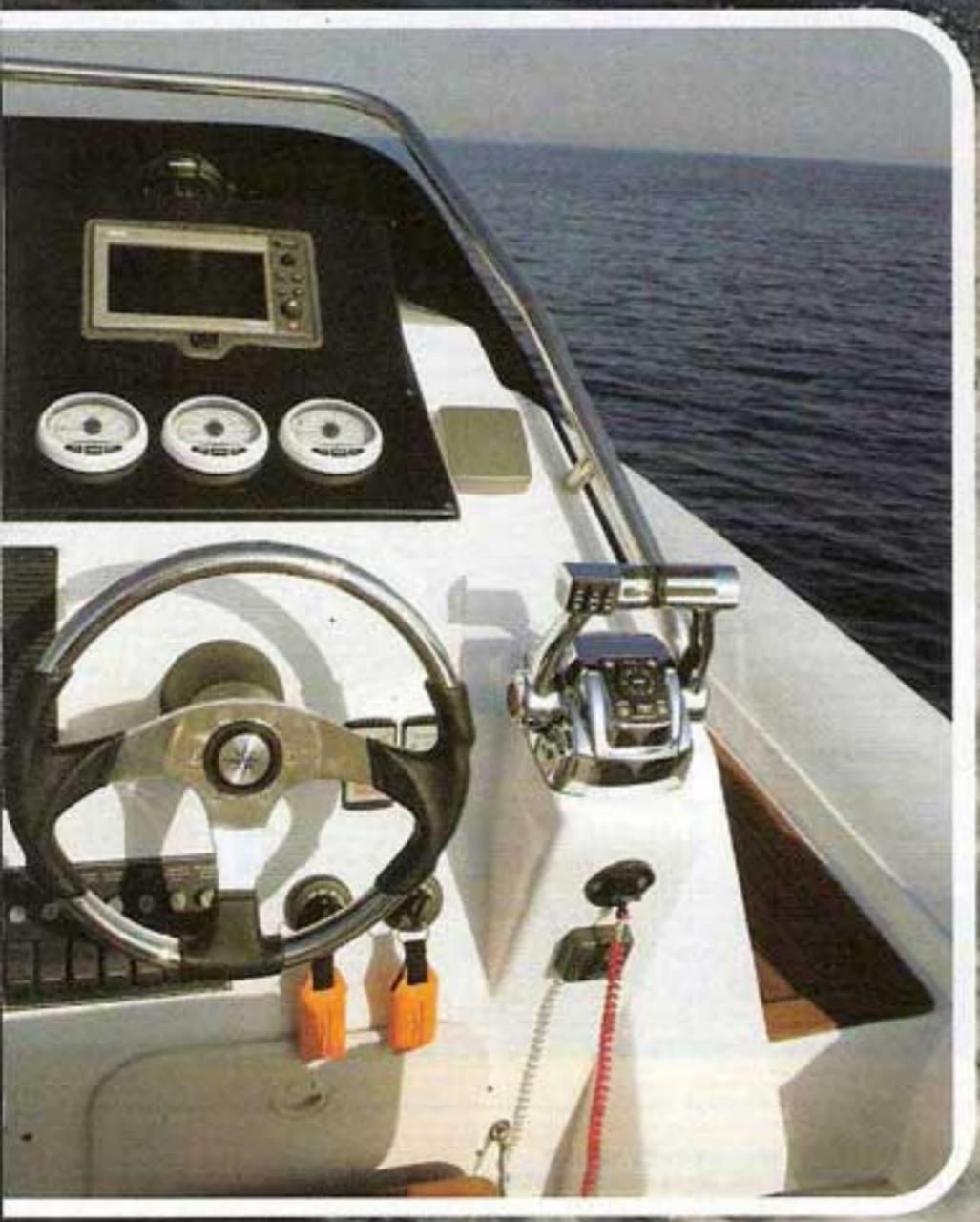




ΠΡΩΤΟ TEST MAGAZZU

Του Δημήτρη Παπανδρέου



2xMERCURY VERADO 300

MX II COUPE

Δικαιολογημένα λοιπόν, θα ρωτήσει κάποιος: "Μα, τόσο μεγάλη αγορά ακριβών δεκάμετρων RIB έχουμε στην Ελλάδα, ώστε υπάρχει χώρος για νέες φίρμες;". Η απάντηση είναι ένα ξερό και απόλυτο "ναι", το οποίο φέρνει μαζί του ένα ισχυρότατο επιχείρημα: Τις υψηλές πωλήσεις δεκάμετρων RIB στη χώρα μας, οι οποίες αυξάνονται συνεχώς κάθε χρόνο! Συγκεκριμένα, η κατηγορία αυτή σημείωσε αύξηση... 65% το 2007 έναντι του 2006, φτάνοντας τις 131 μονάδες έναντι 80! Πρόκειται για την κατηγορία φουσκωτών με την μεγαλύτερη αύξηση πωλήσεων, μεγαλύτερη ακόμα και από των... tenders, τα οποία παρά την "Κινέζικη εισβολή" (κάτι όχι απαραίτητα κακό) και τις πολύ χαμηλές τιμές, σημείωσαν αύξηση μόλις 35% μέχρι τα 3 μέτρα, και... 0% μέχρι τα 4 μέτρα!

Η αύξηση των πωλήσεων είναι ένας αλάνθαστος "οδηγός" όσον αφορά τις τάσεις του αγοραστικού κοινού. Και εδώ και τρία-τέσσερα χρόνια, ξεκινώντας από τα νέα μοντέλα RIB που βλέπουμε στην Genova και φτάνοντας στα 131 φουσκωτά των 9-10 μέτρων της χώρας μας, δεν μένει αμφιβολία ότι η

τάση της αγοράς είναι προς τα μεγάλα σκάφη. Ακόμα κι αν υπάρχουν μερικές δύσκολες οικονομικά χρονιές (ακρίβεια, τιμές καυσίμων, κτλ.), "η τάση" αυτή θα παραμείνει και θα μετουσιωθεί σε πωλήσεις αμέσως μόλις τα οικονομικά βελτιωθούν.

Το Ιταλικό ναυπηγείο Cantieri Magazzù βρίσκεται στο Palermo, και η διάθεση των σκαφών γίνεται από την Blue Corsa του Μιλάνο, (το "ναυτικό" παράρτημα της Rosso Corsa που ειδικεύεται σε πωλήσεις Ferrari και Maserati). Παράλληλα με την κατασκευή σκαφών, η εταιρεία ασχολείται με την σχεδίαση και το πατεντάρισμα διαφόρων καινοτομιών και λύσεων (σε κατασκευή, εξοπλισμό, ντεκ και γάστρα), σαν Magazzù Research. Τα Ιταλικά αυτά σκάφη που την τελευταία πενταετία γνώρισαν μεγάλη επιτυχία ακριβώς λόγω του M II RIB, δεν είχαν εισαχθεί ποτέ μέχρι φέτος στην Ελλάδα, παρ' ότι η ποιότητά τους ήταν γνωστή. Και εδώ να κάνουμε μιά παρένθεση, για να εξηγήσουμε ότι όπως κάθε προϊόν έχει τον αγοραστή του, έτσι και "κάθε σκάφος θέλει τον πωλητή του". Δηλαδή, δεν μπορεί ο καθένας να διαθέσει ένα φουσκωτό 11 μέτρων που κοστίζει πάνω από 200.000 Ευρώ, και αν παρατηρήσετε την αγορά μας, θα δείτε ότι όντως οι λίγες επιχειρήσεις που το πράττουν, έχουν και την ανάλογη "προϊστορία" (ή το προφίλ) που τους το επιτρέπει.

Είναι προφανές, ότι ο νέος (και πρώτος για την Ελλάδα) αντιπρόσωπος της Cantieri Magazzù (η λέξη τονίζεται στο πρώτο "ά"), βασισμένος στην πολυετή παρουσία του στις Ελληνικές θάλασσες (και στο απαιτητικό πελατολόγιο) με τα ποιοτικά αλλά και ακριβά Βρεττανικά RIB της Revenger, θεωρεί ότι είναι ο κατάλληλος για την διάθεση των ποιοτικών αλλά και ακριβών αυτών Ιταλικών mega RIB. Το σημαντικό είναι ότι το ίδιο πιστεύει και ο κατασκευαστής τους, γι' αυτό και επελέγη η συγκεκριμένη εταιρεία στη διάρκεια της επίσκεψής του στο Ναυτικό Σαλόνι του 2007, ανάμεσα από άλλες προτάσεις.



MAGAZZU MX II COUPE

Η αλήθεια είναι

ότι σκάφη σαν το Magazzù Mx II μας στερούν τα “επιχειρήματα γκρίνιας”, γιατί “τα έχουν τα χρήματά τους”, όσο κι αν αυτά τα χρήματα είναι πολλά. (Στο φινάλε αυτό δεν απασχολεί εμάς, αλλά εκείνους που τα αγοράζουν). Εδώ βρεθήκαμε μπροστά σ' ένα πραγματικά γιγάντιο φουσκωτό, με κρυφή καμπίνα, πλούσιο εξοπλισμό, γάστρα με “steps” (ή καλύτερα με “γλυπτά επίπεδα”, λόγω του έντονου σχηματισμού τους), και εργοστασιακή φροντίδα στη λεπτομέρεια που δεν έχουμε συναντήσει ξανά. Πρόκειται για τον απόλυτο ορισμό του “πλήρους σκάφους”, σύμφωνα με τα αυτοκινητιστικά πρότυπα όπου τα πάντα τοποθετούνται στο εργοστάσιο, ακόμα και οι προεγκαταστάσεις του extra εξοπλισμού: Παρ' ότι το σκάφος του τεστ (σε εξωλέμβια έκδοση) θα ερχόταν στην Ελλάδα χωρίς κινητήρες, από το εργοστάσιο έφυγε περίπου ετοιμόπλοιο, με τις τεράστιες μπαταρίες των 210 Ah στη θέση τους και συνδεδεμένες, έτσι ώστε στην αντιπροσωπεία απλά “βιδώθηκαν” και πήραν ρεύμα οι δύο Verado 300. Αμέσως το σκάφος... “ζωντάνεψε”, από το DVD player μέχρι τον μετρητή της καδένας της άγκυρας, και από το ηλεκτρικά ανοιγόμενο πίσω ταμπούκι μέχρι το αυτόματο WC.

To Magazzù Mx II έχει τόσο εκτεταμένο στάνταρντ εξοπλισμό στην “πλούσια” έκδοση, ώστε τα extras είναι μειωμένα. Ανάμεσά τους συγκαταλέγεται το ηλεκτρικό θερμοσίφωνο, όμως η εγκατάσταση ζεστού-κρύου νερού σε τουαλέτα και ντους, είναι έτοιμη και τοποθετημένη με άριστο τρόπο (μπλε και κόκκινοι σωλήνες), ανεξάρτητα με το αν τελικά ο αγοραστής επιλέξει να βάλει το θερμοσίφωνο ή όχι (φωτ.).!

Είναι αρκετή “η φροντίδα της λεπτομέρειας” για να χαρακτηρίσει ως “καλό” ένα σκάφος; Για κάποιους, σίγουρα ναι! Για τους περισσότερους, είναι ένα πολύ θετικό στοιχείο, που πάντως συνδυάζεται με τις κλασσικές παραμέτρους επιλογής, όπως η εμφάνιση, οι χώροι, η απόδοση και φυσικά η πλεύση. Η όψη και μόνο του Magazzù Mx II προδιαθέτει θετικά ως προς το τελευταίο, γιατί η ογκώδης γάστρα, η μεγάλη ίσαλος, το πλάτος των 3,65 μέτρων και οι μεγάλοι συνεχείς αεροθάλαμοι διαμέτρου 0,70 μ., “πείθουν” ότι η πλεύση του θα είναι... “συντριπτική”, και σίγουρα ασφαλής. Όσο για το βάρος, παρά τα 10,90 μ. μήκους, την μεγάλη “επιπλωμένη” καμπίνα και τις επενδύσεις της, παραμένει σε λογικά επίπεδα λόγω χρήσης Carbon fiber και Kevlar (με εποξικές κόλλες και στρώσεις Vinilester) στην κατασκευή της γάστρας. Έτσι, το εκτόπισμα χωρίς κινητήρες φτάνει τα 2.200 κιλά.

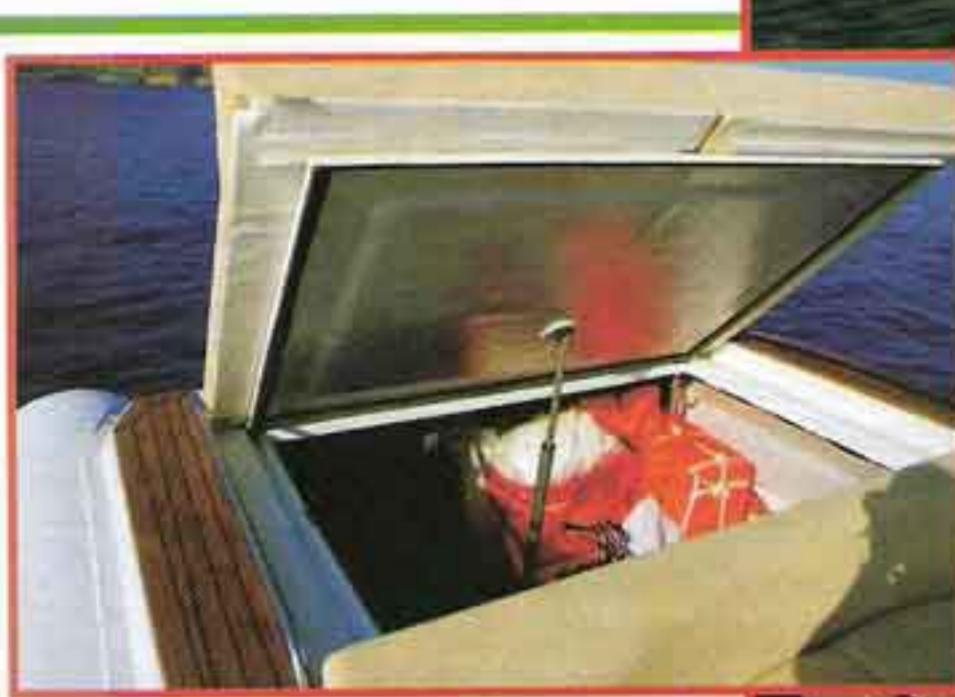
Το ντεκ και η γενική διάταξη του Mx II, ακολουθούν την Ιταλική “Μεγάλη της Αναψυχής Σχολή”, με ογκώδη (αλλά κομψή και αεροδυναμική) κονσόλα, που έχει συρόμενη πόρτα για την είσοδο στην πλήρη καμπίνα δύο ατόμων με κλειστό WC, που σχηματίζεται κάτω από το sundeck της πλώρης. Στο κόκπιτ, πίσω από τον ημικυκλικό καναπέ πρύμνης, εκτείνεται ένα πολύ μεγάλο sundeck-ανάκλιντρο, που καταλήγει στο ίποχ μπρακέτο των εξωλεμβίων το οποίο πλαισιώνεται από πλατφόρμες της με δύο σκάλες μπάνιου στα δύο άκρα (είναι συρόμενες από το πλαί).

Το μικρό “x” δίπλα στο Μκαι πριν το / / στο όνομα του μοντέλου, συμβολίζει την έκδοση της γάστρας με steps, όπως το σκάφος της δοκιμής. Το Magazzù Mx II, με την



Οι μπαταρίες στο πάτωμα του πιλοτηρίου.





γάστρα, παράγεται σαν Spider (ανοιχτό ντεκ) και σαν Coupé (με την καμπίνα). Η επιτυχία του οδήγησε στην παρουσίαση του μεγαλύτερου M 13 (ολικό μήκος 13.00 μ. και πλάτος 4.30 μ. με αεροθαλάμους 0.80 μ. και μέγιστη ισχύ 1.500 ίππων), το οποίο έχει ίδια διάταξη αλλά προσφέρει ακόμα μεγαλύτερους χώρους. Επίσης, ετοιμάζεται ένα νέο "μικρό"

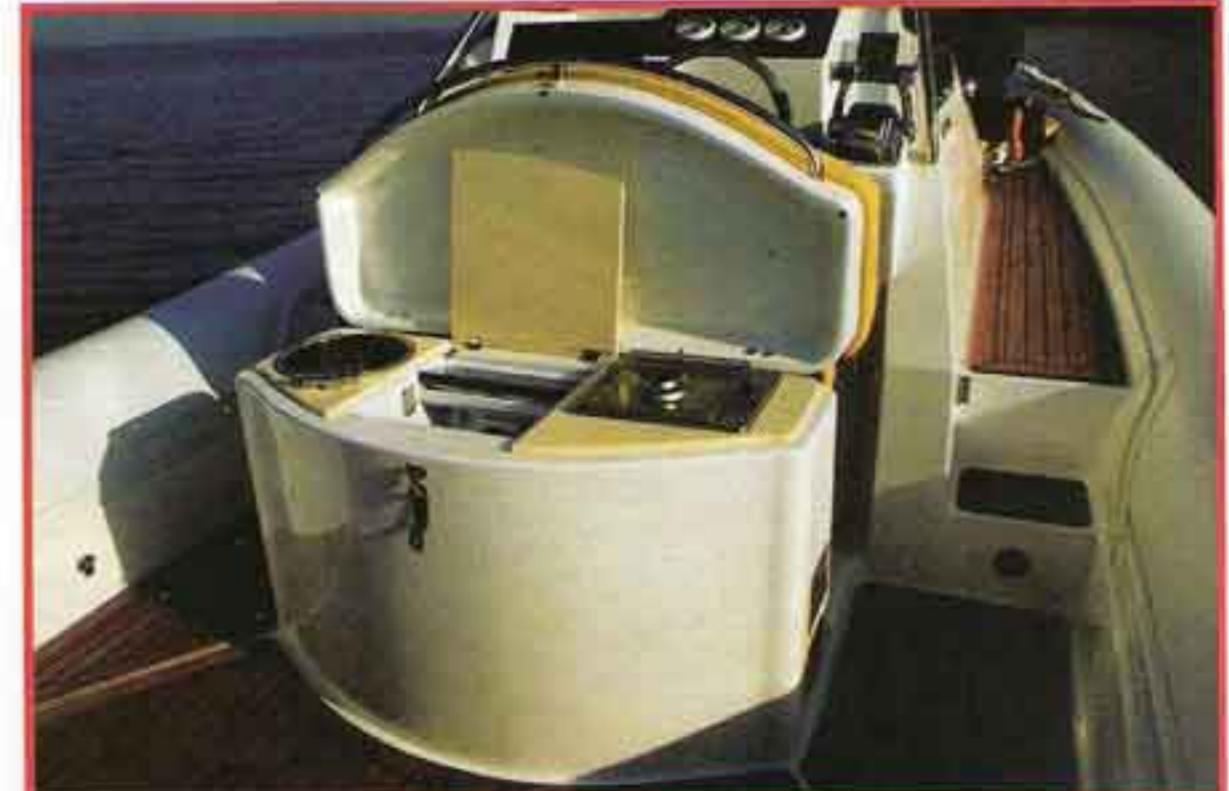
μοντέλο στα 9.00 μέτρα. Και τα τρία προσφέρονται σαν Coupé ή Spider, ενώ η γάστρα τους μπορεί να είναι απλή (deep V) ή "στεπάτη". Βέβαια, εκτός της γάστρας δεν υπάρχει καμμία άλλη διαφορά στη διάταξη, το φινίρισμα και τον εξοπλισμό όλων των μοντέλων, πλην της τιμής.

Τα λόγια είναι περιπτά όταν έρχεται η στιγμή να περιγραφεί το μέγεθος του σκάφους σαν οπική εντύπωση επί του τρεῖλερ, αλλά όπως είπαμε, το βάρος του δεν είναι υπερβολικό: Στα 2.200 κιλά, συν 660 Kg οι δύο κινητήρες, συν κάποια βασικά εξαρτήματα, φτάνει τους τρείς τόνους "κομπλέ", ή τα 4.000 κιλά με γεμάτα τα ρεζερβουάρ (740 lt καύσιμα και 300 lt νερό). Αυτό όμως που εντυπωσιάζει είναι η σκεδίαση των steps, τα οποία ουσιαστικά χωρίζουν την γάστρα σε τρία μεγάλα επίπεδα, με "ανάγλυφες" καμπύλες επιφάνειες, αρκετά βαθειά πλώρη και μέτριο deadrise στη συνέχεια: Μετά την είσοδο των 46°, η ακμή του πλωριού τμήματος στο πρώτο προωθημένο και έντονο "step", είναι 19°, ενώ το deadrise στο transom είναι 16°. Δεν πρόκειται δηλαδή για "πέλμα", αλλά για τις μεγάλες και "ανοιχτές" επιφάνειες της διέδρου, οι οποίες καταλήγουν σε δύο κάθετες "καρίνες" δεξιά και αριστερά (εσωτερικό ύψος 10 cm), που έχουν σταθεροποιητικό ρόλο στις απότομες στροφές, αφ' ενός για να μην "φλατάρει" (πλαγιολισθαίνει) το σκάφος λόγω των επίπεδων επιφανειών της πρύμνης, και αφ' ετέρου να λειτουργούν "σταθεροποιητικά" στην περίπτωση "δαγκώματος" των steps στο κύμα. Αυτή είναι βεβαίως μιά ακραία περίπτωση, που απευθύνεται στην σπορ διακυβέρνηση. Το Magazzù Mx 11, ούτε έχει κατασκευαστεί για σπορ χρήση, ούτε και το προσποιείται, μιά και σκοπός του σκεδίαστη είναι η απολαυστική πλεύση, η μεγάλη σταθερότητα εν στάσει και εν κινήσει, και η "σίγουρη" αντιμετώπιση του κυματισμού σε ταχύτητες κρουαζιέρας: Στους 25-30 κόμβους, το Magazzù δεν δείχνει να αντιλαμβάνεται τα 5 μποφώρ, με μόνο κόστος, όταν υπάρχει αέρας στη μάσκα, το σπραϊū που φτάνει στον πίσω καναπέ και sundeck. Σε πλευρικές και πρύμα πλεύσεις το φαινόμενο δεν παρουσιάζεται, όπως και στις υψηλές ταχύτητες, στις οποίες με... χαρά φτάνει το μεγάλο σκάφος: Οι δύο Verado 300 "σήκωσαν" τις προπέλλες Mirage Plus των 21" φτάνοντας μέχρι και πάνω από τις 6.000 σ.α.λ., για τελική 48,3 κόμβων με τέσσερις επιβαίνοντες και 800 λίτρα υγρών στα ρεζερβουάρ. Και αυτή είναι μιά υψηλή ταχύτητα, αν λάβουμε υπ' όψιν την μεγάλη ίσαλο: Οι 48 κόμβοι θεωρούνται υψηλή τελική για το μέγεθος, παρά την αναμφισβήτητη ισχύ των δύο Verado 300, οπότε σαφώς υπάρχει "αερισμός" από τα steps στις μεγάλες ταχύτητες. Πάντως, πιό σαφή συμπεράσματα για την συμπεριφορά της γάστρας θα εξαχθούν μετά την δοκιμή και της απλής έκδοσης (χωρίς steps).

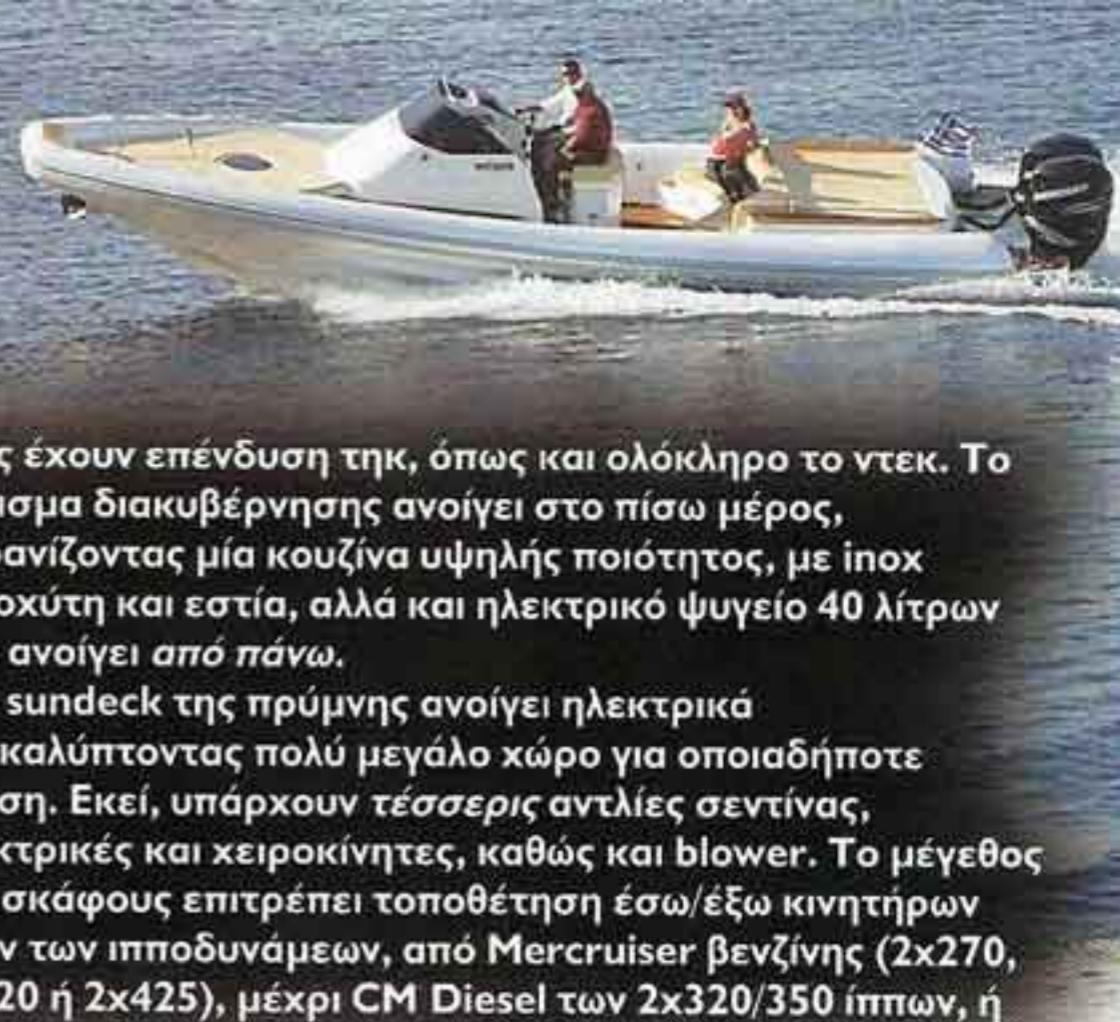
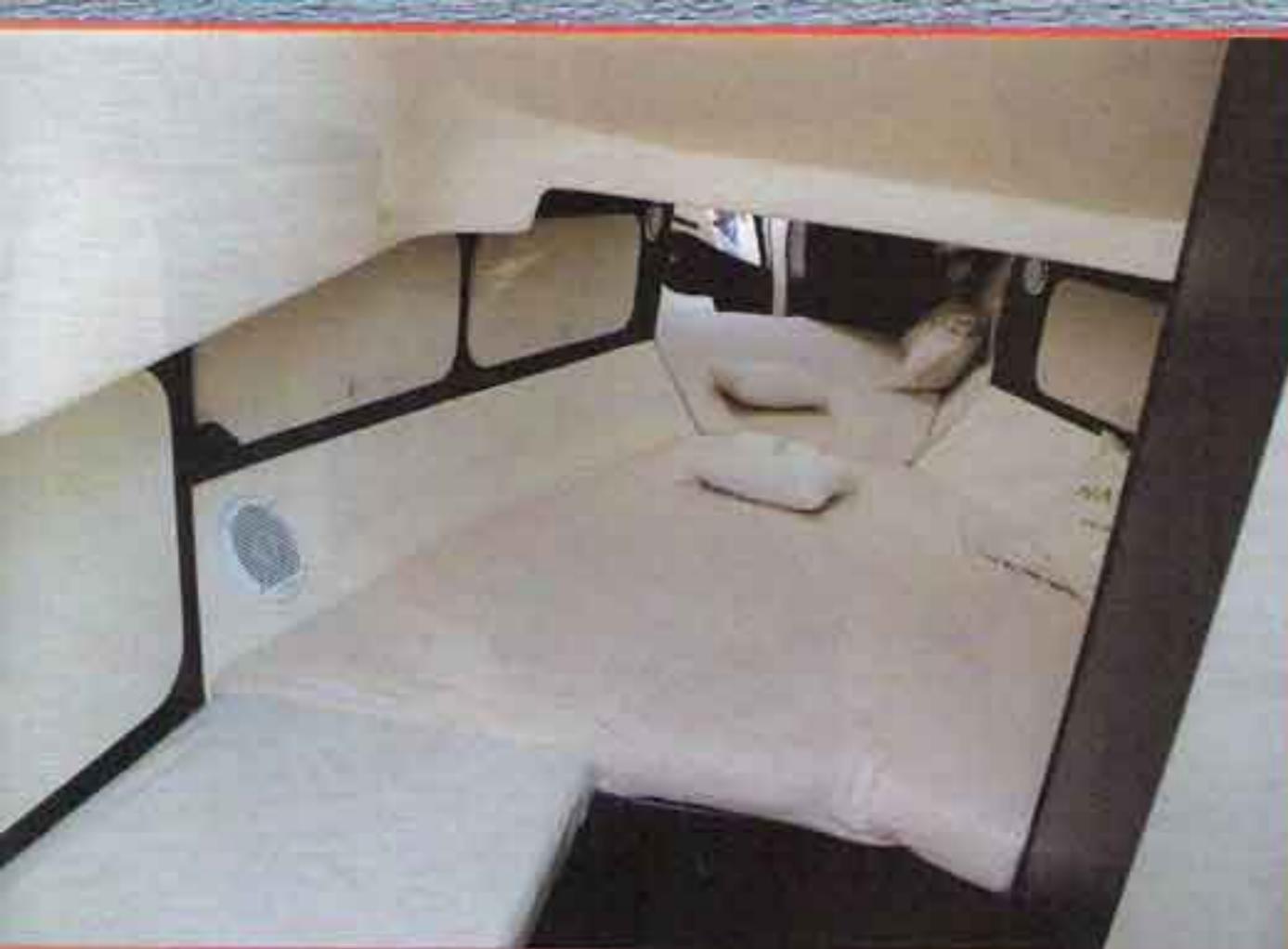
Η "περιήγηση" στο εσωτερικό του Mx 11, φανερώνει την



Τα μαξιλάρια είναι "περαστά", για να μην φεύγουν από τον αέρα.



προσέγγιση του ναυπηγείου στα θέματα ποιότητας και -ιδίως- φροντίδας στη λεπτομέρεια, και όπως είπαμε, δικαιολογεί (και αιτιολογεί) την υψηλή τιμή αγοράς. Πάμε λοιπόν: Όλες οι ταπετσαρίες και τα πολλά... τετραγωνικά μαξιλαριών στα sundecks, είναι κατασκευασμένα από ακριβή αδιάβροχη Αλκαντάρα, που δίνει μοναδική αίσθηση στην αφή, στεγνώνει γρήγορα και δεν πυρακτώνεται από τον ήλιο. Οι δύο πλατφόρμες βαρέως τύπου, και οι δύο συρόμενες ίποχ σκάλες μπάνιου, εκτός της εμφανούς ποιότητάς



τους έχουν επένδυση τηκ, όπως και ολόκληρο το ντεκ. Το κάθισμα διακυβέρνησης ανοίγει στο πίσω μέρος, εμφανίζοντας μία κουζίνα υψηλής ποιότητος, με ίποχ νεροχύτη και εστία, αλλά και ηλεκτρικό ψυγείο 40 λίτρων που ανοίγει από πάνω.

Το sundeck της πρύμνης ανοίγει ηλεκτρικά αποκαλύπτοντας πολύ μεγάλο χώρο για οποιαδήποτε χρήση. Εκεί, υπάρχουν τέσσερις αντλίες σεντίνας, ηλεκτρικές και χειροκίνητες, καθώς και blower. Το μέγεθος του σκάφους επιτρέπει τοποθέτηση έσω/έξω κινητήρων όλων των ιπποδυνάμεων, από Mercruiser βενζίνης (2x270, 2x320 ή 2x425), μέχρι CM Diesel των 2x320/350 ίππων, ή



MAGAZZU MX II COUPE



και τις μεγάλες Volvo Penta D6 EVC DPR των 310 ίππων. Σε ειδική θέση στο "μηχανοστάσιο" αποθηκεύεται το τραπέζι του κόκπιτ, καθώς και η τέντα, η οποία έχει ειδικές θέσεις στήριξης δεξιά και αριστερά του σκάφους, μέχρι την κονσόλα. Υπάρχει επίσης φορτιστής 24Α, καθώς και πρίζες 220V, ενώ όλες οι υδραυλικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις είναι "κρυφές", colour coded, μέσα σε κανάλια αλλά και επισκέψιμες από θυρίδες και πορτάκια

σε όλα τα σημεία της διαδρομής τους.

Η ηλεκτρική εγκατάσταση περιλαμβάνει ακόμα πίνακα διακοπών, ηλεκτρική αντλία αέρα 12V, ηλεκτρικό εργάτη άγκυρας με μετρητή αλυσσίδας, δύο ντους (μέσα-έξω), φώτα ναυσιπλοΐας και ντεκ, πυξίδα, radio CD/DVD, φώτα καμπίνας, κτλ. Ο εξοπλισμός, δηλαδή, είναι πλήρης, προβλέποντας ακόμα και ίποχ άγκυρα και αλυσσίδα, ενώ στα extras υπάρχουν τα πάντα, που χωρίζονται μάλιστα και σε "πακέτα", ως εξής: Το πακέτο "Sports" περιλαμβάνει φλαπτς και την στεπάτη γάστρα. Το "Comfort" προσθέτει ίποχ T-top (ή Maxi T-top), τηλεόραση 19" κτλ., καθώς και ψυγείο 75 λίτρων στη θέση της κουζίνας. Και στην έκδοση "Elegance" το Mx II "μεταμορφώνεται", με χρωματισμούς γάστρας και αεροθαλάμων σε συνδυασμούς μπλε, κόκκινου και γκρι. Επίσης, υπάρχει γεννήτρια diesel 3,5 kW και air condition 7.000 BTU.

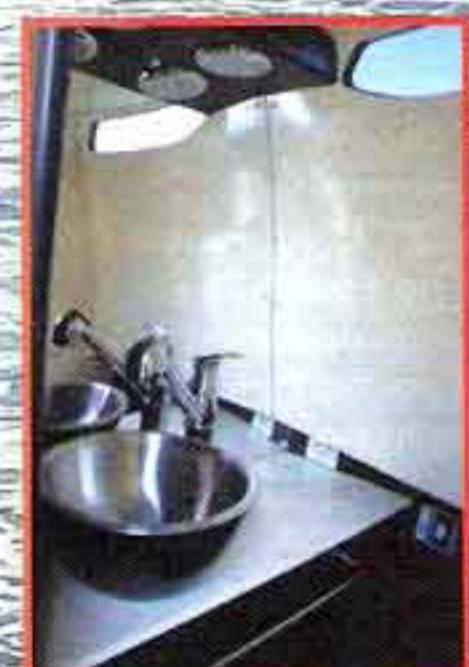
Ας... συνέλθουμε, επιστρέφοντας στο ελατιών
υπέρυ ήωμένο
πιλοτηρίο, που εχει
στο πιταγιά
"καταπακτή" για τις
δύο μπαταρίες. Τε
δηλώ κάθισμα είναι
κατάλληλο για όρθια

ή "ημικαθιστή" διακυβέρνηση, με χρήση πτυσσόμενου υποποδίου και κάθισμα στο στενό επάνω τμήμα, που στερείται πλάτης. Η θέση αυτή είναι ικανοποιητική όσον αφορά την ορατότητα, αλλά τοποθετεί τους καθήμενους αρκετά ψηλά σε σχέση με τους αεροθαλάμους. Επίσης, ο χώρος του ταμπλώ είναι περιορισμένος για (πολλά) αναλογικά όργανα δύο κινητήρων, και δέχεται τα σύγχρονα ψηφιακά πάνελς ή πολυόργανα (και κεντρική οθόνη chart plotter). Το παρμπρίζ είναι αρκετά προστατευτικό, χωρίς να μειώνει την ορατότητα, και αριστερά η πόρτα της καμπίνας είναι συρόμενη και ποιοτική, δίνοντας άνετη και ασφαλή είσοδο. Στο εσωτερικό, το ύψος είναι αρκετό στο πρώτο τμήμα, όπου αριστερά σχηματίζεται μικρός καναπές και δεξιά βρίσκεται η κλειστή τουαλέτα με πόρτα και τοιχώματα από καλό ξύλο (παλίσανδρο). Στο εσωτερικό της υπάρχει ντους, ίποχ νιπτήρας και ηλεκτρικό WC, ενώ δεν προβλέπεται ανοιγόμενο φινιστέρινο και ο αερισμός γίνεται από αεραγωγούς που βγαίνουν εσωτερικά του παρμπρίζ (χμ... Και όταν το πιλοτήριο κλείσει με τέντα;).

Εμπρός σχηματίζεται ένα μεγάλο ενιαίο κρεββάτι με αρκετό ύψος, στρογγυλό χατς και τρία πολύ μεγάλα διαμήκη "αμπάρια" από κάτω (πρέπει να σηκωθεί εντελώς το στρώμα για να χρησιμοποιηθούν). Δεξιά και αριστερά δημιουργούνται εύχρηστα ντουλάπια, ενώ οι αεροθάλαμοι είναι πλήρως καλυμμένοι. Πρόκειται δηλαδή για μία καμπίνα που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για ύπνο, αλλά για άνετο ύπνο, αφού οι διαστάσεις (και ιδίως το ύψος) είναι μεγάλες, ενώ τα κεφάλια βρίσκονται προς την πρύμνη γιατί η κατασκευή έχει προβλέψει την κλίση του σκάφους ώστε το κρεββάτι να είναι πάντα "παράλληλο" με την επιφάνεια της βάσης.

Και πάλι έξω, στε κοκπίτ, όπου τα σκαλοπάτια ως πλευρά της πλατφόρμας είναι δεσκ, με διαστασιαφαρκτεί για ηλιοτροπεία τεσσάρων αντομων: Έλος, η μικρή πλατφόρμα "πάτημα" την οποία ενεργεί σ δρεστρες και μπούτον του πλεκτρικού εργαστη, με την άγκυρα να βγαινει χαμηλά, κατω από τους αεροθαλάμους.

Το φινίρισμα του Magazzù Mx II είναι εξαιρετικό, ότε γελευατ, αερυθαλάμους, υυνδευεις, εφαρμογες, τοποθετησεις, εξοπλισμου, επενδυσεις, κτλ. Θα προσεξετε οτι δεν ιπαρχει roll



bar αλλά ιστός, και τα φώτα πλεύσης τοποθετούνται στην κονσόλα, κάνοντας πιο "βολικούς" τους χειρισμούς και "μειώνοντας" οπτικά τον όγκο. Και ήρθε η ώρα να τα αφήσουμε όλα αυτά πίσω, και να στραφούμε αποκλειστικά στην απόδοση, που επιφύλασσε και κάποιες εκπλήξεις.

Το σχήμα των steps, δημιουργεί δίνες και "κατευθύνσεις" στα νερά που φεύγουν προς τον καθρέφτη, οπότε, λόγω και του μπρακέτου, το ύψος τοποθέτησης των εξωλεμβίων είναι κάτι ιδιαίτερα σημαντικό. Στο σκάφος της δοκιμής οι δύο Verado ήταν μάλλον ψηλά τοποθετημένες (πάντως, ψηλότερα από την σύσταση του κατασκευαστή), και αυτό είχε το θετικό ότι δεν "βρέχονταν" στις χαμηλές ταχύτητες εκτοπίσματος και ημιπλαναρίσματος. Το μεγάλο σκάφος πλανάρει μετά τις 2.500 σ.α.λ. και στις 3.000 σ.α.λ. έχει 17,5 κόμβους. Οι τριβές χαμηλά είναι μεγάλες, λόγω πλάτους, και το ερώτημα του "αερισμού" των steps (ή όχι) απαντάται μετά τις 3.500 σ.α.λ., όπου από τους 23,9 κόμβους η ταχύτητα ανεβαίνει στους 31,7 μέσα σε 500 σ.α.λ.

Αυτή είναι και η πιο οικονομική περιοχή

κρουαζιέρας (24-31 Knots), όπου η κατανάλωση μένει γύρω στα 3.00 lt/n.mile, με γεμάτα ρεζερβουάρ και 4 επιβαίνοντες. Στη συνέχεια, κερδίζονται μόνο 4 κόμβοι ανά 500 σ.α.λ. μέχρι τις 5.000 σ.α.λ., και στη συνέχεια με τριμάρισμα οι κινητήρες φτάνουν στις 6.000 (+) σ.α.λ., για τελική 48,3 κόμβων. Σε μερικές περιπτώσεις (μπουνάτσας) και με σταθερή (μέτρια) ταχύτητα, παρατηρήθηκε μιά μικρή-ανεπαίσθητη αυξομείωση των σ.α.λ., που οφείλεται στο "κύμα" που δημιουργούσε η γάστρα "στερώντας" καθαρά νερά από τις προπέλλες. Με μία θέση κάτω τις μηχανές, το φαινόμενο εξαφανίστηκε. Πρέπει επίσης να τονισθεί, ότι το σκάφος μπορούσε να πλανάρει με τον ένα κινητήρα χρησιμοποιώντας προπέλλα 17", και να ταξιδεύει κανονικά σαν "μονομήχανο", φτάνοντας τους 32 κόμβους τελικής (!) και διατηρώντας ταχύτητα κρουαζιέρας 24-26 κόμβων.

Η κατανάλωση των δύο Mercury 300 έμεινε στα γνωστά τους επίπεδα, "τερματίζοντας" στα (2x) 113 lt/hr, και στέλνοντας το κόστος στα 4 lt/n.mile + πάνω από τις 5.000 σ.α.λ. Μέχρι τις 4.500 σ.α.λ. όμως (35 Knots), οι καταναλώσεις κυμαίνονται από 2,91 έως 3,27 lt/n.mile, και κρίνονται λογικές για το μέγεθος του σκάφους. Όσο για τις επιταχύνσεις, κρίνονται ικανοποιητικές αλλά όχι γρήγορες, με 2".43 για τους 0-10 κόμβους, 5".82 για τους 0-20, 9".86 για τους 0-30 και 16".96 για τους 0-40. Ο κατασκευαστής προτείνει σαν εξωλέμβιες επιλογές τις Verado 300 και τις Yamaha F 350, κι έτσι επιφυλασσόμεθα για μιά επόμενη δοκιμή.

Κλείνουμε το κεφάλαιο
"απόδοση" με την αίσθηση



Η προεγκατάσταση για το θερμοσίφωνο.

MAGAZZU MX II

διακυβέρνησης, που χάρις στα χειριστήρια και στο τιμόνι των Verado ήταν και πάλι απολαυστική, και ιδίως ασφαλής: Ο κυβερνήτης μπορεί απλά να τιμονεύει, με την βεβαιότητα ότι το σκάφος θα παραμένει πάντα σταθερό και "πιστό" στην πορεία του. Όσο για τον θόρυβο, οι δίνες του αέρα στην κονσόλα των ανέβασαν στα 99 decibel στους 30 κόμβους, κρατώντας τον σταθερά εκεί μέχρι το W.O.T. Χαμηλότερα, ακούγεται μόνο ο ψίθυρος των Mercury (78-88 decibel).

To Magazzù Mx II είναι ένα ιδιαίτερο, αλλά και "εύκολο στην αξιολόγηση" σκάφος. Ο προορισμός του είναι ο τουρισμός, και το μέγεθός του, όπως και η πνευστή του φύση (γιατί, παρά τα 10,90 x 3,65 μέτρα του, είναι ένα καθαρόαιμο ανοιχτό φουσκωτό), εγγυάται ότι μπορεί να



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΤΕΧΝΙΚΑ

ΜΕΤΡΗΣΗ RADAR

Oι δυνατές Verado 300 επιταχύνουν ικανοποιητικά το μεγάλο σκάφος μέχρι τους 30 κόμβους, ενώ στη συνέχεια αργούν (σε χρόνο), χωρίς πάντως να χάσουν την καλή απόκριση στο γκάζι.

ΕΠΙΤΡΧΥΝΣΕΙΣ

KNOTS	SEC
0-10	2".43
0-15	4".06
0-20	5".82
0-25	7".65
0-30	9".86
0-35	12".77
0-40	16".96

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΗΣΤΙΚΑ

MAGAZZU Mx II

Ολικό μήκος: 10,90 μ.

Λεμβολογούμενο μήκος: 9,90 μ.

Ολικό πλάτος: 3,65 μ.

Είσοδος πλώρης 46°

Deadrise στο transom: 16°

Διόμετρος αεροθαλάμων: 0,45-0,70 μ.

Ρεζερβουάρ καυσίμων: 740 lt (2x370 lt)

Ρεζερβουάρ νερού: 300 lt

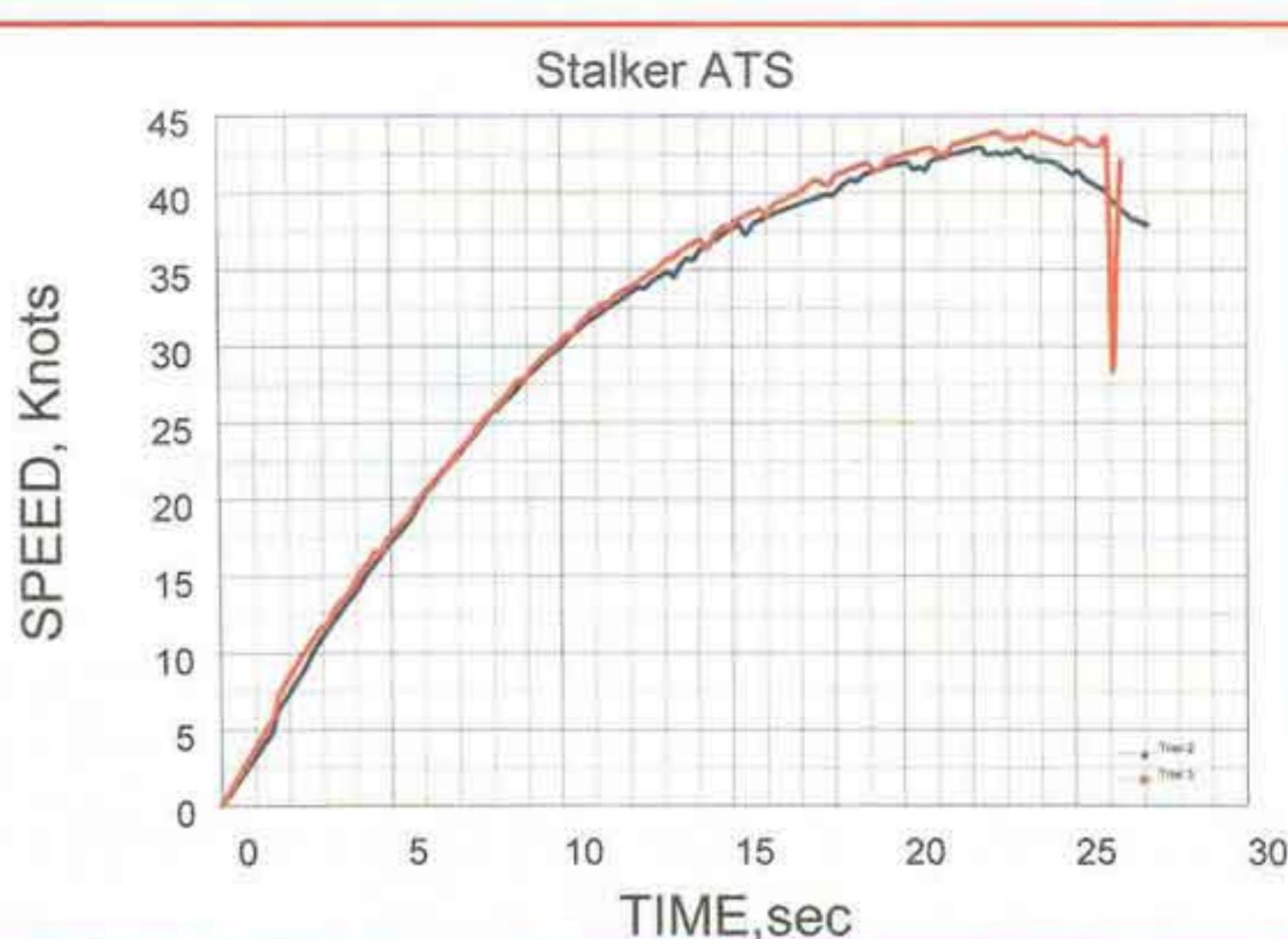
Κινητήρες: α) Έσω/έξω βενζίνης ή diesel από 2x270 έως 2x425 Hp

β) Εξωλέμβιες (σε μπρακέτο) έως 2x350 Hp

Βάρος (κενό): 2.200 κιλά

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Χάρης

Μανουσαρίδης, Πίνδου 62,
Πεύκη, τηλ.: 210 6147019,
Fax: 2106148946.



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

MX-II MAGAZZU 2xMERCURY VERADO 300

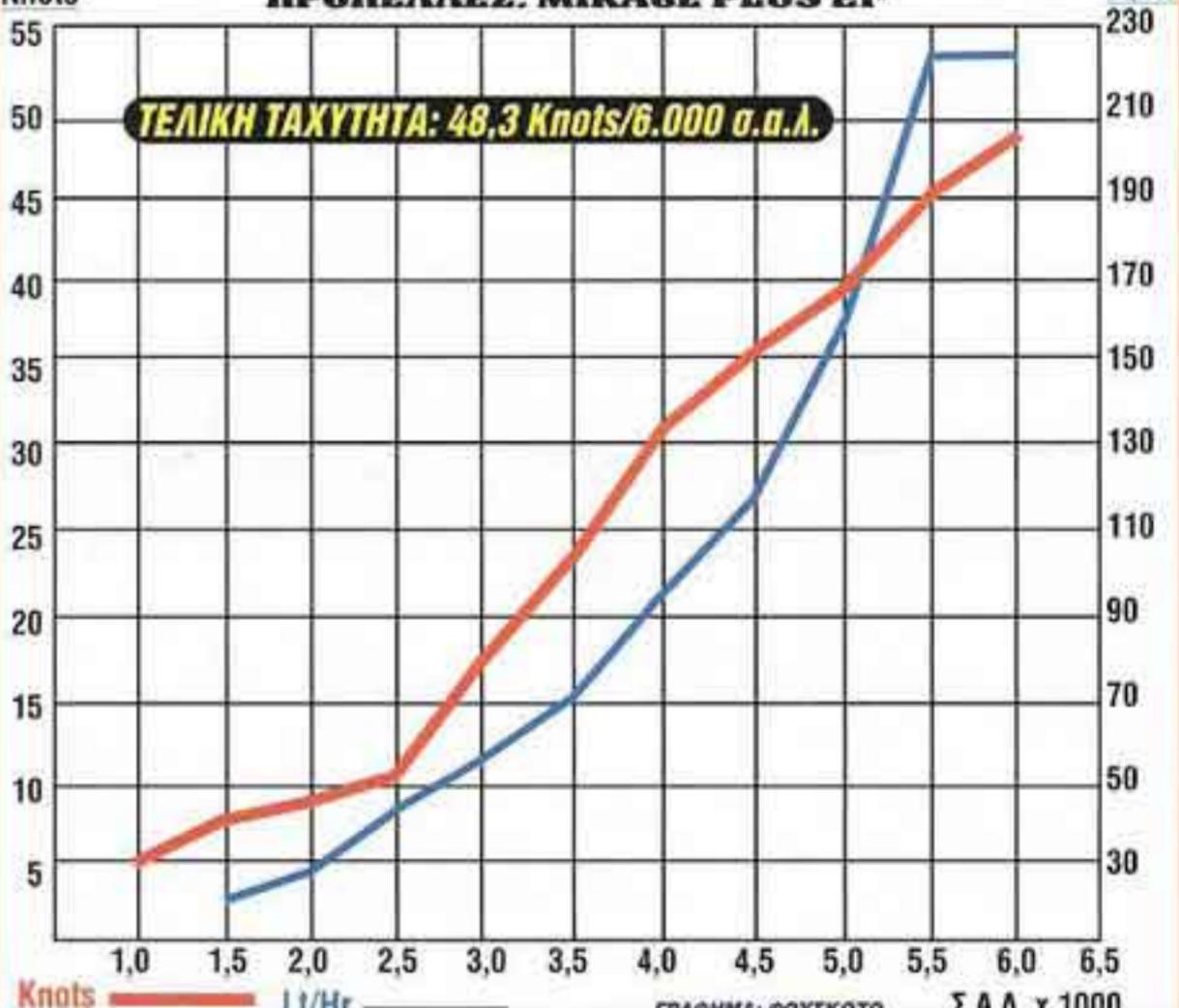
ΠΡΟΠΕΛΛΕΣ: MIRAGE PLUS 21"

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE	Db
Ρελαντί	2,3	3,3	1,43	-
1000	5,0	8,4	1,68	-
1500	7,1	15	2,11	78
2000	8,7	28,6	3,53	79
2500	11,1	43,3	3,90	80
3000	17,5	53,5	3,05	88
3500	23,9	70,2	2,91	92
4000	31,7	96	3,02	99
4500	35,7	117	3,27	97
5000	39,6	160	4,0	99
5500	45,6	226	4,95	99
6000+	48,3	226	4,67	99

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

MX-II MAGAZZU 2xMERCURY VERADO 300

ΠΡΟΠΕΛΛΕΣ: MIRAGE PLUS 21"



αντιμετωπίσει με ασφάλεια τις ανοιχτές θάλασσες, αν και ο λόγος που θα αγοραστεί είναι η αναψυχή και βεβαίως το ταξίδι, που με τα δύο ρεζερβουάρ των 370 λίτρων (σύνολο 740) μπορεί να είναι και αρκετά μακρύ (με 230 περίπου ν. μίλια μεταξύ ανεφοδιασμών, με ταχύτητες κρουαζιέρας). Πάνω απ' όλα όμως, το Magazzù χαρακτηρίζεται από την ποιότητα, το φινίρισμα, την "ακριβή πολυτέλεια" και την μοναδικότητά του. Όσο το παρατηρείς, τόσο βρίσκεις σημεία άξια θαυμασμού, τόσο ανακαλύπτεις λεπτομέρειες που δείχνουν μιά ασυνήθιστη κατασκευαστική φροντίδα. Είναι σαφές ότι αυτό το Ιταλικά mega RIB θα αισθανθεί –και "Θα δείξει"– στο στοιχείο του δεμένο σε μιά ακριβή μαρίνα ή αγκυροβολημένο σ' ένα κοσμικό νησί, με τα sundecks του να αξιοποιούνται από τους κατάλληλους επιβαίνοντες (και επιβαίνουσες!). Αυτό συνδυάζεται ιδανικά με τα χαρίσματα επιδόσεων και ασφάλειας του φουσκωτού, δημιουργώντας το ιδανικό σκάφος "ακριβών" διακοπών, όπου η απόλαυση της θάλασσας δεν τελειώνει τη νύχτα!