

DIDATTICA: CARENE PROFONDE O VELOCI? ECCO COME SI SCELGONO

Marzo 2009 - € 5,00

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

276

LE NOSTRE PROVE

SCANNER DILLENNIUM 40
MARLIN BOAT 17' TOP EFB E FB
NAUTICA CAB DORADO 10.0
BWA 40 WL

GUIDA ALL'ACQUISTO

SPECIALE MINI-CABINATI
COSA OFFRE IL MERCATO:
SEI MODELLI A CONFRONTO



FUORIBORDO

ANALISI TECNICA
PARSUN, DI «CINESE»
C'E' SOLTANTO IL PREZZO?

ITINERARI

LA COSTA DELLA MAREMMA
CASTIGLIONE DELLA PESCAIA,
LE FORMICHE E PUNT'ALA



GUIDA
AL MERCATO
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DELL'USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI

Un piccolo **GOMMONE EXTRA LUSO**, con ampie zone prendisole a prua e a poppa. C'è posto a sedere per sette, ma all'interno del pozzetto lo spazio calpestabile è modesto e la seduta davanti alla consolle riduce un po' la mobilità. Dalla carena alla coperta, dai rinforzi alle finiture, **TUTTO E' REALIZZATO AL TOP**, secondo le filosofie di costruzione del cantiere. Il battello è curato come un maxi e anche per questa ragione si distingue dai concorrenti.

E' **UN MEZZO PER LA FAMIGLIA**, a prescindere dalle dimensioni.

Lo abbiamo testato sia nella **VERSIONE FUORIBORDO**, con cui **SI OTTENGONO PRESTAZIONI MIGLIORI**, sia in quella mossa dall'originale gruppo poppiero Mercruiser Vazer, che permette di godere di un'impareggiabile **SPIAGGETTA BALNEARE**.

▶ Lunghezza f.t.m 5,95-5,75

▶ Larghezza f.t.m 2,28

▶ Velocità massima 31,5-35,5 nodi

▶ Prezzo 32.000*-18.800 euro

*con Mercruiser Vazer 100



In netto contrasto con la costante crescita delle dimensioni dei gommoni di ultima generazione, forse anticipando una possibile inversione di tendenza del mercato, la Marlin Boat propone un nuovo battello sotto i sei metri in due diverse versioni, entrofuoribordo e fuoribordo. La prima ha debuttato all'ultimo Salone nautico di Genova, mentre la seconda è arrivata solo a fine dicembre. Negli ultimi anni il settore ha inseguito le manie di grandezza di eccentrici armatori che sono arrivati a far costruire gommoni fino a 24 metri di lunghezza. L'attuale contrazione delle vendite potrebbe portare verso un generale ridimensionamento delle misure, a beneficio di chi intende

MARLIN BOAT

17' Top EFB e FB



praticare il diporto con pura passione e vero piacere, senza bisogno di alcuna ostentazione. Un gommone di dimensioni contenute non fatica a trovare ormeggio, può essere carrellato, varato e alato facilmente e d'inverno trova ricovero anche nel più piccolo *garage*.

Il cantiere lariano per la prossima stagione punta, quindi, anche sul rilancio dei modelli più piccoli, naturalmente senza venir meno alle proprie filosofie di costruzione. Pur avanzando dimensioni contenute, il Marlin 17' conserva l'eleganza e la qualità di tutti i prodotti della gamma e non rinuncia ad accessori di pregio e a finiture impeccabili. E' paragonabile a un'utilitaria di gran lusso, realizzata per una clientela che ama la classe e la ricercatezza

del *design*. Stefano Selva, *designer* di tutti i Marlin, sembra aver trovato ancora maggiori motivazioni nel tracciare le linee di coperta di quest'esemplare, spinto dalla volontà di cercare soluzioni capaci di moltiplicare lo spazio.

Le due versioni differiscono esclusivamente per il tipo di motorizzazione e il *lay-out* dell'area di poppa. Entrambe si mettono in evidenza per la grandezza delle zone prendisole, che sono ideali per quattro persone e che risultano confortevoli anche per sei. Si tratta di un mezzo studiato per la gita quotidiana con la famiglia ed è stato, pertanto, dedicato quasi esclusivamente ai bagni di sole e di mare.

Il modello con motore entrofuoribordo (l'unità Mercruiser deriva da un blocco *automotive*

prodotto in Brasile dalla General Motors) regala una bella plancetta poppiera con scaletta integrata nascosta sotto un apposito portello. L'elemento non è strutturale, ma risulta solidamente fissato allo scafo ed è bordato con un bottazzo in gomma che protegge la vetroresina nel caso di urti lievi. Con il fuoribordo ci si deve accontentare di due plancette, una delle quali provvista di scala bagno. Non cambia però la grandezza dei materassini prendisole, perché il pozzetto motore (lo spazio necessario per ribaltare il fuoribordo in posizione «tilt») viene sfruttato attraverso un portello incernierato provvisto di cuscino. Grazie a una perfetta calibrazione delle dimensioni e delle forme, lo schienale della panca di poppa

LE NOSTRE PROVE

può essere reclinato verso prua in modo da estendere ulteriormente l'area *relax* di poppa.

E' all'insegna della trasformabilità anche la zona prodiera dove, con una prolunga, è possibile collegare la pontatura con la seduta antistante la consolle, in modo da formare un lungo piano completamente rivestito da morbidi cuscini. Nel vertice non manca il gavone per l'ancora, il cui portello è munito di un'asola per la cima (persino i cuscini sono preformati per il passaggio del calumo), mentre per i più esigenti è prevista l'installazione di un salpancora elettrico opzionale.

C'è un solo gavone per le attrezzature e questa soluzione è preferibile al frazionamento dei volumi di carico perché consente di stivare borse ingombranti senza difficoltà, anche per merito di un portello ampio quasi quanto il vano e ben sostenuto da un attuatore che ne consente la completa apertura. Ogni volume della sentina è stato sfruttato, come rivela il pozzo ricavato sotto il pagliolato di prua.

Il musone è dotato di un elemento sacrificale asportabile e sostituibile eventualmente anche con altri muniti di verricello elettrico (optional) o più corti, per non sporgere. Il pozzo catena è chiuso da un portello con la scassa per la cima. Analoga soluzione è stata adottata per accedere alla valvola del tubolare di prua. Le cerniere a raso e l'antidrucciolo di ottima tenuta indicano l'attenzione del cantiere per ogni elemento della costruzione. Il gavone di prua è molto profondo.

Un'importante caratteristica di questo battello è la modesta altezza di costruzione che ha due positivi effetti: l'abbassamento del baricentro, utile per migliorare la stabilità (in acqua e sul carrello stradale) e la riduzione degli ingombri, per rimessarlo nell'*hangar* di uno yacht o nel soppalco del *garage* di casa.

Le sedute e la consolle sono perfettamente calibrate tra loro e non si avverte la necessità di governare in piedi. Il cassero è molto largo, ma essendo di altezza limitata non complica il passaggio a prua. L'ampiezza della consolle ha concesso spazio a un gavone interno di ragguardevole volume e soprattutto ha permesso di disegnare una plancia enorme, dove possono trovare posto schermi da 12" e ogni sorta di strumentazione. Purtroppo il piano ha una modesta pendenza e la lettura di alcuni strumenti digitali risulta poco agevole. La ruota di timone è a inclinazione regolabile per rendere comoda la guida in piedi e da seduti; i comandi sono in posizione corretta, mentre il parabrezza



è troppo basso per offrire un riparo adeguato.

Complessivamente sono disponibili ben sei (o sette) posti a sedere, tre (o quattro) sulla panca di guida e altrettanti davanti alla consolle. Quest'ultima seduta occupa l'intero baglio, ma non compromette eccessivamente la mobilità perché è preceduta da gradini (uno per lato) che aiutano a scavalcarla. Sotto di essa c'è l'ennesimo vano di stivaggio, dal quale si ispeziona il contenitore dell'acqua dolce (40 litri). Anche il serbatoio del carburante in acciaio inox da 120 litri si trova nella zona centrale del battello, affinché non si verifichino variazioni d'assetto a seconda della quantità dei liquidi contenuti.

Ogni elemento è stato accuratamente studiato per la migliore ergonomia e la qualità del *gelcoat* e delle lavorazioni esalta la bellezza delle forme di coperta. L'impronta antiscivolo impressa su tutte le superfici calpestabili offre un buon *grip* e numerosi tientibene aiutano a tenersi in sicurezza. Ganci di chiusura, galloce a scomparsa, golfari di alaggio e ogni altro



LE NOSTRE PROVE



La consolle è molto larga, ma essendo bassa non pregiudica il passaggio laterale. A pruvia del cassero c'è una panca sotto alla quale sono presenti due gavoni; all'interno trova posto anche il serbatoio dell'acqua da 40 litri. In plancia c'è molto spazio per gli strumenti, i comandi sono in posizione ergonomica e il volante è regolabile. Sulla versione fb non è prevista la timoneria idraulica.





accessorio di coperta risulta installato seguendo criteri di massima cura e attenzione e solo gli attacchi degli attuatori che sostengono il cofano motore della versione entrofuoribordo sembrano essere poco robusti.

Un'ultima annotazione riguarda il prezzo dei due modelli: la versione mossa dal Mercruiser Vazer 100 è proposta in un unico allestimento («Top») a 32.000 euro + Iva, mentre quella spinta da fuoribordo è declinata nelle configurazioni «standard» e «Top», rispettivamente a 16.900 e 18.800 euro + Iva. Se a questa quotazione aggiungiamo il costo del motore (nel nostro caso uno Yamaha F 100 4T) si raggiunge un prezzo finale (Iva esclusa) di circa 30 mila euro, nel caso in cui si opti per la versione più accessoriata. Ovviamente questa differenza può risultare ancora maggiore scegliendo motori meno costosi di quello utilizzato in prova.

IN NAVIGAZIONE

Per comparare le due versioni abbiamo effettuato il *test* con motori di pari potenza (100 cavalli) e con lo stesso identico carico (due persone e serbatoi pieni). Sulle acque calme del lago è stato possibile misurare con precisione le lievi differenze che distinguono i due gommoni. Entra in assetto più facilmente il modello con l'entofuoribordo (velocità minima di planata 13 nodi contro 14), ma entrambi hanno un angolo di cabrata molto contenuto.

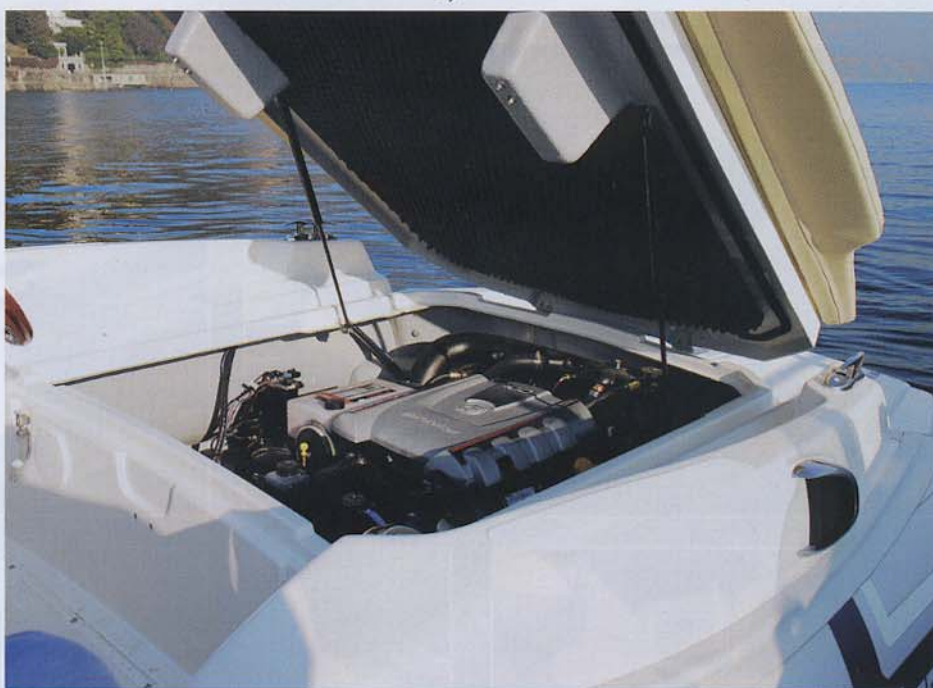
Lo Yamaha F 100 4T è più silenzioso, mentre il Mercruiser Vazer 100, nonostante lo spesso strato di materiale fonoassorbente applicato sul cofano motore, ad alta velocità produce un rumore più alto di 6 decibel (4 volte) e in partenza trasmette vibrazioni più consistenti.

A parità di andatura, il motore giapponese presenta consumi inferiori di circa il 20% ed è più assetato solo quando si spalanca completamente il gas. Bisogna però considerare che a tutta manetta il fuoribordo sviluppa una velocità massima di 35,5 nodi contro i 31,5 dell'entofuoribordo. Queste differenze sono imputabili ai diversi rendimenti delle due unità, ma soprattutto al maggior peso del motore efb e alla più alta resistenza idrodinamica prodotta dal piede poppiero rispetto all'ogiva del fuoribordo.

In accelerazione, in virata o in ogni altra si-

tuazione in cui è richiesta l'erogazione della massima coppia, le due unità offrono prestazioni molto simili.

Il gommone non è certo tra i più leggeri della categoria, sia per la ricchezza degli arredi sia per lo spessore delle stratificazioni dello scafo e della coperta. Per questa ragione e per un disegno di carena finalizzato alla ricerca della stabilità e del migliore assetto possibile, le prestazioni di velocità non sono le migliori della categoria. L'ottimo bilanciamento è stato ottenuto anche grazie alla sistemazione del cassero e dei serbatoi a centro scafo, in corrispondenza del baricentro. Pattini con deflet-



Ribaltando in avanti lo schienale della panca di guida si ottiene una superficie relax enorme, anche nella versione fuoribordo. Come tradizione del marchio, gli accessori (nella foto a destra le galloce a scomparsa) sono tutti accuratamente selezionati. Il 17' Efb monta un 4 cilindri (1.598 cc) a benzina Mercruiser Vazer da 100 hp, che ha la peculiarità di poter essere installato inclinato di 50° per minimizzare gli ingombri in altezza.



LE NOSTRE PROVE

tori pronunciati riflettono gli spruzzi verso la superficie d'acqua e contribuiscono a tenere asciutta la coperta e a mantenere la rotta con precisione. Nelle sezioni di poppa della carena sono stati modellati due *intruder* (deflettori di vetroresina posti in senso trasversale), che hanno il compito di perfezionare l'assetto in funzione della velocità, ma che costituiscono un freno alla corsa.

Le eliche utilizzate in prova (19" con fb e 17" con efb) sono perfette per la navigazione a

pieno carico, mentre chi naviga con poco carico e vuole guadagnare un paio di nodi di velocità può utilizzare un passo più lungo di due pollici. Il propulsore a quattro pale del Vazer 100 ha un ottimo rendimento e il regresso minimo calcolato sul passo medio è pari circa al 4%, mentre la tre pale del fuoribordo non scende sotto al 14% e con un modello più efficiente le prestazioni di velocità migliorerebbero considerevolmente. **G**

© Copyright by Koster Publishing; 2009



La piattaforma poppiera dell'efb amplifica la vivibilità a bordo, mentre nell'allestimento con il fuoribordo ci si deve «accontentare» di due plancette, peraltro ampie e ben organizzate. Il progettista ha potuto mantenere lo stesso profilo del cassero, grazie all'inconsueta disposizione del motore Vazer: solo la presa d'aria ne rivela la presenza. Il «voletto» permette di estendere il prendisole e portare in «dib» il fuoribordo. Peccato non sia stato previsto un attuatore di sicurezza.

I DATI MARLIN BOAT 17' TOP EFB (FB)

le caratteristiche tecniche

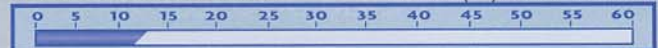
Lunghezza f.t.	595 (575) cm
Lunghezza interna	455 cm
Larghezza f.t.	228 cm
Larghezza interna	140 cm
Diametro tubolari	45 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo
	Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo L (fb)
Portata persone	8
Peso	960 (860 kg)
Potenza massima applicabile	100 hp - 73,5 kW (115 hp - 84,5 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, anche gonfio
Prezzo con Vazer 100	€ 32.000 (18.800) Iva esclusa

i principali accessori

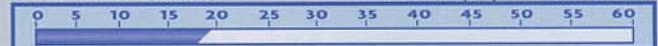
● Golfari di alaggio + kit sospendite	di serie
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 120 litri	di serie
● Verricello elettrico completo di ancora, catena e cima	€ 1.750
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 40 litri	di serie
● Tentalino parasole	di serie
● Bussola	di serie (non disponibile)
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo	non disponibile
● Telo copri-consolle e sedili	di serie
● Timoneria idraulica	di serie (non disponibile)
● Pompa di sentina	di serie
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone	di serie
● Gonfiatore elettrico	€ 195
● Impianto elettrico + pannello utenze	di serie (solo check-panel)
● Piano di calpestio in teak	non disponibile

le prestazioni

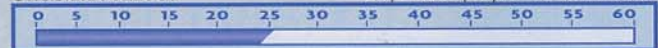
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 13 NODI (14) A 3.200 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 19 NODI (21) A 4.000 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 25,5 NODI (28) A 4.500 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 31,5 NODI (35,5) A 6.100 (6.000) GIRI/MIN



il motore della prova

Mercruiser (Yamaha)	Vazer 100 (F100 D 4T)
Potenza massima	hp 100
	kW 74,7 (73,6)
Regime di potenza max	giri/min 6.000 (5.500)
Cilindri	numero 4, in linea
Cilindrata	cc 1.598 (1.596)
Distribuzione	tipo monoalbero (bialbero)
Alesaggio x corsa	mm 79 x 81,5 (79 x 81,4)
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 65 (25) - 12V
Rapporto di riduzione	1:2,58 (1:2,3)
Peso	kg 260 (170)
Elica	passo 17" (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



120 litri di
benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La qualità della costruzione e delle finiture
- ▲ Le dimensioni delle superfici prendisole
- ▲ Il musone e la plancetta perfettamente sfruttabili

ci è piaciuto di meno

- ▼ La seduta davanti alla consolle che divide in due la coperta
- ▼ Il parabrezza che non protegge, neppure da seduti
- ▼ Poco spazio calpestabile per muoversi all'interno del battello