

La firma del celebre **MARCHIO DELLO SCORPIONE** debutta sul battello più piccolo della gamma «Top Class» del Cantiere milanese.

Fregi, scudetti e colorazioni ne esaltano l'aggressività, ma il progetto è anche pragmatico.

I **VOLUMI DI STIVAGGIO SONO SOVRABBONDANTI**, le **AREE PRENDISOLE** sono **MOLTO ESTESE** e il piacere di restare a lungo a bordo è favorito dalla completezza dell'allestimento.

Allo stile sportivo si uniscono **PRESTAZIONI DI ALTO LIVELLO** che lo portano a toccare i 55 nodi. Il modello è ordinabile anche nella versione Strider 9, con una livrea più «discreta» e motorizzabile con fb o efb. Nonostante le dimensioni è carrellabile con i tubolari sgonfi.

E' **DISPONIBILE SOLO IN PACKAGE** con due fuoribordo Yamaha da 250 cavalli.

▶ Lunghezza f.t.m 9,07

▶ Larghezza f.t.m 3,10

▶ Velocità massima 55 nodi

▶ Prezzo 129.700* euro

*con 2 Yamaha F 250B 4T

GOMMONE



La collaborazione tra Sacs e Abarth prosegue con un modello che concettualmente deriva dal Powershore SP (si veda in proposito la prova pubblicata sul n. 284). Gli autori del progetto sono gli stessi: il designer Christian Grande e gli ingegneri della Sacs. Abarth Derivazione intende rivolgersi a una clientela esclusiva e sportiva, a coloro che apprezzano le qualità dei mezzi pneumatici e, al tempo stesso, ricercano l'eleganza e le finiture. Il mezzo rappresenta l'entry level della gamma «Top Class» di Sacs che contempla altri otto modelli, sino a 15 metri di lunghezza. Sono tre i temi fondamentali di questo progetto: il giusto tocco di eccentricità e aggressività - tipico del marchio torinese, maestro del-



SACS

Abarth Derivazione

l'elaborazione automobilistica -, l'intelligente compartimentazione, che dona abitabilità e *comfort* di alto livello, e le prestazioni super sportive con una coppia di fuoribordo Yamaha, per un totale di 500 cavalli di potenza.

Il gommoni nasce dalla grande esperienza del Cantiere su questa tipologia di mezzi e le sue linee d'acqua, derivate da quelle dell'S870 Maya, sono state modellate per esprimere prestazioni e sicurezza, affinché la velocità possa essere puro divertimento se utilizzata nelle condizioni ideali e con la dovuta attenzione.

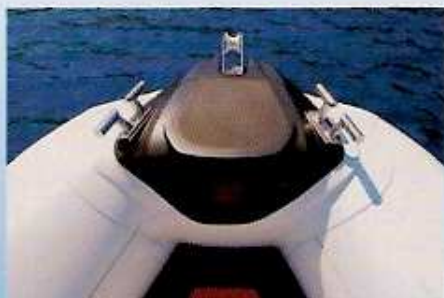
Le *performance* del Derivazione, non soltanto regalano forti emozioni, ma portano anche a coprire lunghe distanze in breve tempo, permettendo di ampliare il raggio delle crociere.

Sotto l'attraente livrea c'è molta razionalità e tutto sembra essere stato creato per rendere perfetta la permanenza a bordo. Il *designer* ha scelto di soprassedere sul tradizionale passaggio *walk-around* davanti alla consolle, preferendo dedicare l'intero ponte di prua a un gigantesco prendisole che, da un'estremità all'altra, misura 3 metri di lunghezza per 1,90 di larghezza. Tantissimo spazio, quindi, per la tintarella, senza bisogno di ricorrere alle solite fastidiose prolunghe mobili. I cuscini sono realizzati con precisione assoluta, al punto che i tre elementi che compongono l'intero materassino prodiero appaiono come un tutt'uno. Appositi ganci d'acciaio consentono di fissare gli imbottiti alla coperta, in modo che la velocità e il vento non ne

provochino il distacco. Lo splendido tessuto utilizzato, le imbottiture a cellula chiusa, la perfezione delle cuciture, le impeccabili forme di tutta la cuscineria offrono gradevoli sensazioni, ma la tonalità scura tende irrimediabilmente a scaldarsi sotto l'azione dei raggi ultravioletti.

Sotto al ponte di prua si aprono tre gavoni provvisti di guarnizioni. Le due stive centrali sfruttano rispettivamente la larghezza e la profondità dello scafo, mentre nel vertice è collocato il consueto pozzo catena con il verricello salpancora. Osservando l'interno delle stive si notano longheroni di notevole altezza, realizzati in questo modo per accrescere la robustezza dello scafo, che deve sopportare gli impatti con le onde a forte velocità.

LE NOSTRE PROVE



Il musetto di prora appare sottodimensionato per un mezzo che pesa più di 2.500 kg. Nonostante l'impostazione racing non mancano le aree di stivaggio, come dimostrano i due gavoni ricavati sotto al ponte. Quest'ultimo raggiunge una lunghezza di tre metri, senza la necessità di ricorrere a scomode prolunghe. Lo «sguardo» aggressivo della tuga è sottolineato dalla presenza dello scorpione ricamato sui cuscini. La cabina è accessibile attraverso una porta laterale o, più comodamente, ribaltando il tambuccio superiore: si tratta di una soluzione ripresa dal S870 Maya.

Al centro del pozzetto sono presenti due elementi che definiscono l'aspetto grintoso del modello, ma anche la sua funzionalità.

La consolle si integra con il vano spogliatoio che è accessibile aprendo solo la porticina laterale oppure sollevando anche il tambuccio superiore; in questo caso ci si può cambiare restando in piedi e rimanendo comunque protetti da sguardi indiscreti. Chiusi all'interno, l'altezza di 145 cm permette di stare seduti, mentre lo spazio attorno consente di riporre borse e materiali. La leggerezza degli elementi mobili che danno accesso alla cabina e la robustezza delle loro cerniere sottolinea l'esperienza del costruttore, ma è comunque necessario fare attenzione a non esercitare forze improprie ed eccessive sulle aperture.

La plancia, impreziosita da pannelli in simil carbonio, concede spazio sia ai quadri motore digitali sia a uno schermo Lcd di grandi dimensioni. Le manette elettroniche sono sistemate in modo ottimale per pilotare da soli o in coppia, lasciando al *driver* il compito di tenere entrambe le mani sul timone e al copilota la possibilità di agire sugli acceleratori e i trim con la sinistra, come se fosse un *throttleman*. La pedana alla base del cassero è utile per guidare comodamente seduti, mentre quando il mare diventa mosso gli stessi sedili funzionano da appoggiatesta e permettono di molleggiarsi sulle gambe. Il mobile cucina comprende un lavello, un tagliere, il frigo incassato su un fianco e il tavolino abbattibile sul lato di poppavia.

Il divano poppiero si allarga lungo le mura e sotto il sedile nasconde un vano di stivaggio e gli stacca-batterie. La cala di poppa, di gigantesche proporzioni, può accogliere un'enorme quantità di dotazioni e materiali, ma si consiglia di distribuire uniformemente il carico in tutte le stive per non compromettere l'assetto. Il prendisole è stato tagliato e cucito affinché fosse possibile, con pochi e semplici gesti, estrarre e riporre sotto le imbottiture il tendalino parasole. Anche questo elemento sottolinea la qualità del progetto: la sua struttura è stata, infatti, accuratamente studiata per portarlo in posizione senza alcuna fatica e in un batter d'occhi.

I due fuoribordo Yamaha occupano buona parte dello specchio di poppa e per salire a bordo o scendere in acqua sono state disegnate sul *bracket* due plancette a sbalzo, perfettamente in sintonia con lo stile del marchio dello Scorpione, opportunamente verniciate con un prodotto antisdrucchiolevole, ma di colore nero e, quindi, scottanti sotto il sole d'agosto. All'estremità opposta, nel vertice di prua, appare altrettanto poco funzionale il musetto di vetroresina, anch'esso di colore nero, di piccole dimensioni



LE NOSTRE PROVE



Le poltroncine di pilotaggio sono ideali sia per la guida in piedi sia da seduti e i tessuti tecnici le impreziosiscono; peccato che la tonalità scura tenda a scaldarsi sotto il sole e c'è, dunque, il rischio di ustionarsi. Il tendalino parasole è sistemato a scomparsa sotto i cuscini di poppa.



e semplicemente incollato sul tubolare, quindi poco adatto per l'ormeggio. La larghezza ft è stata contenuta in 3,10 metri, in modo che con le camere d'aria sgonfie non superi i 2,55 m per poterlo trasportare su rimorchio stradale al seguito di un potente Suv o fuoristrada, purché condotto da una persona munita di patente con estensione «B-E».

Il prezzo sconta, purtroppo, la griffe Abarth, ma la qualità e la ricca dotazione di serie, in parte, lo giustificano. Una versione più sobria (e un po' meno completa), denominata Strider 9, viene proposta da Sacs a 74.700 euro (Iva esclusa) ed è equipaggiabile con fuoribordo o entrofuoribordo di varie marche.

IN NAVIGAZIONE

Il Derivazione viene proposto con due motori Yamaha da 250 cavalli ciascuno che in occasione del test erano dotati di eliche da 25" di passo per sviluppare le migliori performance con carico medio o leggero. Come tutti i mezzi sportivi, anche questo ha il baricentro spostato verso poppa: ciò favorisce le alte velocità, ma al tempo stesso è causa di una leggera cabrata tra 12 e 15 nodi, durante il passaggio dal dislocamento alla planata. A 20 nodi l'assetto è corretto e a 28 si ottiene il massimo rendimento, vale a dire il minor consumo per miglio, esattamente 45 litri/ora complessivi per un'autonomia di 250 miglia con il pieno di carburante.

Su un mezzo firmato da Abarth forse è assurdo ricercare l'andatura più economica, mentre è sicuramente più interessante fornire il valore della massima prestazione: 55 nodi a 6.100 giri/min. Sulle lunghe tratte, il regime più alto di crociera potrebbe essere di circa 4.800 giri/min, cui corrisponde una velocità di 42 nodi; come dire che si può andare da Capri a Monte Carlo, facendo rifornimento a Viareggio, in 10 ore. Il regresso è molto contenuto alle basse andature di crociera, ma non scende sotto al 12% alla massima velocità, anche perché la carena resta sempre ben appoggiata sull'acqua. L'uso del trim è fondamentale: a 5.000 giri/min passando dalla posizione negativa a quella neutra il regime sale a 5.400 giri/min sen-



Grazie alla sua particolare forma, il divano di poppa accoglie comodamente quattro persone. Nella zona inferiore hanno trovato spazio due gavoni, uno dei quali di sorprendente capacità. Il prendisole si sviluppa su una superficie di ben cinque metri quadrati, ma si avverte la mancanza di tintibene. Chi desidera trascorrere un'intera giornata a bordo apprezzerà la presenza del mobile multi-funzione con cucina.



LE NOSTRE PROVE

za toccare il gas e la velocità cresce da 43,5 a 47,5 nodi con un incremento del consumo di appena il 5%.

La tenuta di mare e il *comfort* in acque calme o poco mosse sono ottimali e si può virare anche con il gas completamente spalancato, a patto di possedere la necessaria esperienza di pilotaggio. Giocando con le manette e il timone si possono compiere inversioni di rotta a 30 nodi in meno di venti metri, ma tali manovre non sono da emulare e sono state effettuate dal nostro *tester* soltanto per misurare la reale sicurezza del mezzo con una potenza tanto elevata.

Per quanto concerne la timoneria, se venisse utilizzata una pompa di maggiore portata e un doppio pistone idraulico si potrebbe rendere ancora più sicuro e rapido il controllo del gommone in condizioni estreme. Lo scafo, i tubolari e la spinta dei motori consentono di guidarlo come se fosse un mezzo da gara e sarebbe fantastico vederne una flotta in competizione in un circuito di boe, similmente a quanto avviene in pista con le 500 Abarth. La rumorosità

è leggermente più elevata della media alle andature di crociera e risulta, invece, più bassa del consueto alla massima velocità. L'assenza del parabrezza è piacevole d'estate, un po' meno fuori stagione e alle andature più sostenute.

Le *performance* e il *look* fanno del Derivazione un esemplare unico, la cui guida è alla portata di tutti, ovviamente con la dovuta attenzione, con responsabilità e con lo stacco di sicurezza sempre ben allacciato. **G**

© Copyright by Koster Publishing 2010



Le plancette ai lati dei fuoribordo - una coppia di «V6» Yamaha da 250 hp personalizzati Abarth - permettono di tuffarsi e risalire a bordo con estrema facilità. L'unica accortezza è quella di bagnare preventivamente la superficie per evitare di scottarsi. Nella foto in alto: a battello fermo i tubolari restano costantemente a contatto con l'acqua annullando il rollio. Questo modello è disponibile anche in una versione più «discreta» (e con qualche accessorio in meno) denominata Strider 9, che costa 74.700 euro (Iva esclusa).



I DATI SACS ABARTH DERIVAZIONE

le caratteristiche tecniche

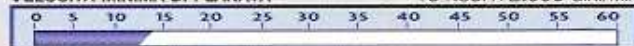
Lunghezza f.t.	907 cm
Lunghezza interna	720 cm
Larghezza f.t.	310 cm
Larghezza interna	192 cm
Diametro tubolari	60 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XL (2)
Portata persone	22
Peso (con motori)	2.600 kg
Potenza massima applicabile	2 x 250 hp (2 x 183,9 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo con motori di prova	€ 129.700 (Iva esclusa)

i principali accessori

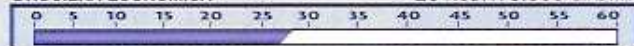
● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 400 litri	di serie
● Verricello elettrico + ancora (7,5 kg) e catena	di serie
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 80 litri	di serie
● Tendalino parasole servoassistito	di serie
● Tenda notte	non disponibile
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo	di serie
● Boiler elettrico	€ 1.700
● Timoneria idraulica	di serie
● Pompa di sentina	di serie
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.350 (€ 430)
● Gonfiatore elettrico	di serie
● Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
● Wc elettrico	€ 2.100

le prestazioni

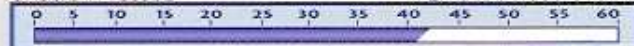
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 13 NODI A 2.500 GIRI/MIN



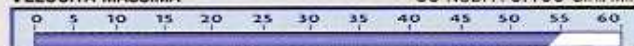
CROCIERA ECONOMICA 28 NODI A 3.500 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 42 NODI A 4.800 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 55 NODI A 6.100 GIRI/MIN



il motore della prova

Yamaha	F250B 4T (2)
Potenza massima	hp 250 kW 183,9
Regime di potenza max	giri/min 6.000
Cilindri	numero V6 (60°)
Cilindrata	cc 3.352
Alesaggio x corsa	mm 94 x 80,5
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro variante di fase
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 46 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2
Peso	kg 276,1
Elica	passo 25"

il costruttore

Progetto	Christian Grande (coperta)
Cantiere	Sacs
Indirizzo	Via Edison, 5 - 20080 Zibido S. Giacomo (MI)
Telefono-Fax	02/90005100 - 02/90003850
Sito Internet	www.sacsmarine.it
E-mail	info@sacsmarine.it
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova



mare
quasi
calmo



vento
10 nodi



3
persone
a bordo



150 litri di
benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il look molto aggressivo ma non pacchiano
- ▲ L'emozione trasmessa dalle prestazioni
- ▲ La razionale progettazione delle aree di coperta

ci è piaciuto di meno

- ▼ La timoneria non all'altezza delle prestazioni
- ▼ L'assenza di tintibene attorno al prendisole di poppa
- ▼ Le superfici nere che diventano bollenti sotto il sole