

GIL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

312

LE NOSTRE PROVE

NUOVOLLY PRINCE 35 SPORT CABIN
ZODIAC N-ZO 680
BRIG 580 EAGLE
NOAH 26' EFB



NORME & SICUREZZA

VHF CON DSC
PERCHE' IL DISTRESS
CI FA VENIRE LO STRESS

BRICOLAGE

RIPARARE IL GPS
COSI' SI PUO' PROVARE
AD ALLUNGARGLI LA VITA

FUORIBORDO

L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE
QUANDO L'ELETTRONICA MANDA
IN PENSIONE LA MECCANICA

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



Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 - conv. L. 46/2004 - art.1, c.1, LO.MI. - Mensile - Anno XXXVI

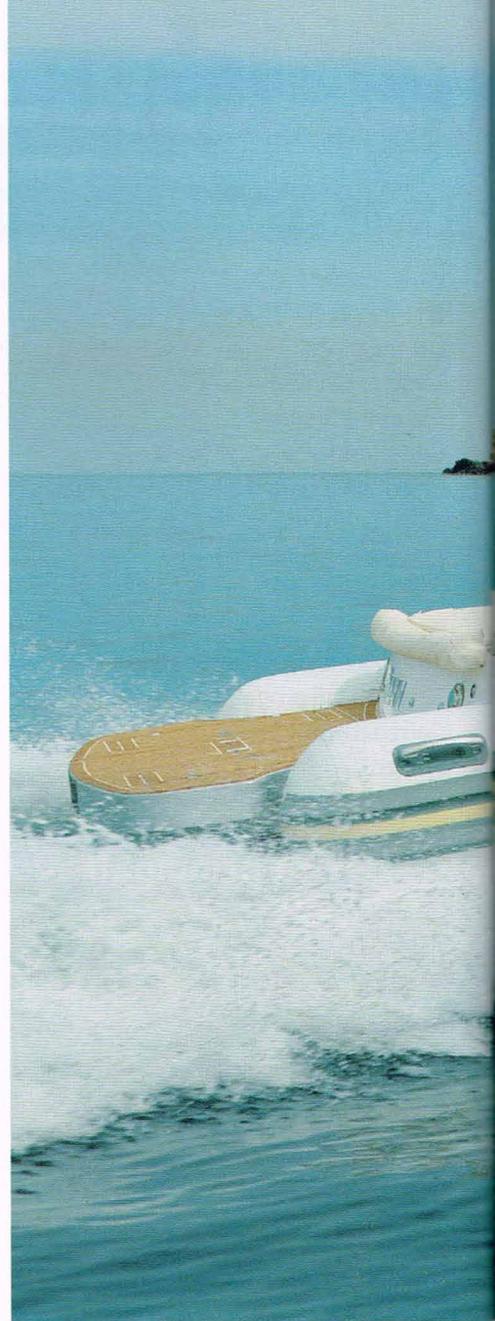
Il nuovo modello del giovane Cantiere siciliano propone un layout tipicamente da open, con **CONSOLLE CENTRALE** dalle forme sportive all'interno della quale è stato ricavato lo spazio per un **LOCALE WC-SPOGLIATOIO**. L'esclusività e la ricercatezza sono esaltate dalla presenza del **TEAK**, che domina da prua a poppa. Due **GRANDI SUPERFICI PRENDISOLE** e una **PLANCETTA BALNEARE** poppiera di notevole estensione completano l'allestimento della coperta. Più che buona la stabilità, grazie alla posizione ribassata del baricentro assicurata dall'entrobordo. Il battello si trasporta su strada con i tubolari sgonfi. E' disponibile anche in **VERSIONE FUORIBORDO** e nell'allestimento diving. **COMPETITIVO IL PREZZO** di listino, a patto di non esagerare con gli optional.

► Lunghezza f.t.m 8,10

► Larghezza f.t.m 3,10

► Velocità massima 45 nodi

► Prezzo 39.000 euro



Sono trascorsi appena due anni dal debutto sul mercato di questo marchio siciliano, nato da un'idea di Piero Mannino e Sergio Abbate (che a lungo si sono occupati di riparazioni e allestimenti). In questo breve lasso di tempo è riuscito nell'intento di realizzare una gamma di battelli (cinque modelli declinati in diverse varianti), da 5,60 a 9,10 metri, proposti in versione fuoribordo o con i gruppi poppiari. Fin dall'esordio Noah ha inteso posizionarsi nella fascia più alta del mercato, offrendo una linea di gommoni dal *design* ricercato, con allestimenti e finiture particolarmente in sintonia con le attuali tendenze. E' in questo contesto che s'inquadra il nuovo 26 Efb, nato dalla collaborazione con l'architetto Daniele Rizzo e presentato all'inizio dell'anno, che eredita le linee d'acqua (opportunamente adeguate) del già noto 29 Efb (si veda *Il Gommone* n. 303).

Lo scafo, nel complesso, permette un buon ingresso nell'onda e una notevole scorrevolezza.



NOAH 26 Efb

za, scopo cui contribuiscono sia i due ordini di pattini, che allontanano efficacemente la scia dai piani per ridurre la resistenza, sia la posizione dei tubolari, fissati alcuni centimetri sopra lo spigolo, in modo da non frenare la corsa del battello. I tubi restano immersi a poppa, fornendo quell'effetto stabilizzante che differenzia i gommoni dalle altre imbarcazioni.

Le camere d'aria, realizzate in *hypalon-neoprene*, sono incollate anche in coperta, lungo tutto il perimetro, per una maggiore robustezza dell'insieme e per evitare infiltrazioni di detriti tra la stampata e il tessuto. I pagliolati di *teak* rivestono il musetto di prora, il piano di calpestio, la grande plancetta di poppa e i gradini, nel segno di un'esclusiva e curata eleganza, anche se la posa in opera della pregiata essenza avrebbe forse meritato una maggiore attenzione.

Il *layout* del 26 Efb è quello di un battello che mette l'intera coperta a disposizione dei suoi ospiti. L'aspetto «corsaiolo» si deve, invece, alle linee della consolle, affusolata e piuttosto avan-

zata, vagamente aerodinamica, ma poco protettiva per via di un parabrezza dalle dimensioni troppo contenute. La struttura della tuga appare, al contrario, ben calibrata e le sue dimensioni dissimulano abbastanza bene lo spazio ricavato all'interno in cui è possibile installare un wc elettrico o sfruttarne la cubatura (altezza massima 140 cm, larghezza 92 cm) come semplice spogliatoio, grazie alla presenza di due vetrature che danno sufficiente luminosità al vano. Migliorabile la rifinitura interna del portello che dà accesso al locale.

Il ponte di prua si allunga fino alla tuga, per offrire la più ampia superficie prendisole (178 x 128 cm); in questo modo è stato possibile aumentare il volume della stiva di prora, nonostante la presenza del serbatoio dell'acqua.

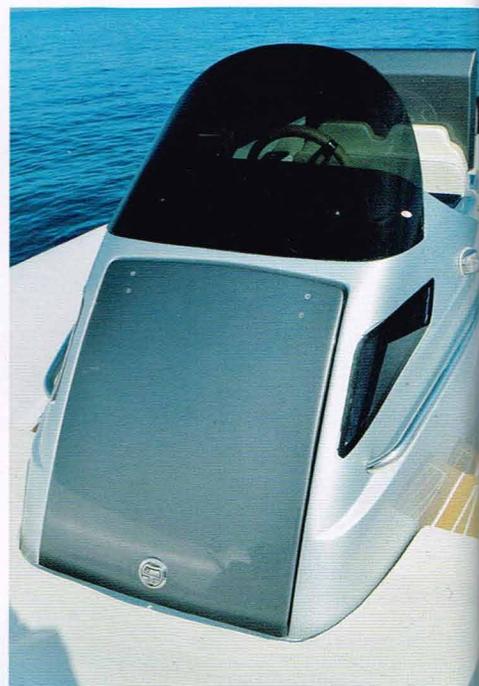
Il portello principale è sostenuto da due attuatori e fissato con cerniere dotate di viti e bulloni autobloccanti, circondato da profonde canalette per il deflusso dell'acqua, ma non è stata purtroppo prevista una guarnizione di gomma

nei punti di battuta per ridurre le vibrazioni e il rischio d'infiltrazioni. Un portello in plastica consente di accedere al gavoncino di prua anche dall'interno, per facilitare eventuali interventi sul verricello elettrico (*optional*).

Il musetto avanza dimensioni calibrate e, grazie a un gradino che riduce il dislivello con il ponte e alle galloce incassate, è possibile utilizzarlo senza troppe insidie per la salita/discesa da bordo. L'ancora viene filata attraverso l'occhio di cubia ricavato sotto al tubolare che è protetto da una piastra d'acciaio, una soluzione che se da un lato garantisce ordine, dall'altro impedisce di verificare il corretto alloggiamento del «ferro» in fase di recupero. Il coperchio che dà accesso al pozzo catena è, invece, sprovvisto di un attuatore. La vetroresina è trattata con una certa cura esternamente, un po' meno all'interno delle stive.

Per quanto concerne la sicurezza, si segnalano alcune maniglie e corrimano ben posizionati, ma la loro quantità dovrebbe essere ancora

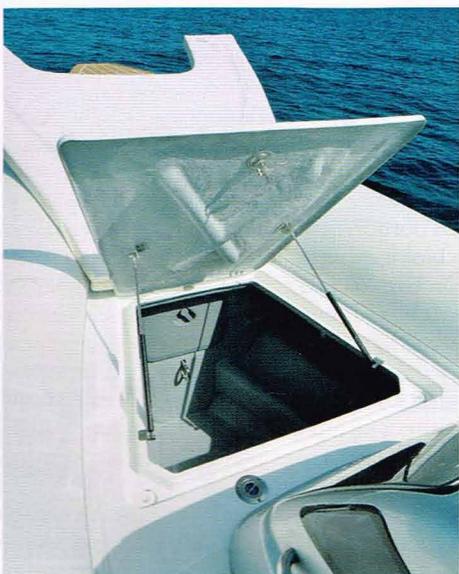
LE NOSTRE PROVE



maggiore, specie attorno al prendisole di poppa. Il disegno della plancia strumenti risulta esteticamente gradevole: è rivestita con un pannello a effetto carbonio dal sapore molto *high-tech*. I quadri dei motori sono inseriti nella parte superiore del cruscotto, affinché siano costantemente sotto controllo mentre si guarda all'orizzonte; al centro trova, invece, spazio un *plotter* cartografico di grandi dimensioni. La ricerca della praticità ha qualche limite nella conformazione del sedile di guida, largo a sufficienza per il pilota, ma non per un eventuale passeggero, comodo per la qualità delle imbottiture, ma poco ergonomico per la mancanza di guance di contenimento laterali. In compenso, il predellino alla base del cassero consente di puntellarsi con i piedi, rendendo meno stancante la postura del pilota. Agli amanti del *camping* nautico è destinato il mobile-cucina che completa l'appoggiareni, predisposto per accogliere lavello, fornello, frigo

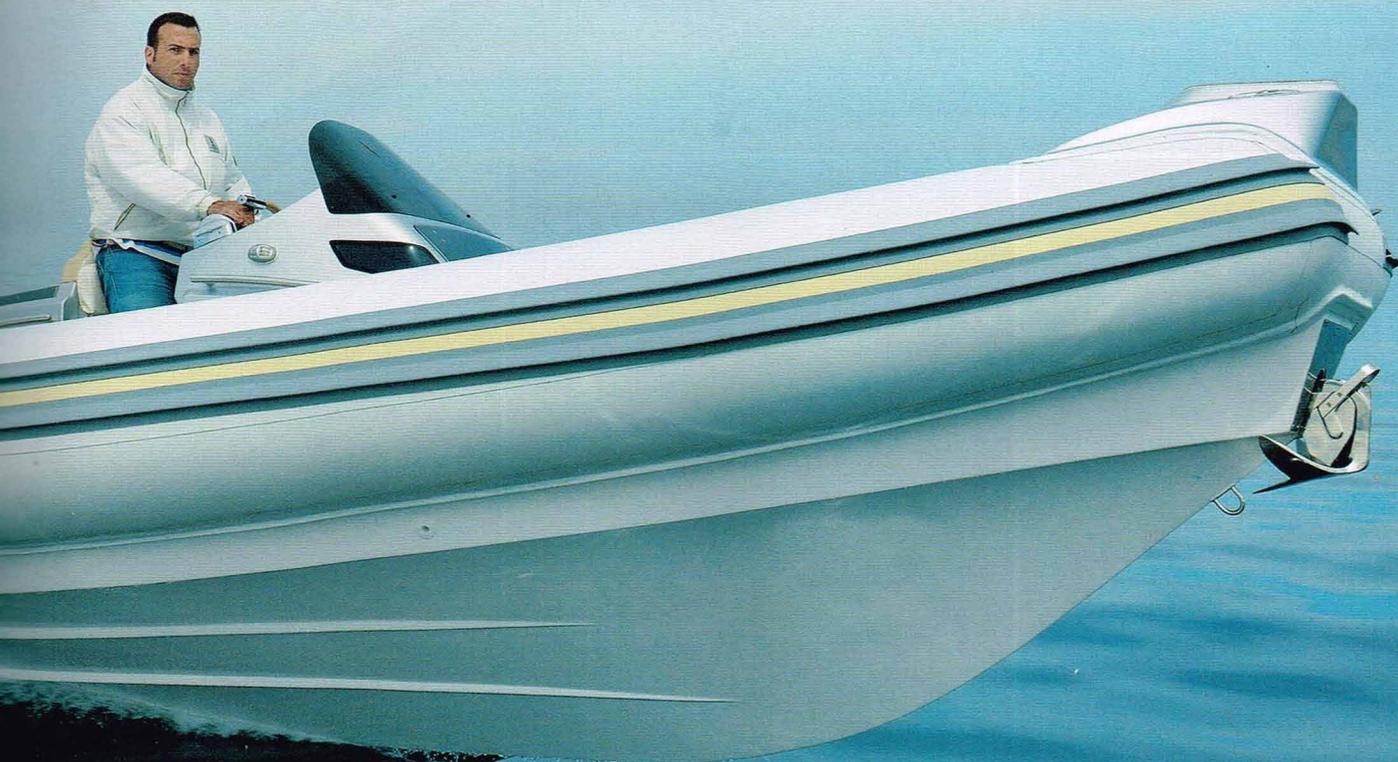
da 49 litri e un tavolo ribaltabile (non presente sull'esemplare in prova) a poppavia.

Il divano poppiero misura 165 x 44 cm e può ospitare quattro persone; lo spazio sottostante appare ben sfruttato, perché un doppio fondo tiene separato il vano in cui trovano posto le saracinesche delle acque scure, il *control box* del salpancora e le due batterie. Lo spazio (177 x 83 cm) non occupato dal «V8» è diviso da quest'ultimo da una paratia in legno; gli impianti sono cablati con un certo ordine, con la consapevolezza che dal loro funzionamento dipende in buona misura la sicurezza, l'affidabilità e il piacevole utilizzo del mezzo. Si notano, tra gli altri, i cablaggi fascettati e intercettabili, le saracinesche da 50 mm per i due scarichi di coperta, i tubi e gli ombrinali per il drenaggio dell'acqua e la corretta sistemazione dei golfari per le sospensioni. La versione fuoribordo (proposta al medesimo prezzo) dispone, ovviamente, di molto più spazio nella cala, che può essere utilizzata come

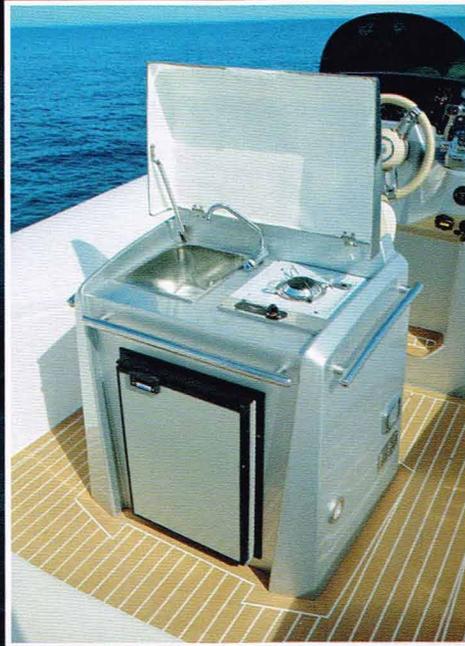
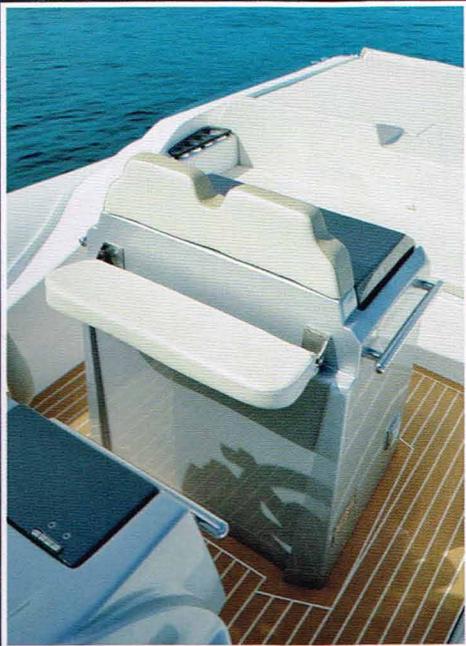
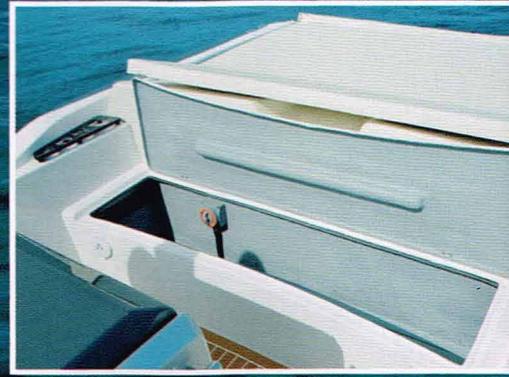




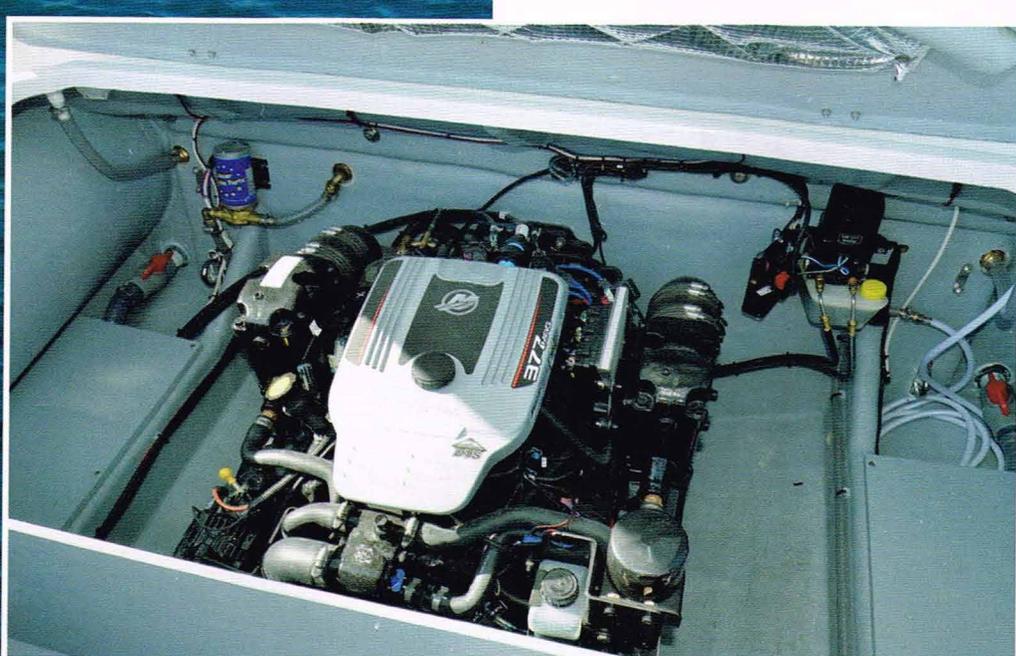
Il Noah 26 Efb è una novità della stagione 2012. È stato, infatti, presentato a febbraio. Il layout della coperta è frutto della fantasia dell'architetto Daniele Rizzo. Le due caratteristiche principali del modello sono la verniciatura metallizzata e la posizione avanzata della tuga. Per questa ragione il ponte di prua è piuttosto breve. Sono presenti due gavoni che comunicano attraverso un portello in abs. Il musetto in vtr sul vertice ha i gradini rivestiti in teak e può essere agevolmente calpestato. Verricello elettrico disponibile a richiesta.



LE
NOSTRE
PROVE



NOAH
26



Da questa inquadratura si può apprezzare la disposizione della coperta, con il grande solarium a poppa che sovrasta la sala macchine. Nella cala, nonostante la presenza del motore «V8» Mercruiser, resta ancora un po' di spazio per stivare i bagagli. Il portello che ne regola l'accesso, però, è privo di un attuatore che lo mantenga aperto in sicurezza. Una curiosa bottola nel materassino consente di aprire il cofano motore senza fatica. A richiesta è disponibile il pistone elettro-idraulico con comando in consolle. Il mobile multi-funzione accoglie il lavello, un fuoco e il frigo (tutti optional).



stiva supplementare dove riporre bagagli e dotazioni di bordo.

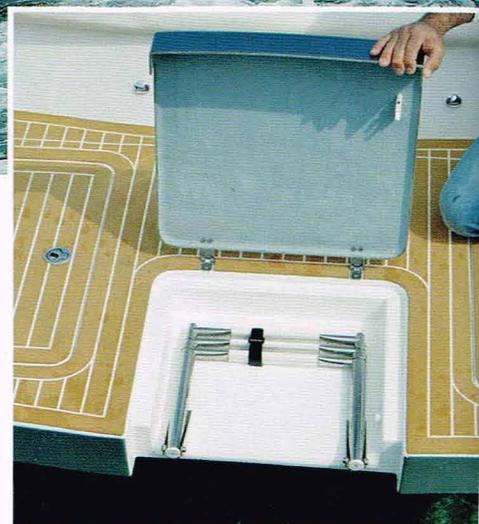
Le prese d'aria dinamiche, ai lati dei trincarini, vantano un *design* molto ricercato, assicurando un discreto afflusso d'ossigeno e una veloce estrazione del calore dalla sala macchine. A chi interessa soprattutto il *comfort*, segnaliamo che il battello offre un *solarium* dalle dimensioni più che generose (197 x 156 cm) e una cucineria di buona fattura, completa di testiera nonché di un «quadrotto» asportabile per agire sulla serratura del coperchio della sala macchine senza rimuovere l'intero materassino. Il tendalino si apre con pochi movimenti, grazie all'alloggiamento ricavato ai lati del prendisole. Naturalmente uno dei *plus* della versione entrofuoribordo risiede nella possibilità di sfruttare la comodità della plancia poppiera (100 x 241 cm), nella quale sono previsti anche due gavoncini ai lati e la scaletta di risalita al centro.

Il Noah 26 è proposto al prezzo di 39.000 euro (Iva e motore esclusi) e nella dotazione *standard* comprende, tra gli altri, il serbatoio del carburante da 270 litri, l'impianto doccia con recipiente da 100 litri, la pompa di sentina, l'impianto elettrico completo di pannello utenze in plancia e gli inserti in *teak* sul musetto di prua, i passavanti laterali e la plancetta poppiera. L'allestimento per il campeggio nautico (frigo, lavello e fornello nel *bolster* e wc elettrico nel locale *toilette*) fa lievitare il prezzo di 2.200 euro, mentre chi è attento soprattutto al *look* e non vuole rinunciare alla verniciatura metallizzata per la consolle e al mobile cucina (come nell'esemplare in prova) dovrà mettere in conto un esborso *extra* di 2.000 euro. Altri 1.300 euro, infine, sono richiesti per l'intero piano di calpestio in *teak*.

IN NAVIGAZIONE

Per il nostro *test* abbiamo utilizzato un gommone equipaggiato con un possente «V8» a benzina Mercruiser 377 Mag da 320 cavalli accoppiato a un piede Bravo 3 con un'elica da 26". Il battello entra in planata senza cabrate in me-

LE NOSTRE PROVE



Come in tutti i gommoni entrofuoribordo, il vero plus risiede nella possibilità di sfruttare la plancia balneare. Quella del Noah è rivestita di serie in teak e attrezzata con due gavoni e la scaletta di risalita a scomparsa. A richiesta le luci sul

no di tre secondi e a 2.200 giri/min si stabilizza a un'andatura di 13 nodi. Da 23 a 33 nodi si registra la migliore efficienza energetica del mezzo con un valore costante di 0,7 miglia per litro corrispondente a un'autonomia massima teorica di quasi 190 miglia con il pieno di 270 litri. Superata la soglia dei 4.000 giri/min il motore diventa più grintoso, senza incidere in misura esponenziale sui consumi che al massimo della velocità si attestano a 0,5 miglia/litro, mentre la rumorosità rimane contenuta fino a 30 nodi (81 dBA presso il posto di guida).

Con una regolazione del trim non critica, ma ovviamente indispensabile per raggiungere le migliori prestazioni, il Noah 26 sfiora i 45 nodi a 5.200 giri/min in condizioni ideali. Per valutare questi dati occorre rilevare che la prova è stata

effettuata in assetto leggero, con solo due persone e 150 litri di carburante. Il comportamento del mezzo è sincero, prevedibile e composto.

Il battello non si inclina facilmente, perché è sempre ben sostenuto dal tubolare interno; non si rilevano problemi di delfinamento, neppure alla massima velocità.

La dote migliore di questo modello è la posizione ribassata del baricentro, che procura una notevole stabilità in ogni condizione e a qualsiasi andatura. Non incide sulle prestazioni la disposizione delle persone lungo l'asse longitudinale, grazie alla buona distribuzione dei pesi, al disegno della carena e al baricentro avanzato quasi sino al centro dello scafo. La guida a tutta manetta non richiede particolari attenzioni, salvo il caso in cui le condizioni del mare non

suggeriscano una giusta dose di prudenza.

Le impressioni di guida ci portano a considerare questa motorizzazione adatta soprattutto per le crociere a lungo raggio, mentre se pensate di utilizzare il gommoni solo per le brevi uscite, consigliamo di propendere per la versione fuoribordo che, pur dovendo rinunciare alla comodità della plancia balneare a poppa, appare forse più adeguata a un mezzo di queste dimensioni. Apprezzabile la visibilità fronte marcia grazie alla posizione avanzata della tuga, al motore di ridotte dimensioni e al cavallino di prua poco pronunciato. L'aggiunta di qualche tient bene perimetrale attorno al prendisole di poppa permetterebbe di utilizzare il 26 con maggiore sicurezza durante la navigazione.

© Copyright by Koster Publishing 2010

I DATI NOAH 26 EFB

le caratteristiche tecniche

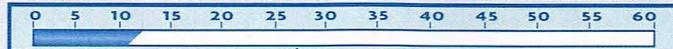
| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Lunghezza f.t. | 810 cm |
| Lunghezza interna | 715 cm |
| Larghezza f.t. | 310 cm |
| Larghezza interna | 254 cm |
| Diametro tubolari | 62/55 cm |
| Compartimenti | 6 |
| Materiale tubolari | hypalon-neoprene Pennel & Flipo |
| | Orca 1.670 dtex |
| Altezza specchio di poppa | - |
| Portata persone | 18 |
| Peso | 1.200 kg |
| Potenza massima applicabile | 350 hp (258 kW) |
| Categoria di progettazione | B |
| Carrellabilità | si, sgonfio |
| Prezzo (senza motore) | € 39.000 (Iva esclusa) |

i principali accessori

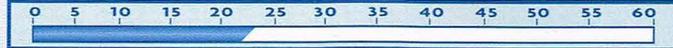
| | |
|--|--------------------|
| ● Golfari di alaggio | di serie |
| ● Serbatoio carburante in acciaio inox da 270 litri | di serie |
| ● Verricello elett. (attuatore elett. gavone di poppa) | € 2.000 (€ 980) |
| ● Cuscineria completa | di serie |
| ● Impianto doccia + serbatoio acqua da 100 litri | di serie |
| ● Tendalino parasole inox | € 1.240 |
| ● Bussola (luci di cortesia sul calpestio) | di serie (€ 490) |
| ● Roll-bar in acciaio inox + luci di via | € 2.900 |
| ● Frigo da 49 litri (lavello + fornello) | € 1.000 (€ 500) |
| ● Vernice metallizzata | € 2.000 |
| ● Impianto hi-fi con lettore CD + casse | € 640 |
| ● Pompa di sentina automatica | di serie |
| ● Scaletta di risalita | di serie |
| ● Telo coprigommone | € 1.400 |
| ● Locale spogliatoio con wc | € 720 |
| ● Impianto elettrico con pannello utenze | di serie |
| ● Pagliolo in teak (solo su plancia e musone) | € 1.600 (di serie) |

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 12 NODI A 2.200 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 23 NODI A 3.000 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 33 NODI A 4.000 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 45 NODI A 5.200 GIRI/MIN



il motore della prova

| | | |
|-----------------------|------------------------------|--|
| MerCruiser | 377 Mag Dts (benzina) | |
| Potenza massima | hp | 320 |
| | kW | 239 |
| Regime di potenza max | giri/min | 4.800/5.200 |
| Cilindri | numero | V8 |
| Cilindrata | cc | 6.200 |
| Alesaggio x corsa | mm | 101 x 95 |
| Distribuzione | tipo | monoalbero (2 valvole per cilindro) |
| Alimentazione | tipo | iniezione indiretta multipoint |
| Alternatore | a | 65 (12 V) |
| Rapporto di riduzione | | 1:1,65 |
| Piede | tipo | Bravo 1 |
| Peso | kg | 451 |
| Elica | passo | 26" |

il costruttore

| | |
|-----------------------|---|
| Progetto | D. Rizzo, B. Inzerillo, A. Albeggiani |
| Cantiere | Noah |
| Indirizzo | Via F. Cilea, 31 - 90144 Palermo |
| Telefono-Fax | 328/5484540 - 349/2913901 - 091/6815209 |
| Sito Internet | www.noahbattelli.it |
| E-mail | info@noahbattelli.it |
| Garanzia contrattuale | 2 anni |

le condizioni della prova



mare calmo



vento assente



2 persone a bordo



150 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La completezza delle dotazioni e la cura dell'allestimento
- ▲ Il buon equilibrio dinamico in navigazione
- ▲ Gli elementi d'arredo calibrati per dare spazio alla mobilità

ci è piaciuto di meno

- ▼ La conformazione del sedile di guida non ergonomica
- ▼ L'assenza di corrimano attorno al prendisole di poppa
- ▼ Il parabrezza molto sportivo, ma poco protettivo