

Elegante e ben equipaggiato, **FACILE DA PILOTARE** anche da chi ha poca esperienza. Sono alcune delle peculiarità di questo nuovo sei metri e mezzo. La **COSTRUZIONE** appare **SOLIDA** e le finiture di buon livello. La **CONSOLLE DECENTRATA** libera spazio per muoversi. Non mancano **DUE PRENDISOLE** per stendersi. A poppa **ENORMI PLAN-CETTE** si allungano ben oltre i tubolari. Buona la **DOTAZIONE DI SE-RIE**, da completare soltanto con il tendalino a scomparsa e il tavolo. Il modello possiede una **CARENA** capace di mantenere la rotta con sicurezza e precisione e l'**ASSETTO** favorisce ulteriormente questa caratteristica. Il motore da 100 hp è il giusto compromesso tra costi di gestione e **PRESTAZIONI**. Volendo si possono montare unità più potenti o, addirittura, un depotenziato da 40 hp per la guida **SENZA PATENTE**.



Sono trascorsi quasi vent'anni da quando il cantiere palermitano Maestrale esordì sul mercato sotto la guida del suo titolare, Marcello Sorrentino, fino ad allora imprenditore nel campo della progettazione e costruzione di imbarcazioni per conto terzi. La politica del Cantiere siciliano è sempre stata quella dei piccoli passi, pochi modelli in quel *range* di misure tradizionalmente più richieste. E così, in rapida successione, nacquero i sei modelli - 5,60, 6,00, 6,80, 7,40, 8,20 e 8,60 metri - che compongono l'attuale gamma.

Da quest'anno l'offerta si è arricchita con il 650 Fun, un gommone che può essere equipaggiato anche con un fuoribordo da 40 hp senza patente (ma in questo caso le prestazioni saranno modeste). Noi, invece, lo abbiamo provato con un motore più prestan-

te, un 4 cilindri Suzuki da 100 hp, che si è rivelato il giusto compromesso tra prestazioni e costi di gestione. La misura e la carena collocano il gommone tra i prodotti ideali per la gita giornaliera, alla ricerca di un'insenatura isolata dove trascorre il proprio tempo libero, tra bagni di sole e di mare, piuttosto che per le lunghe tratte di navigazione.

Il 650 Fun conserva gli stilemi tipici della gamma, improntata sulla cura per le rifiniture e lo stile ricercato: quanto a eleganza non sfigura neppure di fronte a marchi più blasonati. La costruzione è solida: sono impiegate resine vinilestere, per una maggiore difesa dall'osmosi, in abbinamento a quelle ortoftaliche, per garantire robustezza e flessibilità, e a un *gelcoat* lucido - senza imperfezioni - che accresce l'eleganza del battello.

I tubolari sono posizionati a un'altezza

che li lascia immersi per poco meno di un terzo della loro lunghezza a battello fermo, anche a pieno carico, mentre in navigazione sfiorano appena la superficie dell'acqua.

Il tessuto utilizzato è l'Orca Pennel & Filippo da 1.100 dtex *fabric impression* che nell'esemplare in prova era di colore nero antracite, in accostamento con la tinta *ivory* dell'intera cuscineria. Le camere d'aria sono incollate sia alla carena sia alla coperta, per scongiurare che sporcizia o detriti possano infilarsi nelle selle rovinando - con il tempo - la sezione pneumatica.

Il *layout* del pozzetto è quello di un classico *open* con un ampio prendisole a prua (164 x 131 cm) e una seduta a poppa trasformabile in un altrettanto generoso *solarium* (130 x 150 cm) abbattendo la spalliera che, a seconda del senso d'inclinazione,

MAESTRALE

[650 FUN]

[Lunghezza f.t. m 6,50 ● Larghezza f.t. m 2,65 ● Velocità max 34 nodi ● Prezzo 30.800 euro]



consente di stare distesi verso poppa o seduti fronte marcia. Un accessorio a pagamento a cui è difficile rinunciare è il tendalino parasole a scomparsa che ombreggia l'intera area poppiera fino al parabrezza della consolle.

Il gommone vuole essere anche una piattaforma per i tuffi o una spiaggia galleggiante; non a caso il costruttore ha previsto due plancette balneari (a richiesta rivestite in materiale sintetico) che si allungano per oltre 70 cm dallo specchio, corredate di una scaletta a scomparsa e pratiche maniglie per la risalita dall'acqua. C'è, inoltre, la possibilità di ricavare un'area *living* per consumare il pranzo a bordo tra il *bolster* di guida e la seduta di poppa, montando un tavolo di plastica (dotato di quattro portabicchieri) sorretto da una piantana in alluminio. Tuttavia, quando questo accessorio è installato gli spazi di movimento risultano al-

quanto sacrificati. La consolle, decentrata sul lato di dritta per liberare sul lato opposto un corridoio largo 43 cm, unisce alla semplicità delle linee una corretta ergonomia dei vari elementi che ne determinano la funzionalità: l'altezza dell'intero prisma è adeguata, per garantire un'ottima visibilità oltre la prua; l'azione protettiva del parabrezza è efficace; la plancia è di dimensioni idonee per poter installare un *chartplotter* oltre agli strumenti per il motore. Corretta anche l'altezza del timone e l'ubicazione del monoleva. Tra le soluzioni originali vale la pena di segnalare il profondo gavoncino che sporge al lato della manetta, ideale per riporre numerosi piccoli oggetti - come occhiali e cellulare - che si desidera tenere a portata di mano anche in navigazione, mentre i documenti e le cose più ingombranti trovano posto e riparo sotto al timone.

Un'altra pregevole caratteristica del 650 Fun è la capienza della cala di poppa e della stiva a prua, entrambe profonde e di forma regolare. Comodo il prendisole che risulta tra i più estesi della categoria (164 x 131 cm). Nel vertice di prua ha trovato spazio un piccolo gavone destinato alle cime o alla catena, chiuso da un co-perchio a cui manca, però, una gola d'invito. Sul musone, saldamente ancorato alla controstampata, sono presenti due bitte e il *barbotin* del verricello elettrico (*optional*). Il pozzetto è autosvuotante ed è asciugato da due ombriali a pavimento correttamente posizionati.

Il 650 Fun è equipaggiato (di serie) con un serbatoio carburante in polietilene da 120 litri, oltre ad altri utili accessori come la pompa di sentina, la scaletta di risalita e l'intero apparato elettrico con pannello in plancia per il comando di sei utenze. La dotazione di serie può



Il musone di prua è piuttosto massiccio. E' ricavato in stampata per risultare più robusto alle sollecitazioni del verricello elettrico (optional). La superficie è pianeggiante, ma poco fruibile per l'imbarco e lo sbarco perché ingombra dal barbotin e dalle galloce. Il ponte di prua prevede due stive. Quella principale è capiente e di forma regolare. Il portello è assistito da due attuatori, ma mancano dei profili in gomma sulla battuta del coperchio. Sui tubolari corre una serie di tientibene a nastro.



L'appoggiareni è una struttura semplice. Il cuscino è comodo ma poco ergonomico. Ribaltandolo si accede a un gavone. Sul lato c'è il bocchettone per il rifornimento del carburante. La consolle ha uno stile elegante, anche se la colorazione scura tende inevitabilmente a scaldarsi sotto l'azione dei raggi ultravioletti. In plancia si possono installare numerosi strumenti. Davvero «furbo» il profondo gavoncino sulla destra del timone.



essere arricchita con verricello elettrico, tendalino parasole a scomparsa, frigo, gonfiatore elettrico, impianto doccia, rivestimento in *teak* sintetico del piano di calpestio e tessuto *carbon* per i tubolari.

IN NAVIGAZIONE

Il Maestrale 650 Fun della nostra prova era equipaggiato con un fuoribordo Suzuki DF 100C (2.044 cc), motorizzazione inferiore a quella massima installabile (175 hp) e tuttavia consigliata per contenere i costi di acquisto e di gestione. Il motore era abbinato a un'elica a tre pale da 19" che si è rivelata idonea. Modesto il carico imbarcato (poco meno di 300 kg). I tubolari provvedono a tenere sot-

to controllo il rollio tanto alla fonda, quanto in navigazione. Riguardo all'assetto, su questo, come su altri mezzi di pari dimensioni, è importante gestire con attenzione la disposizione del carico. La posizione di guida è corretta: la distanza dal timone ottenuta puntellando la schiena sull'appoggiareni (privo di guance laterali di contenimento) è tale da infondere sicurezza anche quando i colpi o la forza centrifuga fanno sentire i loro effetti più sgradevoli.

L'opera viva propone una ruota di prua a largo raggio e una «V» profonda che riduce gradualmente i 22 gradi iniziali fino a un modesto piano di scivolamento a poppa; due pattini per lato completano il disegno. Il gommone è anche molto maneggevole, ma nelle manovre di ormeggio bisogna prestare attenzione alla lunghezza delle plancette che sporgono di parecchi centimetri oltre i terminali poppieri.

L'ingresso in planata avviene rapidamente (poco più di tre secondi); a 13 nodi il battello è già in assetto a un regime di 3.200 giri/min.



L'area di poppa prevede un divano a tutto baglio con schienale ribaltabile in avanti per trasformarsi in prendisole. Il Cantiere ha previsto anche un tavolino su piantana, che quando è installato limita parecchio i movimenti a bordo. Un grande portello, guidato da due attuatori, dà accesso alla cala sottostante. Davvero king-size le plancette.



La pronta risposta al *trim* favorisce la progressione di velocità fino all'andatura di crociera ottimale, fissata idealmente a 26 nodi a 5.000 giri/min. Nel corso del *test* abbiamo misurato una velocità massima di 34 nodi (6.000

giri/min). Ovviamente se il battello fosse motorizzato con un fuoribordo più prestante (per esempio il DF 140 di Suzuki che sfrutta il medesimo monoblocco e ha lo stesso peso) le prestazioni sarebbero certamente più eleva-

te e i consumi sostanzialmente identici. La risposta del propulsore giapponese risulta pronta a tutti i regimi, senza vuoti o brusche erogazioni di potenza. La fluidità di guida si traduce in *comfort* e piacere del viaggio, perché il divertimento non lo si deve provare solo alla meta, ma anche durante il percorso per raggiungerla.

Le condimeteo favorevoli durante la nostra prova ci hanno costretto a cercare le onde procurate dall'imbarcazione d'appoggio, verificando che ai salti improvvisi segue sempre una morbida ricaduta. Altrettanto evidente la sicurezza avvertita nelle ripetute virate al massimo dei giri cui il Maestrale reagisce senza scomporsi troppo, recuperando correttamente la rotta. Inoltre, la giusta posizione del motore sullo specchio di poppa non produce, salvo in particolari situazioni, alcuna cavitazione dell'elica. ©

© Copyright by Koster Publishing 2023

I DATI MAESTRALE 650 FUN

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	650 cm
Lunghezza interna	520 cm
Larghezza f.t.	265 cm
Larghezza interna	131 cm
Diametro tubolari	59 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
	Pennel & Flipo Orca da 1.100 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo L
Portata persone	12
Peso	750 kg
Potenza massima applicabile	175 hp (130,4 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 30.800 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alloggio	non disponibili
● Serbatoio carburante in polietilene da 120 litri	di serie
● Verricello elett. (musone con ancora e catena)	€ 1.700 (€ 800)
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 50 litri	€ 700
● Tendalino parasole inox a scomparsa	€ 1.500
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo da 30 litri	€ 500
● Tavolo con gamba in alluminio	€ 350
● Impianto stereo Boss Marine	€ 450
● Timoneria meccanica (idraulica)	di serie (€ 1.500)
● Pompa di sentina + tromba	di serie
● Plancette di poppa + scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.000 (€ 400)
● Gonfiatore elettrico	disponibile aftermarket
● Impianto elettrico + pannello utenze + luci di navigazione	di serie
● Piano di calpestio in teak sintetico (solo plancette)	€ 2.000 (€ 700)

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	13 NODI A 3.200 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	26 NODI A 5.000 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	29 NODI A 5.400 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	34 NODI A 6.000 GIRI/MIN

il motore della prova

Suzuki	DF 100C (4T)
Potenza massima	hp 100 kW 74,5
Regime di potenza max	giri/min 5.000-6.000
Cilindri	numero 4, in linea
Cilindrata	cc 2.045
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 86 x 88
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 40 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,59
Peso	kg 188
Elica	passo 19"
Prezzo	euro 12.800 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Cantiere
Cantiere	Maestrale Rib
Indirizzo	Contrada Molara - 90018 Termini Imerese (PA)
Telefono-Fax	0921/424099 - 335/8069074 - 329/3943403
Sito Internet	www.maestraleboats.net
E-mail	info@maestraleboats.net
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova

			
mare calmo	vento assente	3 persone a bordo	70 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La qualità della costruzione e la cura dei particolari
- ▲ L'ergonomia degli accessori della coperta
- ▲ La stabilità e la sicurezza anche in mani non esperte

ci è piaciuto di meno

- ▼ Il musone di prua poco sfruttabile per imbarco e sbarco
- ▼ Lo scarso spazio a poppa quando c'è il tavolo
- ▼ L'assenza di protezioni sulle plancette data la notevole sporgenza