

PARCHI: LA MADDALENA, UN ARCIPELAGO A «NUMERO CHIUSO»

GIL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

222

LE NOSTRE
PROVE

ITINERARI: MONTECRISTO, L'ISOLA DEL TESORO IMPOSSIBILE
RAID: IN VIAGGIO CON I GOMMONI DEI POMPIERI DI CANNES
CRETA: FESTA DI COLORI FRA MARE, ULIVI E MULINI A VENTO
TECNICA: MA SARA' VERO CHE E' SEMPRE COLPA DELLE CANDELE?

BSC 75
ORIZON 7.80 ELITE
MAGAZZU' STRIKER 9.90 EFB
MASTER 720 MAGNUM
BELUGA 16 YOUNG



Sped. in A.P. - 45% - Art. 2 comma 20/b - Legge 662/96 - Filiale di Milano - Mensile - Anno XXVII - Settembre 2003 - € 5,00

9 771120 226007 30222



EUROLISTINO
2003
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DELL'USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI

PRIMA IMPRESSIONE

Un nuovo Cantiere si affaccia nel comparto dei maxi-gommoni. Dopo il via libera alla legge sul «natantone» è prossimo al debutto questo dieci metri disponibile sia in versione fuoribordo che entrofuoribordo. Particolare attenzione è stata posta nella scelta dei materiali e nello studio della coperta. Il look è elegante e discreto. Il prezzo appare competitivo, anche se supera abbondantemente i centomila euro.

Magazzù Striker 9.90 EFB



L'innalzamento a dieci metri della categoria dei natanti (leggi «natantone») ha spinto alcuni cantieri, anche non tradizionalmente presenti nel comparto dei semirigidi, a cimentarsi nello sviluppo di super-gommoni in grado di competere per finiture e prestazioni con i più rinomati yacht.

Tra le *new-entry* dell'ultima ora spicca la proposta che arriva da un Cantiere siciliano

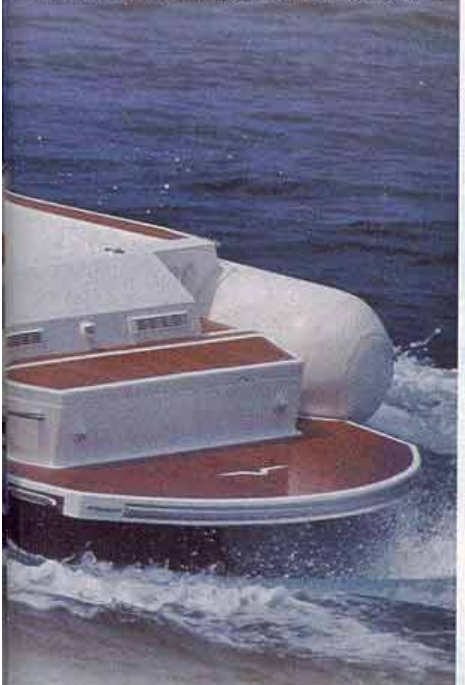
sinora impegnato con successo su altri fronti. Si tratta dei Cantieri Magazzù di Palermo la cui attività (attraverso la Magazzù Yachting e la Magazzù Research Group) risale agli Anni '60. Da allora, si è arricchita di esperienze diverse nel campo della progettazione con il brevetto di monoscafi di grandi dimensioni, dotati di particolari sistemi alari di stabilizzazione (il «Monostab 35» e il più recente «Surfing Tris 75»), nel campo della ri-

cerca, attraverso la collaborazione con Aetalia e Dornier per la costruzione di idrovolanti e, infine, in ambito produttivo con la realizzazione di un trimarano a vela di diecimetri - il «Tris 10» a bracci retrattili a cui si per seguire un nuovo modello da 15 metri primo nel suo segmento ad essere dotato di questo particolare sistema di movimentazione dei galleggianti laterali.

La vocazione alla ricerca ha spinto rece

temente i Cantieri Magazzù a cimentarsi nella produzione gommonautica, partendo da un mezzo in cui potesse essere sfruttato al meglio il *know-how* acquisito. E' nato così lo Striker 9.90, un battello semicabinato (*walk-around*) progettato sia per motorizzazioni fb che efb di cui il Cantiere conta di presentare la versione definitiva in occasione del prossimo Salone nautico di Genova. Le linee d'acqua e di coperta sono, comunque, quelle che abbiamo avuto modo di testare in anteprima assoluta e che testimoniano l'accurato lavoro svolto sia sul piano dei materiali sia del *design*.

Per la costruzione dello scafo sono stati usati rinforzi selettivi in *kevlar* e unidirezionali di carbonio «legati» da resine epoxy-vinilestere con sensibili vantaggi sia sul piano della resistenza agli urti sia nella protezione contro l'osmosi. Le linee d'acqua sono assai semplici, ma disegnate da una carena in grado di affrontare condizioni di mare difficili. Colpisce innanzitutto la linea filante e aggressiva esaltata dall'altezza del cavallino di prua e dalla «V» molto marcata dello scafo, solcato da due soli pattini longitudinali tipo Hunt su ciascun piano e percorso, sotto i tubolari, da altri due scarponi (con funzione di deflettori) che si uniscono a ruota sotto la prua, sagomandola in una specie di ala di gabbiano. I tubolari presentano una progressiva rastrematura verso prua: il diametro - da 65 a 36 cm - è di poco inferiore alle misure utilizzate per battelli di questa taglia, ma non sembra compromettere la loro concreta utilità nelle virate e nei salti sulle onde.



Il nuovo Striker dei Cantieri Magazzù di Palermo si propone con una linea abbastanza convenzionale e discreta. Proprio quello che cercano i clienti di un mezzo di questo tipo. La parte più originale di questo supergommone è, senza dubbio, quella di poppa.



La coperta segue la filosofia dei più conosciuti walk-around americani: consolle centrale, cabina interna e passavanti laterali di notevoli dimensioni. Tutte le superfici calpestabili della coperta sono rivestite in teak. La plancia, a sviluppo verticale, prevede spazio a sufficienza per l'installazione di diversi strumenti. La bussola è contenuta in un'apposita scassa, mentre i monoleva (doppi su questa versione equipaggiata con i V8 Mercruiser 6.2 MPI) sono a portata di mano.



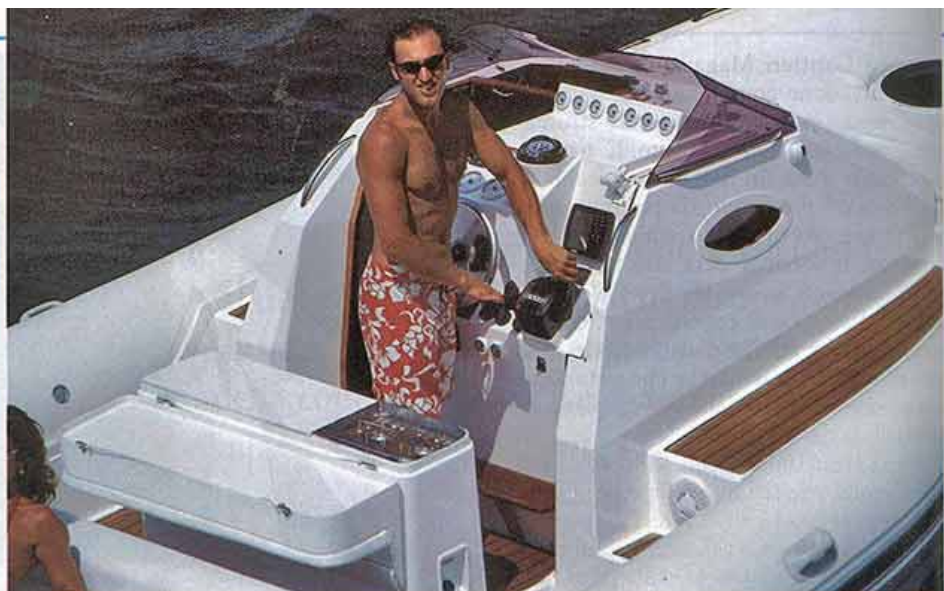
Ben soppesato il colore bianco scelto per la parte gommata (realizzata in hypalon-neoprene dell'italiana Chiorino), che esalta l'eleganza del mezzo in cui solo il *teak* utilizzato in molte zone della coperta, oltre al blu della fascia perimetrica e del bottaccio, spezza la monocromia tra *gelcoat* e *hypalon*.

Ed è proprio sul tema dell'eleganza che va dato atto ai Cantieri Magazzù di aver creato un battello che si distingue per l'essenzialità e, al tempo stesso, la ricercatezza delle linee. Non un gommone dalle forme avveniristiche, ma distante dagli schemi tradizionali, una sovrastruttura dalle dimensioni contenute che, tuttavia, nasconde una notevole abitabilità all'interno e la disponibilità di spazi gavonabili più che adeguati alle dimensioni del mezzo.

A prua nessun grosso musone a compromettere la visibilità, ma una semplice plancetta in *teak* rivestita di *teak* sotto cui si aprono i bocchettoni di imbarco del carburante (serbatoio da 600 litri) e dell'acqua (300). Sul lato esterno una bitta assicura gli ormeggi, mentre l'ancora fuoriesce più in basso da un occhio di cubia azionata dal verricello elettrico. Dalla consolle sino all'estremità del battello è tutto un enorme prendisole interrotto solo da un largo passo d'uomo circolare realizzato per dare il massimo della luminosità e della ventilazione alla cabina sottostante. A quest'ultima si accede da una porta scorrevole accanto alla postazione di guida e la sua abitabilità appare subito evidente per la possibilità di sfruttare al massimo la profondità della ca-

rena; vi sono ricavati un locale bagno completo di doccia, una cuccetta doppia e un'ulteriore cuccetta orientata per madiere.

Tornati in coperta e assunta la posizione di comando, si apprezza la disponibilità di spazio per l'alloggiamento della strumentazione (anche doppia, come nel caso dell'esemplare utilizzato per il *test*) e la facilità di governo del battello sia in posizione eretta che da seduti, con i piedi puntati su un'apposita mensola in legno. Sotto il sedile di guida è prevista l'installazione di un fornello a due fuochi e di un frigo. I passeggeri, invece, possono trovare un'adeguata sistemazione nel largo divano di poppa oppure sull'ampio prendisole che copre il vano motore, dove tre persone stanno comodamente distese senza per questo ostacolare il passaggio da e verso la plancetta di poppa (comodi i passavanti ri-



La zona di prua è destinata per la maggior parte al prendisole. Da segnalare il grande «passo d'uomo» che lascia filtrare tanta luce nella cabina sottostante. All'estremità prodiera non c'è invece un «mega-musone» come sarebbe logico aspettarsi. Il Cantiere ha previsto, infatti, solo una plancetta in vtr (rivestita in teak) con una galloccia. Il verricello elettrico sarà disponibile prossimamente.

Particolarmente ricco l'equipaggiamento di serie. Tra gli accessori più qualificanti troviamo tutte le cuscinate esterne, due scalette di risalita a poppa, la coperta in teak, la doccia (con serbatoio da 300 litri), il quadro elettrico completo di protezioni magnetotermiche, la bussola, quattro batterie da 100 Ah, lo stacca-batteria, il serbatoio carburante da 600 litri e quattro pompe di sentina.

vestiti in teak). Unico *handicap*, al momento, la mancanza di tientibene che garantisca una presa sicura in navigazione, ma è probabile che nella produzione di serie il Cantiere ponga rimedio a questa «svista».

E, sempre in tema di spazi, un ruolo di primo piano lo svolge la grande plancetta poppiera, ricoperta anch'essa in teak e completa di ben due scalette a scomparsa su cui sporge un ulteriore gradino che maschera anche un gavoncino in cui riporre, ad esempio, pinne e maschere.



I NUMERI DELLA PROVA

le caratteristiche tecniche

CANTIERI MAGAZZÙ STRIKER 9.90 EFB

Lunghezza f.t	996 cm
Lunghezza interna	960 cm
Larghezza f.t	362 cm
Larghezza interna	232 cm
Diametro tubolari	65-36 cm
Compartimenti	7
Portata persone	12
Peso	1.930 kg
Potenza massima applicabile	700 hp (515,1 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»
Prezzo (con 2 Mercurier MX 6.2 MPI)	€ 105.000,00 (Iva esclusa)



La cabina è fornita completamente arredata. Sottocoperta è stata prevista una cuccetta doppia piuttosto grande e un bagno completo di wc marino, lavabo e doccia. Completano l'allestimento le finiture in teak sul pavimento, due oblò laterali e il «passo d'uomo».

IN NAVIGAZIONE

Abbiamo provato il primo esemplare dello Striker 9.90 nelle acque di Mondello (Palermo), potendo così saggiare la qualità del battello prima ancora della sua definitiva messa a punto. L'impressione complessiva è di un mezzo gradevole e facile da governare, nonostante le dimensioni, in grado di prestazioni esaltanti e di reazioni sicure e prevedibili anche nelle manovre meno ortodosse. Man mano che lo scafo acquista velocità, i pattini scaricano velocemente buona parte dell'acqua dai piani di carena e già a 16/17 nodi la scia diventa pulita e il battello mantiene in modo corretto la planata. L'uscita dall'acqua è stata penalizzata in prova dall'impiego di eliche (due Laser d'acciaio da 23") poco adatte all'assetto imposto dai due possenti Mercurier V8 da 325 hp, ma una volta in planata il mezzo ha ripreso tutto il suo vigore, raggiungendo una velocità massima di 47 nodi a quasi 5.000 giri/min, un risultato inferiore a quanto si sarebbe potuto ottenere utilizzando eliche diverse.

Composto in ogni virata anche improvvisamente e a velocità sostenuta, lo Striker 9.90 riprende la traiettoria desiderata rapidamente e senza incertezze. Per quanto le condizioni del mare fossero favorevoli, non si sono mai registrati spruzzi a bordo riscontrando che la consolle risulta sufficientemente protettiva sia per il pilota che per altri due passeggeri. In definitiva, un battello con buone prospettive d'inserimento sul mercato, favorito in questo da un rapporto qualità/prezzo molto appetibile. ©

© Copyright by Koster Publishing 2003

il costruttore

Tessuto gommato:
hypalon-neoprene Chiorino
da 1.670 dtex

Progetto carena:
Cantiere

Stampaggio carena:
Cantiere

Allestimento:
Cantiere

Indirizzo:
Cantieri Magazzù
Via Parrini, 17
90145 Palermo
Tel. 091/223715-243993
Fax 091/6737463
Internet: www.magazzu.com
E-mail: yachting@magazzu.com

il motore di prova

Mercurier	MX 6.2 MPI (2)
Potenza massima	320 hp (239 kW)
Regime di potenza massima	4.800-5.200 giri/min
Cilindri	V8
Cilindrata	6.200 cc
Alesaggio x corsa	101,6 x 95,3 mm
Rapporto di compressione	9,0:1
Alimentazione	iniezione indiretta multipoint
Lubrificazione	forzata
Accensione	ECM 555
Alternatore	12V - 70A
Peso (Bravo 1)	433 kg
Elica	da 23"

ci è piaciuto di più

L'eleganza della linea

Le doti di navigazione

Il rapporto qualità/prezzo

ci è piaciuto di meno

L'assenza di tintibene sul prendisole di poppa

Gli incollaggi

La scarsa protezione del parabrezza