

ACCESSORI SALVA-VITA: PLB O EPIRB? SCOPRIAMO A COSA SERVONO

Agosto 2010 - € 5,00

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

291

LE NOSTRE PROVE

MAGAZZU' MX 13
PIRELLI PZERO 880 SPORT
LOMAC 675 IN
ARIMAR 470 PREMIUM

INCHIESTA

L'EUROPA CHE NON C'E'
PERCHE' LE NORME
SONO COSI' DIVERSE

ITINERARI

ISOLE CICLADI
ALLA SCOPERTA DI MILOS
LA FARFALLA DELL'Egeo

CODICE A BORDO

PATENTI & SCADENZE
QUELLO CHE BISOGNA
SAPERE PER ESSERE
SEMPRE IN REGOLA

Photo Italiana S.p.A. - Sped. in A.P. - DL 351/2001 - conv. L. 46/2004 - art. 1, L. 10/04 - Mensile - Anno XXIV



**GUIDA
AL MERCATO**

TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DEL USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI

Un battello destinato ad armatori esigenti. E' costruito con tecnologie e **MATERIALI SPECIALI** (resina epossidica, kevlar e carbonio), mentre la **CARENA MULTISTEP** riduce la resistenza all'acqua migliorando le prestazioni e la tenuta di mare. La coperta ha un **LOOK SPORTIVO** e al tempo stesso elegante, con **DUE** grandi aree **PRENDISOLE** e un **MOBILE CUCINA** perfettamente attrezzato.

Il modello è equipaggiato con uno spettacolare **HARD-TOP** per proteggere dal sole e dal vento la postazione di guida che, però, **LIMITA UN PO' LA VISIBILITA'**. Sottocoperta vi sono **QUATTRO POSTI LETTO**, due nella cabina armatoriale e due nella dinette trasformabile; il bagno è separato. **AMPIE LE POSSIBILITA' DI PERSONALIZZAZIONE.**

Le finiture e l'allestimento sono di alto livello. Come il prezzo, purtroppo.

► Lunghezza f.t.m 13,00

► Larghezza f.t.m 4,40

► Velocità massima 46 nodi

► Prezzo 385.000 euro

*in package con 2 FTP N67 560 diesel

GOMMONE

CANTIERI MAGAZZU' MX 13



Quando, nel 2003, comparve il primo modello della gamma (lo Striker 9.90), molti restarono sorpresi dall'insolita proposta del Cantiere. Oggi, invece, è chiaro a tutti che il costruttore siciliano aveva intuito prima di altri quale sarebbe stata l'evoluzione progettuale dei *maxi-rib*, visto che il «modello Magazzù» è stato ripreso negli ultimi anni da molti altri costruttori.

Il mezzo è dotato di grandi superfici prendisole e ampi volumi sottocoperta, ma anche di una linea sportiva, spesso difficile da creare su questa tipologia di mezzi, perché in contrasto con l'esigenza di ottenere spazi abitativi sufficienti. Tra gli obiettivi del prodotto, anche la personalizzazione degli allestimenti e la realizzazione di

arredi di sobria eleganza. Secondo lo spirito del costruttore, infatti, anche un battello pneumatico, per quanto sportivo per definizione, merita di raggiungere un elevato *standard* di qualità sotto ogni punto di vista, dalla robustezza della struttura, alla cura delle finiture.

Per la verità, il battello non è una vera e propria novità, dato che il primo esemplare esordì due anni fa (si veda la prova pubblicata sul fascicolo n. 266). Il *model year 2010* ha debuttato lo scorso ottobre a Genova e presenta diverse modifiche rispetto al modello originario, che riguardano sia il disegno della coperta sia la carena, ora con il caratteristico doppio *redan*, già sperimentato sull'MX 11 Coupé e Spider.

Nell'analizzare le caratteristiche dell'MX

13, infine, non si può non anticipare la notizia che il suo ruolo di ammiraglia del Cantiere verrà nelle prossime settimane espugnato dall'MX 18 (17,70 x 4,80 m ft), un lussuoso *maxi-rib* che amplierà ulteriormente gli orizzonti commerciali e tecnologici dell'azienda siciliana.

L'MX13 annuncia nelle forme e nei contenuti tecnici la volontà di stupire. Colpisce innanzitutto per il suo *design* decisamente slanciato, esaltato dalle forme della consolle, dal T-Top in materiale composito e dal diametro dei tubolari, fortemente rastremati (da 85 a 50 cm) che sfiorano la superficie dell'acqua, nonostante il considerevole peso a poppa: 1.300 kg la sola massa dei motori, senza contare gli invertitori, le trasmissioni e, nell'esemplare in

prova, il gruppo elettrogeno. Ma è la carena l'elemento che rende sportivo questo battello: una «V» profonda con ampio raggio di prua per aumentare la scorrevolezza sull'acqua, un vistoso ginocchio sotto i tubolari e due *step* che tagliano un'opera viva, percorsa da quattro pattini per aumentare la ventilazione e, quindi, la portanza del mezzo in velocità; il loro scopo è quello di introdurre aria in pressione tra lo scafo e la superficie d'acqua, al fine di ridurre la resistenza idrodinamica e favorire, quindi, lo sviluppo delle prestazioni e il contenimento dei consumi.

Consistente anche la costruzione dello scafo, affidata a dodici madieri e otto longheroni realizzati su anime di Pvc e di un ragno resi-

nato a parte e incernierato a poppa su cui vengono montati i motori. Di pari livello la scelta dei materiali: il Cantiere, infatti, ha fatto largo uso di resine vinilestere - con vantaggi sia sul piano della resistenza agli urti, sia nella protezione contro l'osmosi - e rinforzi selettivi in kevlar e unidirezionali di carbonio: si tratta di tecniche di costruzione molto evolute, che richiedono competenze e manodopera di un certo livello, che a Magazzù certo non mancano, visto che in passato l'azienda ha maturato una certa

esperienza non solo in campo nautico, ma anche attraverso la collaborazione con Aeritalia e Dornier per la costruzione di idrovolanti.

La coperta offre spazi generosi per ogni esigenza, a cominciare dalla spiaggetta poppiera che misura 3,17 x 1,00 metri. Rispetto al modello presentato nel 2008, l'MX 13 *model year 2010* propone un cassero di poppa rimodellato, con un'unica cala destinata a «sala macchine» (prima vi era una grande stiva per alloggiare un eventuale *tender*) a cui si accede attraverso

due sportelli indipendenti con apertura a libro, assistiti da attuatori elettrici. Il *solarium* non è più costituito da un'unica area cuscinata con i passavanti laterali, ma è anch'esso disgiunto, per facilitare l'ispezione separata dei due efb e lasciare al centro un largo (42 cm) corridoio di transito. La diversa impostazione dell'area prendisole amplia la fruibilità del divano poppiero, sotto il quale sono stati ricavati due gavoni. Tutta la cuciniera esterna è in alcantara lavabile (quella interna è rivestita in pelle)

con imbottiture in espanso a cellula chiusa. Nonostante l'attenzione posta dai progettisti per ogni particolare, mancano dei corrimano ai lati del divano che permetterebbero agli ospiti di tenersi saldi durante la navigazione.

L'area *living* è arredata con due tavolini semicircolari: sotto al piano di calpestio vi è un vano tecnico nel quale hanno trovato posto i serbatoi del carburante (2 x 450 litri). Altra novità è costituita dal gradino che conduce alla postazione di comando e all'ingresso in cabina,

realizzato per conferire maggiore ergonomia a un'area in cui prima figuravano la poltrona di guida e il mobile cucina posto al lato dell'ingresso in cabina. Un unico scolato in vtr funge adesso da sedile di pilotaggio, in grado di accogliere due persone, con spalliera ribaltabile per la guida in piedi; sotto alla seduta si trovano il lavello e una piastra in vetroceramica, mentre a poppavia c'è il frigo a cassetto da ben 105 litri. Così riorganizzata la postazione di governo offre la possibilità all'eventuale passeggero di viaggiare godendo la stessa visuale del pilota.

Sostanzialmente immutata è la plancia di comando, che può accogliere tutta la strumentazione dei motori e delle trasmissioni, oltre a *plotter* cartografico di grandi dimensioni.

La postazione di guida richiede quasi inevitabilmente l'uso di una pedana per «recuperare» l'altezza del timone (125 cm dal piano di calpestio) e del sedile, se si predilige pilotare da seduti; lo spazio tra la consolle e la seduta appare, inoltre, un po' sacrificato. Una necessità che, invece, risulta pienamente assolta è quella della protezione dal vento, dal sole e dalla pioggia, grazie dall'enorme parabrezza *fumé* (per ridurre gli effetti dei raggi ultravioletti) che funge anche da T-Top e regala una sensazione simile a quella delle auto dotate di tetto trasparente. L'accessorio è realizzato in vetroresina rinforzata in fibra di carbonio e tubi d'acciaio e incornicia un «foglio» di policarbonato trasparente. E' offerto come *optional* al prezzo di 7.500 euro.

Nessuna grande trasformazione è stata apportata alla cabina che, sfruttando la profondità della carena, riesce a offrire un'altezza mas-



Presenta una forma diversa il musone di prua, che è una delle novità introdotte dal Cantiere in questa inedita versione. In posizione centrale è stato inserito un bittone in acciaio. Il battello, naturalmente, è provvisto di verricello elettrico. A prua della tuga è stata ricavata una comoda chaise longue dotata di appoggiatesta, priva però di corrimano a cui trattenersi. A destra: il mobile cucina.

La postazione di guida si concentra su una plancia di dimensioni calibrate rispetto alla stazza del battello, ma sufficiente ad accogliere gli strumenti dei motori e un cartografico di grandi dimensioni. Sotto coperta troviamo un soggiorno, una toilette con wc elettrico, lavello, doccia e una cabina matrimoniale. Per l'arredo sono stati utilizzati legno wengé e tappezzerie chiare.

Per fare spazio alla cabina, il ponte di prua e i passavanti ai lati della tuga sono stati sopraelevati sino al bordo superiore delle camere d'aria. Questo rende meno protetto il passaggio anche perché manca un corrimano che accompagni il transito verso prua. La carena propone una «V» profonda, con ampio raggio di prua per aumentare la scorrevolezza sull'acqua, un vistoso ginocchio sotto i tubolari e due step che tagliano un'opera viva percorsa da quattro pattini per aumentare la ventilazione e, quindi, la portanza in velocità.



L'attenzione per lo stile e la scelta dei materiali si notano in ogni particolare: cuscinerie in alcantara (lavabile), due tavoli e piano di calpestio in teak. Da biasimare la mancanza di appigli in prossimità del divano che, invece, sono presenti ai lati del grande prendisole di poppa. A destra: il vano tecnico ricavato sotto la panca e la grande «sala macchine» opportunamente rivestita con materiale fonoassorbente. Rispetto al modello precedente, ora il corridoio di passaggio è al centro.

sima di 190 cm e una distribuzione degli ambienti abbastanza funzionale. Al suo interno vi sono quattro posti letto, due nella cabina armatoriale e due nella *dinette* trasformabile.

Il Cantiere offre, in alternativa, una versione *open space*, cioè con l'ambiente indiviso, salvo, ovviamente il locale bagno, dotato di wc elettrico, lavello e doccia.

Materiali di alta qualità e accessori da *superyacht* sottolineano il *target* del mezzo. Salendo due gradini ai lati della consolle si accede al ponte di prua, dove la forma della tuga disegna una *chaise longue* servita da un'ampia zona cucinata. La superficie in *teak* si estende sino al vertice del battello ed è interrotta soltanto da due passi d'uomo: il primo serve a dare luminosità e ventilazione alla cabina, l'altro consente l'accesso al salpancora elettrico. Rispetto al precedente, l'MX 13 *model year 2010* presenta, inoltre, un differente disegno del musetto, che ora ospita al centro un grosso ferma-scotte incorniciato da una falchetta con scorrisagola, certamente più funzionale negli ormeggi, ma alquanto insidiosa per i piedi.

L'MX 13 offre una dotazione di serie a cui resta ben poco da aggiungere, se non particolari accessori perlopiù legati alle preferenze dell'armatore, come l'elica di prua, la *nuance* personalizzata della carena, l'aria condizionata, il gruppo elettrogeno diesel e il già citato *T-Top* in materiale composito. Il gommone è disponibile anche nella versione fuoribordo, mentre nella variante entrobordo la scelta può spaziare tra ben sette diverse motorizzazioni (a benzina o gasolio) che fanno oscillare il prezzo di listino tra i 290 e i 385.000 euro (Iva esclusa, naturalmente).



IN NAVIGAZIONE

Il Magazzù MX 13 non è solo un battello di stile e dimensioni inconsuete, ma anche un concentrato di esperienza e tecnologia. Sono due le versioni attualmente previste per questo 13 metri: una con tre fuoribordo montati su un apposito *bracket* e una con una coppia di entrobordo (benzina o diesel) abbinati a piedi poppiere o trasmissioni di superficie. La scelta della versione più adatta alle proprie esigenze comporta l'analisi di numerosi elementi: i dati tecnici, le prestazioni e le ore di navigazione. In pratica, a seconda della motorizzazione, il gommone assume caratteristiche e funzionalità assai diverse.

L'esemplare utilizzato per il nostro *test* era equipaggiato con una coppia di turbodiesel *direct injection* FPT (Fiat Powertrain Technologies) N67 da 560 hp abbinati a trasmissioni di superficie ASD10 Arneson con eliche Jolly Drive da 33,5" di passo; in alternativa, con le stesse trasmissioni, è possibile montare una coppia di FPT da 450 hp o due CMD da 350 o 480 hp e piede NXT, due Yanmar da 480 cavalli e trasmissioni Jolly Drive o, ancora, due Volvo Penta da 370 hp e, infine, se si opta per unità a benzina, con due Mercurier 496 H.O.,





L'area più sfruttabile dell'MX 13 è quella di poppa con l'enorme piattaforma balneare e il prendisole sopra la «sala macchine». Di serie vi sono due scalette di risalita. Il notevole sbalzo della plancia richiede qualche cautela nelle manovre in porto.

assi nella posizione più bassa possibile, per poi alzarli progressivamente al crescere della velocità. Il massimo rendimento si ottiene portando il mozzo dell'elica a filo della superficie d'acqua, in modo che le pale risultino immerse mentre spingono e si trovino fuori nella fase passiva della rotazione, per non frenare la corsa. Più si alzano le trasmissioni più si guadagna velocità, sino a quando a un aumento del numero di giri non corrisponde più un incremento della velocità. Questo indica che l'elica sta cavitando ed è, quindi, necessario diminuire l'inclinazione per riportare l'intero sistema di propulsione a funzionare regolarmente.

Con i due motori FPT diesel il baricentro del battello è più basso e il maggiore peso porta i tubolari a toccare la superficie dell'acqua, anche quando il gommone non è carico. Ciò si traduce in una superiore stabilità al rollio che si evidenzia sia all'ormeggio sia in navigazione. Per quanto concerne la diversa fruibilità degli spazi, si osserva che con il fuoribordo la grande cala di poppa può essere adibita a stiva o cabina, mentre con gli entro-bordo la plancetta bagno è assai più comoda.

I *common rail* FPT risultano docili a qualsiasi andatura, le turbine lavorano in modo fluido e progressivo, senza strappi o vuoti di potenza. Le migliori *performance* si registrano a partire dai 20 nodi, cioè da quando il battello è in planata. Dosando opportunamente

il gas e scegliendo una velocità di crociera tra i 20 ed i 30 nodi si può ridurre al minimo il consumo di carburante. Quasi superfluo sottolineare che a questa andatura *comfort* e sicurezza sono molto elevati anche in condizioni di mare mosso.

Lo scafo supera agevolmente le onde e cade morbido nel cavo, lanciando lontano gli spruzzi d'acqua. Seduti al comando del battello si è sempre ben protetti dal vento grazie all'ampio parabrezza e al *T-Top*. Sul divano di poppa si è più esposti, ma gli ospiti possono comunque navigare confortevolmente. L'uso del prendisole, praticamente privo di protezioni a poppa, è invece poco prudente ad alta velocità. In condizioni di mare molto mosso si apprezzano anche le buone caratteristiche di stabilità di questo grande gommone, migliori rispetto a quelle delle tradizionali imbarcazioni. In virata l'angolo di sbandata è limitato dai tubolari che però riducono leggermente la scorrevolezza del mezzo. La plancetta poppiera è ben posizionata e non interferisce con la scia sollevata dalle eliche di superficie. Va precisato, infine, che il *test* si è svolto senza le informazioni dell'indicatore del trim andato in *black-out* poco dopo la partenza.

L'MX 13 entra in planata alla velocità di 19 nodi (1.700 giri/min) e naviga a 40 nodi di crociera ad appena 2.500 giri/min. Dopo una brillante accelerazione si raggiungono in pochi secondi i 46 nodi a 3.000 giri/min, verosimilmente inferiore a quella ottenibile (con buona approssimazione superiore ai 50 nodi) con un miglior controllo dell'immersione dei propulsori.

© Copyright by Koster Publishing 2010

I DATI CANTIERI MAGAZZU' MX 13 EB

le caratteristiche tecniche

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Lunghezza f.t. | 1.300 cm |
| Lunghezza interna | 1.245 cm |
| Larghezza f.t. | 440 cm |
| Larghezza interna | 260 cm |
| Diametro tubolari | 85/50 cm |
| Compartimenti | 9 |
| Materiale tubolari | hypalon-neoprene Pennel & Flipo |
| | Orca da 1.670 dtex |
| Altezza specchio di poppa | - |
| Portata persone | 24 |
| Peso (senza motori) | 4.300 kg |
| Potenza massima applicabile | 1.500 hp (1.103 kW) |
| Categoria di progettazione | B |
| Carrellabilità | no |
| Prezzo con motori di prova | €385.000 (Iva esclusa) |

i principali accessori

| | |
|---|-------------------|
| ● Golfari di alaggio | non disponibili |
| ● Serbatoio carburante 2 x 450 litri in acciaio | di serie |
| ● Verricello elettrico + ancora, catena, contometri | di serie |
| ● Cuscineria esterna in alcantara e interna in pelle | di serie |
| ● Doccia est.(2) e int. + lavello + serbatoio acqua 350 l | di serie |
| ● Tendalino parasole + due scalette di risalita | di serie |
| ● Wc marino | di serie |
| ● T-Top in composito (aria condizionata) | € 7.500 (€ 7.500) |
| ● Frigo a cassetto da 105 litri | di serie |
| ● Video Lcd 19" con DVD-CD + Vhf + Gps Geonav 11c | di serie |
| ● Gruppo elettrogeno diesel da 3,5 kW | € 9.500 |
| ● Pompa di sentina (5) + attuatore elettr. vano motori | di serie |
| ● Elica di prua + caricabatterie + boiler | di serie |
| ● Mobile cucina completo di fuochi e lavello | di serie |
| ● Gonfiatore elettrico fisso + presa da banchina 220V | di serie |
| ● Set completo lenzuola e asciugamani | di serie |
| ● Piano di calpestio in teak | di serie |

le condizioni della prova

| | | | |
|------------|--------------|-------------------|----------------------|
| | | | |
| mare calmo | vento 5 nodi | 2 persone a bordo | 300 litri di gasolio |

ci è piaciuto di più

- ▲ L'eleganza e l'originalità della coperta
- ▲ La qualità dei materiali e la cura negli allestimenti
- ▲ La sensazione di sicurezza percepita alle alte velocità

ci è piaciuto di meno

- ▼ L'assenza di tintibene ai lati del divano di poppa e della tuga
- ▼ La distanza tra timone e sedile di guida
- ▼ La visibilità non sempre ottimale dalla postazione di guida

le prestazioni

| | |
|----------------------------|--------------------------|
| VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA | 19 NODI A 1.700 GIRI/MIN |
| CROCIERA ECONOMICA | 30 NODI A 2.500 GIRI/MIN |
| CROCIERA VELOCE | 40 NODI A 2.500 GIRI/MIN |
| VELOCITÀ MASSIMA | 46 NODI A 3.000 GIRI/MIN |

il motore della prova

| | | |
|-----------------------|--------------------|------------------------|
| FPT | N67 560 diesel (2) | |
| Potenza massima | hp | 560 |
| | kW | 412 |
| Regime di potenza max | giri/min | 3.000 |
| Cilindri | numero | 6, in linea |
| Cilindrata | cc | 6.700 |
| Distribuzione | tipo | bialbero |
| | | 4 valvole per cilindro |
| Alesaggio x corsa | mm | 104 x 132 |
| Alimentazione | tipo | iniezione diretta |
| | | common rail, turbo |
| Alternatore | a | 90 (12 V) |
| Trasmissione | tipo | ASD10 Ameson |
| Peso | kg | 650 |
| Elica | passo | 33,5" |

il costruttore

| | |
|-----------------------|-----------------------------------|
| Progetto | Magazzù Research |
| Cantiere | Cantieri Magazzù |
| Indirizzo | Via Ugo Betti, 19 - 90147 Palermo |
| Telefono-Fax | 091/223715 - 091/6737463 |
| Sito Internet | www.magazzu.com |
| E-mail | info@magazzu.com |
| Garanzia contrattuale | 2 anni |