



I NOSTRI TEST

MV 27 GT e il Mercury Verado V8 300, tecnologia a volontà

BY **LUCIANO PAU** • GENNAIO 6, 2019

MV Marine punta da sempre alla perfezione con tecnologie all'avanguardia e che coppia formano MV 27 GT e Mercury Verado V8 300!

Un'azienda nata dalla passione per il mare del suo ideatore, l'ingegner Vincenzo Nappo, che si è evoluta nel tempo mantenendo sempre ben fermi alcuni obiettivi. Tra questi la **progettazione e costruzione di ogni singolo dettaglio all'interno** (modelli, stampi, vetroresine, gomma e tappezzerie) e l'adozione di tecnologie moderne che consentano di abbreviare i tempi di produzione ottenendo prodotti migliori sotto il profilo qualitativo ed estetico. E poi: **progettazione delle carene con sistema CAD-CAM 3D**, prove in vasca dei nuovi modelli, **realizzazione dei componenti di resina in infusione**.



I risultati di tutto questo si concretizzano in una migliore estetica, un abbattimento drastico dei pesi (anche del 30% rispetto a una produzione standard), riduzione delle materie prime impiegate e conseguente diminuzione di emissioni nell'ambiente. Inoltre, l'adozione di un'identificazione inalterabile (ID) attraverso l'annegamento inamovibile di microchip programmati con il numero di matricola del battello, rende i gommoni MV maggiormente protetti contro i furti. MV 27 GT è l'ultimo modello cronologicamente presentato dal cantiere campano con una carena progettata ex-novo e una coperta strutturata per un uso diurno.



MV 27 GT e Mercury Verado V8 300, il test

La prova si è svolta nello specchio acqueo natio, nel Golfo di Napoli, con la potenza massima installabile, ossia un 300 cavalli fuoribordo, in questo caso il **nuovo Mercury Verado V8 EFI 300** con l'Active Trim in consolle. Come propulsore sfruttiamo la spinta di un'elica a tre pale in acciaio Enertia Eco da 16x21". Si tratta di un motore totalmente nuovo, un V8 da 4.6 litri con i cilindri a 64° nato per gli amanti della velocità o per chi deve spostare imbarcazioni di una certa stazza. La nuova estetica è accattivante, ma è dentro la sua vera forza: più leggero a parità di potenza e, rispetto alla versione sovralimentata, meno esoso di carburante, grazie anche al sistema d'induzione EFI controllato dall'Advanced Range Optimization, per consumare quanto in effetti serve in quel determinato momento. Come propulsore sfruttiamo la spinta di un'elica a tre pale in acciaio Enertia Eco da 16x21".



Che sia un battello dall'opera viva performante lo intuimmo subito appena mettiamo mano alla manetta. Da fermi, basta pigiare con decisione per trovarsi in due secondi in planata, mentre a 3.000 giri si naviga a 23 nodi consumando 23 litri/ora. A 4.500 giri finisce l'azione dell'Active Trim che, ricordiamo, oltre ad aiutare a trovare il miglior assetto, regola anche i consumi adattandoli al tipo di guida. Da questo momento in poi l'assetto va gestito dal driver in base alla propria sensibilità.



A 5.000 giri, con il trim ancora regolato sull'ultima impostazione automatica memorizzata, navighiamo a oltre 44 nodi e i consumi salgono a 70 litri/ora. Da qui in poi passiamo a un assetto più positivo e a 5.500 giri con il trim al 10% scivoliamo via a 50 nodi consumando 85 litri/ora, mentre il top lo raggiungiamo a 5.650 giri con il trim al 20%, a cui corrisponde una velocità di 51 nodi e consumi pari a 91 litri/ora.



Per la verità manca ancora qualche giro al top dichiarato dalla Mercury, e si potrebbe anche osare di più con il trim ma, trattandosi di una carena profonda (con deadrise centrale di 23° e a poppa di 21°) e con i tubolari che a poppa in velocità perdono contatto con l'acqua, è bene approcciarsi con cautela e soprattutto mantenere allacciato lo stacco di sicurezza. È un battello sicuro, sia chiaro, ma occorre saperlo gestire. In virata la tenuta è notevole, anche se a qualcuno potrebbe non piacere l'eccessiva piega verso il tubolare interno dovuta appunto all'attaccatura alta dei tubolari a poppa.



Il limite inferiore di planata si ha intorno ai 13 nodi a 2.300 giri. MV 27 GT è asciutto sia in navigazione che in virata, anche in presenza di una lieve brezza come nel nostro caso. Alla luce di quanto emerso dal test non è sbagliato ipotizzare anche qualche cavallo in meno, tranne che le necessità dell'armatore non richiedano il massimo installabile.



MV 27 GT, a bordo

MV 27 GT è un battello per uso diurno, con tutto quanto serve per trascorrere una giornata in mare in totale comfort, ma con obbligo di rientro a terra per la notte. Salendo a bordo è subito palese l'elevata qualità delle finiture, in particolare dei dettagli in vetroresina, a cui l'infusione regala una precisione e omogeneità uniche. Le cuscinerie sono a cellule chiuse, anch'esse ben rifinite e posizionate correttamente al fine di garantire il miglior appoggio, sia che ci si trovi a poppa che a prua. Qui, per esempio, l'importante plancia in vetroresina prodiera che prosegue all'interno del battello è imbottita per consentire l'appoggio al passeggero. Così come a poppa l'intero divano a U presenta rivestimenti sulle spallette laterali, per rendere confortevoli sia la navigazione sia le soste, quando quest'area si trasforma in dinette con il montaggio centrale del tavolo o prendisole aggiunto abbassando il tavolo stesso.



Sul lato destro a poppavia, un'apertura consente il passaggio al motore o alle plancette, queste ultime strutturali e più lunghe dei tubolari oltre che sagomate per favorire la rotazione del motore. Su entrambe ci sono maniglioni in acciaio e su di una anche la scaletta a scomparsa. L'area di prua trova ispirazione dai più recenti modelli in gamma con due grandi gavoni laterali e uno anteriore profondo. Tutti i gavoni hanno pistoni a gas e chiusure. Oltre a diversi punti di seduta, quest'area può diventare un'importante prendisole permanente aggiungendo progressivamente sino a quattro piani di completamento che gli consentono di raggiungere la consolle.



Quest'ultima dispone di **seduta frontale con portello ribaltabile** per accesso ai cablaggi e posteriormente di un ampio cruscotto serigrafato per strumenti, orologi e interruttori stagni. Il timone, per un corretto bilanciamento, è centrale e corredato di serie di timoneria idraulica. **Protettivo il parabrezza** e corretto il posizionamento del corrimano in acciaio che garantisce la presa perimetrale. Mancano invece a nostro giudizio le maniglie sui tubolari a prua, dove ci si trova praticamente senza appigli. Il **pilota dispone di poggiatesta** e posteriormente c'è un sedile fisso a completamento della dinette poppiera, sotto al quale può essere **opzionalmente installato un frigorifero** progettato dal cantiere. Le **cromie di tubolari e tappezzerie sono personalizzabili**, il verricello elettrico è di serie, mentre optional è la possibilità di rivestire coperta e alcuni componenti (plancetta di prua e di poppa, per esempio) in EvoTeak (teak sintetico).



I numeri di MV 27 GT

- Lunghezza ft m 7,85
- Lunghezza interna m 6,21
- Larghezza m 2,90
- Larghezza interna m 1,80
- Diametro tubolari m 0,60/0,46
- Dislocamento senza motore kg 995
- Compartimenti stagni 6
- Tessuto tubolari Pennel Orca da 1670 dtex
- Motorizzazione max fb 300 cv
- Serbatoio carburante l 285
- Serbatoio acqua l 72
- Portata persone 20
- Omologazione CE C

Prestazioni

- 1.000 giri 5,2 nodi 5,3 l/h
- 1.500 giri 7,3 nodi 8,9 l/h
- 2.000 giri 11 nodi 14 l/h
- 2.300 giri 13 nodi 15 l/h
- 2.500 giri 15 nodi 17 l/h
- 3.000 giri 23 nodi 23 l/h
- 3.500 giri 30 nodi 31 l/h
- 4.000 giri 34 nodi 41 l/h
- 4.500 giri 40 nodi 52 l/h
- 5.000 giri 44 nodi 70 l/h
- 5.500 giri 50 nodi 84 l/h
- 5.650 giri 51 nodi 91 l/h

Condizioni della prova

- Mare calmo, carena pulita, carburante 70 l, acqua vuoto, equipaggio 3 persone

Prezzi

- MV 27 GT solo scafo 40.800 euro Iva esclusa
- Mercury Verado V8 300 da 26.560 Iva inclusa