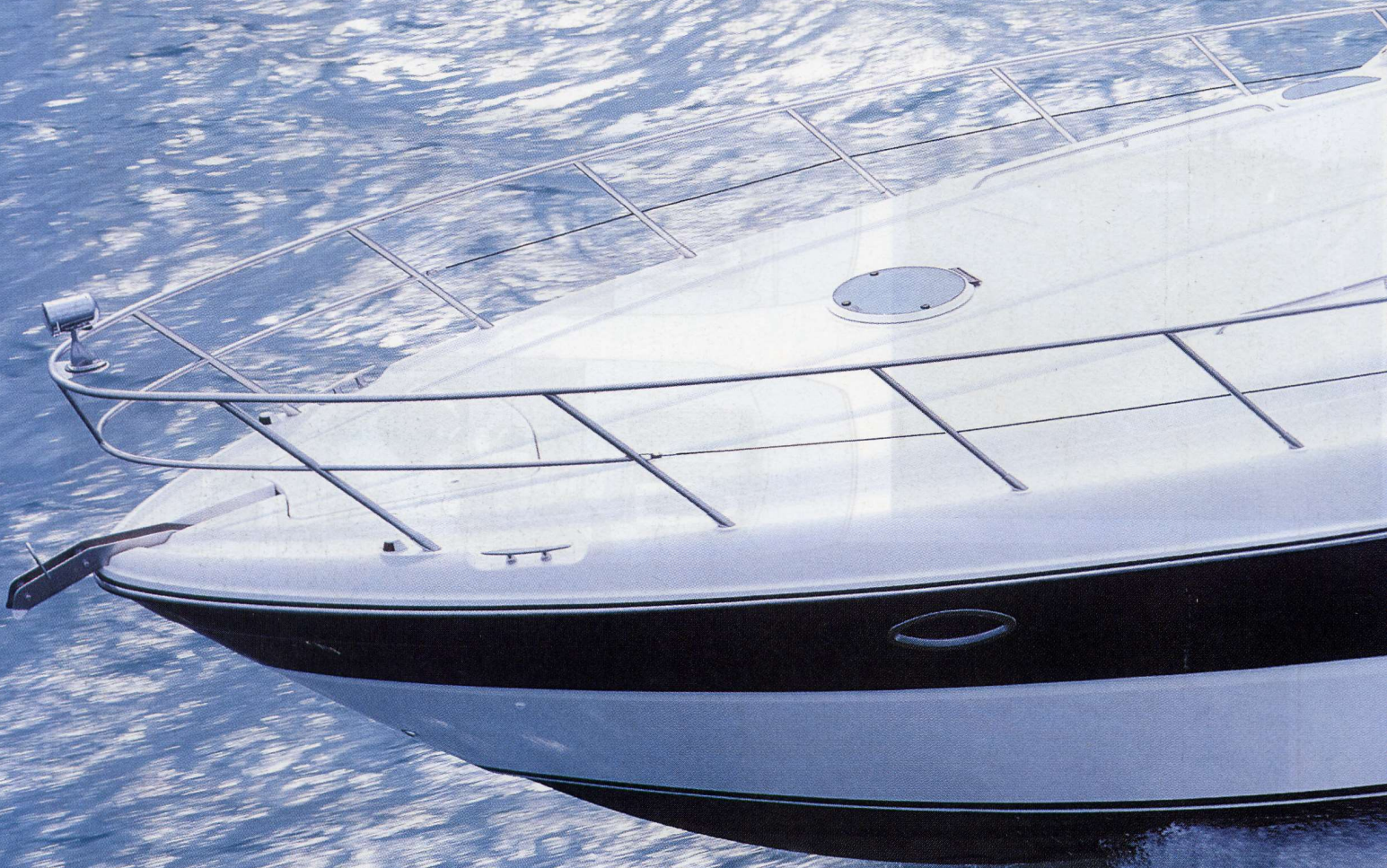


PROVA

Maxum

4200 SCR





- La morbidezza della carena, anche sul mosso
- La qualità di materiali e costruzione

- L'altezza nella cabina ospiti
- L'accesso ai passavanti laterali

Un open sportivo dalla carena morbida e dalla notevole abitabilità interna. Spicca il design dell'hard top integrato sul roll-bar, funzionale l'organizzazione della coperta.

di Lamberto Riccardi

Il noto cantiere statunitense Maxum che, attraverso U.S. Marine, fa parte del grande gruppo americano Brunswick in occasione dell'ultimo salone genovese ha presentato questo interessante open di 14 metri che abbiamo provato in Adriatico presso la nuova base della

PROVA MAXUM 4200 SCR



1. La cabina armatoriale di prua. Ottime le altezze, molto lo spazio per stivare i bagagli.
2/3. Agli ospiti è riservato il locale notte di poppa con letti separati e un piccolo divano di disimpegno.
4. Due i bagni, qui quello più piccolo a poppa.

Lepanto Yachting di Monfalcone, già concessionaria dei marchi Bayliner e Trophy.

Il progetto, opera dell'ufficio tecnico del Cantiere, rispecchia soprattutto nelle linee d'acqua, la tradizione della cantieristica yankee, che si pone come impegno primario quello di conferire alla barca tutte quelle caratteristiche di sicurezza di navigazione necessarie ad affrontare le impegnative acque oceaniche. La carena, a V con diedro variabile, vede integrato un ginocchio a spigolo vivo e due liste longitudinali di sostentamento idrodinamico per lato che si interrompono prima dello step poppiere.

Sul 4200 domina lo studio della originale linea delle sovrastrutture che, pur essendo la base per avere buone volumetrie interne, appare elegante in vir-

tù "dell'aeronautico" hardtop, sostenuto dal rollbar posto a protezione della timoneria.

Lo scafo in vetroresina progettato e costruito con l'ausilio di tecnologie computerizzate, vede l'impiego di resina vinilestere e di fibre unidirezionali, opportunamente disposte a rinforzo dei punti di maggior sollecitazione.

La coperta

Ma a parte l'accattivante estetica gli spazi in coperta del Maxum risultano particolarmente accoglienti e ben disposti. Il pozzetto, che si articola su due differenti livelli, presenta sul piano più elevato la consolle di guida dotata di doppia poltroncina per pilota e co-pilota con due plance portastrumenti disposte a gradino. Il pilotaggio risulta molto comodo con visi-

bilità a 360°. Sullo stesso livello della timoneria, ma sul lato opposto, una panca semicircolare imbottita offre una comoda sistemazione a due o tre persone. Più ampio e meglio attrezzato il piano inferiore che presenta un angolo dinette completo di frigo, mobile bar e lavello. A poppavia della dinette, attraverso un cancelletto, si raggiunge la piattaforma balneare, completa di doccia e scaletta di risalita, in grado di accogliere il battello di servizio.

La battagliola che circonda la barca si presenta robusta e il passaggio dal pozzetto alla prua appare sicuro attraverso i passavanti. Il parabrezza è di vetro temperato come le due finestrate poste su ciascun lato del pozzetto. Come spesso accade sulle barche del cantiere USA a prora la coperta è protet-



5

ta da una larga delfiniera che agevola le manovre di attracco o di ancoraggio.

Gli interni

Sottocoperta la prima impressione positiva è offerta dalle generose dimensioni del quadrato e dalla sua luminosità dovuta non solo all'assenza di paratie divisorie ma anche alla notevole altezza sottobaglio. Il morbido divano semicircolare posto sulla dritta, completato da un tavolino regolabile in altezza, appare dedicato a zona pranzo o in alternativa ad un accogliente salotto, grazie anche alle circostanti pareti di legno africano ricche di ripostigli. Sul lato opposto l'angolo cucina completo di tutti gli elettrodomestici di rito, forno microonde compreso. Più a prua si trova la porta d'ingresso alla cabina ar-

matoriale dotata di un bel letto matrimoniale contornato da numerosi ripostigli a cui si aggiungono due armadi porta abiti. Ai suoi piedi, sulla dritta, il bagno riservato all'armatore completo di doccia, lavello e wc marino. A poppavia, invece, a sinistra della scaletta di discesa, si accede alla cabina ospiti. Molto raccolta per via della ridotta altezza, ma dotata di un matrimoniale di dimensioni regolari, posto per madiere, questo alloggio dispone di un piccolo locale toilette. Una soluzione ideale che rende completamente indipendente l'alloggio di poppa da quello di prua a salvaguardia le rispettive privacy nel caso di ospiti a bordo.

Qualità nautiche

I due Cummins da 450 cv sono molto silenziosi al minimo,

dalla plancia, non si avverte che sono in moto. La prima sensazione al timone lascia intuire una barca docile e manovrabile e infatti, anche alle basse velocità in manovra e in acque ristrette, evolve con facilità, grazie anche al sistema direzionale control Max (un brevetto Brunswick) posizionato a prua e a poppa. In acque libere invece, con tutta la barra alla banda, la barca ruota su se stessa senza ricorrere alla controrotazione delle eliche. La carena piuttosto larga, con V profonda a prua, trova rapidamente un confortevole assetto orizzontale. I due Cummins da 450 cv, dotati di un eccellente curva di coppia, permettono al Maxum nonostante il notevole dislocamento, di entrare in planata in circa 9 secondi alla velocità di 14 nodi corrispondente

5. Zona regina della barca è la grande dinette centrale, in perfetto stile americano. Piacevoli e luminosi gli arredi con tessuti e legni chiari. Buona la qualità delle finiture.

PROVA

1/2. Vista d'insieme del pozzetto, ben al riparo sotto all'hard-top, comoda la seduta intorno al tavolo da pranzo ovale.
 3. Lungo la murata di sinistra corre un secondo divano prendisole.
 4. Sullo specchio di poppa molto lo spazio per il tender. Comodo il passaggio attraverso il portellone sulla sinistra del coronamento.
 5. Dalla plancia comandi buona la visibilità a 360°.



al regime al regime di 1850 g/m. La progressione, spingendo sulle manette bileva Mathers, è graduale e bilanciata. Per

crociera ideale risulta intorno a 24 nodi. La direzione è precisa e il battello accosta in virata con lodevole precisione anche quando l'andatura è elevata. Il raggio di virata non è strettissimo ma non oltrepassa i 25 metri, una volta ritornati in assetto di navigazione rettilineo non si registrano cali di giri. Piacevole la sensazione sulla ruota grazie ad una "azzeccato" sistema di servosterzo.

quanto la massima tocchi i 31 nodi (che, partendo dal regime minimo di planata, si raggiunge in 12 secondi) l'andatura di

crociera, il comfort all'interno è buono, a conferma dell'attenzione posta dal cantiere nell'isolamento acustico. In

navigazione sulle acque mosse che hanno contraddistinto buona parte della nostra prova la carena si dimostrata particolarmente morbida, una positiva caratteristica spesso riscontrabile nelle barche progettate oltreoceano.

Per quanto non sia stato possibile ottenere una precisa indicazione dei consumi e prendendo come riferimento la tabella fornita dal cantiere e dalla Cummins si può stimare un consumo alla velocità di crociera e a medio carico intorno ai 40 litri/ora. In linea di massima queste performances mettono in evidenza le doti positive di questa barca, interessante anche nel prezzo (cosa fino ad ora rara per gli scafi USA, penalizzati dal cambio), soprattutto in rapporto alla qualità della  costruzione.

MAXUM 4200 SCR LA PROVA IN CIFRE**Progetto**

Ufficio tecnico del cantiere

Prezzo

Euro 430.000 con due Cummins di 450 cv, Iva esclusa, franco Verona.

Dati

Lunghezza f.t. **m 14,48**
 larghezza max **m 4,52** -
 dislocamento **kg 10.300** - posti
 letto **4 + 2** - serbatoio carburante
lt 1.816 - serbatoio acqua **lt**
492 - serbatoio acque nere **lt**
272 - portata persone **n.12** -
 immersione **m 0,99** - bordo libero
m 3,63 - trasmissione **V/Drive** -
 categoria omologazione **CE A**.

Motori

La barca in prova montava due
Cummins da 450 cv ciascuno
 modello **450C - 6 cilindri in**
linea, diesel 4 tempi - cilindrata **lt**
8.3 - peso **kg 712**.

Dotazioni standard

Aria condizionata/riscaldamento
 generatore diesel - flaps

elettroidraulici - impianto 220 volt
 wc marino - maceratore con
 vasca recupero acque nere
 boliler 220 volt - piattaforma
 di poppa integrata con scaletta
 di risalita e doccia - verricello
 elettrico, ancora e catena - faro
 esterno orientabile - pompe
 sentina automatiche e manuali
 sincronizzatore motori con
 manette elettroniche - invasatura
 2 frigoriferi - impianti stereo con
 CD - moquette e luci cortesia in
 pozzetto - forno microonde.

Dotazioni optional

Antivegetativa (euro 1.300)- telo
 copripozzetto (euro 2.70) - hardtop
 con chiusure (euro 12.500) -
 allungamento piattaforma di poppa
 (euro 5.000) - vhf (euro 900)
 immatricolazione (euro 1.600)
 sistema controll max
 (euro 16.400).

Gli indirizzi

Lepanto Yachting
 Alpo di Villafranca (Vr)
 tel 045/513777
 fax 045/987390
 www.lepanto.it

Le prestazioni

Giri	nodi	note
1.800	14,1	entra in planata
2.000	22,5	
2.200	24	velocità crociera
2.400	28,5	
2.600	31	massima

Nota: i dati sono stati rilevati alla
 base nautica Lepanto Yachting
 di Monfalcone. Acque mosse, vento
 di tramontana, temperatura dell'aria
 5° centigradi. 4 persone a bordo.
 Serbatoio carburante 200 lt,
 dotazioni obbligatorie.

In sintesi

Barca con spiccate
 caratteristiche
 di marinità. Spazi
 interni ampi e ben
 suddivisi in tipico
 stile USA. Posto
 di pilotaggio
 comodo con ampia
 visibilità, pozzetto
 ben protetto.
 Nella media
 le prestazioni
 velocistiche, sulla
 base di una carena
 molto morbida.

