

Dopo la versione fuoribordo, il cantiere presenta il modello con **ENTROFUORIBORDO** offrendo la possibilità di scegliere tra sei diverse soluzioni, diesel o benzina, da 260 a 425 cavalli. Con una potenza di 320 cavalli tocca i 42 nodi in piena

sicurezza. **LA QUALITA' DEI MATERIALI E LE FINITURE SONO IMPECCABILI**, secondo la tradizione del cantiere.

La **CARENA STRETTA E PROFONDA** è adatta alla navigazione d'altura. Il battello propone **DUE AREE PRENDISOLE E UN LIVING**. Sottocoperta offre ampi spazi di stivaggio e uno **SPOGLIATOIO CON TOILETTE**.

La superlativa spiaggia poppiera è motivo d'attrazione e forse di scelta.

I tubolari sfiorano la superficie d'acqua e danno stabilità alla fonda.

**MOLTO COMPLETA LA DOTAZIONE DI SERIE.**

▶ Lunghezza f.t.m 9,46

▶ Larghezza f.t.m 2,95

▶ Velocità massima 42 nodi

▶ Prezzo 79.600\* euro

\*con Mercruiser 377 Mag DTS (benzina)



**C**ostruire gommoni cercando una perfezione estetica e funzionale tipica degli yacht di lusso piuttosto che dei mezzi pneumatici. Questo sembra essere l'obiettivo della Marlin, ricercato e ottenuto anche con la recente versione entrofuoribordo del 26'.

Il battello esibisce grande eleganza, è rifinito in modo impeccabile e attrezzato con accessori di qualità. Più si approfondisce l'esame di ogni elemento e più emerge quanta attenzione sia stata dedicata al progetto e alla realizzazione del prodotto con lo scopo di dare al diportista non soltanto la soddisfazione di possedere un mezzo di *standard* superiore alla media, ma anche per permettergli di provare un livello di *comfort* che lo invoglierà a utilizzarlo sempre più frequentemente. Questa nuova versione con motori entrofuoribordo è valoriz-

# MARLIN BOAT

## 26' EFB



zata da una spiaggia bagno di notevoli dimensioni che rappresenta uno dei motivi di scelta di questo tipo di motorizzazione.

Il cantiere offre ben sei diversi tipi di propulsori Mercruiser: l'unità diesel QSD 4.2 da 4,2 litri con alimentazione *common rail* e potenze di 270, 320 o 350 cavalli e tre diversi motori a benzina, dal 5 litri 5.0 MPI da 260 cavalli al 377 Mag DTS da 320 cavalli oggetto del nostro *test*, sino allo sportivo 496 HO da 425 cavalli. Rispetto alla versione fuoribordo il dislocamento del mezzo è leggermente superiore e grazie a ciò il tratto poppiero dei tubolari si appoggia sulla superficie d'acqua a tutto vantaggio della stabilità del battello alla fonda. Il progettista ha preferito favorire questo aspetto del *comfort* piuttosto che seguire la comune tendenza di collocare le camere d'aria lontane dalla linea di

galleggiamento per privilegiare le prestazioni, snaturando la vera identità del mezzo pneumatico. L'opera viva è particolarmente elaborata per offrire prestazioni brillanti e al tempo stesso un assetto costante che non richiede necessariamente correzioni con il trim. La carena appartiene a una nuova generazione di scafi che il cantiere ha messo a punto per navigare in modo ottimale anche quando il mare è molto mosso.

Su un battello di questa misura non manca lo spazio per realizzare zone di diversa funzione e per mettere a disposizione dell'armatore e dei suoi ospiti tutti gli elementi d'arredo utili per trascorrere una piacevole giornata sull'acqua. Stefano Selva, progettista di questo modello, ha trovato l'equilibrio ideale della superficie di coperta con l'avanzamento della consolle e il corretto dimensionamento dello spazio prendiso-

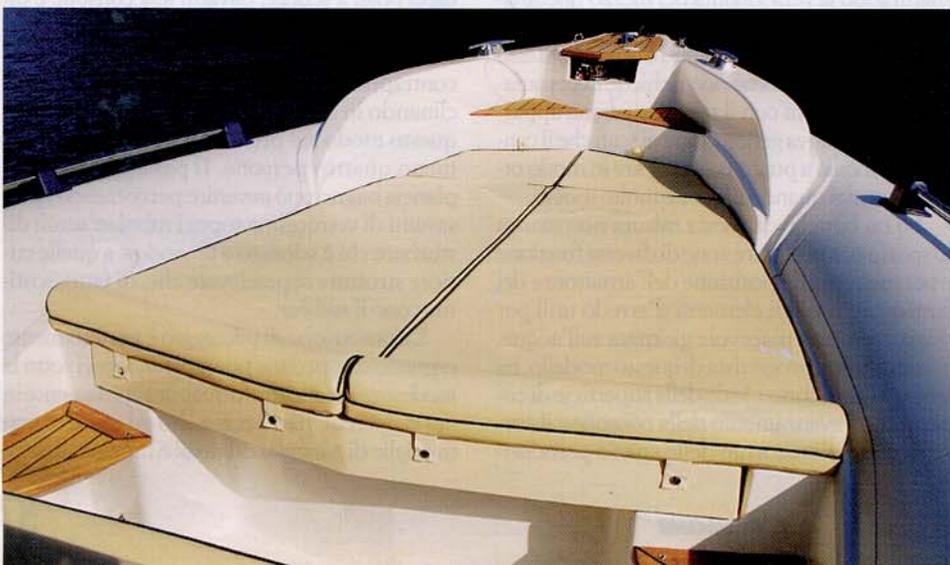
le prodiero. Sono così stati realizzati anche ben dieci posti a sedere; davanti alla consolle è disponibile un divanetto per due persone, mentre nel pozzetto c'è un *living* con due divani contrapposti. Il *solarium* di poppa si amplia reclinando in avanti lo schienale della panca; in questo modo sul prendisole trovano posto almeno quattro persone. Il passaggio verso la plancia bagno può avvenire percorrendo i passavanti di vetroresina sopra i tubolari senza disturbare chi è sdraiato e tenendosi a quelle curiose strutture sopraelevate che, di fatto, sostituiscono il *roll-bar*.

La postazione di pilotaggio è perfettamente ergonomica: pedane puntapiedi, incavi sotto le medesime, sedile trasformabile rapidamente in appoggiareni, parabrezza alto ed efficace con maniglie di *plexiglas* originali e funzionali, sup-

# LE NOSTRE PROVE



*Il vertice di prua è organizzato con verricello, portello di copertura per lo sbarco, passacavi e galloce ben fissate su un elemento strutturale e non solo incollato. Curato il drenaggio del calpestio. Il gavone di prua sfrutta l'altezza del ponte per offrire un volume di stivaggio eccezionale.*



porto centrale per i comandi del motore e planca adatta a incassare ogni sorta di strumenti.

Le grandi dimensioni di questo battello non creano certo problemi di stivaggio delle attrezzature, nemmeno su questa versione con l'entruoribordo. L'enorme gavone di prua sfrutta la considerevole altezza del ponte; il suo volume è così grande che il costruttore ha scelto di utilizzare gli altri spazi sotto il pagliolato per scopi diversi: all'interno del cassero centrale, ad esempio, è stato ricavato un vano *toilette*; sotto la seduta di guida è stato alloggiato un frigorifero a cassetto e si è trovato posto per riporre, su apposite steele, il tavolo da pranzo; la cala di poppa, infine, è stata dedicata esclusivamente al motore, in modo da favorire gli interventi di installazione, manutenzione e ispezione (da effettuarsi sempre prima di intraprendere la navigazione), senza trascurare il fatto che una sala macchine più ampia e ben ventilata crea le migliori condizioni di funzionamento (più ossigeno e temperature più basse).

Gli spostamenti a bordo sono agevoli e per salire sui ponti di prua e di poppa sono stati realizzati appositi gradini messi in evidenza dal rivestimento di *teak*. La considerevole elevazione del cassero di poppa ha imposto la realizzazione di un dislivello sul pagliolato, in prossimità della panca, per appoggiare i piedi quan-





*La consolle è molto ergonomica: pedana puntapiedi con incavo sottostante, supporto manette centrale, cruscotto ampio e originali maniglie tientibene in plexiglas integrate con il parabrezza. A richiesta è possibile allestire un locale toilette, ma l'accesso e la chiusura del portello dall'interno sono migliorabili.*



# LE NOSTRE PROVE



*Il sedile di guida ha il pregio di trasformarsi in appoggiareni con un gesto semplice e immediato. Due divani contrapposti formano un living al centro del quale è possibile collocare un tavolo da pranzo in teak con alette pieghevoli. Il prendisole di poppa è di per sé molto ampio e, reclinando lo schienale della panca, si allunga ulteriormente.*

*Le due alette verticali poste ai lati del solarium servono da supporto per le luci e le antenne e possono essere utilizzate per aggrapparsi durante gli spostamenti dalla poppa al pozzetto o quando ci si imbarca dalle fiancate. Due gradini di teak a prua e due a poppa consentono un più agevole transito rispettivamente tra il prendisole, i trincarini e il pagliolato di coperta.*





*L'opera viva del 26' presenta un angolo diedro che a prua supera i 45° e a poppa, in corrispondenza dello specchio, raggiunge i 26°. L'alto coefficiente di finezza, cioè una larghezza ridotta rispetto alla lunghezza, rivela un carattere sportivo, così come la lunga ruota di prua. La qualità della costruzione è sottolineata dall'utilizzo di resina vinilestere per le pelli esterne. Lo scopo è quello di realizzare un prodotto meno sensibile ai fenomeni osmotici e, quindi, certamente più durevole. La grande spiaggia di poppa è uno degli elementi che determina la scelta di questo modello.*

do si è seduti; purtroppo questo scalino richiede un po' di attenzione per evitare di inciamparvi. L'originale sviluppo del tubolare e dei fianchi, che a partire da centro scafo si elevano considerevolmente, permette di ottenere murate interne più protettive rispetto ad altri battelli pneumatici e anche questa caratteristica fa del 26' un mezzo «marino» al 100%. Merita rilievo l'impiego di *gelcoat*, resine e fibre di vetro di elevata qualità, lavorati con criteri che fanno del Marlin un prodotto durevole e affidabile. Anche questi elementi, oltre alle doti estetiche, a quelle di navigazione e a un allestimento di serie straordinariamente completo, ne giustificano ampiamente il prezzo.

#### IN NAVIGAZIONE

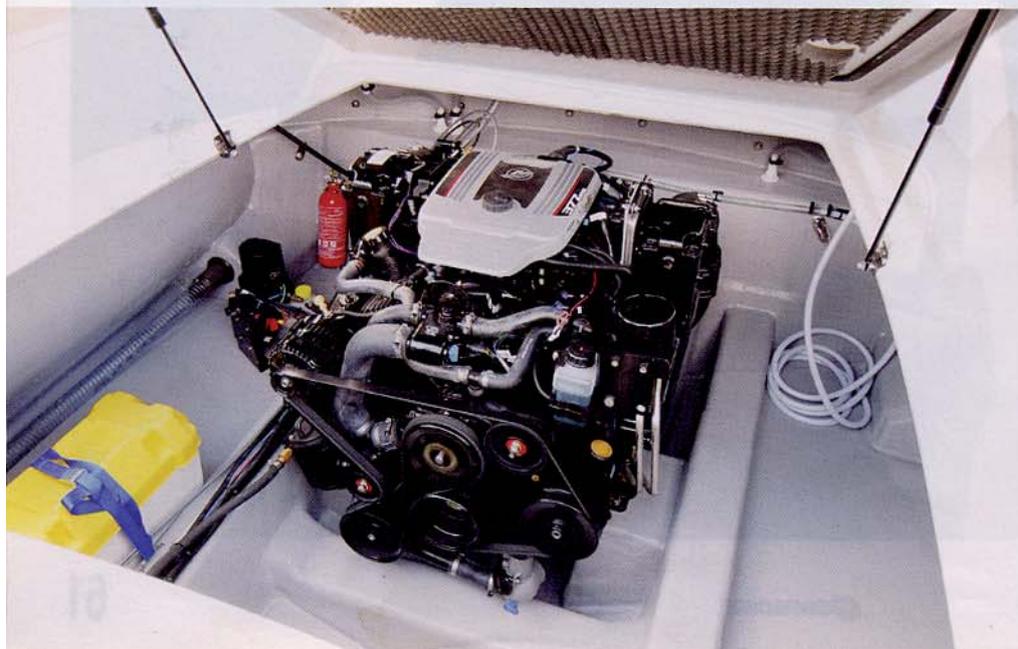
Lo scafo è caratterizzato da un elevato coefficiente di finezza (cioè è piuttosto stretto in rapporto alla lunghezza) per fendere meglio l'onda e ottenere un più alto rendimento energetico. La «V» è molto profonda e l'angolo diedro dei piani di carena passa dai circa 45° al ter-



# LE NOSTRE PROVE



**La grande «sala macchine» facilita gli interventi di controllo e manutenzione. Tutto appare curato in ogni dettaglio e l'impiantistica è stata installata con rigore. Il cantiere offre ben sei diversi tipi di propulsori Mercury, a benzina o a gasolio. Rispetto al modello in prova, la versione in vendita sarà equipaggiata con manette elettroniche «drive by wire», come quelle utilizzate sul Mercury Verado.**



mine della ruota di prua ai 26° in corrispondenza della poppa. Un'inclinazione dello specchio di 15° (superiore alla media) permette di avere una maggiore escursione negativa del piede, in modo da dirigere la spinta dell'elica verso il basso per facilitare la planata e «stendere» il gommone sul mosso, immergendo tutte le sezioni dell'opera viva, da prua a poppa, per limitare il beccheggio e i salti. Ovviamente, in condizioni di acque calme, il pilota potrà regolare l'angolo del piede per raggiungere prestazioni migliori abbinate a sensazioni di guida diverse. Ad esempio, preferendo una posizione del trim neutra o leggermente positiva si arriverà a controllare la direzione dello scafo in maniera più pronta e precisa, «sentendo» maggiormente l'azione del timone, mentre con trim negativo, a forte andatura, saranno in prevalenza le sezioni prodire dello scafo a guidarlo in traiettoria, contrastando ogni variazione di rotta.

La prova con il motore a benzina Mercury 377 Mag DTS da 320 cavalli regala splendide sensazioni di guida: l'accelerazione con l'elica a quattro pale è rapida, la velocità massima di 42 nodi è emozionante ma sicura, l'assetto è ideale anche a bassa andatura, sebbene l'ingresso in planata avvenga oltre i 15 nodi.

Nella versione fuoribordo (provata lo scorso anno: si veda *Il Gommone* n. 270), con il Verado da 300 cavalli tocca i 43,5 nodi grazie a un peso inferiore e a una migliore efficienza dinamica del piede. Rispetto al modello in prova, la versione in vendita sarà equipaggiata con manette elettroniche, per una guida ancora più morbida. In seguito, la Mercury dovrebbe poi adottare la timoneria elettroidraulica del Verado anche sulle unità entrofuoribordo, consentendo di ottenere una guida ancora più accurata. Il Marlin 26' effettua virate precise e la sensazione di derapata della poppa è dovuta alla posizione avanzata del posto di guida, collocato in pratica sul centro di rotazione dello scafo. Il rendimento della carena e del sistema di propulsione migliora all'aumentare della velocità e non è quindi utile dosare il gas per risparmiare carburante.

Si possono così scegliere le andature di crociera in funzione delle condizioni del mare, del comfort, delle distanze e dei tempi di percorrenza desiderati. A 20 o 25 nodi, per esempio, l'autonomia teorica è sempre di circa 260 miglia e a tutto gas resta comunque superiore alle 205 miglia. Nella realtà, considerando un uso a diversi regimi e anche a lento moto, i consumi orari sono contenuti in media in circa 25 litri/ora e non giustificano, salvo rari casi o altre motivazioni, la scelta di propulsori diesel. La versione con il fuoribordo Verado da 300 cavalli consuma circa il 20% in meno tra 25 e 35 nodi, il motore è anche un po' più silenzioso (da 3 a 5 decibel, pari a 2-3 volte) e offre prestazioni leggermente superiori (più veloce di 1,5 nodi), ma la scelta tra le due motorizzazioni va basata anche su altri parametri, quali ad esempio l'abitabilità, il trasporto su carrello, la commerciabilità dell'usato. ©

© Copyright by Koster Publishing 2009

# I DATI MARLIN BOAT 26' EFB TOP

## le caratteristiche tecniche

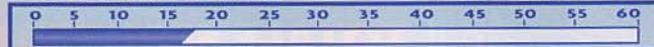
Lunghezza f.t.	946 cm
Lunghezza interna	750 cm
Larghezza f.t.	295 cm
Larghezza interna	185 cm
Diametro tubolari	55 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	-
Portata persone	12
Peso con motore	2.000 kg
Potenza massima applicabile	425 hp-312 kW benzina (350 hp-257 kW diesel)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo con motore di prova	€ 79.600 (Iva esclusa)

## i principali accessori

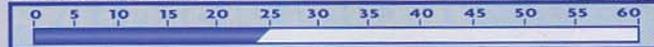
● Golfari di alaggio	di serie
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 440 litri	di serie
● Verricello elettrico con ancora, cima e catena	di serie
● Cuscineria completa + luci nel pozzetto	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 60 litri	di serie
● Tendalino parasole (4 archi)	di serie
● Tenda campeggio nautico a poppa	€ 1.450
● Roll-bar in vtr completo di luci e tromba	di serie
● Frigo a cassetto da 36 litri	di serie
● Locale toilette con wc elettrico + mobile in teak	€ 1.600
● Timoneria idraulica + bussola	di serie
● Pompa di sentina + gonfiatore elettrico	di serie
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone	di serie
● Tavolo in teak	di serie
● Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
● Piano di calpestio in teak	€ 3.200

## le prestazioni

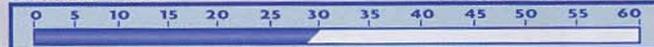
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 17 NODI A 2.800 GIRI/MIN



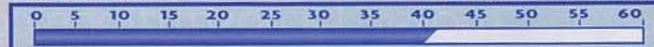
CROCIERA ECONOMICA 25 NODI A 3.500 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 30 NODI A 4.000 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 42 NODI A 5.000 GIRI/MIN



## il motore della prova

Mercuriser	377 Mag DTS (benzina)	
Potenza massima	hp	320
	kW	239
Regime di potenza max	giri/min	4.800-5.200
Cilindri	numero	V8
Distribuzione	tipo	monoalbero 2 valvole per cilindro
Cilindrata	cc	6.200
Alesaggio x corsa	mm	101 x 95
Alimentazione	tipo	iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a	65 (12 V)
Rapporto di riduzione		1:1,65
Peso	kg	451
Elica	passo	19"

## il costruttore

Progetto	Stefano Selva
Cantiere	Marlin Boat
Indirizzo	Via Galvani, 2 - 22070 Luisago (CO)
Telefono-Fax	031/889866 - 031/889844
Sito Internet	www.marlinboat.it
E-mail	info@marlinboat.it
Garanzia contrattuale	3 anni

## le condizioni della prova



lago  
calmo



vento  
assente



2  
persone  
a bordo



250 litri di  
benzina

## ci è piaciuto di più

- ▲ L'assoluta qualità di costruzione, dai materiali alle rifiniture
- ▲ La carena profonda e adatta a ogni condizione
- ▲ La ripartizione degli spazi di coperta e la grande plancia di poppa

## ci è piaciuto di meno

- ▼ Il dislivello sul pagliolato in prossimità del divano di poppa
- ▼ Il motore elettrico del frigo nel vano dove transitano i tubi del carburante
- ▼ L'accesso al locale toilette e la chiusura del portello dall'interno

# novità 2009

**MARLIN 17' FB**



**MARLIN 26' EFB**



**NUOVE forme,  
NUOVE prestazioni e la QUALITÀ di sempre!**



**COMO - ITALY**

[www.marlinboat.it](http://www.marlinboat.it)