

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

313

GUIDA ALL'ACQUISTO

IL TRAINOMETRO
LA CLASSIFICA DELLE AUTO
CHE «TIRANO» DI PIU'



LE NOSTRE PROVE

SACS **STRIDER 15 OPEN**

MASTER **699 OPEN**

ZODIAC **N-ZO 600**

MARLIN BOAT **34' FB**

ITINERARI

CICLADI: SANTORINI

CHE SPETTACOLO NAVIGARE
NELLA «BOCCA» DEL VULCANO

DOTAZIONI DI BORDO

FUOCHI E RAZZI

COME E QUANDO SI USANO
MA OCCHIO A BUTTARLI VIA!



**GUIDA
AL MERCATO**
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DELL'USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI



9 771120 226007 20313



Il modello, presentato a inizio primavera, anticipa il nuovo corso del Cantiere in fatto di design.

Propone, infatti, uno **STILE DINAMICO E ARMONIOSO**, con la consolle dalle forme sportive, che ospita al suo interno un **LOCALE TOILETTE** e una **DINETTE A POPPA**.

Il bolster di guida è reversibile, per aumentarne la versatilità d'impiego. Nel tracciare il disegno della carena il costruttore ha badato soprattutto a realizzare uno scafo in grado di **AFFRONTARE IL MARE FORMATO** piuttosto che la pura velocità. Da sottolineare la **ROBUSTEZZA DELLA COSTRUZIONE**, sovradimensionata rispetto alla destinazione d'uso del gommone.

CURATE LE FINITURE e la scelta dei materiali. E' disponibile in un' **AMPIA GAMMA DI COLORI**.

► Lunghezza f.t.m 6,90

► Larghezza f.t.m 2,74

► Velocità massima 44 nodi

► Prezzo 34.000 euro



La collaborazione con Daniele Rizzo, se non ha segnato un vero e proprio cambio di passo, quantomeno ha significato un'innovazione profonda nella concezione delle tradizionali linee dei battelli Master. Nel momento in cui il *patron* Piero Gargiulo e il suo *staff* hanno deciso di avvalersi dello studio di progettazione palermitano, infatti, è stato chiaro che il prodotto finale sarebbe stato improntato a quei modelli sportivi, slanciati, eleganti che l'utenza ha mostrato di preferire negli ultimi tempi. Un primo risultato di tutto ciò è stato il 699 Open che alle linee aerodinamiche e sportive aggiunge quella funzionalità degli allestimenti e quella cura costruttiva che sono la fisiologica conseguenza della trentennale esperienza del Cantiere. Non sappiamo, al momento se il nuovo modello anticipa un'intera linea di battelli ispirata alla medesima filosofia, ma è evidente che questo gommone rappresenta un fortunato *mix* tra estetica e funzionalità.

Le dimensioni del mezzo sono state calibrate per soddisfare la normativa fiscale francese

MASTER

699 Open



che «premia» le imbarcazioni al di sotto dei sette metri di lunghezza, sollevandole dal pagamento della tassa di stazionamento. Le strutture sono, come al solito in casa Master, sovradimensionate; in particolare, risaltano i numerosi madieri e longheroni posti a rinforzo della carena, resinati senza apparente economia di materiali. Allo stesso modo gli elementi di coperta, gli accessori, gli equipaggiamenti sono installati con tecniche adeguate per resistere alle sollecitazioni delle onde. Questo aspetto della costruzione, per quanto banale, non è sempre curato allo stesso modo dai cantieri, che spesso adottano metodi di montaggio più veloci, ma assai meno duraturi. Un esempio evidente è fornito dall'imponente struttura di prora, realizzata in blocco unico con lo stampo di coperta e provvista di due costole laterali che irrobustiscono ulteriormente il vertice.

Il 699 Open, che nel listino Master si colloca tra il 660 e il 730, è il gommone ideale per le classiche uscite giornaliere, ma si rivela comodo anche nel campeggio nautico: all'interno della consolle, infatti, è stato ricavato un locale

toilette/spogliatoio, mentre l'area *living* è convertibile in *solarium* (quindi appoggio per la notte) sfruttando lo spazio tra la seduta poppiera e quella di guida, trasformando quest'ultima in un sedile fronte poppa.

Il musone di prua si sviluppa su due livelli e costituisce uno dei particolari estetici più distintivi del modello: dimensioni e robustezza lo rendono particolarmente adatto per il montaggio del verricello e per essere utilizzato come piattaforma di imbarco/sbarco. E' preferibile decidere al momento dell'ordine l'eventuale installazione del salpancora elettrico, in quanto a battello finito il cablaggio dei cavi risulta piuttosto complesso. La notevole estensione dell'estremità prodiera sottrae, invece, qualche centimetro al prendisole.

Sfruttando la profondità della carena, nel cassero di prua un solo gavone consente di stivare oggetti di una certa dimensione, assicurandone un trasporto asciutto grazie agli ombrinali ricavati ai due angoli inferiori del bordo esterno. Le stive sono ben drenate da profonde gole per lo scorrimento delle acque, ma manca una

guarnizione di gomma in grado di ridurre le vibrazioni e il rischio di infiltrazioni. Ben fatte le cerniere, piatte e fissate con dadi autobloccanti in acciaio inox. Perfetta la posizione dei golfari per le sospensioni: le dimensioni degli anelli, inoltre, sono tali da permettere un veloce aggancio della cinghia. Nel valutare i volumi gavitabili del battello, occorre tener conto dello spazio utilizzabile all'interno del mini-locale in consolle che, anche se trasformato in *toilette* con un wc marino elettrico, risulta sufficientemente grande per stivare le dotazioni di sicurezza o borse ingombranti. L'accesso a quest'area è facilitato da un portello (assistito da due attuatori idraulici) sul quale è inserita una poltroncina imbottita che ben si amalgama con il disegno sportivo dell'intera tuga.

La consolle è moderna e aerodinamica, disegnata da linee curve e profili decisi che mettono in evidenza le sue forme. Questo spiega le modeste dimensioni del parabrezza (imposte anche dal tipo di apertura del portello a pruvia) e la scarsa protezione offerta, ma non risparmiando spazio alla plancia, che dispone di una

LE NOSTRE PROVE



L'area di prua si sviluppa su due livelli: nel superiore trova posto il gavone per l'ancora, mentre in quello inferiore alloggia il vano più grande, dove è possibile stivare molti bagagli. Imbarco e sbarco sono agevolati dal ridotto dislivello con il ponte oltre che dal musone abbastanza largo, rivestito - a richiesta - con teak sintetico. La posizione della galloccia, invece, è un po' insidiosa.



Il gommone è un walk-around classico nella concezione e nella destinazione d'uso, ideale per trascorrere giornate di mare in compagnia di tanti amici. Il progetto dell'opera viva segue la consueta filosofia del marchio: una carena profonda per navigare in altura e tubolari di diametro proporzionato alle dimensioni del battello, posizionati a filo della linea di galleggiamento per controllare il rollio.



La consolle è uno degli elementi caratteristici del 699. Nonostante la forma rastremata, accoglie al suo interno un vano da destinare a spogliatoio o toilette (il wc marino è a richiesta). In plancia non manca lo spazio per installare tanti strumenti, compreso un plotter che può essere sistemato al centro, in una posizione ben visibile dal pilota, ma troppo vicino alla bussola, che potrebbe disturbarne il funzionamento a causa dei campi elettromagnetici. Il parabrezza, invece, protegge davvero poco.



superficie sufficiente ad accogliere le strumentazioni di ausilio alla navigazione e quelle del motore. Il sedile di guida svolge, inoltre, la funzione di poltroncina verso poppa, ottenibile muovendo quattro perni a molla per invertire il verso della seduta. Si guida in piedi o accomodati, utilizzando l'appoggiareni o il sedile, e la pedana alla base del cassero come puntapiedi: quest'ultimo andrebbe rivestito con del teak o un materiale antiscivolo per assicurare un adeguato grip.

La dinette di poppa ospita almeno quattro persone e può essere trasformata in area living aggiungendo il tavolo (da fissare con una piantana) che, all'occorrenza, diventa prolunga per il solarium aggiungendo l'apposito cuscino. Un'ulteriore superficie prendisole, anch'essa dotata di materassino, è ricavabile oltre la spalliera del divano sfruttando il coperchio del pozzetto motore quando il fuoribordo non è in tilt. Una menzione particolare merita la finitura delle tappezzerie, mentre il loro fissaggio,

LE NOSTRE PROVE



Il mini roll-bar che incorpora gli archi del tendalino parasole è una soluzione abbastanza nuova che presto verrà adottata da molti cantieri: consente di disporre di un punto di appoggio per l'antenna del Vhf e per le luci, senza pesare e ingombrare come farebbe uno tradizionale. La dinette di poppa permette ad almeno quattro persone di sedersi e pranzare comodamente. Il tavolo con relativa piantana si trasforma in prolunga prendisole. Il sedile di pilotaggio dispone di una seduta reversibile: il sistema di ribaltamento è però, un po' macchinoso. Ben fatte le cucinerie



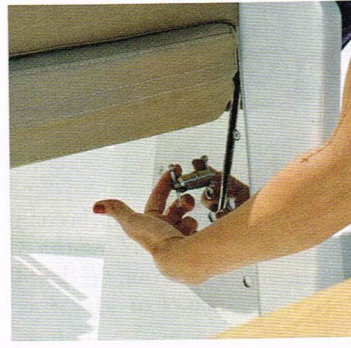
realizzato mediante bottoni di metallo a pressione, costringe a rimuovere i cuscini ogniqualvolta si vogliono aprire i gavoni.

L'accesso alla cala di poppa dispone di una luce non particolarmente ampia, ma in compenso la seduta del divano si solleva integralmente, permettendo di stivare in maniera più agevole il bagaglio. I trincarini che delimitano l'intera area fungono da base di appoggio per il mini roll-bar e per il tendalino parasole che si appoggia ad esso. All'estrema poppa le plancette si aggettano ben oltre i tubolari portando a 745 cm la lunghezza fuori tutto del gommone: a parte l'indubbia praticità nella risalita dall'acqua, c'è da sottolineare che, malgrado le dimensioni, non creano alcun intralcio in navigazione e richiedono solo qualche attenzione in più nelle manovre di ormeggio. Quella di sinistra, inoltre, contiene la scaletta celata sotto un portello. La vasca di raccolta delle acque nel pozzetto motore è piuttosto grande, ma l'interno è stato opportunamente diamantato e, quindi, può essere calpestato senza il rischio di scivolare.

Resta, infine, da sottolineare la lucentezza del gelcoat, la precisione degli stampi della carena, della coperta e di tutti gli altri elementi che completano l'allestimento.

Il pagliolato, diamantato in tutte le aree calpestabili, offre un buon grip e viene asciugato da due ombrinali di generoso diametro, posti a filo del calpestio. Il battello è autosvuotante





anche da fermo. La prora alta, comunque, mantiene - per quanto possibile - sostanzialmente asciutta la coperta e riduce la possibilità di «infilare» nelle onde quando si naviga ad andatura sostenuta sul mosso.

Il 699 Open non può certo definirsi un battello economico (e, per la verità, non vuole neppure esserlo), in compenso, la dotazione di serie appare abbastanza completa: oltre al serbatoio del carburante da 190 litri e all'impianto doccia completo di una riserva di 77 litri d'acqua, fan-

no parte dell'allestimento *standard* la cuscineria, il tavolo con la piantana, il *roll-bar* completo di tendalino parasole, la bussola e l'impianto elettrico con il pannello per il comando delle utenze di bordo in plancia. A richiesta sono disponibili, tra gli altri, il rivestimento in *teak* sintetico per le plancette poppiere e il musetto di prua, il frigo e il wc elettrico.

IN NAVIGAZIONE

Le linee d'acqua offrono un comportamento sicuro e confortevole in ogni condizione di mare e a qualsiasi velocità. Nel tracciare il disegno della carena, il costruttore ha, infatti, basato soprattutto a realizzare uno scafo che fosse in grado di affrontare anche il mare formato. Per questo motivo il progettista ha scelto di adottare una «V» profonda (l'angolo diedro raggiunge i 24°) e di prolungare quanto più possibile l'asse di chiglia, per coprire una maggiore lunghezza d'onda. L'esemplare utilizzato per il nostro *test* era equipaggiato con un motore Suzuki da 200 hp con un'elica da 21" a tre pale, ma il Cantiere ritiene che un fuoribordo da 150 cavalli sia più che sufficiente per ottenere prestazioni brillanti. Con due persone a bordo e cento litri di carburante le camere d'aria toccano la superficie dell'acqua da fermo, per un terzo circa, contrastando efficacemente eventuali fastidiosi fenomeni di rollio.

Lo scatto è immediato e il motore (un «V6» 4T da 3.614 cc) possiede coppia e cavalli sufficienti anche per un carico maggiore: il «699» raggiunge rapidamente i 44 nodi a 5.400 giri/min. La velocità minima di planata è, invece, risultata pari a 14 nodi a 2.600 giri/min. Anche alla massima andatura il battello tiene bene la rotta, non beccheggia, non delfina, e non occorre essere piloti esperti per lanciarlo a tutta velocità. In ogni situazione, anche quando si effettuano manovre del tutto inconsulte, si ha la sensazione di avere tra le mani uno scafo sicuro e facile da governare; la prua mantiene con una certa precisione la direzione impostata e, stringendo la virata, anche le sezioni prodriere del tubolare entrano in contatto con la superficie d'acqua per controllare lo sbandamento. La struttura della consolle «impone» una guida, per così dire, da motociclista a causa della scarsa protezione del parabrezza. ©

© Copyright by Koster Publishing 2012



Il gommone ha una lunghezza di omologazione di 6,90 metri, ma grazie alle enormi plancette arriva a 7,45 metri f.t. Il rivestimento in teak sintetico è optional. Il pozzetto motore non è ampio a causa della notevole estensione della vasca di raccolta delle acque. Quest'ultima è stata diamantata all'interno in modo da poter essere calpestata in sicurezza e si copre con un «voiletto» per aumentare il prendisole.



I DATI MASTER 699 OPEN

le caratteristiche tecniche

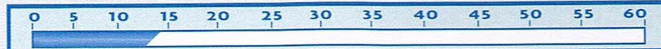
Lunghezza f.t.	690 cm
Lunghezza interna	639 cm
Larghezza f.t.	274 cm
Larghezza interna	213 cm
Diametro tubolari	57 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo
	Orca 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XL
Portata persone	12
Peso	790 kg
Potenza massima applicabile	200 hp (148 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 34.000 (Iva esclusa)

i principali accessori

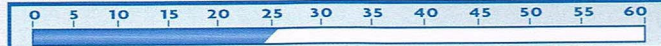
● Golfari di alaggio	di serie
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 190 litri	di serie
● Verricello elettrico + ancora e catena (50 m)	€ 3.000
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 77 litri	di serie
● Tondalino parasole	di serie
● Tenda notte	non disponibile
● Roll-bar + tromba + luci	di serie
● Frigo da 42 litri	€ 1.480
● Tavolo e piantana + pompa di sentina	di serie
● Timoneria idraulica	di serie
● Wc marino elettrico	€ 1.200
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone	€ 1.000
● Gonfiatore elettrico	€ 300
● Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
● Rivestimento in teak sintetico per plancette e musone	€ 1.000

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 14 NODI A 2.600 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 26 NODI A 3.800 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 34 NODI A 4.800 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 44 NODI A 5.400 GIRI/MIN



il motore della prova

Suzuki	DF 200 TX (4T)
Potenza massima	hp 200 hp
	kW 147 kW
Regime di potenza max	giri/min 5.000-6.000
Cilindri	numero V6 (55°)
Distribuzione	tipo bialbero
	4 valvole per cilindro
Cilindrata	cc 3.614
Alesaggio x corsa	mm 95 x 85
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 54 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,29
Peso	kg 263
Elica	passo 21"
Prezzo	euro 18.700 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Daniele Rizzo - Master
Cantiere	Master/Tecnobat
Indirizzo	Via Mariano di Trapani - 90044 Carini (PA)
Telefono-Fax	091/8691592 - 091/8632077
Sito Internet	www.mastergommoni.it
E-mail	info@mastergommoni.it
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova



mare
calmo



vento
5 nodi



2
persone
a bordo



100 litri di
benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il buon equilibrio tra design e funzionalità
- ▲ La scelta dei materiali e la robustezza di costruzione
- ▲ Le facilità di guida anche in mani poco esperte

ci è piaciuto di meno

- ▼ I cuscini devono essere rimossi per aprire i gavoni
- ▼ Il parabrezza non offre alcuna protezione
- ▼ La mancanza di tintibene ai lati della seduta a prua della consolle