

Promosso a pieni **voti**

Full **MARKS**

Abbiamo affidato la prova dell'*MV 27 GT* a un tester d'eccezione, Cristiano Segnini, un pilota e campione di motonautica con una grande esperienza e un ricco palmares

We entrusted the sea trial of the *MV 27 GT* to an exceptional tester: Cristiano Segnini, a champion speedboat driver with long experience and an extensive list of trophies to his name

by Cristiano Segnini



7.85m



Alla doppia dinette, di poppa e prua, si aggiunge un elegante tavolino con innesto telescopico.

The double dinette, in the stern and the bow, is complemented by the elegant small table with a collapsible insert.



Una calda mattina di ottobre e la suggestiva cornice della Lega Navale di Napoli sono le migliori premesse per la giornata di test, organizzata da Motonautica Vesuviana insieme a Mercury Marine, per provare il 27 GT. Si tratta di un Rib di 7,85 metri lunghezza, con un baglio massimo di 290 centimetri. Lo spazio interno è di 6,21 metri per 1,8. I tubolari rastremano da 60 centimetri a poppa fino a 46 a prua. Il battello risulta omologato per 20 persone in categoria C ed ha come massima potenza installabile un motore fuoribordo di 300 cavalli. Il 27 piedi napoletano ha un carattere sportivo con angoli di carena di 50 gradi a prua, tipico dei Rib da mare formato, 23 gradi in posizione baricentrica e 21 gradi nel deadrise di poppa. I tubi sono in posizione più alta e lasciano intravedere l'opera viva fino a poppavia. Il battello è leggero, 995 chilogrammi a secco, carrellabile e offre ampi margini di personalizzazione anche dei colori. Sembra essere il punto di unione tra i battelli più piccoli ed il top di gamma. Direi il gommone "giusto", capace di offrire comode crociere anche grazie ai 285 litri

di carburante ed 80 litri di acqua dolce. La vastità delle superfici prendisole e la versatilità del layout di coperta suggeriscono l'utilizzo del mezzo anche nel campeggio nautico molto ben visto nei paesi Ellenici in cui MV è presente da anni.

La prova

Al posto di guida inclino ed allargo un pochino le gambe perché il tutto sembra calibrato per 175cm circa di altezza del driver. Ma trovo immediatamente la posizione comoda e sicura. La consolle offre una chiara visione degli strumenti, del vessel view, solo il telecomando dell'active trim risulta a mio parere in posizione leggermente defilata, ma ciò è compatibile con l'idea che esso venga utilizzato prima della crociera, mentre durante la navigazione la sua visione non è necessaria. La leva del motore è in posizione comoda: tutto sembra perfetto per partire e testare questo binomio che incuriosisce. Un 300 cavalli che spinge un battello di 27 piedi leggero e con linee d'acqua tipiche dei mezzi sportivi. Indossato il giubbotto e lo stacco di sicurezza sono pronto.

In questa parte del golfo di Napoli il mare non è mai calmo, presenta sempre sia un ampio respiro, insito nella geometria delle correnti e dei diversi fondali, sia il sopraggiungere di onde improvvise causate dall'importante traffico commerciale derivante dal vicino porto del Beverello. In questo specchio di mare sono state disputate molte gare di motonautica e chi lo conosce sa che bisogna prestare sempre attenzione. Pur avendo un'indole corsaiola ed avendo subito pensato di staccare il sistema automatico di controllo del trim per dare giù di manetta, lascio perdere e decido di effettuare un test diportistico. Ingrano la marcia e do gas progressivamente...

La prima cosa che mi colpisce è l'incredibile silenziosità del motore e la totale assenza della pur minima vibrazione. Resto molto colpito dal fatto che gli unici rumori che sento sono la pompa del trim che si attiva automaticamente, active trim, ed il rumore della timoneria elettroidraulica di cui è munito questo motore. Sono a 2000 giri, il battello plana a 11 nodi e resto a questa velocità per circa 30 secondi. Noto che i consumi si attestano sui 14 litri l'ora. Sostanzialmente circa 1,28 litro/miglio. Aumento di 500 giri per volta e ad ogni intervallo sento benissimo il trim che si attiva e la timoneria del motore, ma delle vibrazioni ancora nulla. Per i regimi intermedi noto che dopo circa 15/20 secondi alla stessa velocità i consumi si riducono. Il sistema di miglioramento dei consumi si attiva e la riduzione è evidente sul display. Questo battello a 3550 giri viaggia a 30 nodi e brucia 1 litro al miglio in assoluto silenzio! Sembra una tecnologia elettrica tanto è "muto" il motore. Ora sono a 4500 giri a 40 nodi, i consumi si attestano intorno ai 52 litri di benzina, 1,4 l/m, il battello è dritto sull'acqua non si scompone affatto, posso virare anche bruscamente mi segue come fosse sui binari. Sia sul dritto sia in virata veloce può tornare utile dare un colpo di trim per togliere carena dall'acqua. A 5500 giri il

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Napoli
Mare//Sea state	calmo//calm
Vento forza//Wind speed	1bf
Direzione//Wind Direction	SE
Altezza onda//Wave height	30cm
Persone a bordo//Number of people on board	1
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	70 l
Acqua imbarcata//Water volume on board	0
Eliche//Propellers	eco 3p 16x21
Motore//Main propulsion	300cv V8

Velocità max nodi
//Top speed knots

52.5

Autonomia mn
//Range na mi

280

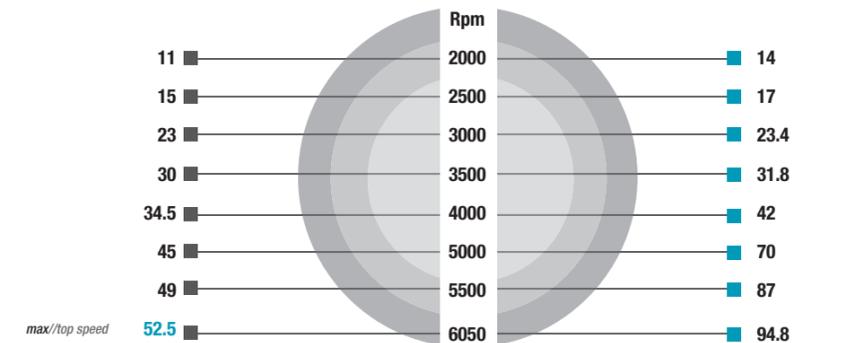
Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

6.5

Rapporto lung./larg.
//L/W

2.9

Velocità in NODI **Speed in knots** **Consumi Lt/h** **Fuel consumption L/h**



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi
2000	11	14	1.27	223
2500	15	17	1.13	251
3000	23	23.4	1.00	280
3500	30	31.8	1.06	268
4000	34.5	42	1.21	234
5000	45	70	1.55	183
5500	49	87	1.77	160
6050	52.5	94.8	1.80	157

MV Marine S.r.l.
Via Vesuvio 25
I-80037 Piazzolla di Nola (NA)
Tel. +39 081/5116001
www.mvmarine.it
info@mvmarine.it

PROGETTO Ufficio tecnico del cantiere
SCAFO Lunghezza ft 7.85m
• Larghezza massima 2.9m
• Dislocamento vuoto 995 kg
• Dislocamento pieno carico 1400 kg
• Capacità serbatoio carburante 285 l
• Capacità serbatoio acqua 80 l
MOTORE Mercury Verado 300 V8
• Potenza 224 kW - (300 cv)
• Numero di cilindri 8
• Cilindrata 4,6 l
• Rapporto di compressione 1.75:1 / 1.85:1
• Regime di rotazione massimo 5200-6000/min
• Peso 271 kg
CERTIFICAZIONE CE
Categoria C
PREZZO 95.000€
Ivato con Verado 300

PROJECT Shipyard technical department
HULL LOA 7,85m • Maximum beam 2,9m • Ligh mass displacement 995 kg • Full mass displacement 1400 kg
• Fuel tank volume 285 l
• Water tank volume 80 l
MAIN PROPULSION
Mercury Verado 300 V8
• Outlet mechanical power 224 kW - (300 hp)
• Number of cylinders 8
• Total swept volume 4.6 l
• Compression ratio 1.75:1 / 1.85:1
• Maximal rotational speed 5200-6000/min
• Weight 271 kg
EC CERTIFICATION CAT C
PRICE 95,000€
(Included VAT) - equipped with a Verado 300



Il fuoribordo *Mercury Verado V8* è un otto cilindri DOHC aspirato con doppia coppia di camme 24 valvole e 4571,99 cc. Questo motore è dotato di un rapporto di riduzione più corto 1:85 diversamente dall' 1:75 del suo predecessore V6. Questo consente l'utilizzo di eliche di diametro maggiore che forniscono una maggiore spinta a medi e bassi regimi.

The 4571.99 cc Mercury Verado V8 is an eight cylinder DOHC aspirated by a double pair of 24-valve cams. This engine is fitted with a smaller reduction ratio, 1:85, which is different from the 1:75 of its V6 predecessor. That means that propellers with a larger diameter can be used, producing greater thrust at medium and low rev levels.

battello inizia a sentire un po' di più il vento laterale, ma resta sempre molto direzionale: un mezzo molto obbediente nei confronti del driver. A questa velocità l'active trim è disinserito e quindi decido di trimmare un po' e portare il battello a 6050 giri, 52,5 nodi, e 94 litri ora. A questo punto qualche salto lo facciamo, ma sempre molto dritto e prevedibile. Il mezzo non si scompone, ma certamente superare i 50 nodi con un battello monomotore di 27 piedi deve essere prerogativa di una guida particolarmente attenta.

Alla velocità massima e con active trim disinserito occorre qualche piccola correzione poiché si inizia a sentire l'effetto del monomotore destrorso su carena a V. Sul display appare la velocità di 52 nodi. Ho effettuato la prova da solo e mi sono permesso di spingere il binomio battello motore vicino al suo limite e posso dire di essermi sentito in grande sicurezza. Il battello in prova chiaramente non è stato settato per le velocità motonautiche e non è stato eseguito ancora nessun studio circa l'altezza giusta del propulsore o la migliore elica. Ciò nonostante pronti via, 52 nodi. La navigazione è stata sempre asciutta e dolce; anche quando si è voluto liberare maggiormente la carena dall'acqua, i salti sono stati sempre dolci e senza impatti. Il battello, pur mantenendosi orizzontale, mostra una tendenza al bow lift e a ventilare la carena alle alte velocità. In effetti questa sua tendenza spiega la velocità così importante ottenuta senza un set up di fino e con utilizzo di una comunissima elica tre pale Eco Inertia 16x21. Il battello è sempre reattivo ma al contempo morbido e asciutto. Il dato è esuberante e lascia prevedere l'utilizzo anche di potenze inferiori, direi da 175 a 225 cv come sufficienti. È interessante notare che il tempo per entrare in planata è stato costantemente inferiore a 4 secondi. Il panetto di accelerazione, pad kill, annulla la possibilità di qualsiasi fenomeno di

cabrata. Il tempo di accelerazione da 0 a 30 nodi è inferiore a 7 secondi con l'altezza di montaggio del motore assolutamente diportistica. Stiamo parlando quindi di un mezzo provvisto di una carena dalle linee d'acqua molto pulite che non rinuncia a prestazioni velocistiche di livello; la posizione più alta dei tubi ben disegnati non interferisce negativamente in fase dinamica. Dopo questa prova direi che questo battello motorizzato *Verado 300 V8* ha diverse andature di crociera, una a 3000 giri e 23 nodi in assoluta serenità, mi verrebbe quasi da dire in "modalità elettrica", un'altra, un pizzico più allegra, a 30 nodi e 3500 giri e infine una crociera veloce, per le lunghe traversate, a 5000 giri 40 nodi e solo 66 litri ora e con 1,6 litri miglio di consumo. Le prestazioni, poi, di questa classe di battelli ben progettati sono di tutto rispetto e non fanno rimpiangere la doppia motorizzazione, a mio modesto parere troppo inutilmente abusata. Spesso si dice che i cavalli non sono mai troppi, ma questo concetto è molto fuorviante e viene smentito quando i Rib sono ben costruiti. La verità è che alcuni mezzi necessitano di potenze esuberanti per ottenere risultati appena soddisfacenti. In casa MV la pensano diversamente e questo Rib ne è la conferma. Come ho già detto, ho effettuato la prova da solo, ma credo che questo battello possa rendere comoda la lunga crociera a sei persone distribuite sul divanetto a C di poppa e sulla seduta avanti la consolle. La tappezzeria a cellula chiusa foderata con pregiato sky anti-macchia, molto ben rifinita, dà l'idea di robustezza e non affonda alla pressione. MV costruisce i suoi battelli in infusione attraverso l'utilizzo di resine di qualità; gli stessi sportelli sono realizzati con questa tecnica associata a quella del doppio stampo. Vincenzo Nappo, fondatore e titolare di Motonautica Vesuviana, ha dichiarato: «Tutte le tecnologie applicate come l'infusione, il cad cam e l'utilizzo di resine selezionate costituiscono la conditio sine qua non: sono il nostro punto di partenza non di arrivo [...] non ci stancheremo mai di investire in ricerca e sviluppo, ai nostri clienti mostriamo quanto convenga comprare di qualità, dal mantenimento del prezzo dell'usato ai ridotti costi di esercizio dei nostri mezzi».

The warm October morning and the evocative setting of the Lega Navale club in Naples are the best start to the test day for the *27 GT*, organised by Motonautica Vesuviana together with Mercury Marine. It is a RIB that is 7.85 metres long, with a maximum beam of 290 centimetres. The interior room is 6.21 metres by 1.8. The tubes taper from 60 centimetres in the stern to 46 in the bow. The boat is category C certified to take twenty people, and the maximum

La carena è dotata di due pattini longitudinali di sostentamento idrodinamico, uno per lato, che terminano prima dello specchio di poppa in modo da lasciare più pulita l'acqua in prossimità del motore.

The hull is fitted with two spray rails, one on each side, that end before the transom so as to leave the water around the engine cleaner.



power that can be installed is 300 hp, from an outboard engine. The 27-foot Neapolitan boat has a sporty personality, with the 50-degree hull angle in the bow, which is normal for a RIB designed for rough seas, 23 degrees at the centre of gravity, and the deadrise angle at the stern is 21 degrees. The tubes are in a raised position, and leave the hull visible up to nearly the stern. It is a light boat, 995 kg dry weight, it can be put on a trailer and offers extensive customisation options, including colours. It feels as if it is the meeting point between smaller boats and those at the top of the range. I would say it is "just about right" as an inflatable, as it can offer comfortable cruising, not least because of the 285 litres of fuel and eighty litres of water. The size of the sun areas and the versatility of the deck layout suggest that the boat could be used in dinghy cruising, which a popular occupation in Greek-speaking countries, where MV has had a presence for years.

The test

I bend over and stretch my legs a bit to get into the helmsman's seat because everything seems to be designed for somebody who is around 175cm tall. But I immediately find that it is comfortable and safe. The console offers a clear view of the instruments and the Vessel View device, it is

just the remote control of the active trim that I feel is not quite where it should be – but that is because you don't need to be able to see it when under way. The engine lever is easily reached: everything looks perfectly set so we can leave and try out this intriguing combination. A 300 hp engine driving a light 27-footer and with water lines that are normally seen in sports vessels. I put on my life jacket and the cut-out safety line, and I'm ready.

Le carene dei gommoni di Motonautica Vesuviana, frutto di analisi di fluidodinamica, garantiscono consumi molto contenuti grazie a un particolareggiato studio dell'efficienza delle linee d'acqua. The hulls produced by Motonautica Vesuviana, which are developed from analysis of fluid dynamics, ensure very limited fuel consumption thanks to detailed study of the efficiency of the waterlines.

The sea in this part of the Gulf of Naples is never calm, it can do all kinds of different things because of the geometry of the currents and the changes in the sea floor, as well as unexpected bow waves created by the significant commercial traffic from the nearby Beverello port. These waters have held a lot of speedboat races, and people who know them know that you have always got to be on the lookout. Despite having a racing temperament, and having immediately considered turning off the automatic trim control system to open up the throttle, I hold off and decide to try a test for pleasure rather than competitive use. I go into gear and gradually give it some gas...

The first thing that I notice is how incredibly quiet the engine is and the complete absence of even the smallest vibration. I am really struck by the fact that the only noise that I can hear is the trim

pump that is activated automatically, the active trim system and the sound of the electro-hydraulic steering that this engine is fitted with. We are at 2000 rpm, the boat planes at 11 knots, and I stay at that speed for around 30 seconds. I note that around 14 litres per hour is given for fuel usage. So essentially around 1.28 litres a mile. I raise the revs by 500 rpm a time, and at each step I can easily feel the trim activating, and the steering gear for the engine, and I still can't feel any vibrations. At intermediate rev levels I note that after around 15/20 seconds at the same speed, fuel consumption tails off. The consumption improvement system is



activated, and the reduction can be seen on the display. At 3550 rpm this boat does 30 knots and burns one litre a mile in complete silence! The engine is so quiet that it feels like electric technology.

Now I am doing 40 knots at 4500 rpm, and using around 52 litres of fuel, 1.4 litres a mile, the boat is straight on the water and holds its course very well, I can even turn heavily, and it follows me as if it were on rails. Both when going in a straight line and when turning, it may be a good idea to use a little bit of trim to get the hull out of the water. At 5500 rpm the boat starts to feel the effects of the side wind a bit, but it still keeps its course well: it reacts very well to what the driver wants of it. At this speed the active trim is de-activated and so I decide to trim a bit and take the boat to 6050 rpm, where it does 52.5 knots and uses 94 litres an hour. We do jump a bit at that stage, but it is all very much in a straight line, and predictable. The boat keeps its course, but naturally going over fifty knots with a single-engined 27-footer is something that requires careful steering.

At top speed, and with active trim de-activated, a few small corrections are needed since I start to feel the effect of the right-sided engine on the V-shaped hull.

The speed display shows 52 knots. I did the test on my own, and I let myself push the engine/boat combination very close to its limits, and I can say that I felt very safe. The boat I tested had clearly not been set up for racing speed, and the right height of the engine or the best propeller have not been studied yet. Despite all that, I took it straight out and did 52 knots. The steering was always clean and soft. Even when I wanted to get most of the hull out of the

water, the jumps were always kind and there weren't any bangs. The boat, although it stays horizontal, does tend towards a bow lift and to push the hull towards high speeds. Indeed, this tendency explains why such high speeds were obtained without a refined set-up, and with the use of a very standard three-blade propeller, the Eco Inertia 16x21. The boat always reacts well, but at the same time the response is soft and clean cut. The figure is impressive and suggests that less power could be used, I would say that from 175 to 225 hp would be enough. It is interesting to note that the time required

to start planing was always less than four seconds. The acceleration stick, pad kill, negates any chance of the nose coming up. It needs less than seven seconds to go from 0-30 knots when the engine is mounted in the least speedboat fashion possible. We are thus talking about a boat that has very clean waterlines that doesn't turn its back on high-level speed performance; the highest position of the well-designed tubes doesn't interfere negatively in the dynamic phase.

After the sea trial, I would say that this boat, when fitted with a Verado 300 V8, has various different cruising speeds: one at 3000 revs and 23 knots which is completely calm, I am tempted to call it an "electric mode", and another, which is a bit more lively, at 30 knots and 3500 rpm and, finally, a fast cruising speed, for long trips, at 5000 rpm and 40 knots which uses only 66 litres an hour and 1.6 litres per mile. So, the performance of these well-designed boats is most definitely respectable, and it does not lead one to wish it had twin-engined fitting - which in my modest opinion is often overdone to no purpose. It is frequently said that you can never get enough horsepower, but this concept is very misleading, and is given the lie when RIBs are well built. The truth is that some boats need large amounts of power to produce results that are only just satisfying. At MV they don't see things that way, and this RIB is the confirmation of that. As I have already said, I did the test on my own, but I believe that this boat can make a long cruise comfortable, with six people distributed between the C-shaped sofa in the stern, and on the seat in front of the console. The closed-cell upholstery, with excellent sky anti-stain treatment, is very nicely done: it feels strong and does not fold under pressure. MV builds its boats using an infusion process and deploys quality resins; the lockers are also made with this technique, linked to that of double pressing. Vincenzo Nappo, the founder and owner of Motonautica Vesuviana, said: «All the technologies used, such as infusion moulding, CAD-CAM, and the use of selected resins are a sine qua non: they are our starting point, rather than our arrival point [...] and we will never tire of investing in research and development. We show our clients how much sense it makes to buy high-quality materials, as proven by the fact that our boats hold their value when sold second-hand and by their reduced running costs». ■

L'elegante design della coperta e l'armonia perfetta di tutti i componenti che la compongono, assicurano la massima funzionalità e allo stesso tempo danno un certo carattere sportivo al 27 GT.

The elegant design of the deck and the perfect harmony of all its components provide the greatest possible functionality while also giving the 27 GT a sporty feel.

La posizione più alta e il corretto disegno dei tubolari, 42-60 centimetri, consentono a questo natante una virata con raggio molto ridotto che può tornare utile in manovre emergenziali.

The raised position and the good design of the tubes, which measure from 42-60 centimetres, mean that this boat has a very small turning circle. This can be useful when carrying out emergency manoeuvres.

