

Un gommone dalle linee **SPORTIVE** che sa essere anche attento alle esigenze dei suoi ospiti. Si distingue per la **POSIZIONE AVANZATA** della **CONSOLE**, il prendisole di prua piuttosto corto e per l'**ERGONOMIA** dei suoi arredi. Molto **CURATI** anche gli **ACCESSORI**, quelli a vista tutti di pregevole fattura. Il cassetto contiene un **LOCALE SPOGLIATOIO**, allestibile - a richiesta - anche come **TOILETTE**. Al centro del pozzetto è previsto un **BOLSTER** che accoglie un mobile bar dotato di lavello, frigo (optional) e un tavolo ripiegabile. A poppa il **SOLARIUM** si può allungare ribaltando lo schienale.



La ricerca costante di realtà emergenti ci ha portato ancora una volta in Sicilia dove lavora ormai da quattro anni la SPX Rib, un cantiere nato dalla passione di tre giovani amanti del mare che, dopo un lungo studio di mercato e un'attenta progettazione, hanno prodotto un primo modello catalogabile tra i *rib* di classe superiore per l'accurata realizzazione e per l'originalità di alcune soluzioni costruttive.

L'SPX Rib 24 disegnato dall'architetto Paolo Savoca, uno dei soci del Cantiere, è il risultato di diversi affinamenti apportati negli anni, frutto del *feedback* degli oltre sessanta esemplari venduti: è disponibile in tre configurazioni (Light, Dinette e Sport) che si distinguono solo per l'equipaggiamento e la disposizione dell'area di poppa (versione Dinette). Prossimamente arriverà anche

un *maxi-rib* da 36 piedi con tripla cabina.

L'SPX Rib 24 Sport è un equilibrato *mix* di eleganza e sportività. Le camere d'aria sono di colore antracite, realizzate con uno speciale tessuto della Pennel & Flipo che promette di scaldarsi un po' meno sotto il sole. Per scongiurare ogni possibile rischio, quando vengono utilizzati tubolari di colore scuro, il Cantiere monta di *default* le valvole di sovrappressione. Naturalmente il gommone può essere scelto in molte altre colorazioni (quelle chiare sono senz'altro da preferire per evitare «ustioni») da coordinarsi con la *nuance* di pozzetto, carena e cuscineria.

Scafo e coperta nascono da modelli fresati da macchine a controllo numerico e sono laminati con resine di vinilestere e *gelcoat* neopentilico, che ne garantiscono la resistenza e la durata nel tempo. La struttura

dello scafo è rinforzata da quattro longheroni di poliuretano resinato, più uno centrale di legno e sette madieri che accentuano la robustezza del mezzo.

Il progetto si articola sulla imprescindibile relazione tra la carena e i tubolari. Le camere d'aria sono un elemento importante ai fini della dinamica del mezzo e sono costantemente attive durante la navigazione. Lo scafo è, infatti, molto slanciato e alla parte pneumatica è assegnato il compito di stabilizzarlo. L'esame del battello indica, inoltre, l'attenzione con cui il progettista ha provveduto a disegnare ogni dettaglio per migliorarne la funzionalità. In particolare, spiccano le murate interne in vetroresina che dal calpestio salgono di alcuni centimetri. Questa soluzione garantisce da un lato una maggiore robustezza strutturale (le camere d'a-



SPX RIB [24 Sport]

Lunghezza f.t. m 7,48 ● Larghezza f.t. m 2,80 ● Velocità max 50 nodi ● Prezzo 42.900 euro

ria risultano maggiormente fasciate) e dall'altro favorisce le operazioni di pulizia della coperta.

Analizzando nell'insieme proprio la coperta, si nota subito la posizione molto avanzata della consolle per lasciare più spazio al prendisole di poppa. Premesso che il *test* ha confermato l'equilibrata distribuzione dei pesi, nonostante lo spostamento verso prua della postazione di comando, ciò che risalta è la ricercatezza del *design* del cassero che alle doti aerodinamiche unisce una notevole ergonomia dei vari elementi; se ne avvantaggia la guida, l'agevole lettura degli strumenti e la discreta protezione dal vento del parabrezza.

Non mancano, come in tutto il resto del gommone, robusti tientibene in acciaio per garantire una presa solida e sicura: alcuni di questi sono addirittura rivestiti in pelle per evitare che la mano scivoli.

A pruvavia della consolle c'è un portello che dà accesso a un vano spogliatoio ricavato interamente in controstampata, allestibile come *toilette* e dotato di una doccetta; inoltre, una botola sotto la plancia permette l'accesso agli impianti di bordo. Il ponte di prua, a cui si accede salendo due gradini, è compartimentato in due soli gavoni; quello per l'ispezione del salpàncora e un altro di grandi dimensioni servito da un fondo in legno resinato in cui si apre lo sportello d'ispezione del serbatoio dell'acqua da 100 litri. La cuscineria è di ottima fattura, con i bordi smussati per incastrarsi al millimetro. Il prendisole prodiero misura 168 x 226 cm. Nel vertice, sulla sommità delle camere d'aria, trova posto un piccolo musone in vetroresina, semplicemente incollato, dotato di galloce d'ormeggio. A richiesta è possibile installare il verricello elettrico da 700 W.

Volgendo lo sguardo verso poppa troviamo un *bolster* di generose dimensioni che lascia due corridoi ai lati da cinquanta centimetri ciascuno; la seduta è comoda e, ribaltando il cuscino, si trasforma in appoggiareni, mentre alla base c'è un utile predellino. A poppavia il mobile accoglie una cucina completa di lavello e di un vano termico trasformabile in frigo da 22 litri. Per consumare i pasti a bordo si può utilizzare un tavolo a ribalta con utili fori portabicchieri.

Il prendisole di poppa, che con l'aggiunta di una prolunga ha un'ampiezza notevole (175 x 197 cm), è configurabile in due modalità grazie a una spalliera che può trasformarlo in divano o fungere da appoggiatesta per chi si stende a prendere il sole durante le soste. Il vano sottostante è più di un grande gavone, perché la struttura in controstampata e le misure ge-

LE NOSTRE PROVE



Il ponte di prua prevede due gavoni: quello più piccolo è destinato al verricello elettrico (optional). Il musone di prua ha misure calibrate, ma è perfettamente calpestabile e rivestito in teak sintetico. Nonostante la posizione avanzata della consolle, il prendisole di prua non è affatto piccolo. Le cuscinerie sono di grande qualità e di bell'aspetto, ma di questa tonalità si scaldano parecchio al sole.



nerose (130 x 170 cm) ne permettono la trasformazione in una mini-cabina per il campeggio nautico, corredandolo di un'apposita tenda con cerniere e aperture laterali. L'occhio alla funzionalità è evidente anche nel disegno del pozzetto motore, ordinato, pulito e perfettamente calpestabile, nonostante la vasca di

raccolta dell'acqua non sia piccola. Infine, le due lunghe plancette balneari (153 cm) non fanno rimpiangere le grandi piattaforme bagno dei gommoni entrofuoribordo.

L'SPX Rib 24 Sport propone un buon equipaggiamento di serie, completo di tutto ciò che serve per navigare. Attingendo alla lista degli

optional, infine, è possibile personalizzare il battello in base ai propri gusti.

IN NAVIGAZIONE

L'SPX Rib 24 è motorizzabile con un solo fuoribordo fino a 300 hp di potenza in Categoria «B». Il nostro *test* è stato effettuato con



Un grande portello (fornito di un solo attuatore) a prua del cassero dà accesso ad un locale interno allestibile anche come toilette. Il vano è interamente controstampato (quindi le superfici sono lucide) e non mancano due botole di accesso agli impianti tecnici. Il parabrezza sembra «appoggiato» e regala un bell'effetto ottico. In compenso protegge solo in parte il pilota. La visibilità fronte-marcia è buona perché il cavallino di prua è poco sviluppato in altezza.



un Mercury Verado «V8» 300 abbinato a un'elica a 4 pale da 17". Lo specchio di poppa alto e la profondità della carena richiedono l'uso di un gambale extra-lungo. Con il fuoribordo montato in posizione *standard* non si sono riscontrati fenomeni di cavitazione. Il battello si gestisce con facilità nei piccoli spazi e,

una volta in mare aperto, guadagna l'assetto in meno di tre secondi senza quasi che l'orizzonte si muova osservando oltre il parabrezza.

Rinunciando al pur utile *Active Trim* (il dispositivo di Mercury che consente di regolare automaticamente il miglior assetto del fuoribordo) si resta in planata a 2.200 giri/min viag-

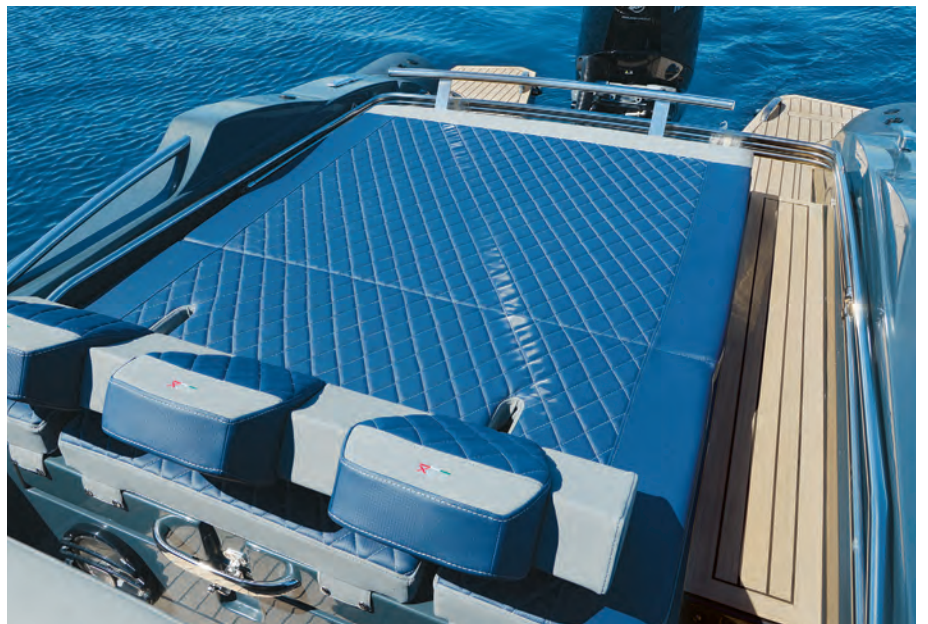




Per agevolare la salita verso l'area di prua (che è rialzata rispetto al pozzetto) il progettista ha previsto due utili gradini che ne riducono il dislivello. La consolle è uno degli elementi più riusciti e interessanti di questo gomnone. I due tientibene laterali in acciaio sono robusti e si afferrano con facilità. In plancia non manca lo spazio per gli strumenti e per un display di grandi dimensioni.



Il bolster è corredato da due tientibene rivestiti in pelle ai lati del cuscino. A poppavia trova spazio un mobile cucina completo di lavello. Il tavolo a ribalta dispone di porta-bicchieri. A destra, il lungo prendisole di poppa e la capiente stiva, trasformabile in cabina notte, al prezzo di 3.900 euro.



LE NOSTRE PROVE



giando a 12 nodi, ma il Verado invoglia a spingere sul gas e, in effetti, il battello guadagna rapidamente velocità: a 3.500 giri/min si è già a 25 nodi con un consumo di 24,7 litri/ora, ovvero meno di un litro a miglio. Ma il miglior equilibrio tra la carena - con una «V» che si stempera in un piano di scivolamento a poppa, percorsa su ciascun lato da un solo pattino - e il fuoribordo si registra a 4.000 giri/min, quando il Gps indica 32 nodi e un consumo pressoché invariato.

La navigazione alle velocità di crociera è piacevole e rilassante anche per chi non è abituato alle onde, ma è difficile non farsi prendere dalla voglia di accelerare perché non appena si sfiora la leva del gas, il motore scatena tutti i suoi cavalli e la carena lo asseconda. La velocità massima misurata nel corso del nostro test è stata di 50 nodi a 6.000 giri/min, ma forse scegliendo un'elica più lunga (magari a tre pa-

le) si sarebbe potuto andare anche oltre. Nella guida sportiva, nelle virate a 40 nodi e sulle onde create dalla sua stessa scia, la carena reagisce in modo composto assicurando una buona padronanza del mezzo e l'assenza di indesiderati spruzzi a bordo.

Il controllo agevole e la buona tenuta di rotta facilitano il compito ai neofiti, anche se è comunque importante acquisire un po' di esperienza e non dimenticare la prudenza quando a poppa ci sono 300 cavalli. A bassa velocità, il rumore del motore è paragonabile a quello della scia e il livello sonoro resta contenuto sino alle velocità di crociera, per superare la soglia di *comfort* solo oltre i 5.000 giri/min. Apprezzabili la posizione di guida, in ogni assetto di navigazione, e la buona visibilità fronte marcia, garantita dal musone basso e dal cavallino di prua poco pronunciato. ©

© Copyright by Koster Publishing 2021

L'accesso al pozzetto motore è assicurato da un corridoio sul lato sinistro del prendisole. Il passaggio è, però, reso insidioso dalla presenza del tendalino quando è a riposo. Grandi e perfettamente sfruttabili le plancette: ci sono addirittura due scalette di risalita a scomparsa. La vasca del fuoribordo sottrae, però, un po' di spazio.



I DATI SPX RIB 24 SPORT

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	748 cm
Lunghezza interna	680 cm
Larghezza f.t.	280 cm
Larghezza interna	175 cm
Diametro tubolari	43/53 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
	Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XL
Portata persone	14
Peso	1.100 kg
Potenza massima applicabile	300 hp (224 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 42.900 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	di serie
● Serbatoio carburante da 210 litri in polietilene reticolato	di serie
● Verricello elettrico 700 W + ancora (5 kg) e catena	€ 2.500
● Cuscineria completa (Sun Tropical)	di serie (€ 990)
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 100 litri	di serie
● Tendalino telescopico inox a 3 archi	€ 1.550
● Roll-bar inox con luci di via a led (con tendalino)	€ 2.900 (€ 4.400)
● Frigo a pozzetto da 22 litri	€ 1.900
● Lavello + luci di cortesia nel pozzetto a led (11)	di serie
● Locale spogliatoio con wc chimico	di serie
● Timoneria idraulica SeaStar	di serie
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Plancette di poppa in vtr + 2 scalette di risalita	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.550 (€ 850)
● Allestimento cabina notte a poppa	€ 3.900
● Impianto elet. + pannello utenze (12) + bussola + 2 prese usb	di serie
● Piano di calpestio, musone e plancette in teak sintetico	di serie





le condizioni della prova

			
mare poco mosso	vento moderato	2 persone a bordo	100 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il design molto curato della coperta e degli accessori
- ▲ L'attenzione ai particolari e la qualità degli allestimenti
- ▲ I consumi e le prestazioni con il fuoribordo da 300 hp

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	12 NODI A 2.200 GIRI/MIN
	
CROCIERA ECONOMICA	25 NODI A 3.500 GIRI/MIN
	
CROCIERA VELOCE	36 NODI A 4.500 GIRI/MIN
	
VELOCITÀ MASSIMA	50 NODI A 6.000 GIRI/MIN
	

il motore della prova

Mercury	Verado F300 (4T)
Potenza massima	hp 300 kW 220
Regime di potenza max	giri/min 5.200-6.000
Cilindri	numero V8 (64°)
Cilindrata	cc 4.576
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 92 x 86
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 115 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,85
Peso	kg 282
Elica	passo 17"
Prezzo	euro 27.780 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Paolo Savoca
Cantiere	Spx Rib
Indirizzo	Via Torino, 86 - 95128 Catania
Telefono-Fax	328/8172514 - 349/2692789
Sito Internet	www.spxrib.com
E-mail	info@spxrib.com
Garanzia contrattuale	2 anni

ci è piaciuto di meno

- ▼ Le dimensioni del musetto di prua rispetto a quelle del battello
- ▼ L'assenza di un vano porta-oggetti sotto la consolle (ci sono solo retine)
- ▼ Il verricello elettrico solo optional, anche nella versione più costosa