

Niente è come sembra

Nothing is as it SEEMS

Originale nella forma e nell'allestimento.
È il primo gommone bow rider, pensato
per godersi le uscite in mare, anche con
tanti ospiti a bordo

Original in form and fit-out: the first
bow rider inflatable boat, designed
for fun trips on the sea with room
for plenty of guests

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello



7.55m



La portata massima è di **14 persone** con la certificazione CE in categoria C.

According to the EC Certification in C Category, the boat can host a maximum of **14 people**.



L

La prima volta l'ho visto a Genova durante il Salone Nautico e ha subito attirato la mia attenzione. Mi è piaciuto e non solo per i colori sgargianti della cucineria. Anche se lo osservi distrattamente, *Marlin 24 SR* è così originale che non si può che rimanerne colpiti. «*Non ho inventato nulla*», si schermisce Stefano Selva. E forse è vero, nel senso che non ci sono forme nuove. Il progetto però mette insieme linee che sono proprie d'imbarcazioni differenti, creando così qualcosa di assolutamente nuovo. Il battello misura sei metri e mezzo che, con la spinghetta di poppa, diventano sette e mezzo. Già visto, ma solitamente sui maxi rib. La scelta di un piede poppiero per un gommone di questa dimensione è certamente coraggiosa, ma è anche quella giusta se si vogliono privilegiare gli spazi in coperta. La prua assomiglia a quella di un bow rider. Assomiglia, ma non è. Oltre alle sedute, c'è anche un prendisole di un metro e ottanta centimetri. La scelta nell'allestimento che mi è piaciuta di più è quella del camminamento centrale in coperta. Anche questo assomiglia molto ai bow rider americani perché c'è il parabrezza che taglia orizzontalmente la barca, ma che si apre facilmente, consentendo di accedere alla zona di prua senza alcuna fatica. Non si deve essere funamboli, appesi a improbabili tientibene e in bilico su minuscoli passavanti. Si cammina comodamente, anche perché il piano di coperta è tutto allo stesso livello. Non si deve, quindi, oltrepassare nulla. L'occhio ha avuto la sua parte, ma andiamo alla sostanza. Le condizioni del test sono decisamente rilassanti. Il lago è piatto e non ci sono onde. Accelero e la spinta è tanta. La posizione seduta è decisamente comoda. È ottima anche la visibilità e quindi non si sente per nulla la necessità di alzarsi in piedi. L'accelerazione è potente anche perché il MerCruiser di 4,5 litri ha il piede controrotante. Due eliche spingono meglio di una e si ottiene così un'accelerazione

Molto performante la carena a geometria variabile con due redan, due coppie di pattini di idrostantamento dinamico e una V di prua molto accentuata. Ideale sul mare formato.

The hull of variable geometry with two redan, two pairs of dynamic hydrostatic rails and a very accentuated V shaped bow, performs well and is ideal on rough sea.

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Lago Maggiore//Lake Maggiore
Onde//Waves	0
Vento//Wind speed	0
Persone a bordo//People on board	2
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	70 l

Velocità max nodi
//Top speed knots

39.3

Autonomia mn
//Range na mi

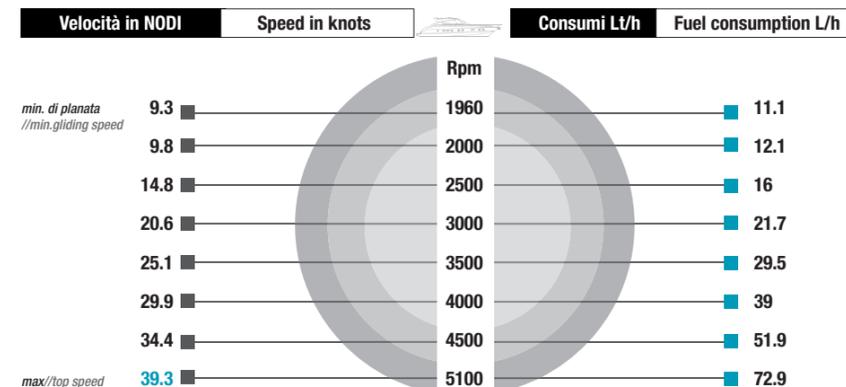
187

Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

8.3

Rapporto lung./larg.
//L/W

2.5



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
1960	9.3	11.1	1.19	184	72
2000	9.8	12.1	1.23	178	76
2500	14.8	16	1.08	203	78
3000	20.6	21.7	1.05	208	80
3500	25.1	29.5	1.17	187	85
4000	29.9	39	1.30	168	81
4500	34.4	51.9	1.50	145	82
5100	39.3	72.9	1.85	118	86

MARLIN BOAT
Via Luigi Galvani 2
I - 22070 Luisago (CO)
T. +39 031889866
info@marlinboat.it
www.marlinboat.it

PROGETTO: Stefano Selva
SCAFO: Lunghezza fuori tutto 7,55m • lunghezza di omologazione 6,60m
• larghezza massima 2,98m
• larghezza interna 1,78m
• diametro tubolari 0,58m
• compartimenti 5 • materiale tubolari Hypalon Neoprene 1300 gr/m²
• dislocamento a secco 1.550 kg • serbatoio carburante 220 l • serbatoio acqua 42 l
• potenza massima installabile 300 cv
MOTORE: MerCruiser 4.5L V6
• potenza 186 kW (250 cv)
• 6 cilindri a V, 2 valvole per cilindro • cilindrata 4,5 litri
• alesaggio per corsa 102mm x92mm • regime di rotazione massimo 4.800-5.200 giri/minuto • peso a secco 343 kg - piede Bravo Three
CERTIFICAZIONE: CE Cat. C per 14 persone
PREZZO: 69.000 €, Iva esclusa

PROJECT: Stefano Selva
HULL: LOA 7.55m • Length 6.60m • Maximum beam 2.98m • Beam 1.78m
• Tubes diameter 0.58m
• Compartment: 5 • Tubes building material: Hypalon Neoprene 1300 gr/m²
• Light mass displacement 1550 kg • Fuel tank volume 220 l • Water tank volume 42 l • Maximum power rated 300 hp
MAIN PROPULSION: MerCruiser 4.5L V6
• outlet mechanical power 186 kW (250 cv) • 6 V-shaped cylinders, 2 valves each cylinder • Swept volume 4.5 l • Bore&Stroke 102mm x92mm • Maximal rotational speed 4800-5200/min • Dry weight 343 kg
• Bravo Three sail drive
EC CERTIFICATION: Cat. C 14 people
PRICE: 69,000 €, Exclusive VAT

Da 0 a planata 3,5 secondi// Gliding time span of 3.5s for a speed change from 0 to 9.3 knots
Da 0 a velocità massima in 18,4 secondi//Acceleration time span of 18.4s for a speed change from 0 to 39.3 knots (top speed)



“

Con il motore **MerCruiser** di 4,5 litri di 250 cavalli e il piede poppiero **BRAVO THREE** abbiamo sfiorato i **40 nodi di velocità massima**.

*With the **MerCruiser** engine of 4.5 liters and 250 hp plus the **BRAVO THREE** stern drive, we reached 40 knots of maximum speed.*

”



più bruciante. Non solo questo, ma il piede poppiero risulta davvero preciso e sensibile. Basta accostare leggermente per modificare la rotta. Non si fa fatica ad andare dove si vuole. Merito del lago piatto, ma soprattutto della carena Marlin. È eccezionalmente stabile. Mi diverto a timonare così come non si dovrebbe mai fare. Spingo alla massima che è poco meno di 40 nodi e poi do tutta barra per vedere cosa succede. Non contento, subito dopo faccio una controvirata secca dall'altra parte. La carena è incollata sull'acqua. Il 24 SR è agilissimo e vira quasi su sé stesso. Solo un joystick riuscirebbe a ruotare una barca in meno acqua, ma non potrebbe mai farlo a più di 30 nodi di velocità. In navigazione non si ha mai la sensazione di perdere il controllo del gommone. Mi sembra di essere a bordo di una autoscontro al luna park. Sicuramente tanta stabilità è data anche dalla larghezza dello scafo. Il baglio aiuta in navigazione e permette perfino di avere quasi un metro e ottanta centimetri di larghezza interna. Tanta roba, soprattutto se ci ricordiamo che lo scafo è lungo solo sei metri e mezzo. Lo confesso: penso che per portare a casa la pagnotta devo trovare qualche difetto. Magari una piccola cosa che è sfuggita su questo che è il primo esemplare. Niente da fare. *Marlin 24 SR* mi è piaciuto davvero molto. Sfida le convenzioni ed è destinato a metterci alla prova. Se siete tra quelli che si spaventano per ogni minimo cambiamento, se credete che un gommone lo si possa timonare solo stando in piedi e solo da una consolle centrale, allora, non vi piacerà. Se, invece, sapete apprezzare l'estro creativo che si sviluppa senza penalizzare le doti marine, se pensate che l'esperienza di navigare è più piacevole se la condividete con molti altri, se riuscite a sopportare l'idea che voltandovi verso poppa non vedrete spuntare una

calandra da uno specchio di poppa, allora, vi innamorerete di *Marlin 24 SR*.

I saw it for the first time at the Genoa Boat Show, and it immediately caught my attention. And it wasn't just the gaudy colours of the upholstery I liked. Even at a glance, the *Marlin 24 SR* is so original you cannot help but be struck by it. *«I haven't invented anything new here»*, Stefano Selva noted modestly, and perhaps this is true, in the sense that the forms have all been seen before. However, the design combines styles from different boats, creating something completely new. The boat is 6.5 m long, 7.5 m if you include the platform on the stern. Not unprecedented, but normally the domain of the extra-large RIBs. Opting for a sterndrive for an inflatable boat of this size was certainly brave, but it was the right choice for maximising space on deck. The bow is similar to that of a bow rider, although not identical. There's a 1.8 m sun deck in addition to the seats. The fitting-out decision I liked most was the central walkway on the deck. This too is very similar to American bow riders, with the windscreen dividing the boat horizontally, but it opens with no difficulty, providing easy access to the bow area. There's no need to be a tightrope walker, hanging on to unlikely handrails and walking precariously along tiny side decks; you can get around without any problems, in part because the deck plan is all on the same level, so there's nothing to climb over. Anyway, enough of the aesthetics; now on to the nitty-gritty. The test conditions are completely stress-free: the lake is a mill pond, without a wave in sight. Accelerating produces a great deal of thrust. The seating position is very comfortable, and the visibility is excellent, so you don't feel any need to stand up. The acceleration is powerful, in part because the 4.5-litre MerCruiser has a Bravo Three drive, with dual counter-rotating propellers. Two propellers produce more thrust than one, which creates more powerful acceleration. In addition, the sterndrive is really accurate and sensitive, with a gentle movement enough to change direction. Going in the right direction is not difficult, partly thanks to the flat lake, but mostly due to the Marlin hull, which is exceptionally stable. I therefore decide to have a go at some unadvisable manoeuvres. I push the boat to the max, just under 40 knots, and then go full rudder, just to see what happens. Not content, I then turn hard in the other direction. The hull remains glued to the water. The 24 SR is extremely agile, and almost steers itself. Only a joystick could turn a boat in less water, but not at over 30 knots. When steering, you never feel like you're losing control of the boat; I feel like I'm driving a dodgems car at the funfair. The width of the hull also has a lot to do with the stability. The beam helps with navigation and gives you almost 1.8 metres of internal width. That's a lot, especially when you consider the boat is only 6.5 m long. I must confess: I decide I'd better find a defect to make sure I receive my pay check. Perhaps some little thing that they missed; after all, this is the first version. But to no avail. I

really liked the *Marlin 24 SR*. It challenges conventions and is certain to test us. If you're someone who gets worried about any small change, and if you think an inflatable boat can only be steered on your feet from a central console, you won't like it. However, if you appreciate creative flair that doesn't impinge on the performance in the water, if you think that boating is more enjoyable when shared with lots of other people, and if you can get used to the idea that you won't see cowling sticking up from the transom if you look back at the stern, you'll fall in love with the *Marlin 24 SR*. ■

Molto curato l'allestimento della coperta, ricco di molte soluzioni che sfruttano ogni centimetro a disposizione. L'arco radar è in tubolare di alluminio e funge da supporto per i vari tendalini parasole.

The equipment of the deck is well designed and full of many solutions that take advantage of every centimeter available. The archway of the radar is made of aluminium and it is also used as a support for the many awnings.

