



PROVE SPECIALI

XSA 210

Navigare low cost **SMONTABILE** **○ CHIGLIA RIGIDA?**

Si chiamano *tender* perché sono utilizzati prevalentemente come mezzi di servizio degli *yacht*. Quelli con scafo rigido trovano posto negli *bangar*, sulle plancette poppiere o sui *flying bridge*. Quelli interamente gonfiabili possono essere riposti nei gavoni. Ma i più avventurosi sanno che i *pram* (termine inglese con cui vengono abitualmente chiamati nel Nord Europa) possono essere impiegati in tante diverse situazioni. Suzuki ha recentemente dato origine a una vasta gamma, interamente costruita in Italia, che comprende modelli di ogni sorta, dai classici con pagliolo gonfiabile, a quelli con fondo a stecche, per arrivare alle versioni con scafo di vetroresina che, al

crescere delle dimensioni, possono essere completate con la consolle di guida. Uno speciale modello è fornito di specchio di poppa abbattibile (disponibile anche con movimento elettrico telecomandato) ideale per coloro che intendono riporlo in spazi di limitata altezza.

A proposito di stivaggio, è opportuno ricordare che i fuoribordo che equipaggiano questi gommone devono essere tenuti in verticale o adagiati su un piano orizzontale con la testa leggermente rialzata. Qualcuno trova comodo agguantarli per il piede e infilarli nel gavone capovolti, dimenticando che, così facendo, l'olio contenuto nella coppa passa attraverso le fasce (che a motore freddo non hanno tenuta) e fi-

nisce nella camera scoppio. Se questa è completamente allagata, non è ovviamente possibile avviare il motore. Nel caso sia trafilata una piccola quantità di lubrificante, potrebbero verificarsi altri problemi: la candela potrebbe essersi bagnata e nella coppa potrebbe essere rimasto poco olio.

Ma torniamo a occuparci della gamma «Il Suzukino». I modelli a chiglia rigida di maggiori dimensioni possono essere utilizzati esattamente come ogni altro battello pneumatico, ma con l'avvertenza di navigare in condizioni meteo-marine sempre favorevoli. La massima potenza installabile di 40 cavalli permette di coprire velocemente parecchie miglia e di di-



Perché utilizzarli solo come tender di grandi barche? Questi due gommoncini della gamma «Il Suzukino» sono adatti al diporto, a tutti gli effetti. Unica prescrizione: valutare attentamente le condizioni meteomarine e distribuire correttamente i pesi a bordo. Lo smontabile XSA 210 dovrebbe essere sempre a disposizione nel bagagliaio della propria auto insieme a un 4 cavalli, per esplorare laghi, lagune, baie e fiumi. Lo SXR 380 può essere, invece, equipaggiato anche con un 25 hp e trasportare fino a 6 persone. In esclusiva per voi, tutti i loro segreti.

vertirsi come su un *go-kart*. Il trasporto al seguito dell'auto è agevole, perché basta un carrello stradale di piccole dimensioni trainabile da una qualsiasi vettura.

I modelli interamente gonfiabili sono contenuti in sacche lunghe circa un metro, che possono essere sistemate nel bagagliaio e poi trasportate a spalla. Chi si reca in vacanza sulle rive di un fiume, di un lago o al mare può alimentare l'avventura (e anche pescare) con uno di questi *tender*, naturalmente dopo aver verificato con attenzione le condizioni del luogo. Anche i fiumi e i laghi nascondono, infatti, insidie (onde, rapide, vortici) che potrebbero rivelarsi pericolose per mezzi di così mo-

desta dimensione. La serie con pagliolato sgonfiabile contempla tre versioni con lunghezze di 185, 210 e 240 cm. Possono trasportare 2 o 3 persone, pesano da 16 a 19 kg e sono, quindi, facili da movimentare. Gli stessi modelli sono disponibili anche con fondo a stecche, ancora più economici (da 1.540 euro, Iva inclusa e compreso motore da 2,5 hp), più rigidi e comunque facili da montare.

La gamma con scafo di vetroresina comprende ben sei esemplari da 185, 220, 245, 270, 320 e 380 cm di lunghezza, con capacità di trasporto da 2 a 6 persone e un'ampia scelta di potenze, da 2 a 20 cavalli. I modelli oltre i tre metri sono disponibili pure con con-

solle di guida e le versioni con specchio di poppa abbattibile (da 220 a 380 cm) possono montare fuoribordo da 4 a 40 hp. Abbiamo scelto di provare due battelli della serie «Il Suzukino», uno interamente gonfiabile da 210 cm e uno con chiglia rigida da 380 cm.

Navigare è un'esperienza più facile e possibile di quello che comunemente si crede. Ai neofiti, però, raccomandiamo la massima prudenza, l'osservazione delle previsioni del vento e del mare, la conoscenza di nozioni fondamentali (reperibili nei nostri servizi, su testi specializzati o attraverso i corsi per la patente nautica) e, infine, di allacciare sempre lo stacco di sicurezza.

→



Il Suzukino XSA 210

Il piccolo XSA 210 si trasporta agevolmente in banchina, così come il fuoribordo da 4 cavalli che pesa 25 kg. La sacca è completa di cinghie per il trasporto a spalla e contiene il battello e i suoi accessori. Una volta adagiato sul pontile o sulla spiaggia, il gommone si gonfia con una pompa a pedale in dotazione, collegata alle valvole tramite un'ulteriore valvola esterna di sovrappressione che libera l'aria in eccesso. Innesti rapidi favoriscono l'immediato montaggio di scalmi e remi. Il pagliolo, anch'esso gonfiabile, è munito di asole per il passaggio di cinghie idonee al fissaggio di eventuali allestimenti o borse.

Una volta varato, si può installare il fuoribordo. L'operazione può essere eseguita an-



che da una sola persona, soprattutto se si parte da una riva, mentre dal pontile risulta più agevole in due.

A questo punto si apre la valvola del serbatoio carburante (con-

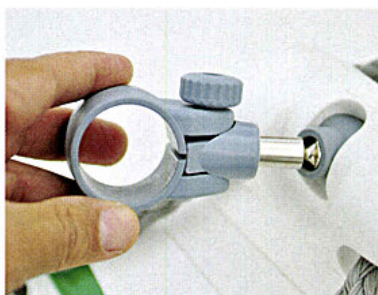
nuto nella calandra del fuoribordo) e si tira la cima di avviamento. Nonostante il motore fosse stato trasportato sdraiato, in occasione del nostro test, l'accensione è stata immediata e abbiamo potuto subito ingranare la mar-

Gommone e accessori stanno in una sacca da 16 kg lunga circa 110 cm, da trasportare in spalla. Si estrae, si srotola e si gonfia con una pompa a pedale. I compartimenti sono due più il pagliolo. Una valvola di sovrappressione permette di non esagerare con il gonfiaggio. I remi si montano in un istante, grazie a innesti rapidi e precisi.



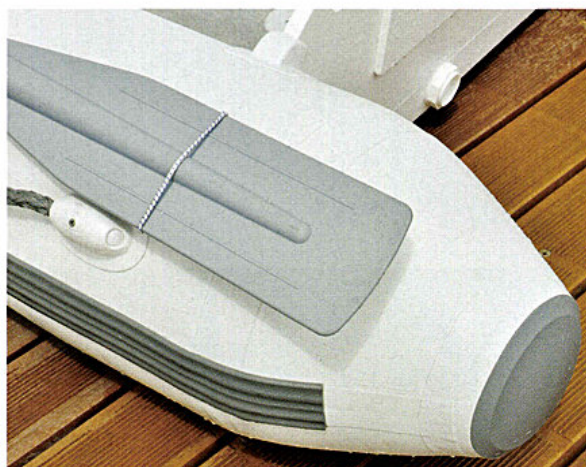
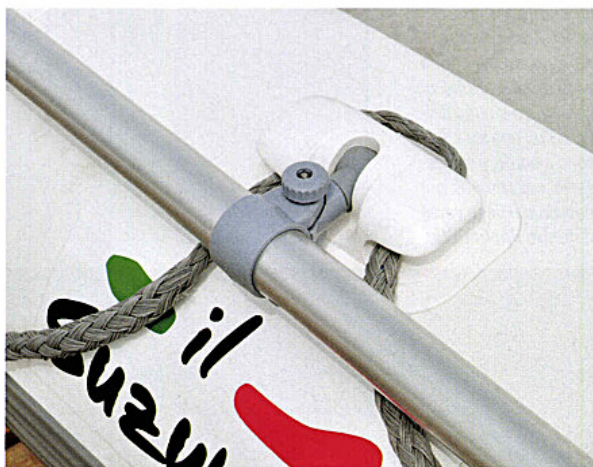


Sul pagliolo ci sono due asole in cui far passare le cinghie per fissare borse e accessori. A prua c'è solo un golfare sul lato interno del tubolare. I remi sono di alluminio e plastica, con pala scomponibile. Tra le dotazioni c'è una cima di rispetto.



cia con la leva situata su un lato del fuoribordo, impugnano la barra di comando, avendo cura di allacciare lo stacco di sicurezza (che spegne il motore nel caso il pilota si allontani dallo stesso).

Se a bordo è presente una sola persona, è necessario equilibrare il battello spostando il peso verso prua. Analogamente, è opportuno che due persone si dispongano sugli opposti lati e che una di esse si sieda a prua. Questa è la migliore condizione di navigazione sia ai fini della stabilità sia per quanto concerne le



le caratteristiche tecniche

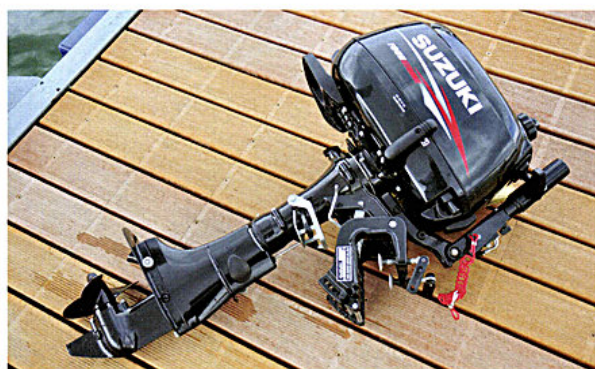
Modello	XSA 210
Lunghezza f.t.	210 cm
Larghezza f.t.	130 cm
Diametro tubolari	35 cm
Compartimenti	2 + 1 (pagliolo)
Materiale tubolari	Pvc da 1.100 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo C
Portata persone	3
Peso	16 kg
Potenza massima applicabile	4 hp (3 kW)
Categoria di progettazione	-
Prezzo (Iva inclusa)	€ 2.320 con Suzuki DF4S

il motore della prova

Modello	Suzuki DF4S (4T)
Potenza massima	4 hp (3 kW)
Regime di potenza max	4.750-5.750 giri/min
Cilindri	1
Cilindrata	138 cc
Distribuzione	OHV, 2 valvole
Alesaggio x corsa	62 x 46 mm
Alimentazione	carburatore
Alternatore	6A (12 V), opzionale
Rapporto di riduzione	1:1,92
Peso	25 kg
Elica	7" 1/2



prestazioni. Le velocità sono dell'ordine di pochi nodi e dipendono oltre che, ovviamente, dal carico, anche dalle onde e dal vento che, preferibilmente, dovrebbero essere deboli o assenti. Eventuali borse con indumenti, asciugamani o accessori portate a bordo, dovrebbero essere di tipo stagno, essendo possibile, su questi mezzi, l'ingresso d'acqua in seguito al passaggio sulle onde. Il diametro dei tubolari offre comunque una buona riserva di galleggiamento e garantisce l'inaffondabilità anche con il pagliolo allagato.



Gommone e fuoribordo si trasportano separatamente in modo da dividere il peso. Partendo dal pontile, in due è più facile installare il motore, ma l'operazione è possibile anche da soli, soprattutto in spiaggia o su uno scivolo. Con una sola persona a bordo, è necessario spostare il più possibile il peso verso il centro del battello.





Il Suzukino SXR 380



► Il più grande battello della gamma è lungo 380 cm ed è disegnato in modo che possa trasportare fino a sei persone sedute sulla panca di poppa, a prua e sui tubolari. Le camere d'aria sono grandi e quella prodiera, leggermente rialzata, difende dalle onde, oltre ad essere attrezzata con uno strozzascotte, mentre sotto il bottaccio c'è una maniglia di gomma. Per l'ormeggio e le operazioni di varo e alaggio con grueta, sono disponibili appositi golfari. Nel vertice trova posto un gavone controstampato munito di gancio per fissare il portello.

La panca poppiera ospita il serbatoio del carburante da 12 litri; il sedile è fissato con ben quattro cerniere. La struttura di poppa è stata progettata per motori fino a 40 cavalli e lo specchio (fisso sul modello in prova) può essere di tipo abbattibile, anche elettricamente. I trincarini imbrigliano i tubolari e la sommità piana favorisce il calpestio e, quindi l'imbarco, sebbene

→

Di livello superiore sono le doti dinamiche del modello con carena in vetroresina. La stabilità da fermo, innanzitutto, specie quando si è costretti a scendere da un banchina sopraelevata di parecchi centimetri. Con il fuoribordo 4T da 20 hp si possono percorrere anche brevi traversate.



le caratteristiche tecniche

Modello	SXR 380
Lunghezza f.t.	380 cm
Larghezza f.t.	170 cm
Diametro tubolari	45 cm
Compartimenti	3
Materiale tubolari	Pvc da 1.100 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo L
Portata persone	6
Peso	80 kg
Potenza massima applicabile	25 hp (18,4 kW)
Categoria di progettazione	C
Prezzo (Iva inclusa)	€ 9.750 con DF20AEL

il motore della prova

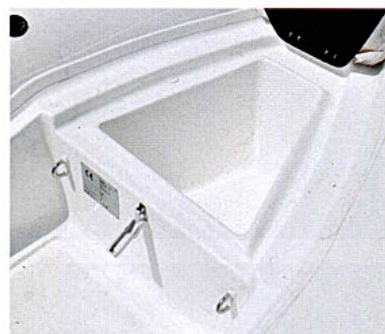
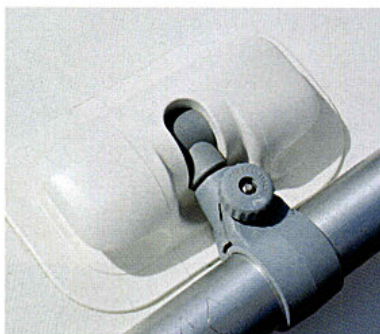
Modello	Suzuki DF20AEL (4T)
Potenza massima	20 hp (14,7 kW)
Regime di potenza max	5.300-6.300 giri/min
Cilindri	2, in linea
Cilindrata	327 cc
Distribuzione	monoalbero, 2 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	60,4 x 57 mm
Alimentazione	iniezione indiretta multipoint
Alternatore	6A (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,08
Peso	49 kg
Elica	11"

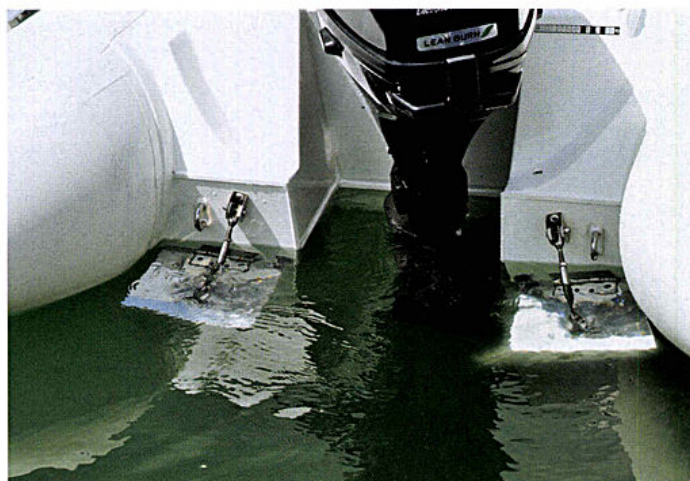


La prua dell'SXR 380 è dotata di maniglia, strozza-scotte e gavone per cima e ancora. Ci sono anche i golfari di alaggio, che però su un battello di questa misura servono soprattutto a chi pensa di utilizzarlo come tender di uno yacht. I tubolari sono in Pvc da 1.100 dtex. Interessanti le prestazioni.

bene salendo sia sempre preferibile appoggiare il piede al centro del pagliolo, per evitare sbandamenti. I remi sono inseriti in scalmi a innesto rapido.

Per trovare il giusto assetto, secondo il peso del motore installato, si possono regolare i flap che servono, in ogni caso, ad accrescere la portanza e ad allungare lo scafo per favorire l'equilibrio e le prestazioni. La nostra prova è stata condotta equipaggiando il gommone con il DF20AEL da 20 cavalli, che si pone al vertice della categoria per la sua evoluta tecnologia. E', infatti, dotato di iniezione elettronica e sistema *lean burn* - cioè di carburazione





La panca ha un cuscino di forma leggermente anatomica ed è fissata con ben quattro cerniere. All'interno trova posto un serbatoio da 12 litri che assicura una notevole autonomia. I flap permettono di modificare l'assetto regolando la registro a vite, ma non sono indispensabili. I tradizionali coni di poppa ricordano i tempi in cui un battello di questa dimensione non era un tender, ma un «gommone», seppure non avesse la carena in vtr. Questo modello è disponibile anche con lo specchio di poppa di tipo abbattibile.

magra (vale a dire più aria e meno benzina) per la riduzione del consumo - sviluppato per i grandi fuoribordo e ora introdotto anche su questo piccolo motore (si veda in proposito l'analisi tecnica pubblicata sul fascicolo n. 308). Rispetto ai concorrenti a carburatore ha un consumo più basso e un avviamento sempre pronto.

L'assenza della batteria è un altro fattore che semplifica l'allestimento e l'uso del mezzo, ma chi volesse disporre di energia elettrica a bordo, può comunque installarla e ricaricarla mediante l'alternatore del motore.

Lo scafo entra in planata senza cabrare e la posizione del pilota non è assolutamente critica. In presenza di passeggeri è sufficiente disporli in modo equilibrato. Un po' di peso a poppa non guasta e, anzi, permette al propulsore di spingere in modo più efficace. Con una velocità massima di 22 nodi e un'andatura di crociera appena inferiore, l'SXR 380 è molto più di un semplice tender e potrebbe essere utilizzato anche per navigare sottocosta e certamente per esplorare laghi, lagune e fiumi.

© Copyright by Koster Publishing 2013