

Fuoribordo MON AMOUR Outboard my love

Con i nuovi motori installati sullo specchio di poppa aumentano ulteriormente i volumi interni. Si ricava così altro spazio, tanto prezioso per il comfort in crociera.

With the new engines on the transom, the interior volumes have increased further. That way more space has been found, which is so important for comfort when cruising.

by Marco Pavesi - photo by Andrea Masetto



ANALIZZANDO NOME E SIGLA DEL NUOVO SEALINE SI HANNO GIÀ ALCUNE INDICAZIONI IMPORTANTI. C335V: la prima lettera, indica che si tratta della versione Cruiser e la "V" finale ci dice che la motorizzazione è fuoribordo e non entrobordo come il precedente modello. Cambia anche il numero, da 330 si passa a 335 perché si è leggermente allungato. Questa barca, per sei sette persone, non è omologata nautica. Lo scafo, infatti, misura 10,07 metri. Chi è affascinato al retante può optare per la motorizzazione con piede poppiero. I vantaggi del fuoribordo però sono numerosi. Oltre a quelli ovvi, come la ridotta manutenzione, le versioni fuoribordo dispongono di un più ampio spazio di stivaggio sotto il piano di copisteria del pozzetto. Il cantiere ha deciso di destinare questi volumi a un unico grande vano: il cui portello si trova al centro del pozzetto. Ci si possono riporre le dotazioni, i parabordi e anche ogni genere di toys come wakeboard, sci d'acqua, scialbò e ammenicoli vari. Lo spazio davvero non manca e in crociera è sempre prezioso. Analogo risultato è stato ottenuto per i volumi interni. Merito del cantiere e, soprattutto, di Andrea Zamboni che ne ha seguito la realizzazione. Il bordo libero è piuttosto pronunciato, ma comunque non dà mai, dall'interno, la sensazione di essere troppo. Analogo risultato è stato ottenuto per i volumi interni. Merito del cantiere e, soprattutto, di Andrea Zamboni che ne ha seguito la realizzazione. Il bordo libero è piuttosto pronunciato, ma comunque non dà mai, dall'interno, la sensazione di essere troppo. Nonostante ciò l'abitabilità sottocoperta è notevole. L'attacco c'è, in entrambe le cabine. A prua, dove è stata collocata l'armatore, era abbastanza facile prevederlo, ma nella cabina di poppa meno. Qui il progetto prevede una cuccetta da due posti comodi e addirittura tre un po' più sacrificati che rimangono sotto il pozzetto. Ovviamente non ci si può aspettare un letto sul quale stare in piedi, ma l'aria non manca. E poi c'è lo spazio all'ingresso della cabina, prima di arrivare alla cuccetta, dove l'altezza è sempre superiore ai 190 cm ed è stato collocato perfino un divanetto. Insomma, si tratta di

un locale davvero abitabile, non solo di una cuccetta dove dormire. Anche armadi, stipetti e vani per lo stivaggio sono numerosi. L'unica soluzione non del tutto convincente è quella della porta del bagno perché si apre verso l'interno e occupa un spazio importante, tanto che per chiuderla si deve entrare nel box doccia. La dritta è un spazio che definirei inteso forse non è troppo esatto. C'è un grande portellone affiancato sul pozzetto che si apre completamente, così come la finestra in prossimità della cucina, anch'essa limita il pozzetto e, infine, la porta che dalla postazione di comando consente di accedere direttamente al presavanti di dritta. E, oltre al lato, C335V si apre anche verso l'alto perché l'hard top ha un sistema elettromeccanico e perfino il soft top che protegge il pozzetto è apribile. In conclusione, quando tutto è aperto, dritta e pozzetto sono un tutt'uno. In coperta mi è piaciuta molto la soluzione della spaietta intorno ai due fuoribordo. Come è facile immaginare, si tratta di due portellone esterni che accolgono le gambe dai motori, ma c'è anche una porzione di piano copisteria che rimane a prua dei fuoribordo. È un'ottima soluzione perché consente di passare da un lato all'altro senza alcuna difficoltà, dato che proprio il piano di copisteria della spaietta è prua delle due catene è indispensabile per muoversi in sicurezza quando si è ormeggiati in rada. Chi teme però quando si scende il fuf per sollevare il piede del motore dall'acqua? Merito prua, perché questo pezzo di spaietta si solleva consentendo alle due ingombranti "teste" dei fuoribordo di occupare lo spazio fino al diavone del pozzetto. Per il resto la coperta è ben organizzata, con equilibrio tra comfort e spazio dedicato alle manovre di ormeggio, il più come a poppa. Quello di cui ho sentito la mancanza sono alcuni centimetri in più. Lo spazio per muoversi c'è, è quando ci si trova in porto con lo scafo



La coperta può essere più aperta o più protetta, a voi lo scelta. Oltre al portellone e alle finestre che delimitano il perimetro della dritta, anche l'hard top e il soft top che protegge il pozzetto si possono aprire elettronicamente per avere una coperta interamente quasi del tutto "open".

The deck can be closed or more open, it's up to you. As well as the doors and windows that surround the cockpit, the hard and soft tops that protect the cockpit are electronically operated to give a deck that is nearly entirely open.



TEST



Due cabine, entrambe accoglienti, una all'estrema prua e una a centro barca, collocata sotto il pozzetto. Nonostante ciò, il layout è stato studiato in modo da garantire sempre una buona abitabilità.

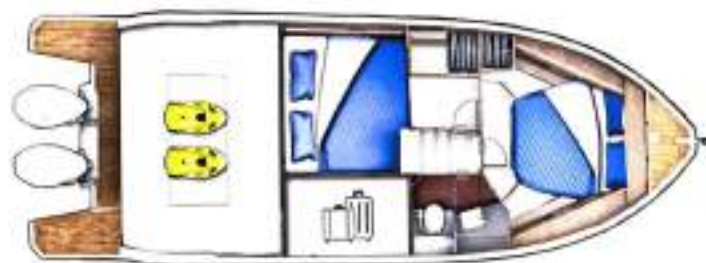
There are two cabins, both of them welcoming, one right in the bows and one midships, located under the cockpit. Despite that, the layout has been designed to always ensure good habitability.

inevitabile non si avverte questa necessità. C'è invece sì e alla fondo, dove un po' di rollio è facile, si sente la necessità di qualche orzante in più lungo i passavanti e nella zona di prua. C'è il veicolo e il giaccone dell'ancora. Ma così, come all'inizio, la caratteristica del C335v è fuoribordo. Nel nostro caso si tratta di due E da 300 cavalli, entrambi con doppia elica di rotante. Si tratta della massima potenza installata e in effetti la spinta in accelerazione è piuttosto forte dato che in soli cinque secondi la barca è fuori dall'acqua. Anche per quanto riguarda la lotta massima, il risultato è più che soddisfacente. Durante la prova il Gps è arrivato a 38,4 nodi. Il motore era montato piuttosto alto e quindi sollevava il bimotore a 1000 giri fino a 5000, ma durante la spinta. La massima quindi l'abbiamo raggiunta a 5900 giri/minuto. I consumi a tutte le andature di crociera sono moderati sia in termini di litri per nautico, sia azimutale. Non è eccessiva la capacità dei serbatoi per la benzina, solo 570 litri che ne limitano un po' l'autonomia. C335v in manovra si è comportato egregiamente, venendo abbato senza problemi anche all'ormeggio in porto ha dimostrato di essere uno scalo dolce da domani. Lavorando con la marcia avanti e indietro dei singoli motori e con l'elica di prua non si avverte la necessità di un altro aiuto come il joystick. Orda non ne abbiamo incontrata, ma il traffico estivo a faceva sentire, pertanto abbiamo avuto modo di attraversare numerose scie, anche di imbarcazioni molto grandi. La sensazione è che la carena si comporta sempre bene, fondendo



Gli interni hanno un'abitabilità adeguata per essere vesusta da quattro persone. Il confort in cabina è assicurato.

The interior is sufficient to be used by four people. Comfort while cruising is guaranteed.



introdotta con il motore, con qualsiasi direzione le si affretti. Mano riuscito l'assetto, nel senso che la barca è un po' seduta, almeno fino a 25 nodi di velocità. Quando si affondano le manette del gas, invece, lo scalo si mette costantemente parallelo alla superficie dell'acqua. Per migliorare l'assetto anche ai bassi e medi regimi, forse, si potrebbero montare dei flap ibridi o degli interceptor.

A LOOK AT THE NAME OF THE NEW SEALINE GIVES YOU A GOOD IDEA OF WHAT TO EXPECT. The first letter of the C335v is for "cruiser" and the "v" at the end means that it has an outboard refer. An inboard/outboard like the previous model. The serial number also changes, moving from 300 to 335 because it has been slightly stretched. This boat is just seven centimetres too long to be classed as a motorboat, as the hull is 10.07 metres long. Anyone who wants a motorboat can go for a motorboat. But there are many advantages to having an outboard. As well as the obvious ones, like not having to do so much maintenance, the outboard version has a larger storage space under the cockpit.





The ergonomics are excellent and everything is at exactly the right distance. The wheel, the throttles and the display are all to hand and are easy to read.

Ottima l'ergonomia, tutto è alla distanza giusta. Volante, manette, display sono a portata di mano e facilmente leggibili.



The yard has decided to give over this to being used as a single large locker, which is in the middle of the cockpit and can be used to stow the equipment, all kind of water toys like waterboards, sea bobs and various bulky extras. There's no lack of space, and that's always good when on a cruise. The same has been with interior volumes. That's thanks to the and, above all, Andrea Zamboni who has the construction. The foreboard is fairly seen from outside never gives the feeling excessive. Despite that, there is a lot of below decks. So, both cabins are big something you could have imagined in a boat, where the master cabin is located. But in the stern cabin was rather less to be expected. It is there, under the cockpit that the design put two roomy baths, or three slightly smaller ones. You clearly can't expect to have a bed to stand on, but there is no lack of space. There is the sea at the cabin entrance before you get to the berth, where the height is always above 180 cm and they have even placed a sofa. So basically, it is a place you can spend time in, and not just a place to sleep in. There are even a lot of cupboards, cabinets and more for storage. The only design feature that isn't entirely convincing is the bathroom door, which opens inwards and takes up some important space, so much that you have to go into the shower cubicle to close it. The dinette is an area that you couldn't describe as being indoors. There is a large door that gives into the cockpit which opens right up, just like the window close to the galley, which also borders the cockpit, and finally the door which means you can go straight from the helm to the starboard gangway. The C335v doesn't just open to the side, it opens upwards as well because the hardtop has an electrohydraulic system and even the softop which protects the cockpit can be opened. So in conclusion, when everything is open, the dinette and cockpit become one. On the deck, I liked the way the beach area has been done alongside the outboards. As you can imagine, they get two external platforms, which surround the dive units, but there is also part of the deck surface which is aft of the outboards. That is an excellent way of doing it because it means you can move from one side to the other without any difficulty, given that the deck in the beach area aft of the two engine grills is essential for getting around when you are at anchor. But what do you do when you activate the lift mechanism to bring the dive unit out of the water? There isn't anything to worry about, because this piece of beach area comes up, allowing the bulky top sections of the outboards to occupy the room up to the cockpit sofa. The rest of the deck is well organised, with a nice balance between comfort and space dedicated to the mooring ropes. What I like

Le tante aperture garantite da hard top scorrevoli e portellone laterali non sono comode solo quando ci si trova all'ormeggio, ma anche in navigazione per assicurare un grande afflusso di aria fresca.

The many openings provided by the sliding hardtop and side doors aren't just useful when moored, but also when underway as they ensure a good flow of fresh air.

Velocità max nodi
Top speed knots

38.4

Autonomia mn
Range nm

154

Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power

17,52

Rapporto lung./larg.
LW

2,9

SEALINE C335V

SEALINE

Ledebauer Chausen, 11
0-0490 Grottole
www.sealine.com

Italian dealer

De Service Srl
Partonico, Via del Castello, 17
I-18028 Savona (IM)
T. +39 0184 90770
info@homeveritalia.com
www.homeveritalia.com
www.sealine-italia.com

PROGETTO: Bill Dixon (scalo e coperta)
• Andrea Zamboni (interni)

SCARFO: Lunghezza ft. 16,31m • Lunghezza scalo 16,07m • Larghezza massima 3,50m • Pescaggio 0,85m • Dislocamento a secco 7.270 kg • Serbatoio carburante 570 l • Serbatoio acqua 230 l

MOTORE: 2xDP3000 Suzuki • Potenza 224 kW (300 cv) • Ciclo operativo 4 tempi • 5 cilindri a 95° • Cilindrata 4.020 cc • Ampiaggio per corsa 98mm x 89mm • Rapporto al piede 2,08:1 • Rapporto di riduzione massimo 5700-6300 giri/minuto

• Peso 296 kg
CERTIFICAZIONE CE: CAT B per 6 persone
PREZZO: 186.950 €, scalo scalo

PROGETTO: Bill Dixon (full hull and superstructure)
• Andrea Zamboni (interni)

HULL: LGA 16,21m • Length 16,07m • Maximum beam 3,50m • Draft 0,85m • Light mass displacement 7.270 kg • Fuel tank volume 570 l • Water tank volume 230 l

MAIN PROPULSION: 2xDP3000 Suzuki • Output mechanical power 224 kW (300 hp) • 4 stroke • 6 V-shaped 55° cylinders • Swept volume 4.020 cc • Bore & Stroke 98mm x 89 mm • Reduction ratio 2,08:1 • Maximal rotational speed 5700-6300 rpm • Weight 296 kg

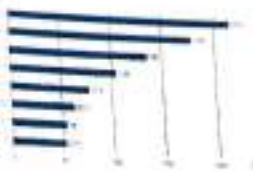
CE CERTIFICATION: CAT B - 6 people
PRICE: 186.950 €, base boat

Condizioni della prova Conditions on test

Località: Piner Colto del Tevere
Pescare a bordo / People on board
Carburante imbarcato / Fuel volume on board
Mare / Sea state
Vento / Wind speed

Velocità in nodi
Speed in knots

Consumi l/h
Fuel consumption l/h



Da 0 a sperata in 5 secondi
Giding time of 5s from 0 to glide
Da 0 alla velocità massima in 20 secondi
Giding time of 20s for a speed change from 0 to 38.4 knots (maximum speed)
Il minimo di planata @ a 12,1 nodi e 3000 giri/min
The minimum gliding speed is 12.1 knots @3000rpm

Litro miglio (velocità di crociera)
V na mi (Cruising speed)

37

Car/Vari	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Range su scala A in planata @
Engine rotational speed r/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l on hr	Range in mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2800	12.0	32.4	3.2	120	68
3200	12.7	34.8	4.2	105	72
3500	12.5	32.5	3.4	147	75
4000	21.1	77.2	3.7	154	74
4500	27.4	105	3.9	150	79
5000	31.6	116	4.3	132	79
5500	35.4	119	4.9	108	81
5800	38.4	210	5.8	101	85



Engine data

C335v è la versione fuoribordo del Sealine C330. Sullo specchio si può montare una coppia di motori da 250 o, al massimo, da 300 cavalli.

The C335v is the outboard version of the Sealine C330. You can fit a pair of 250 horsepower motors, or 300 hp ones, which is the upper limit.

was the lack of a few extra inches. There is enough room to get around, and when you are in port and the hull is stationary, you don't notice this need. But when you are anchored, you feel the requirement for a few more inches along the gangways and in the bow area where the winch and the anchor windlass are. But, as we said at the start, the feature of the C335v is the outboards. In our case, they were two 300 horsepower Suzukis, each of them with

double counter-rotating propellers. That is the most power the boat can carry, and indeed the thrust when accelerating is distinctly sporty, given that in just five seconds the hull comes out of the water. And the outcome in terms of top speed is also more than satisfactory. During the GPS test we got to 38.4 knots. The engine was set fairly high and so as we eased off on the trim the revs rose to 6000, but the thrust decreased. So, the most we reached was 5900 rpm. We didn't use much fuel at any cruising speed, both in terms of litres per nautical mile and snapshot readings. The fuel tanks don't have a huge capacity, just 570 litres, which limits the range a bit. The C335v behaves very well underway, turning tightly without any issues and even when moored in port it showed it was an easy boat to tame. As you work with forward and reverse gears on the individual engines, and with the bow thruster you don't feel the need for further aids, such as a joystick. We didn't come across any waves, but the summer traffic made itself felt, and so we were able to go across a lot of bow waves, including some from very large craft. The feeling you get is that the hull always handles well, pushing aside the waves as it should do, regardless of where they come from. The trim is not quite as good, in that the boat sits back in the water a bit, at least up to 25 knots. But when you open up the gas throttle, the hull positions itself properly, parallel to the surface. To improve the trim, even at low and medium revs, hydraulic flaps or interceptors could be fitted. ▲



Molto maneggevole in navigazione e all'ormeggio. È una barca facile da condurre e con i due fuoribordo è forse perfino più indicata per un armatore alla prima esperienza.

It is very easy to manoeuvre both when underway and when mooring. It is easy to steer and with two outboards it is perhaps best for a first-time owner.