

IL NAVIGLIO GRANDE: PASSATO E PRESENTE DELL'ANTICA IDROVIA

Gennaio/Febbraio 2007 - € 5,00

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

255

LE NOSTRE PROVE

NORTHSTAR MARINE NS 205 WRT
NAUTICA CAB DORADO 8.7
M. VESUVIANA VESEVUS 35
MAGAZZU' M-11 COUPE'
ASSO 24 IT

GUIDA ALL'ACQUISTO

VHF SOTTO LALENTE:
QUANTO COSTANO,
QUALI SCEGLIERE

INCHIESTA

IL GOMMONE A RATE:
QUANDO CONVIENE
COMPRARLO IN LEASING

STATISTICHE

I NUMERI DEL RESCUE:
IL BILANCIO DELLA
GUARDIA COSTIERA

ITINERARI

LA COSTA DI CIPRO:
VIAGGIO ALLA SCOPERTA
DELL'ISOLA DI VENERE



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

Un prodotto diverso dagli altri per l'elevata **QUALITA' DI COSTRUZIONE**. Si rivolge a un cliente esigente, abituato a possedere il meglio. Nasce da esperienze importanti nel settore della cantieristica navale e nautica. E' proposto in **DUE VERSIONI**: Spider, cioè open, e Coupé, un semicabinato ideale anche per qualche week-end lontano da casa, grazie a una cabina con **CUCETTA MATRIMONIALE** e bagno. La coperta evidenzia la ricerca dello stile. In navigazione è **VELOCE**, ma richiede una certa abitudine alla risposta immediata del timone. Il prezzo è in sintonia con le ambizioni del gommone.

▶ Lunghezza f.t.m 10,90

▶ Larghezza f.t.m 3,70

▶ Velocità massima 44 nodi

▶ Prezzo 181.833,33 euro



I Cantieri Magazzù di Palermo rappresentano una realtà particolarmente interessante nel mondo della gommonautica nazionale. L'azienda fu fondata circa 40 anni fa per la costruzione di *motorsail* di legno. Dopo un'esperienza nella progettazione di aliscafi, la famiglia Magazzù avviò la costruzione di multiscafi a vela, ancora oggi prodotti in serie e su ordinazione. Risale, invece, a quattro anni or sono la decisione di entrare nel settore dei battelli pneumatici, sfruttando il *know-how* acquisito con le precedenti realizzazioni. Non è quindi un caso che il Magazzù M-1 sia un mezzo dai contenuti tecnici elevati, soprattutto per ciò che concerne lo studio dell'

aren
none
ell'a
mor
rmit
one
1-11
rvi
ezzi
me
pros
Le:
ne ef
li ne
inaz
tutto



MAGAZZU'

M-11 Coupé

arena e la lavorazione dei compositi. Il gommone viene prodotto interamente all'interno dell'azienda, dove si eseguono le laminazioni, il montaggio e la finitura. Solo i tubolari sono forniti da terzi. Per il momento la produzione è suddivisa tra i modelli M-11 Spider e M-11 Coupé, quest'ultimo oggetto del nostro servizio. Sono però in avanzata fase di studio pezzi ancora più grandi, primo fra tutti un gommone di 12 metri, che dovrebbe vedere la luce entro la prossima estate.

Le scocche sono realizzate con pregiate resine epossidiche-vinilestere e inserti di materiali nobili come il carbonio e il kevlar. La laminazione è effettuata manualmente e le strutture di rinforzo sono costruite in opera

su anime di Pvc a cellula chiusa. Il ragno su cui vengono montati i motori è, invece, resinato a parte su uno stampo apposito, per ottenere un migliore allineamento degli entro-bordo, e successivamente fazzolettato allo scafo. Opera viva e morta sono unite tra loro all'interno e all'esterno, usando resina vinilestere per la migliore adesione possibile delle parti. Per ridurre il peso, alcuni elementi di coperta sono realizzati in sandwich in modo da aumentare la robustezza e diminuire gli strati di laminazione. La cabina è interamente controstampata e viene unita alla struttura lungo tutto il perimetro, in modo da diventare corpo unico con la costruzione. Insomma, si tratta di un prodotto di qualità sotto ogni

punto di vista, anche per ciò che concerne i materiali e le tecniche di lavorazione adottate, realizzato per un cliente che esige non solo eleganza ma anche sostanza.

L'opera viva è stata disegnata con una notevole stellatura; le sezioni prodire risultano così affilate da aver condizionato persino il disegno della coperta. Per trovare volumi e ampiezze sufficienti si è infatti dovuto aumentare l'altezza di costruzione, con il risultato di migliorare ulteriormente la capacità di affrontare onde formate senza difficoltà. Un altro elemento importante dello scafo è il *redan* trasversale posizionato a circa 70 centimetri dallo specchio di poppa, con lo scopo di ventilare una parte della carena per ridurre la resi-

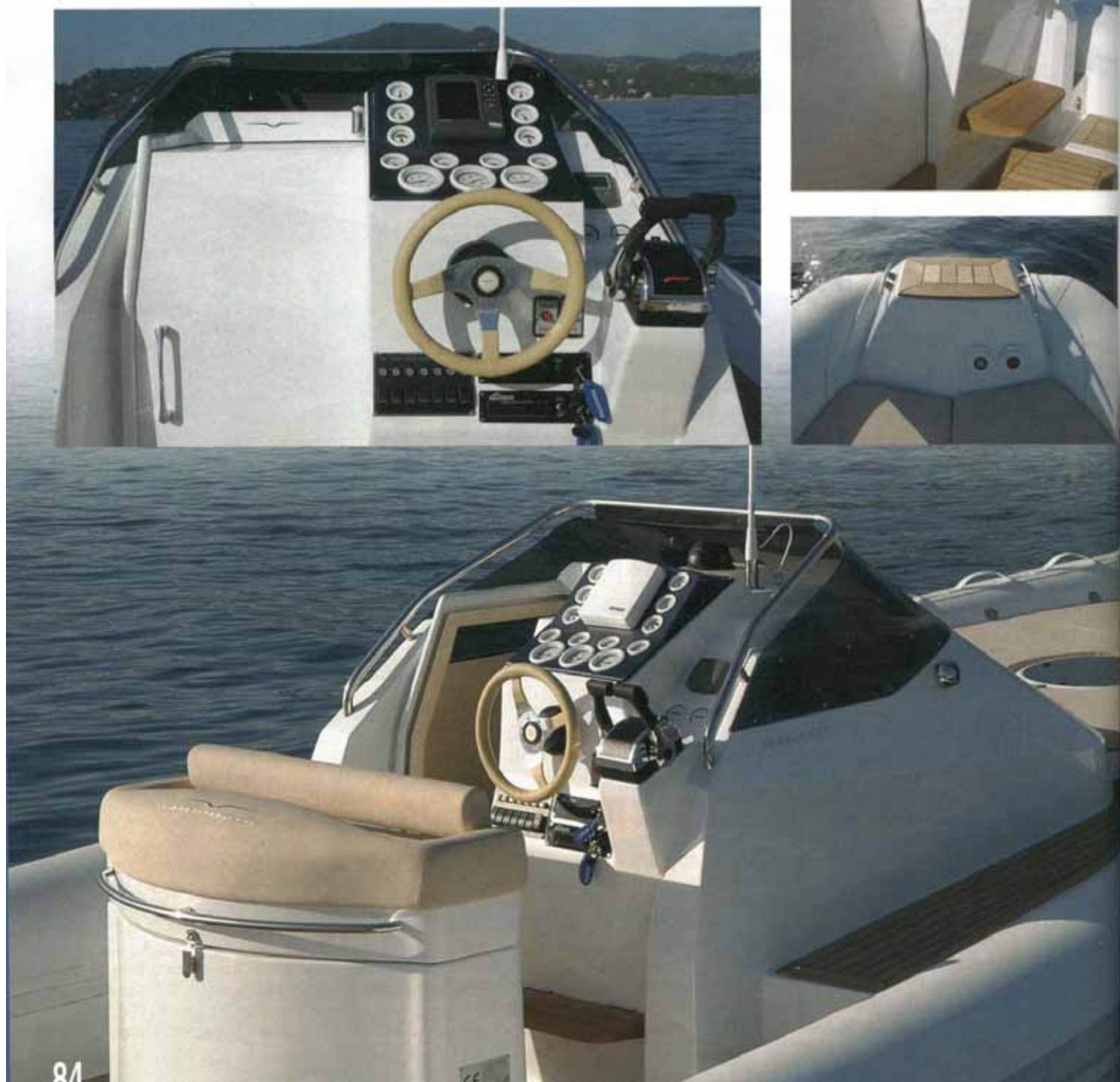
LE NOSTRE PROVE

Molto ricercato lo stile del cassero, del parabrezza e della plancia. Modesto, invece, lo spazio dedicato agli strumenti: non c'è posto per un grande schermo plotter. La pedana alla base della seduta serve solo per il pilota, mentre il navigatore non dispone di alcun appoggiatesta.

senza idrodinamica. I tubolari sono stati posti sopra la linea di galleggiamento, parecchi centimetri più in alto dello spigolo, in modo da non rallentare la corsa. Il rovescio della medaglia è una scarsa azione stabilizzatrice a battello scarico all'ormeggio.

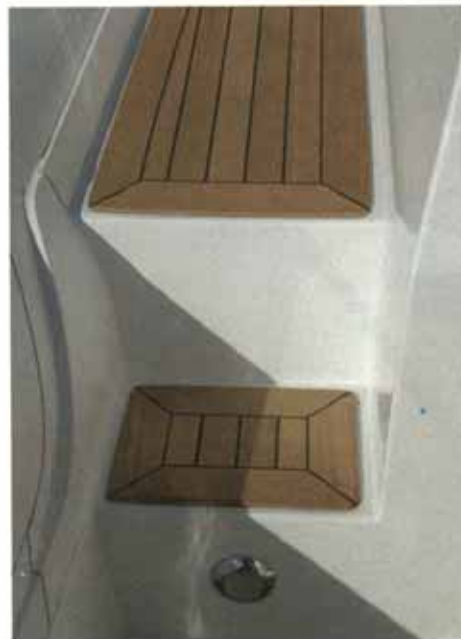
Se la velocità e il *comfort* durante il passaggio sull'onda sono le prerogative dell'opera viva, per ciò che concerne la coperta si è badato soprattutto a mantenere l'essenza del gommoni, nonostante le dimensioni e la presenza di una confortevole cabina a prua. Quest'ultima distingue la versione Coupé da quella Spider, completamente aperta e dotata solo di un piccolo rifugio all'interno della consolle. Le dimensioni della cuccetta matrimoniale (200 x 150 cm) e le altezze del disimpegno

(173 cm) e del bagno (170 cm) consentono di vivere in cabina piacevolmente e di utilizzare il gommoni non solo per l'uscita giornaliera ma anche per un *week-end* o una breve crociera. Per l'arredamento interno sono utilizzati il *wengè* e tappezzerie chiare, tra loro in netto contrasto cromatico. L'allestimento prevede poi la possibilità di installare un televisore Led da 19" e, naturalmente, l'impianto hi-fi.



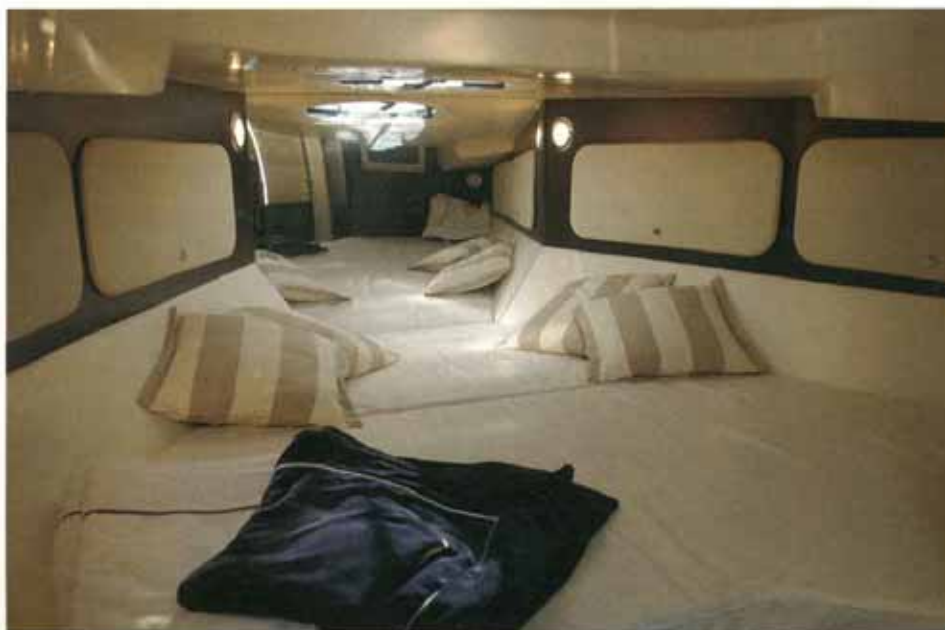


Eleganza, stile e qualità dei materiali traspaiono da ogni dettaglio: si noti, ad esempio, la forma del divano di guida. In corrispondenza dei gradini sono state previste le luci di cortesia. Il mobile multifunzione comprende un frigo a pozzetto da 40 litri, un fuoco e il lavello. Tra gli accessori esclusivi vale la pena di segnalare il boiler per l'acqua calda, il T-Top in acciaio e un set di asciugamani bagno.



LE NOSTRE PROVE

Per fare spazio alla cabina, il ponte di prua e i passavanti ai lati della tuga sono stati sovrapposti sino al bordo superiore delle camere d'aria. Questo rende meno protetto il passaggio anche perché il tintibene che circonda il parabrezza non accompagna il transito verso prua. Il prendisole prodiero ha una curiosa forma romboidale ed è piuttosto esteso (215 x 250 cm). La seconda zona *relax* si trova a poppa, sopra al cofano motori; è dotata di un



Tessuti chiari e legno wengè arredano la cabina, secondo uno stile moderno ed elegante. Il bagno è separato attraverso una porta e dispone di un volume sufficiente: di serie il lavello, la doccia e il wc elettrico. Completano la dotazione di questo ambiente un armadio e la stipetteria. A richiesta è possibile avere anche un televisore LCD da 19 pollici con lettore DVD, l'aria condizionata e un set di lenzuola e copriletto. Molto professionale il quadro elettrico con protezioni magnetotermiche.



comodo appoggiatesta ed è protetta dai tintibene che affiancano i passaggi laterali. In navigazione, i passeggeri possono accomodarsi su un accogliente divano ad arco. Si nota come la forma della seduta abbia permesso la realizzazione di due gradini laterali, senza per questo compromettere il numero di posti a sedere. Il divano di guida si può usare anche come appoggiareni, semplicemente ribaltando un cuscino. Il pilota dispone di una pedana di teak, mentre per il navigatore bisognerebbe aggiungere un predellino appoggiapiedi mobile. Il cassero di supporto del sedile di guida avrebbe potuto essere corredato con un tintibene più esteso, anche se è comunque presente una lunga maniglia sul lato di poppa, utile anche per aprire e chiudere la cucina. Ribaltando il divano di pilotaggio si scopre un piano dove possono essere incassati il

lavello, il frigo e il fornello. La bombola del gas dispone di un apposito gavone sottostante, mentre sul lato opposto dello stesso cassero si trovano i tappi d'imbarco dell'acqua dolce e del carburante. Anche questa zona, così come tutta la costruzione, è accuratamente rifinita. Il logo e il nome del Cantiere compaiono un po' ovunque, sugli elementi di coperta e sugli accessori, persino sui tombini degli ombrinali. La perfetta abitabilità è completata dalla presenza di una spiaggetta poppiera su due livelli, che permette di sedersi rivolti verso il mare e di creare in questa zona un comodo gavone per le attrezzature da bagno o da pesca. Il robusto portellone della sala macchine è sollevato da due pistoni idraulici e il vano è assai ben insonorizzato.

Il Cantiere offre la possibilità di scegliere diverse motorizzazioni, benzina o diesel, asse-

condando le richieste dell'utenza. Davvero completa la dotazione *standard* che prevede verricello, ancora e catena d'acciaio, tutte le cucinerie, due scalette bagno, due serbatoi carburante da 400 litri ciascuno, il serbatoio da 300 litri per l'acqua dolce, la doccia esterna, le luci di cortesia nel pozzetto, il frigo da 40 litri, il we elettrico, il caricabatteria, due aeratori a energia solare e il tendalino. Gli accessori a richiesta sono in sintonia con l'esclusività del mezzo: aria condizionata, boiler per l'acqua calda, gruppo elettrogeno, Tv Lcd, cucinerie in alcantara, e addirittura il *tender!*



Il divano di poppa ad arco ha il pregio di offrire un'estensione più ampia, nonostante la presenza di due gradini laterali che avviano sui passavanti. Raffinati i tombini degli ombrinali con il logo del Cantiere.



LE NOSTRE PROVE



IN NAVIGAZIONE

Il Coupé in prova era motorizzato con due entrobordo turbodiesel Cummins Mercruiser da 320 cavalli, due unità con moderna alimentazione a iniezione diretta *common rail* capaci di erogare 320 hp a 3.900 giri/min. Questi esuberanti motori sono stati opportunamente abbinati ai recenti piedi poppieri Bravo One XR Drive, studiati per meglio resistere alla coppia e alla potenza dei turbodiesel. In questa configurazione il gommone risulta leggermente appoppato e ritarda l'ingresso in planata sino a 18 nodi (2.400 giri/min). La migliore andatura di crociera, scelta come perfetto equilibrio tra consumi, velocità, rendimento energetico e *comfort* di navigazione, si attesta intorno ai 32 nodi (3.000 giri/min) con un consumo orario di circa 64 litri complessivi e una rumorosità di appena 78 dbA. Dall'analisi dei dati tecnici del motore si osserva che il regime continuativo massimo consigliato è di 3.600 giri/min, a cui corrisponde una velocità di 39 nodi e un consumo di 100 litri/ora. Grazie a un rapporto di riduzione di appena 1,35 e a un'elica di

passo lungo (26" a 4 pale) il Magazzù Coupé, secondo i dati del Cantiere, arriva a toccare i 47 nodi in assenza di carico. In prova, con 500 litri di gasolio, 300 litri d'acqua e tre persone abbiamo raggiunto i 44 nodi a 4.000 giri/min. Il regresso elevato lascia ampio margine di miglioramento delle prestazioni con eliche di tipo diverso.

La rumorosità a bordo è tra le più basse mai registrate su questa tipologia di battelli e non supera gli 80 dbA neppure a tutto gas. Grazie alla capacità dei serbatoi (800 litri) l'autonomia può raggiungere, nelle migliori

La «sala macchine» è stata sfruttata anche come stiva, grazie a una paratia divisoria rimovibile. Il portello è regolato da un attuttore elettroidraulico. Pulito e funzionale il disegno dell'area di poppa; la plancetta balneare è su due livelli.

condizioni, le 400 miglia. A causa della sua carena affilata e della forma e posizione dei pattini, oltre i 40 nodi il battello è piuttosto sensibile alle correzioni di rotta e bisogna abituarsi a manovrare il timone con una certa precisione e delicatezza.

© Copyright by Koster Publishing 2007

DATI MAGAZZU' M-11 COUPE' EFB

le caratteristiche tecniche

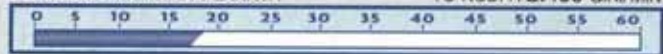
Lunghezza f.t.	1.090 cm
Lunghezza interna	1.020 cm
Larghezza f.t.	370 cm
Larghezza interna	225 cm
Diametro tubolari	60/55 cm
Compartimenti	7
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	-
Portata persone	18
Peso (con i motori)	3.600 kg
Potenza massima applicabile	850 hp (625 kW)
Categoria di progettazione	B
Carellabilità	no
Prezzo con 2 CMD QSD 4.2 ES 320	€ 181.833,33 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante (2 x 400 litri)	di serie
● Verricello elettrico completo di ancora e catena	di serie
● Cuscineria completa	di serie
● Piano di calpestio in teak	di serie
● Tendalino parasole	€ 1.680
● Gps Geonav 6 Sunshine + Vhf con DSC	€ 2.520
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo da 40 litri	di serie
● Serbatoio acqua da 340 litri	di serie
● T-Top in acciaio	€ 6.200
● Tender 2,20 metri con motore Yamaha 2.5 hp	€ 3.500
● Aria condizionata	€ 6.250
● Telo coprigommone	€ 1.650
● Locale toilette con wc elettrico, lavello e doccia	di serie
● Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
● Carena e tubolare in tinta (3 colori a scelta)	€ 6.200

le prestazioni

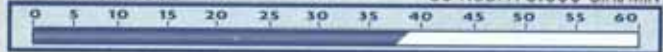
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 18 NODI A 2.400 GIRI/MIN



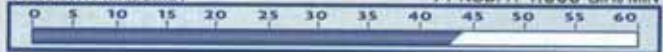
CROCIERA ECONOMICA 32 NODI A 3.000 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 39 NODI A 3.600 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 44 NODI A 4.000 GIRI/MIN



il motore della prova

CMD Cummins Mercruiser	QSD 4.2 ES 320 diesel (2)
Potenza massima	hp 320 kW 236
Regime di potenza max	giri/min 3.900
Cilindri	numero 6, in linea
Cilindrata	cc 4.200
Distribuzione	tipo bialbero 4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 94 x 100
Alimentazione	tipo iniezione diretta, turbo
Alternatore	a 65 (12V)
Rapporto di riduzione	1:1,35
Piede	tipo Bravo I XR Drive
Peso	kg 578
Elica	passo da 26"
Prezzo	euro 43.430 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Magazzù Research (Palermo)
Cantiere	Cantieri Magazzù (distr. da Blucorsa)
Indirizzo	Via dei Missaglia, 89 - 20142 Milano
Telefono-Fax	02/5770091-02/57700921
Sito Internet	www.blucorsa.it
E-mail	info@blucorsa.it
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova

mare quasi calmo	vento assente	3 persone a bordo	500 litri di gasolio

ci è piaciuto di più

- ▲ La qualità della costruzione e la scelta dei materiali
- ▲ L'eleganza degli interni e gli abbinamenti cromatici
- ▲ Il design ricercato di tutta la coperta e dei particolari

ci è piaciuto di meno

- ▼ Lo spazio per gli strumenti in plancia
- ▼ L'assenza di qualche corrimano specie lungo la tuga
- ▼ L'eccessiva sensibilità al timone a forte velocità (oltre i 40 nodi)