

L'importatore dei motori Evinrude raddoppia l'offerta all'ingresso della gamma package. Il nuovo modello si affianca a quello già in catalogo proponendosi con un **LOOK GIOVANE** e un **PREZZO ANCORA PIU' BASSO**. La qualità dei materiali è sopra lo standard, anche se alcuni dettagli di finitura rivelano l'impronta economica del mezzo. I **TUBOLARI DI GRANDI DIMENSIONI** offrono sicurezza e stabilità, ma sottraggono qualche centimetro all'abitabilità. Grazie alla panca centrale il mezzo trasporta **SEI PERSONE SEDUTE**. Il ponte di prua si può trasformare in prendisole per due. Con un E-Tec 40 «puro» corre a 28,5 nodi, rivelandosi **FACILE E SICURO** anche per chi non ha una grande esperienza di navigazione. Nessun problema per il **TRASPORTO STRADALE**.

▶ Lunghezza f.t.m 4,88

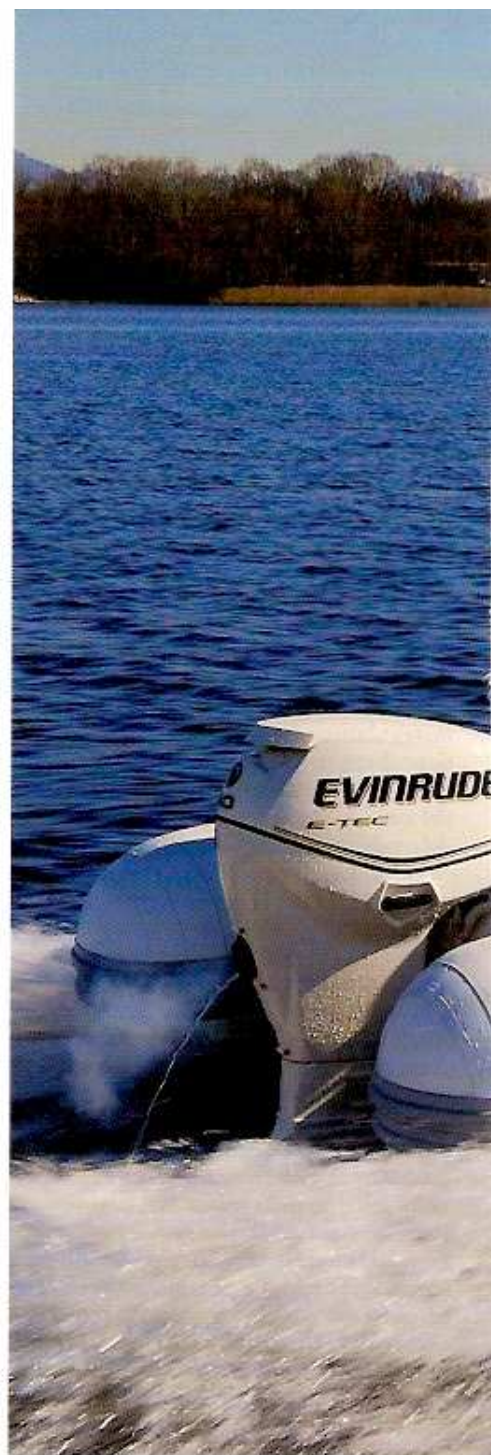
▶ Larghezza f.t.m 2,10

▶ Velocità massima 28,5 nodi

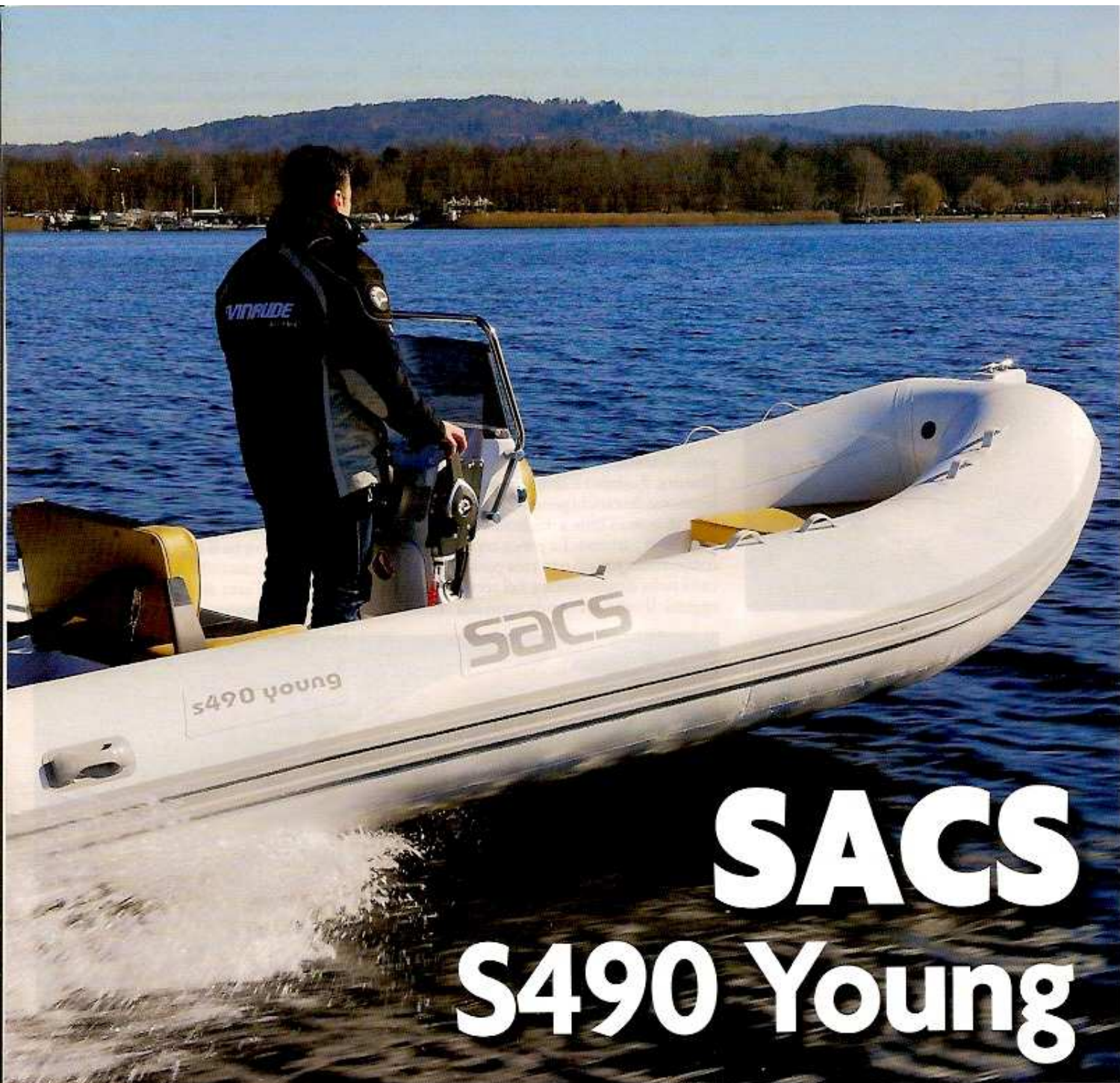
▶ Prezzo 15.200* euro

*in package con Evinrude 40 E-Tec

GOMMONE



Lo scenario economico impone la realizzazione di prodotti concreti e razionali, il cui prezzo sia commisurato al loro reale valore. Nessun modello è escluso da questa regola e i costruttori sono più che mai obbligati a impegnarsi nella riduzione dei costi di produzione, senza però scendere a compromessi in termini di eleganza e qualità. Un cantiere dotato di impianti di produzione industrializzati e di una rete distributiva ben organizzata, unitamente alla formula *package*, sono gli elementi che hanno permesso a Italmarine - l'importatore italiano dei fuoribordo Evinrude - di proporre il nuovo Sacs S490 Young equipaggiato con l'E-Tec da 40 cavalli a un prezzo inferiore di oltre 3 mila euro ri-



SACS S490 Young

spetto al vecchio modello di pari misura ancora presente nel catalogo (*S490 Classic Style: si veda in proposito la prova pubblicata sul n. 279*). Un'offerta così allettante può contribuire a risvegliare la voglia di abbandonare le spiagge affollate e partire alla scoperta di baie tranquille.

Novità della stagione 2010, insieme al 540 Young che costa 1.800 euro in più con la medesima motorizzazione, questo modello esalta le peculiarità dei battelli pneumatici attraverso tubolari di generose dimensioni che rivestono una considerevole importanza estetica e funzionale. Le camere d'aria da 60 cm (contro i 53 del precedente modello) accrescono la stabilità, mentre la suddivisione in cinque compartimenti indipendenti aumenta la sicurezza.

Purtroppo i tubolari di grande diametro riducono lo spazio utile interno, ma al tempo stesso risultano assai più comodi per sedersi. L'abitabilità risente delle misure del guscio di vetroresina, limitato in lunghezza al fine di contenere il peso e i costi relativi all'acquisto e alla gestione. Un gommone leggero si muove facilmente, sia sul carrello stradale sia sugli scivoli di varo e alaggio e anche nel rimessaggio.

La carena è piuttosto affilata nelle sezioni prodriere e ciò conferisce al mezzo una buona direzionalità, mentre per quanto concerne il comportamento sul mosso, il ruolo più importante è svolto dai tubolari che sono sempre coinvolti nell'azione dinamica. I pattini sono efficaci alle velocità più elevate, quando

diventano fondamentali per migliorare le prestazioni. Le dimensioni e l'allestimento della coperta sono ideali per una coppia o per una famiglia composta al massimo da quattro persone. Se utilizzato come *tender*, il 490 Young riesce a trasportare sei persone accomodate sui sedili e a prua.

Il *layout* è caratterizzato dalla panca posizionata a centro scafo, elemento che serve a dare maggiore robustezza all'insieme, sviluppa un volume di carico aggiuntivo, permette di far sedere tre persone e funge da appoggio per la prolunga prendisole. A prima vista sembrerebbe limitare l'agilità degli spostamenti tra prua e poppa, ma in realtà le sue misure sono state calibrate proprio per non creare troppo disagio

LE NOSTRE PROVE

durante il transito da una parte all'altra. Dividendo in due il pagliolo, questa panca genera due pozzetti indipendenti, collegati tra loro da un tubo di drenaggio capace di convogliare tutte le acque a poppa. Il vertice interno è piuttosto stretto a causa della mancata rastremazione dei tubolari. D'altro canto, la considerevole dimensione delle camere d'aria a prua serve ad aumentare la riserva di galleggiamento per affrontare condizioni anche molto difficili.

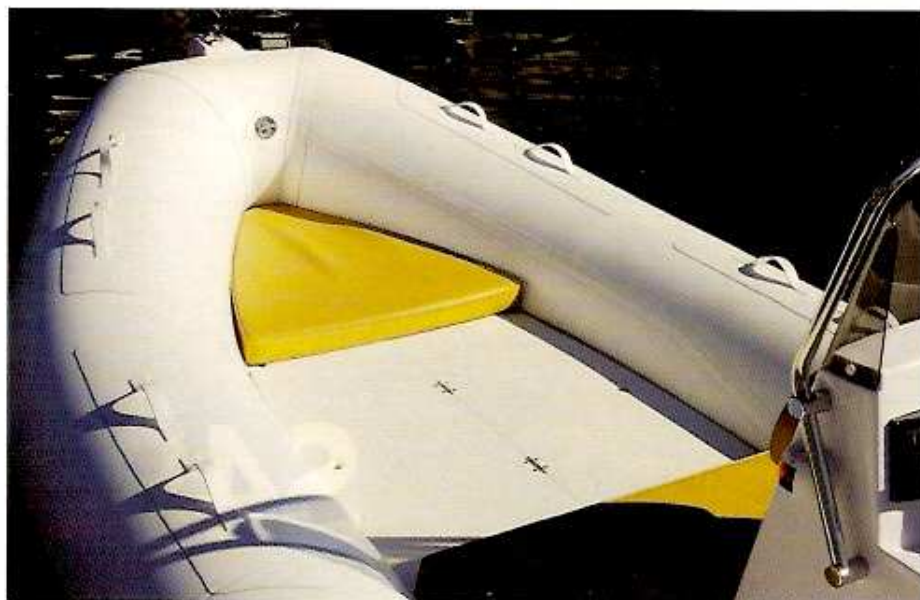
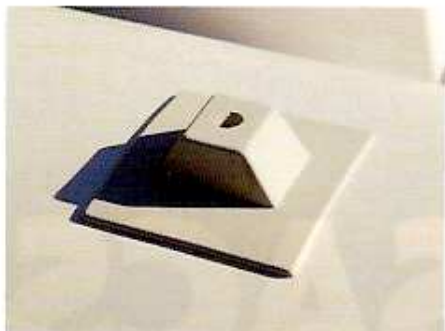
La necessità di contenere il prezzo finale ha inevitabilmente imposto qualche «economia», come la rinuncia a nastrare alla coperta le camere d'aria: al suo posto è stata prevista semplicemente una guarnizione di gomma morbida che separa la vetroresina dal tessuto, un accorgimento che tuttavia non scongiura l'ingresso di sabbia, detriti e sporcizia tra le «scelle».

Nell'estremo vertice è stato ricavato un gavone destinato ad accogliere comodamente l'ancora, il calumo e altre attrezzature. La collocazione dei carichi pesanti a prua è consigliabile, in quanto utile a migliorare l'assetto del battello in partenza. La panca centrale si apre controvento, ma ciò non crea particolari difficoltà nella sistemazione e nel recupero degli oggetti. Il vano si estende sotto alla consolle

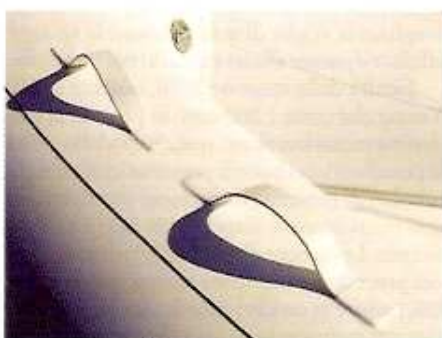
che risulta così completamente sfruttata; il volume superiore è stato, infatti, utilizzato per inserirvi due gavoni di tipo stagno che servono da portaoggetti. La necessità di contenere le dimensioni di ogni elemento di coperta non ha permesso di disegnare una consolle di stile, ma la sua funzionalità è indiscutibile. La plancia è organizzata con piani appositi per il pannello elettrico, per i quadri del motore e per i supporti delle strumentazioni elettroniche (Eco, plotter, eccetera). La leva di controllo del fuoribordo è applicata sul fianco destro del cassero e non crea alcun intralcio.

Il posto di comando è impreziosito da una ruota di timone con borchia centrale cromata, ma lo spessore del mozzo allontana un po' il volante dal cruscotto lasciando poco spazio a disposizione per pilotare in piedi. L'imbottitura della panca è comoda e reclinando in avanti lo schienale si passa agilmente nel pozzetto motore. Purtroppo non è previsto alcun sistema di blocco del movimento, né la trasformazione del divano in prendisole.

La cala di poppa si apre sbloccando un solo gancio (non incassato) e all'interno un doppio fondo separa l'area di stivaggio dalla sentina, dove una pompa garantisce in modo automati-

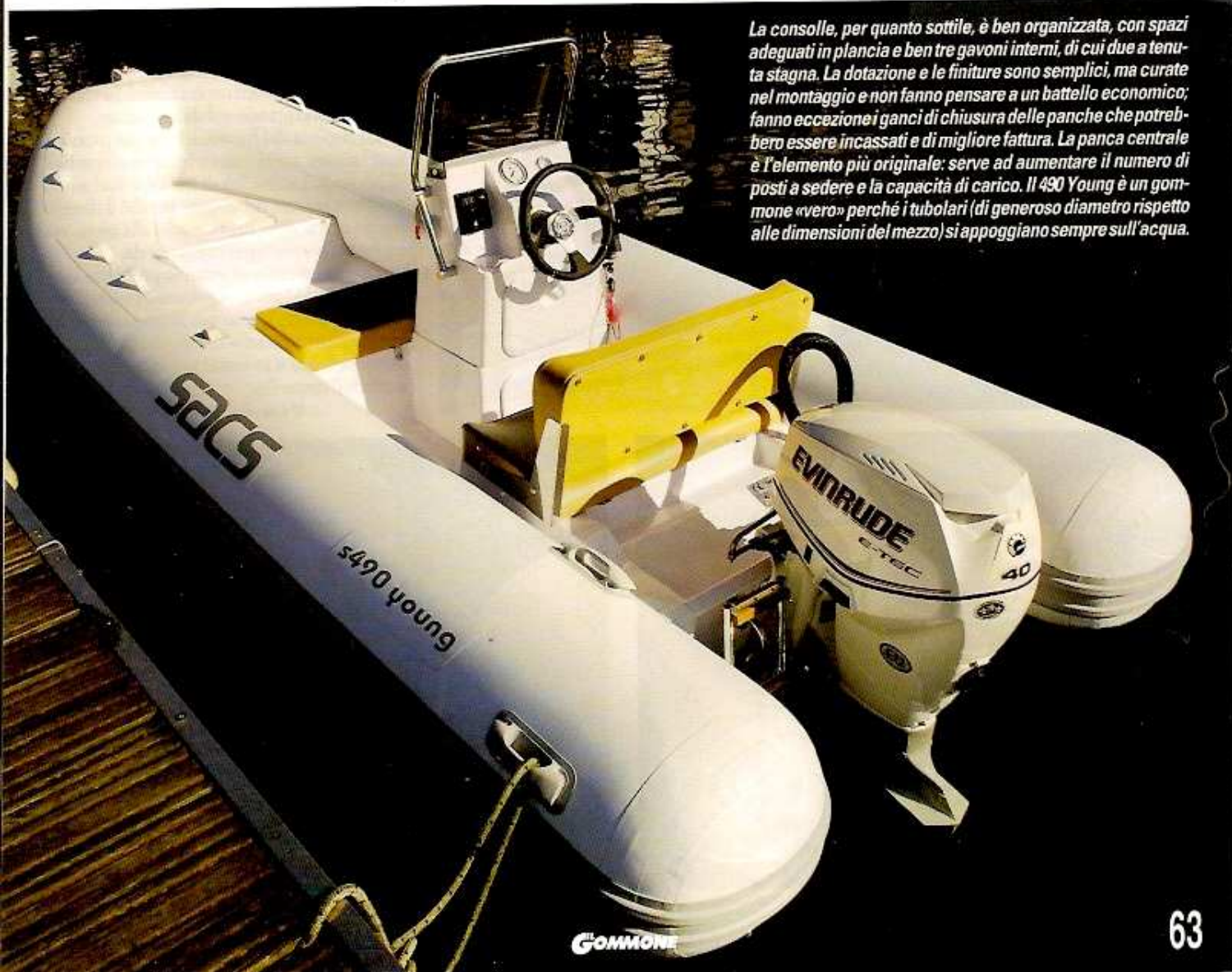


L'area prodiera è sgombra per facilitare i movimenti; con una prolunga, fornita di serie, si forma una superficie prendisole per due persone. Nel piccolo ponte c'è spazio per un solo gavone chiuso da un portello incassato. La necessità di contenere il prezzo finale ha imposto qualche «economia», come la rinuncia a nastrare le camere d'aria alla coperta, preferendo una semplice guarnizione in gomma.



co l'esaurimento delle acque reflue. Nel vano sono alloggiati la batteria di avviamento e il serbatoio del carburante portatile ed è, quindi, consigliabile aerare il gavone prima di procedere all'attivazione dell'impianto elettrico e all'accensione del motore, in modo da far fuoriuscire eventuali gas. Attorno al fuoribordo ci si muove agevolmente e sullo specchio c'è spazio sufficiente per un'elegante scaletta bagno con gradini di *teak*. Sulla sommità dei tubolari sono opportunamente dislocate maniglie di tessuto che, unitamente al corrimano applicato sulla consolle, consentono di spostarsi sempre in sicurezza. Per un ormeggio sicuro si può contare sui golfari applicati nel dritto e sullo specchio, mentre la galloccia sul piccolo musetto di prua è utile soprattutto per dare volta alla cima dell'ancora.

La dotazione di serie, tenuto conto anche del prezzo di listino piuttosto competitivo, è discreta. Purtroppo anche su questo modello, non sono, invece, compresi nel costo finale il montaggio del fuoribordo - che su un *package* dovrebbe, a nostro avviso, essere sempre previsto - e il certificato di dichiarazione di potenza (30 euro + Iva) del motore (il documento che per legge è obbligatorio tenere a bordo).



La consolle, per quanto sottile, è ben organizzata, con spazi adeguati in plancia e ben tre gavoni interni, di cui due a tenuta stagna. La dotazione e le finiture sono semplici, ma curate nel montaggio e non fanno pensare a un battello economico; fanno eccezione i ganci di chiusura delle panche che potrebbero essere incassati e di migliore fattura. La panca centrale è l'elemento più originale: serve ad aumentare il numero di posti a sedere e la capacità di carico. Il 490 Young è un gommone «vero» perché i tubolari (di generoso diametro rispetto alle dimensioni del mezzo) si appoggiano sempre sull'acqua.

LE NOSTRE PROVE

Nel gavone di poppa trovano obbligatoriamente posto sia la batteria sia il serbatoio del carburante (un'accoppiata che sarebbe sempre meglio evitare): è bene, quindi, aerare il vano prima di avviare il motore. Per raggiungere il pozzetto motore è consigliabile reclinare lo schienale: peccato che il divano non si possa trasformare in prendisole.



IN NAVIGAZIONE

Abbiamo provato il gommone con un fuoribordo da 40 cavalli «puri», cioè non potenziato (in tal caso il motore è in grado di raggiungere fino a 54 hp circa). In questa configurazione il 490 Young si guida senza patente e si rivela ideale per una coppia o una famiglia, per l'impiego come *tender* e per le attività di noleggino. Il motore Evinrude a 2 tempi con iniezione diretta E-Tec (2 cilindri, 864 cc) è apparso «pieno» anche ai bassi regimi, quando si richiedono comunque coppia e potenza elevate.

Prima di assumere l'assetto corretto, il battello effettua una vistosa cabrata che si può gestire in due diversi modi: sistemando un po' di carico (o una persona) a prua, oppure accelerando con decisione per superare la fase critica d'ingresso in planata. Una volta che lo scafo corre disteso sulla superficie, si può regolare la velocità in un ampio *range*, da un minimo di 10,5 nodi sino a un massimo di 28,5 nodi,



Per ottenere la migliore prestazione è necessario alzare leggermente il trim e far spostare gli eventuali passeggeri sulla panca di poppa o su quella centrale. Il regresso dell'elica precipita al 14% già a 15 nodi ed è proprio questa velocità che conviene scegliere se si vuole risparmiare carburante e navigare con un ottimo *comfort* acustico; a quest'andatura, infatti, nei pressi della panca di poppa si misurano appena 76 dBA, nonostante il motore sia molto vicino. Il rumore resta contenuto per tutti i regimi di crociera e a 4.500 giri/min, quando il battello corre a 23 nodi, non si superano gli 82 dBA.

È interessante osservare come il gommone reagisca diversamente a seconda dell'angolo di trim e della velocità. Sotto i 20 nodi, con trim negativo, prevale l'azione della carena che tende, impercettibilmente, a sbandare a sinistra, reagendo al senso di rotazione del propulsore. Aumentando la velocità e l'angolo di trim, prevale invece l'azione dell'elica (perché lo scafo si solleva leggermente ed è meno attivo) e il battello accenna l'accostata a dritta. In pratica, il pilota avverte una diversa durezza del timone a seconda delle situazioni: più morbido verso sinistra con trim negativo, più leggero accostando a dritta se il trim è positivo. La cabrata in partenza richiederebbe la guida in piedi, ma se si ha l'accortezza di non restare a lungo in quella fase, si può pilotare sempre comodamente seduti. A tutta velocità le manovre più assurde e scomposte sono ben neutralizzate dai tubolari che donano grande stabilità al mezzo.

La risposta del fuoribordo 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 si deve provare solo alla meta, ma anche nel percorso per raggiungerla.

I meno esperti non avranno problemi a gestire il piccolo Sacs se seguiranno i nostri consigli, soprattutto quello più importante: allacciare sempre lo stacco di sicurezza affinché il motore e l'elica si arrestino immediatamente se si perde il controllo. **G**

© Copyright by Koster Publishing 2010



I DATI SACS S490 YOUNG

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	488 cm
Lunghezza interna	370 cm
Larghezza f.t.	210 cm
Larghezza interna	90 cm
Diametro tubolari	60 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	8
Peso	220 kg
Potenza massima applicabile	70 hp (52,2 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, anche gonfio
Prezzo con motore di prova	€ 15.200 (Iva inclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante portatile da 22,7 litri	di serie
● Verricello elettrico	non disponibile
● Cuscineria completa + prolunga prendisole di prua	di serie
● Impianto doccia	non disponibile
● Tendalino parasole	€ 690
● Tenda notte	non disponibile
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo	non disponibile
● Serbatoio acqua	non disponibile
● Timoneria monocavo	di serie
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Scaletta di risalita	€ 270
● Telo coprigommone	€ 570
● Impianto luci di via	€ 270
● Impianto elettrico + pannello utenze	di serie
● Piano di calpestio in teak	non disponibile

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	10,5 NODI A 2.800 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	15 NODI A 3.000 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	23 NODI A 4.500 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	28,5 NODI A 5.500 GIRI/MIN

il motore della prova

Evinrude	E-Tec 40 DPL (2T)
Potenza massima	hp 40
	kW 30
Regime di potenza max	giri/min 5.500
Cilindri	numero 2, in linea
Cilindrata	cc 864
Alesaggio x corsa	mm 91 x 66
Alimentazione	tipo iniezione diretta
Alternatore	a 25 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,67
Peso	kg 109
Elica	passo 19"

il costruttore

Progetto	Sacs
Cantiere	Sacs (distr. da Italmarine)
Indirizzo	Via dell'Artigianato, 5 - 27020 Torre d'Isola (PV)
Telefono-Fax	0382/9321 - 0382/930512
Sito Internet	www.italmarine.it
E-mail	info@italmarine.it
Garanzia contrattuale	2 anni (3 per il fuoribordo)

le condizioni della prova

lago calmo	vento 2 nodi	2 persone a bordo	20 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il rendimento dello scafo a tutte le andature
- ▲ La stabilità e la sicurezza anche in mani non esperte
- ▲ L'offerta package molto conveniente

ci è piaciuto di meno

- ▼ La cabrata in partenza, anche se di breve durata
- ▼ Il posto di pilotaggio non adatto ai «giganti»
- ▼ La modesta lunghezza della carena