
**PROVA**

- lo stile inconfondibile
- le doti di navigazione
- la classe degli interni



- una sola cabina
- passavanti arditi
- ponte senza tientibene

# Magnum<sup>44</sup>

Il mito americano rivive in veste italiana. Personalità sportiva indiscussa. Interni open space di rara eleganza. Scattante e veloce, non conosce limiti.

**di Maurizio Bulleri**



**M**agnum è da sempre sinonimo di open e di velocità sull'acqua. Una filosofia rimasta immutata da quasi quarant'anni, da quando Don Aronow costruì i primi due scafi per le competizioni offshore. Entrambe le barche

conquistarono i rispettivi campionati mondiali, dando origine al mito. Fu il marchese italiano Filippo Theodoli ad abbinare alle prestazioni degli scafi da corsa l'eleganza di lussuose cabine e, da allora, lo stile non è più cambiato. Il nuovo 44, al



pari dei più recenti modelli, mostra linee più morbide e arrotondate, che sottolineano la freschezza del progetto, ma mantiene l'identità dei Magnum, mezzi ideali tanto per una folle corsa sull'acqua, quanto per la crociera itinerante di una cop-

pia d'amanti. Scafo e motori offrono prestazioni esaltanti, da vivere in piena sicurezza. La manovrabilità è solo una questione d'abitudine; con l'elica di prua e qualche ora di pratica si riesce ad ormeggiare ovunque, superando quel concetto che

# PROVA MAGNUM 44



1

4



2

3



1. L'atmosfera calda ed elegante della cuccetta matrimoniale di prua.
2. Archi tintibene d'acciaio facilitano la discesa e la mobilità sottocoperta.
3. Il bagno è semplice ed essenziale; un po' scomoda la posizione dello specchio.
4. La cucina è luminosa e funzionale con tanto spazio a disposizione.
5. I controlli di tutti gli impianti sono raggruppati in un'unica area tecnica.

vuole la trasmissione di superficie penalizzata, rispetto ai tradizionali piedi poppieri.

## Il progetto

La nuova serie conserva il carattere sportivo, aggressivo e autoritario dei modelli degli anni '70, ma le forme di coperta hanno subito arrotondamenti che lo hanno reso più moderno e piacevole. Restano invariati l'inconfondibile ed enorme ponte di prua e la linea, così pulita da rifiutare la presenza di bitte e tintibene lungo le murate e sul ponte. Lo scafo e la coperta sono

stampati negli Stati Uniti (come tutti i Magnum) ma l'allestimento di questo modello viene realizzato a Viareggio, dove l'incontro tra l'italian style e l'abilità degli

artigiani toscani permette di creare arredi interni di rara eleganza, tipici solo delle più belle imbarcazioni italiane. Il cantiere americano impone il rispetto di standard di costruzione assai elevati e tutte le eventuali modifiche di progetto sono sottoposte ad approvazione della casa madre. Le linee di carena sono state create per l'impiego delle trasmissioni di superficie.



5

Per ottimizzare le prestazioni gli assi sono ravvicinati e la rotazione delle eliche è invertita rispetto alla configurazione più tradizionale.

## La coperta

Il colore arancio, che a prima vista sembra improponibile per la coperta di un'imbarcazione, si sposa a meraviglia con il blu del mare. Splendido anche il vivace contrasto tra il candore delle tappezzerie e la colorazione del ponte. Il divano di pilotaggio è a due posti. Il divano conviviale circonda un tavolo allungabile che può essere utilizzato ora per gli aperitivi, ora per il pranzo. Tutto il cockpit viene ombreggiato dal tendalino parasole, i cui archi, a riposo, si appoggiano intorno alla plancia, in una zona appositamente dedicata. L'arredamento del pozzetto è completato dal mobile bar, sistemato lungo la murata di dritta.



A poppa, il materasso prendisole è dolcemente inclinato. I tessuti sono di ottima qualità ed il logo del cantiere, ricamato sugli schienali delle poltrone, li impreziosisce. Immane la piattaforma bagno realizzata con le tradizionali liste d'alluminio, verniciate in tinta. Esclusivo il teak biondo del pavimento del pozzetto. I passavanti sono ardati, stonati verso l'esterno e quindi poco sicuri. Per raggiungere il ponte di prora si può, in ogni caso, scavalcare il parabrezza. Nella zona di poppa, il pozzetto ha murate più basse e meno protettive. La plancia è ben organizzata, con strumenti e comandi in posizione corretta. Un po' troppo alto il sedile di guida.

### Gli impianti

Sottocoperta il quadro elettrico è stato impostato per la massima praticità d'impiego: eleganti

interruttori segnalano la loro attivazione mediante l'accensione di un led blu, un display Lcd fornisce i valori di tensione e di consumo di corrente a bordo, nonché i dati relativi alla carica delle batterie. Nello stesso pannello sono inseriti il controllo dell'impianto di condizionamento e l'hi-fi. Nella versione con i turbodiesel Volvo, i comandi dei motori sono di tipo elettronico. In plancia sono montati di serie il plotter e lo strumento tridata. L'energia è fornita da un gruppo elettrogeno da 3,5 kW che deve essere sostituito con quello da 7 kW in caso di impianto di condizionamento/riscaldamento. A questi impianti è stato dedicato un apposito vano che separa la sala macchine dalla zona abitabile. La tradizionale dotazione di controllo dei motori è integrata con manometri olio anche per

gli invertitori (importantissimi - da tenere sotto controllo) e con gli indicatori d'inclinazione dei flaps e delle trasmissioni. Per l'avviamento e l'arresto motori, in aggiunta alla chiave d'accensione del quadro, sono utilizzati appositi pulsanti, come sulle imbarcazioni da corsa.

### Gli interni

Questa parte dell'imbarcazione viene realizzata in Italia. Lo stile degli arredi, la precisione delle finiture, la qualità dei materiali ne sono una lapalissiana conferma. Il layout degli interni con locali open space lascia intendere che l'imbarcazione è destinata soprattutto ad un uso giornaliero, o ad una vacanza di una coppia. La maggior parte dello spazio è riservata al soggiorno, dove trionfa un grande divano a C, in mezzo al quale

**6. Il salone è un ambiente spazioso e raffinato. Il divano a C circonda un tavolo di legno regolabile in altezza. Le pareti bianche e gli oblò forniscono al soggiorno una piacevole illuminazione naturale.**

# PROVA



1 2



3 4

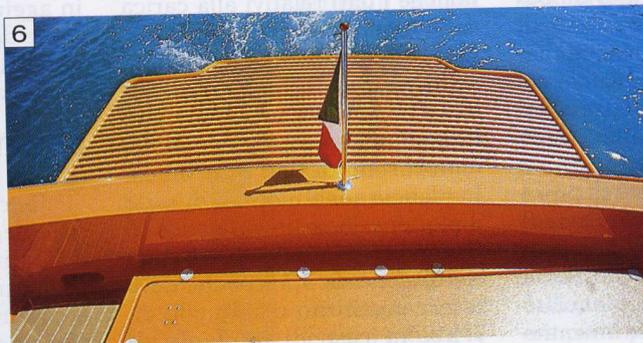


5

1. L'ampio divano del pozzetto intorno al tavolo da pranzo ripiegabile.
2. Gli scarichi e le prese per l'estrazione del calore dalla sala macchine.
3. Il cruscotto, strumenti e comandi sono in posizione impeccabile.
4. Il mobile di servizio in pozzetto dotato di ghiacciaia e angolo bar.
5. I passavanti sono stondati, privi di falchetta e battagliola tientibene.
6. La classica plancetta bagno d'alluminio, verniciata in tinta.

si trova un tavolo amovibile. La cucina è sorprendentemente ampia, quasi si pensasse ad un suo intenso utilizzo. Di stile, ma anche utili, i tientibene d'inox ad archi rampanti, che accompagnano la discesa sottocoperta e delimitano l'armadio. Il bagno è comodo, con paglioli di teak, ma lo specchio non è frontale e la sua attuale posizione risulta un po' scomoda. Perfetta l'illuminazione interna, per la quale sono utilizzati, oltre ai tradizionali faretti, eleganti cordoni luminosi e comode luci notte a pavimento. Gli oblò sono di grandi dimensioni e lasciano filtrare molta luce. Tutte le paratie e la mobilia sono di compensato marino multistrato

rivestito con legno pregiato. Il soffitto del bagno è di compensato marino laccato, assai più elegante dei soliti controstampi di vetroresina.



6

## La prova

Il 44 che abbiamo provato era equipaggiato con due Volvo Penta D12C-A MP da 700 cavalli, accoppiati con trasmissioni di superficie Arneson 11. Gli scarichi

"aperti", posti sopra la linea di galleggiamento, rivelano la grinta dei motori, anche al minimo regime. In porto le manovre sono condizionate dalla vicinanza degli assi di trasmissione e dal passo lungo delle eliche. Per mantenere velocità ridotte occorre inserire e disinserire ripetutamente la marcia. In ogni caso, l'elica di prua e un po' di pratica riescono a risolvere i problemi d'ormeggio. Usciti dal porto, si parte, lasciandosi alle spalle la caratteristica fontana d'acqua, tipica delle trasmissioni di superficie. In questo caso la scia è però diversa dal solito: le eliche, infatti, ruotano verso

# MAGNUM 44 LA PROVA IN CIFRE

## Progetto

Magnum Marine Corporation

## Prezzo

780.000 euro con n. 2 Volvo Penta D12C-A MP da 715cv e trasmissioni Ameson #1 esclusa Iva e immatricolazione, franco cantiere.

## Lo scafo

Lunghezza f.t. metri 13,40  
larghezza f.t. metri 3,70  
immersione metri 1,00 - serbatoio carburante 1500 litri ca. - acqua dolce 300 litri ca. - dislocamento 12,7 t ca.

## Misure interne

Altezza dinette cm 187 - cabina

## Le prestazioni

Giri	nodi	note
1.200	11,1	in planata
1.400	23,5	-
1.600	32,0	in assetto
1.800	37,3	-
2.000	42,6	-
2.200	46,4	massima velocità

Nota: le velocità sono state rilevate nel Golfo del Tigullio, con vento leggero, mare mosso, onda di 1 metro di altezza, temperatura dell'aria 27° centigradi, quattro persone a bordo, serbatoio carburante 75%, serbatoio acqua 75%.

armatoriale: letto cm 200 x 150  
altezza cm 185 - altezza sul letto cm 106 - bagno armatoriale  
altezza cm 185 - larghezza porte cm 47 - accesso sottocoperta  
larghezza cm 55.

## Dotazioni standard

Strumentazione motori e trasmissioni completa - flaps con indicatori - generatore da 3,5 kW carica batterie di tipo "switching" luci di navigazione impianto antincendio - salpancora elettrico ancora con 75 metri di catena boiler da 20 litri - doccia calda/fredda a poppa - 8 parabordi 2 cime d'ormeggio - tridata: log/profondità/temperatura - chart plotter - bussola magnetica indicatore angolo di barra -

radio con lettore CD - portello sala macchine ad apertura idraulica piano cottura in dinette in vetroceramica - frigobar in pozzetto.

## Motori

Due Volvo Penta diesel D12C-A MP da 700 cv - 6 cilindri in linea - iniezione diretta, turbo con aftercooler - cilindrata lt 12.1 alesaggio x corsa mm 131 x 150 peso a secco kg 1400.

## Dotazioni optional

Verniciatura scafo e coperta con colori a scelta euro 24.800 verniciatura scafo con colori a scelta e coperta metallizzata euro 34.000 - verniciatura scafo e

coperta metallizzata euro 43.000 pilota automatico euro 5.600 elica di prua euro 9.500 - impianto di condizionamento a ciclo reversibile con generatore maggiorato da 7 kW euro 18.900 - impianto per trattamento acque nere euro 4.100 - rivestimento coperta con teak in timoneria, soggiorno e pozzetto euro 16.800 - passo d'uomo sul ponte euro 2.500 - top bimini euro 4.400 - copertura totale timoneria e pozzetto euro 2.300 antivegetativa euro 3.800.

## Indirizzo

Costruttore  
Maltese S.p.A.  
Viale M. Coppino, 425/427  
55049 Viareggio  
tel. 0584/383494, fax 0584/383811

## In sintesi

Motoscafo veloce e sicuro anche sul mosso. Occorre imparare a regolare flaps e trim delle trasmissioni. Le eliche di superficie lavorano bene anche a bassa velocità. Meno facile da governare in manovra. Pozzetto e dinette ideali per imbarcare molti amici. Una sola cuccetta per l'armatore. Rifiniture interne perfette e linee di coperta splendide che sacrificano i passavanti.



l'esterno, cioè in senso contrario rispetto alla tradizionale configurazione; una scelta dettata dalla necessità di non "rubarsi" acqua e imposta dalla vicinanza degli assi. Per planare si tengono i flaps completamente abbassati e le trasmissioni trimate verso il basso. Contrariamente a quello che si potrebbe pensare, il rendimento delle propulsioni risulta buono già a bassa andatura. Il Magnum 44 entra in planata ad appena 1200 giri/minuto (11 nodi) e raggiunge un buon assetto già a 1400 giri/minuto (23 nodi). L'angolo di corsa viene agguistato agendo ripetutamente e alternativamente sia sui flaps, sia sull'inclinazione degli assi di trasmissione. Le reazioni dello scafo non sono immediate e bisogna attendere qualche istante per capire se le regolazioni effettuate sono quelle che permettono

di ottenere le migliori prestazioni, in funzione delle condizioni del mare e del carico presente a bordo. In virata lo scafo s'inclina in modo spettacolare, il motore interno è chiamato a svolgere un'azione di spinta maggiore e perde qualche giro, mentre quello esterno mantiene invariata la velocità di rotazione e l'elica non eccede in cavitazione. L'accelerazione è entusiasmante e lentamente lo scafo si stacca sempre più dall'acqua. Il cambio di rotta è immediato, preciso, sicuro. Si può dare tutta la barra anche alla massima velocità senza mai

perdere stabilità. Ottima la direzionalità, favorita anche dalla posizione ravvicinata degli assi.

Insomma, naviga davvero come un Magnum, e questo dice tutto. Nonostante le murate ed il parabrezza siano relativamente bassi, il pozzetto risulta abbastanza riparato dal vento. Sul mosso la prua deflette correttamente l'onda di scia, in tal modo gli spruzzi d'acqua, da essa generati, non bagnano la coperta. Solo alle

velocità più basse e in presenza di onde brevi e vento teso, qualche schizzo supera la protezione del parabrezza.



7. Tra il vano motori e la dinette c'è un locale riservato agli impianti.

