

PRIMA IMPRESSIONE

Tra i tanti sorti in questi ultimi anni in Sicilia, il cantiere guidato da Marcello Sorrentino è sicuramente fra quelli che finora ha destato i maggiori favori della critica e tra gli «addetti ai lavori». Il battello oggetto del test **DISCENDE DAL 740**, di cui conserva l'impostazione di massima della coperta e parte delle linee d'acqua. Propone una **NOTEVOLE ABITABILITA'** grazie all'efficiente razionalità degli accessori di bordo. Davvero **RIUSCITA LA CONSOLLE DI GUIDA**, che ospita al suo interno un **MINI-LOCALE TOILETTE**, e il **LIVING DI POPPA**. Elevato anche il livello delle finiture. Il prezzo rispecchia la cura costruttiva e le velleità del gommone. Da completare, invece, la dotazione di serie con alcuni optional «obbligatorii».

► Lunghezza f.t.m 7,80

► Larghezza f.t.m 3,12

► Prezzo 29.600 euro



Tra le *new-entry* più recenti nel comparto gommonautico, il cantiere siciliano Maestrale (Cefalù, Palermo) sembra essere tra quelli che hanno saputo meglio interpretare le tendenze del mercato. Tre anni alla «luce del sole» e un'esperienza ultra-decennale nel campo della progettazione e nella costruzione di imbarcazioni conto terzi, hanno suggerito al suo *patron* Marcello Sorrentino di concentrare gli sforzi in quella fascia di mercato ritenuta più interessante sia sotto l'aspetto dei volumi sia per quanto riguarda i profitti. E' così sono nati, in rapida successione, un 640, un 740 e ora questo interessante 7.80 Sport, presentato all'ultimo Salone di Genova.



MAESTRALE 7.80 Sport

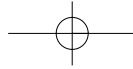
L'opera viva è caratterizzata da una «V» profonda con i piani attraversati da due pattini per ciascun lato e lo spigolo esterno di carena che deflette la scia verso il basso, per contenere gli spruzzi. Le selle dei tubolari si trovano alcuni centimetri sopra la linea di galleggiamento e toccano la superficie solo a pieno carico o in navigazione. Un accurato esame della coperta evidenzia l'attenzione con cui il progettista ha provveduto a disegnare ogni dettaglio del gommone per migliorarne la funzionalità. In particolare spiccano le murate in vetroresina, piuttosto alte, che dal calpestio salgono sino a ridosso della sommità delle camere d'aria; questa soluzione garantisce da un lato una maggiore robu-

stezza strutturale e dall'altro favorisce le operazioni di pulizia della coperta, scongiurando la possibilità che sabbia o detriti finiscano inesorabilmente per infiltrarsi tra parte gommata e vetroresina.

Al primo sguardo, il 7.80 Sport sorprende per il *design* accattivante e per la sua abitabilità, apparentemente superiore a quella di altri gommoni di pari misura. Il *lay-out* delle aree interne permette di sfruttare al meglio la lunghezza e la larghezza del battello, quest'ultima vicina ai valori più alti della categoria. Le novità introdotte dal progettista sul 7.80 Sport sono molte, alcune evidenti, altre più nascoste, come la mini-cabina ricavata all'interno della tuga. Inizialmente, l'at-

tenzione viene catturata dall'area di poppa, una zona caratterizzata da strutture generose che danno «importanza» al battello e sicurezza ai suoi passeggeri. Il divano semicircolare, infatti, è coronato da schienali alti e imbottiti, che assicurano un discreto grado di *comfort* e offrono un'adeguata protezione a coloro che desiderano prendere il sole anche durante la navigazione.

L'area può essere interpretata in diversi modi, sia come zona conviviale, sia per il *relax*. Un tavolo da pranzo (*optional*, 270 euro), montato su piantana al centro dei divani, è comodo per un *pic-nic* all'aperto, magari al riparo del tendalino parasole (*optional*, 750 euro). In alternativa, lo stesso tavolo può es-



PRIMA IMPRESSIONE

sere utilizzato come prolunga del prendisole, inserendolo negli appositi incastri ricavati lungo i bordi dei divani. Veramente generose le dimensioni del vano sottostante, anche se l'ingresso è condizionato dall'ampiezza delle sedute che il costruttore ha voluto completamente asportabili, anziché incernierate, proprio per facilitare probabilmente le operazioni di stivaggio.

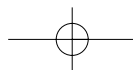
Il ponte di prua è rialzato rispetto al pagliolato, cosa che permette di aumentare la

profondità dei gavoni e, quindi, la loro capacità di carico. La stiva è un ampio vano indiviso, di notevole profondità, accessibile attraverso un enorme portello sdoppiato guarnito da un profilo in gomma sulla battuta del coperchio. Una soluzione che facilita il ricovero di attrezzature ingombranti, ma non permette di separare il carico. Un terzo gavone «tecnico» nel vertice è destinato all'ancora e all'eventuale verricello elettrico (*optional*, 1.150 euro). Perfetta la posizione dei golfari per le sospensioni, dimensionati in modo tale da permettere un veloce aggancio della cinghia. Il musone di prua è stato disegnato tenendo conto della necessità di ospitare all'occorrenza il verricello elettrico.

Risulta, inoltre, perfettamente calpestabile, ma il dislivello con il ponte di prua appare eccessivo, specie se non si ha più l'agilità di una gazzella. Potrebbe essere, infine, mi-



A prua è stata ricavata una sola grande stiva indivisa, chiusa da un portellone con due luci di carico. La soluzione non è il massimo in termini di praticità, in quanto obbliga a sgombrare interamente il prendisole ogni qualvolta si decide di aprire il gavone. Il musone in vetroresina è agevolmente calpestabile, grazie soprattutto alla notevole estensione; in compenso, il dislivello con il prendisole è tale da creare qualche difficoltà nella discesa in coperta. Verricello elettrico optional.



gliore la finitura degli incollaggi con la controstampata. Pregevole, invece, il rivestimento della murata che dona maggior *comfort* ed eleganza all'area.

Il 7.80 Sport vuole essere un gommone per lunghe crociere. Lo testimonia, per esempio, il nuovo cassetto che, a differenza del «740 I» propone una mini-cabina con locale *toilette* nella zona sottostante (utilizzabile all'occorrenza anche più semplicemente come spogliatoio). Luce e ventilazione interna sono assicurati da una coppia di oblò disponibili, però, solo a richiesta (180 euro).

La consolle è uno degli elementi più riusciti; il disegno è apparentemente semplice, ma in realtà rivela un'attento studio delle forme. La plancia si sviluppa orizzontalmente sotto un'ampia palpebra che protegge gli strumenti da riflessi e spruzzi. Il tientibene appare efficace e il corrimano che lo sorregge di dimensioni e robustezza adeguati.

Appoggiati al divanetto di guida ci si trova immediatamente a proprio agio, con il timone al centro e i comandi a portata di mano, posizionati in modo da non costringere il pilota ad allungare il braccio per manovrare. Analogamente le gambe trovano ampio spazio sotto la plancia e i piedi possono essere



La consolle è uno degli elementi più riusciti del 7.80 Sport. Risulta gradevole nel design e molto funzionale. A prua, ribaltando la panca a due posti, si accede a un locale attrezzabile come toilette o spogliatoio: peccato che gli oblò per assicurare luce e ventilazione siano considerati «extra». Curata anche la disposizione dei corrimano, piazzati nei punti strategici della coperta. In plancia c'è spazio per gli strumenti e per qualche «gadget» elettronico. Timoneria idraulica optional.



PRIMA IMPRESSIONE

puntati su un apposito piano inclinato elegantemente rivestito in *teak*, che risulta molto comodo in condizioni di mare mosso.

La timoneria fornita di serie è, purtroppo, solo di tipo meccanico: quella ad asservimento idraulico, praticamente indispensabile quando la potenza del fuoribordo supera i 100 cavalli, è disponibile a richiesta (990 euro). L'appoggiareni del sedile di guida è assai confortevole, anche se non prevede una forma anatomica tale da assicurare almeno un parziale contenimento del busto.

L'area di poppa può essere utilizzata come dinette per il pranzo o come zona prendisole, impiegando l'apposita prolunga fornita a richiesta (costa 130 euro). La postazione di guida reversibile aumenta il numero dei posti a sedere. La panca offre spazio a tanti ospiti, ma l'ampiezza delle sedute e gli schienali bassi non sono il massimo in fatto di comodità. Asportando i cuscini si accede alla stiva. La presenza di murate laterali alte e protettive, rende l'ambiente ancora più accogliente.

Ribaltandolo verso la consolle si crea, invece, una panca che completa la *dinette* e implementa le dimensioni e la fruibilità dell'area *relax*. La presenza dei corrimano, solidi e ben fissati, è diffusa in tutto il gommone, soprattutto intorno al cassero e all'appoggiareni. Su un lato della seduta di guida trova posto il bocchettone per l'imbarco del carburante, che però presenta il solito, fastidioso inconveniente: vale a dire quello di macchiare il calpestio ogni qual volta si verificano degli sversamenti di benzina. Il tappo d'imbarco dell'acqua si trova, invece, nel pozzetto motore sul controsp specchio. Il pagliolato è rifinito con antisdrucchiolo di discreta efficacia, ma è drenato da un solo ombrinale.

La plancetta di poppa è stata disegnata per ricavare un'ampia superficie calpestabile e le dimensioni del pozzetto motore sono state ridotte al minimo indispensabile, secondo una tendenza sempre più di moda. L'accesso è agevolato dall'apposito varco ricavato nel controsp specchio, che permette di percorrerlo in tutta sicurezza grazie ai trincarini alti e al lungo corrimano che lo percorre.

Nel prezzo di listino - 29.600 euro (Iva esclusa) - sono forniti accessori di pregio tra i quali la cuciniera completa, gli utili golfari di alloggio, il pannello elettrico per il controllo delle utenze di bordo, il pozzetto motore rivestito in *teak*, il serbatoio in acciaio inox da ben 400 litri (in grado, dunque, di garantire un'elevata autonomia al gommone e, quindi, soste meno frequenti al distributore di benzina). Non sono, purtroppo, comprese altre dotazioni, normalmente presenti su bat-

telli della medesima categoria dimensionale e di prezzo; citiamo, a titolo di esempio, la timoneria idraulica, il verricello elettrico, l'impianto elettrico con stacca-batteria, la doccia con relativo serbatoio e il tendalino parasole. Se sommiamo questi *optional* al prezzo di listino raggiungiamo la cifra, non indifferente, di 33.310 euro, cui va poi aggiunta l'Iva.

IN NAVIGAZIONE

L'esemplare fornito dal Cantiere era motorizzato con un brillante Evinrude E-Tec da 250 cavalli («V6», 3.279 cc), equipaggiato con un'elica a tre pale da 19 pollici. La scelta del propulsore si è rivelata idonea ad assecondare le caratteristiche del gommone. Il battello ha fatto registrare una velocità massima di 47 nodi a 5.500 giri/min con due persone a bordo e circa 160 litri di benzina.

Lo spirito sportivo di questo abbinamento richiede un'accurata gestione della leva del gas, onde evitare il decollo del mezzo. Se al regime di crociera di 4.000 giri/min si spinge a fondo la manetta, ci si trova immediatamente incollati ai sedili e prima di effettuare manovre di questo tipo è bene avvisare l'equipaggio. Nonostante la cilindrata del motore l'assetto è corretto, soprattutto in condizioni di mare calmo o poco mosso.

In partenza si assiste a una breve cabrata ma, subito dopo, lo scafo trova il giusto assetto e l'angolo d'incidenza si riduce a pochi gradi già ad andatura moderata. Alla velocità di crociera, in assenza di carico a prua, solo le sezioni poppiere di carena sono interessate alla navigazione e la resistenza prodotta



dall'acqua risulta quindi ridotta; ciò favorisce l'accelerazione e permette di ottenere buone prestazioni e regresso ridotto.

Se si desidera installare un motore di questa potenza, la velocità deve essere regolata in base al tipo d'onda e non si può pretendere di correre alla massima andatura se le condizioni del mare non sono buone. Ad alta velocità, infatti, la carena tende a staccarsi facilmente dall'acqua e il controllo dei tubolari diminuisce progressivamente perché, per effetto dell'aumentare della portanza dinamica, l'opera viva si solleva progressivamente dalla superficie.

In virata il battello si dimostra sicuro ma, ovviamente, il raggio deve essere adeguato alla velocità e viceversa, soprattutto in presenza di onde. La minima velocità di planata è allineata con la media della categoria: 15 nodi a 2.500 giri/min. A quest'andatura il musone di prua sale sull'orizzonte, ma guidando in piedi si riesce a mantenere una sufficiente visuale. Nonostante il mare mosso e il forte vento, nel corso del *test* la coperta è rimasta prevalentemente asciutta. ©

© Copyright by Koster Publishing 2007



Il pozzetto motore è delimitato dal massiccio controspecchio, sormontato da un lungo corrimano. Sul lato sinistro è stato ricavato un varco per accedere alla scaletta di risalita, che stona un po' con lo stile del gommone. Solo questa zona del calpestio è rivestita in teak. I tubolari, come risulta evidente dalla foto, restano sempre piuttosto alti sull'acqua e, da fermo (e a vuoto), il gommone denuncia un certo rollio. L'imbarco del serbatoio dell'acqua si trovava sulla murata. Golfari di serie.

I DATI MAESTRALE 7.80 SPORT

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	780 cm
Lunghezza interna	686 cm
Larghezza f.t.	312 cm
Larghezza interna	190 cm
Diametro tubolari	63 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo extra-lungo
Portata persone	22
Peso	1.300 kg
Potenza massima applicabile	300 hp (220 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 29.600 (Iva esclusa)

il motore della prova

Evinrude	E-Tec 250 DPX 2T	
Potenza massima	hp	250
	kW	187
Regime di potenza max	giri/min	5.800
Cilindri	numero	V6 (90°)
Cilindrata	cc	3.279
Distribuzione	tipo	-
Alesaggio x corsa	mm	98 x 73
Alimentazione	tipo	iniezione diretta
Alternatore	a	50 (12 V)
Rapporto di riduzione		1.85:1
Peso	kg	238
Elica	passo	19"
Prezzo	euro	22.100 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Marcello Sorrentino
Cantiere	Cantiere Nautico Maestrale
Indirizzo	Contrada San Nicola - 90015 Cefalù (PA)
Telefono-Fax	0921/911490 - 0921/911868
Sito Internet	www.maestraleboats.net
E-mail	info@maestraleboats.net
Garanzia contrattuale	2 anni

ci è piaciuto di più

- ▲ Il design della coperta e della consolle di guida
- ▲ La funzionalità degli allestimenti
- ▲ La possibilità di disporre di una mini-cabina da allestire con una toilette

ci è piaciuto di meno

- ▼ L'altezza del musone rispetto al ponte di prua
- ▼ L'accesso un po' difficoltoso al gavone di poppa
- ▼ La dotazione di serie da completare