

LE PROVE DI VELA E MOTORE



Magazzù Mx-14 Coupé

Il nuovo maxi rib elegante e supersportivo con interni per crociere a medio raggio. Un modello versatile che può essere impiegato anche come tender per superyacht. Corre a 45 nodi

di **Valerio Pandolfini** (valeriopandolfini@lapresse.it)

CI PIACE

Piace di coperta funzionale e versatile. Qualità e robustezza delle costruzioni.

NON CI PIACE

Accessibilità al cambio barca. Assenza lavatergine in coperta.

Il cantiere sirlano, specializzato nella produzione di maxi gommoni (l'entry level è l'M-Gt di 9 metri) ci ha abituati a gommoni ben fatti, frutto di una progettazione meticolosa, votata al bello ma anche alla funzionalità.

Il risultato è un gommone di 14 metri elegante e sportivo, ma anche versatile, che può essere impiegato come mezzo di servizio di un superyacht, ma anche come unità per crociere d'altura. La capacità dei serbatoi di 1.200 litri garantisce, infatti, autonomie importanti superiori alle 10 ore di navigazione.

Le misure consentono di avere un piano di

coperta molto abitabile ed è possibile imbarcare fino a 24 ospiti.

A poppa, sopra al vano motori, è ricavato un prendisole comodo anche per sei persone, mentre in pozzetto c'è un'area living con un grande divano a U servito da due tavoli a scomparsa. La plancia di comando è organizzata in modo ergonomico, con uno schermo multifunzione che gestisce impianti e motori. Al centro del pozzetto c'è il mobile cucina con due fuochi, frigorifero e lavello. Una linea filante e slanciata verso prua porta al secondo prendisole che completa il layout del piano di coperta. ■



1. La posizione di guida è ben protetta dal Troop.
2. L'area living con i due tavoli a scomparsa.
3. Il cofano del vano motori si apre elettricamente.
4. Il ponte in teak è fornito di serie.
5. Il mobile cucina è a scomparsa.

In navigazione

Abbiamo provato il nuovo gioiello di casa Magazzù nelle acque di casa a Palermo.

A spingerci fuori dalla banchina di Villa Igea la massima motorizzazione prevista dal cantiere: una coppia di Volvo Penta diesel D6 da 400 cavalli l'uno abbinati a trasmissioni Duxprop Dps. Il cantiere offre, comunque, altre due possibili configurazioni: una coppia di motori benzina MerCruiser 8.2 Mag Ho Dlx o diesel Volvo Penta D6 da 370 cv.

A bordo siamo soli in due e imbarchiamo 500 litri di carburante e 180 di acqua. In manovra, nonostante le dimensioni importanti, il gommone si muove in modo agile. La risposta alle manette è immediata e l'erogazione fluida, infatti, diamo gas e la prua del gommone esce subito fuori dall'acqua.

Dai fermi in 7,5 secondi siamo in planata a 18,7 nodi a circa 2.000 giri. Continuiamo a dare gas e dopo appena due secondi viaggiamo già a 25 nodi. In un

tempo totale di 45,5 secondi vediamo schizzare il Gps a oltre 35 nodi. A 3.000 giri viaggiamo confortevolmente a 39 nodi.

Anche quando prendiamo qualche onda corta generata dalla barra appoggio l'Mx-14 sembra non sentirle, le passa con disinvoltura rimanendo sempre in assetto e conferma di un disegno di carena ben riuscito, sportivo e votato alla sicurezza della navigazione.

Mancano ancora dei giri ai motori, portiamo a fondo corsa la manetta per rilevare la massima velocità: 3.500 giri e 45,7 nodi, con un consumo di 152 litri per un'ora di navigazione. La posizione di guida con il top a proteggere pilota e copista è ben organizzata con la strumentazione di impianti e motori sempre ben in vista, le manette posizionate comodamente.

In pozzetto ci si muove sempre in sicurezza, mentre nell'area prodiera - senza frastuono - permette di spostarsi in sicurezza solo a basse velocità.