosione                        | <i>Anti corrosion kit</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 con cima, catena e ancora inox | <i>Windlass with rope, inox chain and anchor</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>            |
| • Tavolo in teak con piantana a gas         | <i>Teak table with gas bracket</i>               |
| • Telo per trasporto                        | <i>Transport mooring cover</i>                   |
| • Gonfiatore elettrico                      | <i>Electric inflater</i>                         |

## DOTAZIONI EXTRA:

• FRIGORIFERO LT. 41	• REFRIGERATOR LT. 41
• INVASATURA IN LEGNO PER TRASPORTO	• WOODEN INOX CRADLE
• TELI COPRI CONSOLLE E SEDILI	• FABRIC MOORING FOR STEERING & SEATS
• TELO TOTALE PER ORMEGGIO KEVLAR	• KEVLAR FABRIC MOORING COVER
• TENDALINO PARASOLE	• SUN AWNING
• TUGA COMPLETA	• HARD TOP
• WC CHIMICO E LAVELLO	• CHEMICAL WC AND WASHBASIN
• WC MARINO ELETTRICO E LAVELLO	• W.C. WITH ELECTRIC PUMP AND WASHBASIN

LE NOSTRE

PROVE

# MARLIN BOAT 29' Open Efb

Linee di tendenza e grande attenzione per il comfort hanno ispirato questa nuova costruzione, che affianca la versione dotata della cabina di prua. Elevato il livello delle finiture e la qualità dei materiali. La zona poppiera propone una plancia balneare dalle dimensioni inconsuete, comoda per i tuffi, ma un po' a rischio nelle manovre in porto. La carena offre stabilità e sicurezza anche a 50 nodi. Esagerate le prestazioni che si possono ottenere con due entrofuoribordo a benzina da 220 hp, tanto da ritenere più che sufficiente una singola motorizzazione. Il prezzo è commisurato alle doti del battello.

**M**arlin affina la gamma. Anziché sviluppare un modello «tarato» sul limite dell'immatricolazione, Stefano Selva, progettista e *patron* del blasonato Cantiere comasco, ha scelto di ampliare l'offerta dei suoi battelli con un 29' dal *design* molto ricercato. Al recente Salone nautico di Genova, dove la nuova ammiraglia ha debuttato, il pubblico ha già espresso il proprio incontrovertibile giudizio, attraverso un numero di ordinazioni superiore a qualsiasi aspettativa, pari quasi alla produzione di un'intera stagione. In pratica, se si desidera trascorrere le prossime vacanze estive su un nuovo 29' Open, non c'è da perdere neppure un minuto.

Un simile consenso meritava un approfondimento tecnico, anche attraverso una prova di guida, che desse indicazioni sulle prestazioni della carena e sulle potenze necessarie. Il battello che abbiamo esaminato è la versione con due motori entrofuoribordo, ma il Cantiere ha già avviato, parallelamente, la produzione dei primi esemplari con motori fuoribordo che, come già successo per la serie più piccola, prende nell'occasione una nuova denominazione: 28'. I dati che riportiamo nella prova, confermano, inoltre, la possibilità di optare per la singola motorizzazione.

Il nuovo 29' Open porta, ancora una volta, la firma di Stefano Selva, autore delle linee di coperta. La carena e i tubolari sono, invece, quelli della precedente versione. Il rinnovamento è nello stile e nell'ergonomia delle forme: linee morbide cancellano ogni spigolo per rendere la coperta più accogliente e più sicura; profili lineari e decisi eliminano l'inutile ingombro di sagome troppo tondeggianti e, al tempo stesso, richiamano il *design* oggi in voga in campo automobilistico. Per la costruzione è stata utilizzata una resina isoftalica al 100%. L'opera viva, come sul precedente modello, è piuttosto profonda ed



# LE NOSTRE PROVE



Il tavolo di prua in teak, sollevabile manualmente, forma un grande piano prendisole. Il portello del gavone è realizzato in un pezzo unico, ma l'apertura è facilitata da due attuatori idraulici.



conformazione assolve la duplice funzione di trattenere acqua (per lasciare quanto più possibile asciutta la coperta) e mantenere lo scafo in traiettoria. Un altro pattino, situato più vicino all'asse di chiglia, tende, invece, a favorire la planata, aumentando la portanza dello scafo nella metà poppiera. Uno speciale *tunnel*, ricavato lungo l'asse di chiglia, serve per convogliare un flusso d'acqua «pulita» verso l'elica, ma è utile solo nel caso in cui si scelga la singola motorizzazione.

Osservando la coperta si scopre come il *designer* abbia voluto dare importanza all'area di poppa.

Oltre al tradizionale prendisole, si nota un'ampia plancetta, che accresce l'abitabilità del gommone. Si tratta di un elemento di stile, con splendide forme curvilinee; la scaletta bagno è nascosta al suo interno. Nel corona-

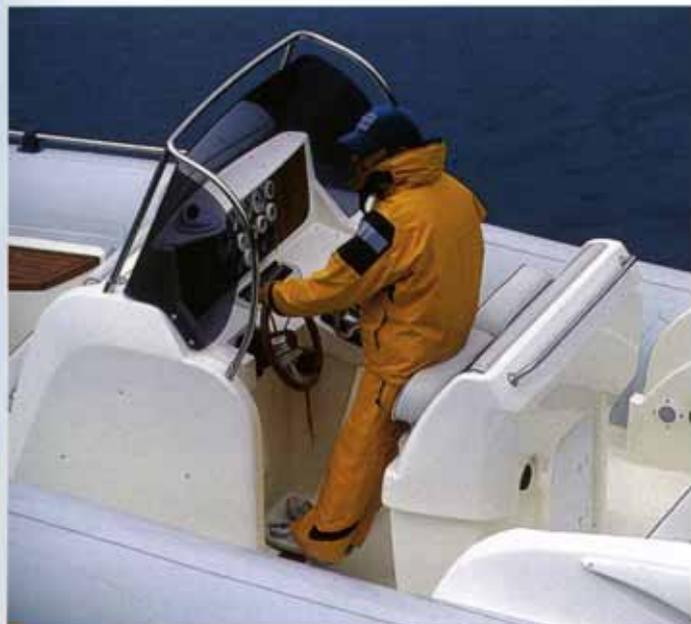
mento ha trovato posto anche un pratico gavone per cime e parabordi.

Nel vano motori i due entrofuoribordo hanno lo spazio necessario, ma nulla di più. Ottima l'idea di creare due apposite nicchie

è modellata per favorire la tenuta in virata e la direzionalità ad alta velocità. I pattini esterni hanno la caratteristica sezione triangolare con angolo acuto rivolto verso il basso, tipica di tutte le carene Marlin; la loro particolare



Nella foto in alto: l'enorme musone di prua ricavato direttamente in controstampata: a differenza di altri, la Marlin ha previsto una parte «sacrificale», cioè sostituibile in caso di rottura. Il divano davanti alla tuga si ribalta completamente per dare accesso al locale toilet: quest'ultimo è completo di wc (si può scegliere tra quello chimico o marino) e lavello. Sono entrambi forniti come optional.



**La postazione di guida è ergonomica, con punta-piedi e comandi al centro della consolle. Quest'ultima propone dimensioni ragguardevoli. Il cruscotto, ornato con un pannello di legno marino, si sviluppa orizzontalmente e consente l'alloggiamento di numerosi strumenti.**

per contenere le batterie. Le prese d'aria dinamiche della «sala macchine» consentono un notevole afflusso d'ossigeno, mentre mancano quelle per l'estrazione del calore. Sul cofano motore ci sono due tappi d'ispezione che consentono il passaggio delle sospensioni di varo e alaggio. L'apertura del portellone è purtroppo limitata dalle «ali» (o forse sarebbe meglio definirle «corni») del roll-bar. Il pozzetto appare ben drenato: il calpestio è, infatti, lievemente inclinato verso poppa e gli ombrinali sono posti in verticale, una sistemazione resa possibile dal fatto che il piano di coperta si trova ben al di sopra della linea di galleggiamento.

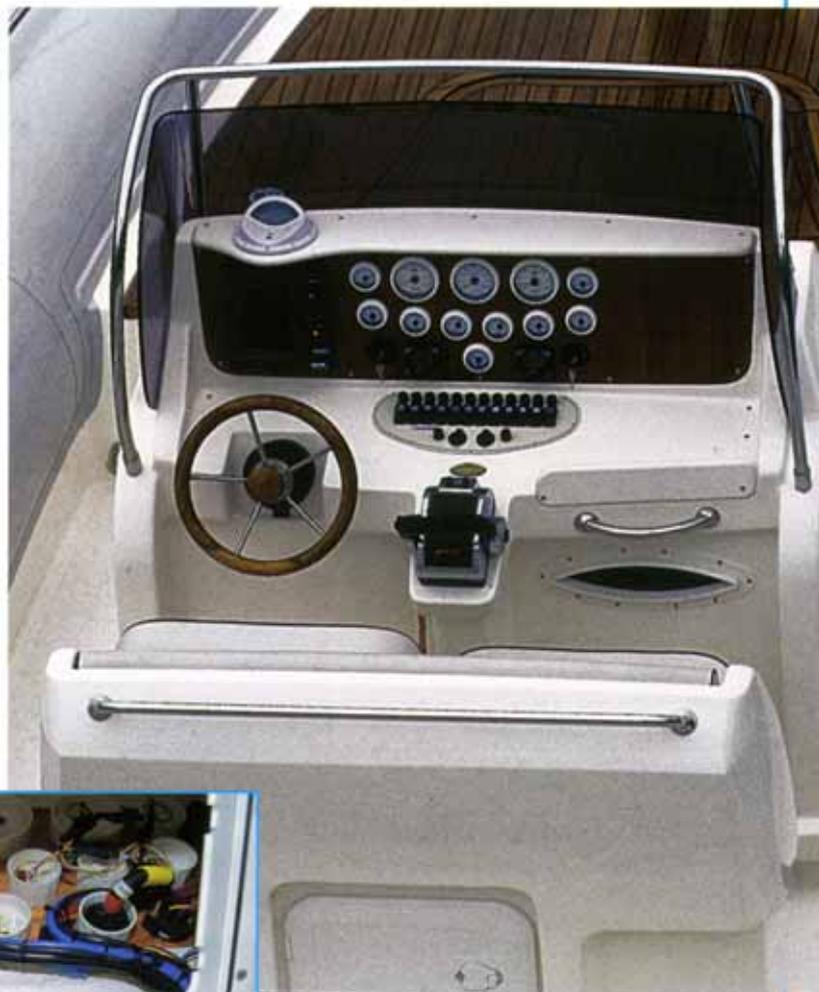
La panca di pilotaggio è dotata di due sedute molto larghe che possono essere utilizzate come appoggiareni, ribaltando la parte anteriore del sedile. La base è svasata in modo da aumentare la superficie calpestabile. All'interno della consolle è stata ricavata una toilette con wc chimico e lavandino (optional, 580 euro); l'accesso a questo locale è favorito dal



ribaltamento completo del sedile antistante il cassero. Il vano è rifinito in modo impeccabile: i cavi di comando dei motori e quelli elettrici degli strumenti transitano in spazi appositi e non sono in vista. Un solo difetto: l'oblò che si apre dalla cabina verso la postazione di guida ha un profilo un po' affilato che potrebbe essere urtato con le ginocchia.

Il ponte di prua, elegantemente rivestito di teak, sembra essere ininterrotto, ma, in realtà, si divide in due parti: al centro il tavolo

da pic-nic, intorno il grande portello per l'accesso al gavone prodiero. Il tavolo scorre verticalmente grazie a un meccanismo manuale che consente di abbassarlo sino a formare il piano prendisole. L'enorme portello d'accesso al gavone, nonostante le sue dimensioni e il peso delle robuste nervature di rinforzo, si solleva molto facilmente, grazie all'equilibrio di due attuatori idraulici. Nel vertice di prua un altro piccolo gavone raccoglie la catena e la cima dell'ancora. Il verricello è a vista e l'ancora s'incastona sotto al pulpito, in una posizione che consente di accertarne la corretta sistemazione (più facilmente di quanto non avvenga



**LE NOSTRE**

**PROVE**



sui battelli con occhio di cubia sotto al tubolare). L'estremità di prua è facilmente sostituibile in caso di danno.

Sul pagliolato, due listelli di teak segnalano la presenza dei gradini che delimitano i diversi livelli del piano di calpestio. Altre liste sono fissate in corrispondenza del puntapiedi, alla base del cassero di pilotaggio. La base della consolle è stata disegnata ricavando una cavità in cui è possibile infilare la punta dei piedi.

Assai curata la posizione dei tientibene, dislocati in ogni zona del battello, compresa la

**L'area di poppa è dedicata al relax: comodo il prendisole, ampia ed elegante la plancetta bagno. Al centro ci sono la scaletta (nascosta sotto al teak) e anche un pratico gavone.**

**L'apertura del cofano motore è limitata dalle «ali» del roll-bar. Sui fianchi del cassero di poppa sono state ricavate eleganti prese d'aria dinamiche. Il portello è insonorizzato; rigoroso il cablaggio degli impianti elettrici.**

spalliera della panca di pilotaggio. Altre maniglie sono sistemate in plancia e ai lati del divano di poppa. Stando seduti, il parabrezza protegge completamente il corpo e il viso e lo spazio tra la consolle e il sedile di guida è più che sufficiente. Le manette di controllo dei motori sono in posizione centrale, su un'apposita colonna verticale.

#### IN NAVIGAZIONE

Il 29' Open messo a disposizione dalla Marlin per il nostro test era equipaggiato con due Mercruiser 4.3L MPI a benzina da 220 cavalli ciascuno, con piede Alpha One con eliche controrotanti, a quattro pale da 23 pollici. Al minimo regime sorprende la silenziosità dei motori, in parte dovuta alle loro caratteristiche, in parte all'isolamento acustico del fonoassorbente all'interno del cofano motore e dei cuscini prendisole all'esterno. Con i due entrofuoribordo a benzina le prestazioni sono molto sportive: il battello entra in planata in un paio di secondi e raggiunge la massima velocità in venti. La minima velocità di planata è

**Il design complessivo del nuovo Marlin 29' risulta assai appagante. Lungo i tubolari corrono i caratteristici tientibene d'acciaio. La plancetta balneare è sovrabbondante e molto sfruttabile.**



**GOMONE**



**I due Mercruiser a benzina 4.3L MPI sono sistemati molto vicini. Il portello è provvisto di due attuatori che ne facilitano l'apertura.**

intorno ai 2.100 giri/min pari a circa 15 nodi, con il battello leggermente appoppato. A 5.000 giri, massimo regime di funzionamento, si toccano i 48 nodi, ma l'entrata in funzione del limitatore (piuttosto frequente con l'elica da 23") lascia intendere che con un'elica più «lunga» si potrebbero ottenere velocità ancora più elevate (anche di 4-5 nodi); un dato che fa riflettere sulla reale necessità di impiegare motori così potenti su un gommone da turismo.

Dobbiamo sottolineare che anche alla massima andatura, con la superficie d'acqua in condizioni ideali, il controllo è sempre facile e sicuro. Il suggerimento di utilizzare una potenza inferiore non nasce dall'esigenza di ridurre la massima velocità del mezzo per motivi di sicurezza, quanto, piuttosto, dal concetto che la carena non richiede un simile dispendio d'energia. Inoltre, bisogna ricordare che la guida ad alta velocità, con qualsiasi mezzo, necessita sempre una buona esperienza di pilotaggio, per affrontare eventuali imprevisti.

Per verificare sommariamente la possibilità di utilizzare la singola motorizzazione, abbiamo navigato con un motore spento, misurando una velocità massima di 32 nodi. Un dato che deve essere letto tenendo conto del peso del secondo motore (non utilizzato) e soprattutto del freno introdotto dal relativo piede poppiere. La posizione dei motori è sembrata corretta e non si è riscontrato alcun fenomeno di cavitazione. La plancetta, i relativi sostegni e anche i tubolari non interferiscono con la scia, che appare molto pulita.

Il battello, in acque calme, non richiede alcun controllo della stabilità e resta sempre in traiettoria grazie al disegno delle linee d'acqua. Lo scafo tende a navigare prevalentemente sulle sezioni poppiere di carena e ciò gli conferisce una buona agilità in virata, soprattutto alle andature più basse. Al crescere della velocità, si stende sull'acqua immergendo anche le sezioni prodriere dell'opera viva, in questo modo riesce ad aumentare la lunghezza al galleggiamento e a migliorare il comportamento sul mosso.

© Copyright by Koster Publishing 2004

# I NUMERI DELLA PROVA

## le caratteristiche tecniche

### MARLIN BOAT 29' OPEN EFB

Lunghezza f.t.	896 cm
Lunghezza interna	820 cm
Larghezza f.t.	330 cm
Larghezza interna	210 cm
Diametro tubolari	60 cm
Compartimenti	5
Portata persone	14
Peso (senza motore)	1.600 kg
Potenza massima applicabile	440 hp (323 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»

## il costruttore

### Tessuto gommato:

hypalon-neoprene Pennel Industries Orca 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

### Mercruiser 4.3L MPI (2)

Potenza massima	220 hp (164 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
Alimentazione	multipoint
Lubrificazione	olio nel carter
Alternatore	12V - 65A
Accensione	ECM 555
Peso	419 kg (Alpha One)
Elica	da 23" (4 pale)

## ci è piaciuto di più

La sicurezza in navigazione

La qualità del manufatto

Lo stile e il comfort della coperta

## ci è piaciuto di meno

Il roll-bar limita l'apertura del cofano motori

Il profilo affilato dell'oblò della cabina

Il piano di calpestio su due livelli



29' EFB

## 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>                           |
| • Kit anticorrosione                        | <i>Anti corrosion kit</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 con cima, catena e ancora inox | <i>Windlass with rope, inox chain anch anchor</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>                          |

## DOTAZIONI EXTRA:

• FRIGORIFERO LT. 26	• REFRIGERATOR LT. 26
• INVASATURA IN LEGNO PER TRASPORTO	• WOODEN TRANSPORT CRADLE
• TAVOLO TEAK CON PIANTANA MOBILE	• TEAK TABLE WITH MOVABLE BRACKET
• TELI COPRI CONSOLLE E SEDILI	• FABRIC MOORING FOR STEERING & SEATS
• TELO TOTALE PER ORMEGGIO KEVLAR	• KEVLAR FABRIC MOORING COVER
• TENDALINO PARASOLE	• SUN AWNING
• TUGA COMPLETA	• HARD TOP
• WC MARINO ELETTRICO	• W.C. WITH ELECTRIC PUMP

**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.**

**A**bbiamo provato in anteprima il nuovo Marlin 29', un super gommone che strizza l'occhio anche ai più «incancreniti» barcaioi. 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.*



*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 dove è stata sviluppata una piccola penisola dove è stata sviluppata una piccola penisola per ospitare la bussola elettronica, in asse con la ruota di timone. Curiosando 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 we 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 cucineria. 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.*



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'unghia 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-





**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

# 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»

## 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.com](http://www.marlinboat.com)  
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 tintibene 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



**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