

Prova

Un natante stabile, veloce, con un pozzetto ampio e ben organizzato. Nelle linee richiama i fisherman made in Usa. 25 nodi la velocità di crociera con il MerCruiser da 205 cv.



Scamar Martin 23.5

testo e foto di Giuseppe Farace

L'idea nacque poco più di un anno fa da un incontro fra due amici; Alberto Schiappa e Antimo Scamardella volevano entrambi realizzare un'imbarcazione open nei limiti dimensionali dei natanti (7,50 mt) che avesse buone doti nautiche e versatilità d'impiego. Dall'unione nasce la forza e l'idea iniziale è diventata oggi una realtà. Il Martin 23.5 faceva infatti bella mostra di sé per la prima volta nella darsena del Circolo Posillipo di Napoli, in occasione del Salone nautico "Navigare". La linea generale ripropone quella di alcuni fisherman "made in Usa" che hanno una folta schiera di estimatori, fra cui chi scrive.

Il disegno della carena, la murata abbastanza alta, la larghezza dello scafo richiamano infatti lo stile dei modelli Mako, ma non si tratta di una delle solite copie dozzinali.

Il progetto del Martin 23.5 è frutto dello studio dell'architetto napoletano Stefano Mango, già progettista di numerose imbarcazioni fra cui il Gagliotta Gagliardo, novità del Salone di Genova 1999 che sta riscuotendo un buon successo commerciale. A lui si sono infatti affidati Schiappa e Scamardella per trasformare i propri desideri in un piano concreto. L'ingegnere Stefano Milanese ha poi curato la parte strutturale e l'omologazione Ce. Niente improvvisazione, quindi; ciò evidenzia la serietà

- la versatilità della coperta
- il rapporto qualità prezzo
- le qualità di navigazione

- il posizionamento della plancia di poppa
- insufficiente il numero dei gavoni



dell'iniziativa.

Il primo esemplare del Martin 23.5 è stato ultimato alla fine di aprile, alla vigilia di Navigare. Abbiamo notato questa imbarcazione, che ci è subito piaciuta, e abbiamo voluto verificare per i nostri lettori le sue doti nautiche.

La coperta

Il Martin 23.5 ha una lunghezza fuori tutto di 7,50 mt e rientra quindi nella fascia dei natanti, che non richiede immatricolazione. La larghezza è di 2,49 mt e il peso di 1.400 kg senza motore.

La linea generale è gradevole; l'ampia e robusta pedana di poppa andrebbe forse abbassata di qualche centimetro per migliorare l'aspetto della poppa. Una scaletta inox telescopica e pieghevole consente l'accesso da mare; un generoso tientibene inox doppio, facilita la risalita a bordo. Non manca la solita doccia estraibile. Sul vano motore è fissato un comodo prendisole che copre anche due gavoni. La timoneria centrale, di tipo walk around, è forse sovradimensionata e la sua larghezza potrebbe essere leggermente ridotta per migliorare il passaggio laterale e creare eventuali vani nelle due murate (gavoni e vani per lo stivaggio di attrezzature non sono mai troppi a bordo). Nella parte anteriore della consolle vi è un gavone che fa da base a un divanetto. Un altro gavone con due porte in legno incernierate si trova sotto il timone. La plancia comprende bussola, contagiri, contamiglia, indicatore carburante, interruttori elettrici. Il timone inox e il comando monoleva sono ben posizionati.

Un secondo prendisole occupa la zona di prua dove sono presenti altri gavoni. Una battagliola avvolge tutto il pozzetto fino alla consolle. Gavone dell'ancora con relativo supporto, occupano l'estremità di prua. Per le soluzioni adottate, il Martin 23.5 si rivela un'imbarcazione versatile che si presta a vari impieghi, dalla semplice gita in mare alla battuta di pesca, dall'immersione subacquea allo sci nautico.

Un secondo prendisole occupa la zona di prua dove sono presenti altri gavoni. Una battagliola avvolge tutto il pozzetto fino alla consolle. Gavone dell'ancora con relativo supporto, occupano l'estremità di prua. Per le soluzioni adottate, il Martin 23.5 si rivela un'imbarcazione versatile che si presta a vari impieghi, dalla semplice gita in mare alla battuta di pesca, dall'immersione subacquea allo sci nautico.

La prova

L'imbarcazione che ci è stata messa a disposizione è il primo esemplare, quindi un prototipo che

Il prezzo

Di listino: **lire 75.000.000** (Iva esclusa, franco cantiere).

I dati

Lunghezza f.t. **mt 7,50** • larghezza **mt 2,90** • peso senza motore **kg 1.400** • potenza massima motorizzazione **230 cv** (uno o due motori) • portata **8 persone** • omologazione **CE B** • consumo dichiarato dal cantiere a **3.200 giri** e **25 nodi** (velocità di crociera) **30 lt/h**.

Dotazioni standard

Serbatoio carburante inox **lt 280** • serbatoio acqua plastica **lt 100** • consolle completa di cavi comando • due pompe di sentina • doccia a poppa • plancetta di poppa e scaletta di risalita • impianto elettrico, quadro di comando • luci di via • due bitte inox • due passacavi • autoclave • battagliola

Principali dotazioni optional

Luci pozzetto • verricello elettrico • musone di prua basculante inox • catena e ancora bruce • ghiacciaia

• cuscineria completa • tavolino • completo di supporto regolabile • dotazioni di sicurezza

Il motore della prova

La barca era equipaggiata con un motore **MerCruiser da 205 cv** a benzina • modello **4.3 LH** • cilindrata **lt 4.3** • numero cilindri **6 a V** • gamma regime massimo **gir/min 4400/4800** • alesaggio x corsa **mm 101.6 x 88.4** • peso **kg 378**.

Indirizzi

Costruito da **Scamar Nautica** Sibilla di Antimo Scamardella, Bacoli (NA) tel. e fax **081/5234879**.

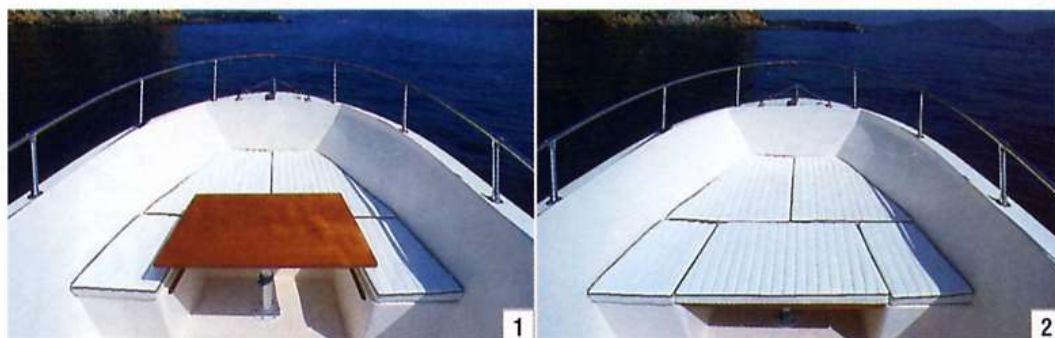
Le prestazioni

Giri	Nodi
4.500	37
4.000	33
3.200	25
4.800	40

Velocità minima di planata **21 nodi** a **3.000 giri**.

Le condizioni della prova

Località Golfo di Pozzuoli, mare poco mosso, vento di maestrale forza 3, tre persone a bordo, carico serbatoio: carburante circa 100 litri, acqua circa 50 litri. Carena pulita. Prestazioni rilevate con Gps portatile Magellan.



andrà perfezionato con un'opportuna serie di verifiche e di scambi di pareri. Anche questo nostro test potrà sicuramente contribuire all'evoluzione. La motorizzazione adottata è un entrofuoribordo MerCruiser 205 cavalli benzina con trasmissione Bravo one. L'accoppiata scafo-motore ci è sembrata bene equilibrata, ma i titolari del cantiere hanno intenzione di provare anche il MerCruiser 165 cavalli turbo diesel con piede Bravo three. C'è anche la prospettiva di una motorizzazione entro bordo con trasmissione in linea d'asse che libererebbe completamente il pozzetto di poppa, rendendo la barca ancora più idonea alla pesca sportiva. La barca si è rivelata scattante, maneggevole e ben equilibrata. La carena con due

pattini di sostentamento è morbida, l'impatto con le onde viene smorzato, e in virata stretta non si notano derapage; il pozzetto rimane abbastanza asciutto anche navigando con mare increspato, grazie alle murate alte. L'adozione di un piede poppiere Bravo three con eliche controrotanti potrebbe forse migliorare ulteriormente il comportamento dell'imbarcazione e appesantire la poppa; dai primi rilevamenti effettuati in mare, risulterebbe infatti opportuno un lieve incremento di peso nella zona poppiere. La nostra valutazione generale è decisamente positiva; qualche piccolo neo di gioventù può facilmente essere eliminato. Il Martin ha un prezzo interessante, abbinato a valide caratteristiche costruttive.

1/2 La prua della coperta nelle sue due versioni "da pranzo" e prendisole.

3/4 Sotto, il divanetto a prua della consolle e il gavone per l'ancora.



VELA
MOTORE