



MV Marine, debutto “in casa” per il gommone 25 GT motorizzato con il fuoribordo Suzuki da 200 hp

di Sergio Troise

Domenica 27 Maggio 2018

NAPOLI - Nel mondo della nautica, diversamente da quello dell'auto, viene spesso privilegiato il debutto sui mercati alle anteprime e ai test riservati alla stampa e agli addetti ai lavori. E' stato così anche per il lancio del nuovo GT 25 di MV Marine, interessante gommone di 7 metri motorizzabile con potenze fino a 250 hp, di cui è stata già avviata la commercializzazione anche all'estero: ottima è stata l'accoglienza in Francia, Spagna, Croazia, Grecia, mentre il primo benvenuto “in casa” s'è registrato soltanto il 23 maggio, grazie a una giornata di prove in mare organizzata a Napoli da Suzuki Marine, che da parte sua ha messo in mostra, una volta di più, le collaudate qualità del proprio DF200A, fuoribordo da 200 hp montato sulla poppa del nuovo gommone. Un connubio a dir poco perfetto.

Assente al Nauticsud di febbraio (ma presente ai boat show di Parigi, Zagabria e Cipro) il nuovo battello pneumatico del cantiere guidato dall'ingegnere Nappo era rimasto dunque, finora, un “oggetto misterioso” per il pubblico più vicino allo stabilimento di produzione. Che sorge a Piazzolla di Nola, alle falde del Vesuvio: una factory all'avanguardia, dove da sempre vengono assemblati alcuni tra i più qualificati prodotti del made in Italy nautico, visti l'impegno nella ricerca sui materiali, sulla riduzione dei pesi e sull'efficienza idrodinamica (spesso frutto di studi portati avanti in collaborazione con l'Università Federico II).

Il nuovo battello del cantiere vesuviano è stato battezzato, come detto, 25 GT, ovvero Gran Turismo 25 piedi (poco più di 7 metri, la misura giusta per scansare rincari fiscali previsti in Francia). E' dunque un gommone sostanzialmente piccolo, agile, sportivo e carrellabile (larghezza f.t. 2,87 metri, larghezza interna 1,65) che tuttavia non trascura, come tradizione del cantiere, la cura dei dettagli. Una delle novità è costituita dalla disposizione degli spazi a bordo, che prevede la doppia dinette, con divanetti a U e tavolo montabile sia a prua sia a poppa, ovviamente con la possibilità di trasformare le sedute in prendisole.

La postazione di guida centrale si distingue per il raffinato design della console, piuttosto sottile, in modo da guadagnare spazio, ed è caratterizzata da una linea armoniosa e slanciata verso il pilota, che usufruisce di un comodo poggiatesta (sfruttabile anche come gavone) rivestito, come le sedute, di materiale idrorepellente di ottima qualità. A prua non mancano ampi gavoni, mentre il serbatoio dell'acqua dolce ha una capacità di 72 litri e quello della benzina di 250. Non manca lo spazio per un piccolo frigo.

A proposito di spazio e di dotazioni, vale la pena ricordare che è interessante anche la soluzione adottata per la discesa in acqua: il passaggio dedicato evita di dover scavalcare il divano per raggiungere le pedane di poppa, che non fanno parte della struttura ma sono "aggiunte" (in modo da rispettare l'omologazione 7 metri) e, soprattutto, sono rivestite con un inedito materiale antiscivolo e anticaldo che si fa notare anche per l'elegante colorazione in grigio.

Provato in condizioni di mare calmo, di tanto in tanto increspato da folate di vento, nell'ampio specchio d'acqua del golfo di Napoli compreso tra il porto di Mergellina e la baia di Nisida, il 25 GT di MV Marine ha mantenuto tutte le promesse in materia di qualità marine, capacità di virata, comfort per chi sta ai comandi e per i passeggeri (eravamo in quattro). Inutile dire che un ruolo determinante, in questo contesto, lo svolge la carena, rivelatasi all'altezza della tradizione del cantiere: morbida, veloce, "reattiva", capace di assecondare senza problemi sportività e comfort.

Come detto in apertura, s'è rivelata ideale l'accoppiata tra il gommone di MV Marine e il DF200A, il fuoribordo da 200 hp di Suzuki: un autentico gioiello hi-tech, in grado di distinguersi per gli straordinari valori di coppia (di conseguenza la planata è quasi istantanea) e, soprattutto, per la capacità di contenere rumorosità e vibrazioni, anche al massimo dei giri, come se avesse 6 cilindri. E invece i cilindri sono quattro, per una cubatura di 2.867 cc.

Una volta presa confidenza con il sistema drive by wire diventa facile anche manovrare. Inizialmente, però, bisogna prestare un po' d'attenzione, perché la leva adibita al cambio marcia (avanti/folle/retro) e al dosaggio del gas è molto più sensibile di una manetta meccanica, e può presentarsi il rischio di intempestive o brusche accelerate o "frenate". Per il resto la strumentazione digitale risulta ricca e completa, con possibilità di tenere sotto controllo tutti i parametri, dalla rotta ai giri/motore, dalla velocità ai consumi. Consumi che a velocità non troppo elevate risultano molto interessanti, mentre aumentano alle andature più esasperate.

Vale la pena ricordare che con quattro persone a bordo il 25 GT motorizzato Suzuki 200 hp può tenere tranquillamente una velocità media di 25/27 nodi, assicurando un'andatura di crociera allegra quanto confortevole; ma si può navigare in planata anche attorno ai 20 nodi e, se si vuole provare l'ebbrezza della velocità, si può arrivare fino a 40/41. Meglio ancora, ovviamente, sarà possibile fare con il motore da 250 hp, potenza massima installabile a bordo del battello made in Napoli.

Aldilà delle prestazioni velocistiche, vale la pena ricordare che il motore Suzuki porta con sé alcune soluzioni tecniche d'avanguardia legate all'efficienza, tra le quali spiccano la fasatura variabile, una presa d'aria diretta di nuova concezione, la tecnologia Lean Burn per ottimizzare il rendimento abbattendo le emissioni e i consumi; il sistema di monitoraggio di tutte le funzioni e il controllo interno dei parametri operativi in tempo reale per garantire la massima affidabilità. Importante è anche il peso ridotto ad appena 225 kg, ovvero il 12% in meno rispetto a modelli V6 di pari potenza. "Siamo leader di mercato nel rapporto peso/potenza" tengono a ricordare, in proposito, in casa Suzuki.

Nella versione DF200AP, il valore aggiunto è rappresentato dalla Selective Rotation, grazie alla quale lo stesso motore può essere utilizzato indifferentemente sia come destrorso, sia come sinistrorso, mediante la semplice sostituzione di un connettore presente sul sistema di cablaggio del motore e dell'elica. Tale particolarità non interesserà i proprietari dell'MV 25 GT, per il quale non è ovviamente prevista la doppia motorizzazione, ma l'accorgimento rende il motore rivendibile più facilmente, con oggettivi vantaggi per il diportista che decide di cambiare barca.

Altra peculiarità della versione più sofisticata è la Keyless Start, sistema di avviamento che utilizza una chiave elettronica e un sensore di prossimità codificato grazie al quale l'accensione avviene stando semplicemente entro un metro dalla console. Il rischio di perdere le chiavi è così definitivamente risolto. E se la chiave elettronica dovesse cadere in mare, il suo involucro galleggiante ne agevola il recupero, a tutto vantaggio della sicurezza.

Il motore giapponese costa (Iva inclusa) 19.200 euro nella versione DF200A, 20.900 euro nella più sofisticata DF200AP. 34.000 euro (più Iva) è invece il prezzo del gommone GT 25 di MV Marine. Ciò vuol dire che per un eventuale acquisto in accoppiata bisogna preventivare una spesa di circa 60.000 euro, più accessori.