



Un maxi con un **DNA** da **OPEN** che nasconde una **CABINA** con quattro posti letto (ma il locale wc non è separato). Il **LOOK** è **SPORTIVO**, esaltato dalla colorazione scura, la **COPERTA** è **COMODA** e funzionale. Ci sono due ampie **AREE PRENDISOLE** e un **MOBILE CUCINA** attrezzato per pranzare a bordo. Materiali e finiture sono curati e le ampie possibilità di personalizzazione consentono all'armatore di costruirsi (grazie anche a un efficace **CONFIGURATORE**) il battello su misura. Il **POZZETTO** motore è **OSTRUITO** dai tubi corrugati dei motori, ma è in corso una modifica che consentirà di sfruttare meglio la zona. Il gommone si guida in scioltezza, è **MOLTO AGILE** e con la motorizzazione giusta anche veloce. Il **PREZZO** è **INTERESSANTE** se rapportato alla dotazione di serie.

Il cantiere SPX è riuscito in pochi anni a ritagliarsi un proprio spazio grazie alla qualità dei suoi prodotti e al *layout* che li distingue dai *competitor*.

Linee sportive e la possibilità di personalizzare al massimo i battelli hanno permesso al *brand* di ottenere un inaspettato successo anche lontano dal nostro Paese, come per esempio negli Stati Uniti. Il nuovo 32, presentato in anteprima lo scorso settembre al Salone Nautico di Genova, si colloca al centro della gamma, tra il 38 (*si veda la prova pubblicata sul fascicolo n. 408*) e il 24 (*si veda il fascicolo n. 400*). Il progetto porta la firma dell'architetto Paolo Savoca, che già aveva tracciato le linee dei precedenti modelli. Un *family feeling* che appare evi-

dente osservando la coperta. Il baglio ampio e un'equilibrata misura degli arredi offrono una considerevole spaziosità, ma il successo di questo modello oltre i confini italiani potrebbe essere determinato anche dallo stile e dalla cura dell'estetica, tipici dei prodotti *made in Italy*.

L'analisi del battello inizia da poppa, dove troviamo due lunghe plancette, ognuna con la rispettiva scaletta di risalita, rivestite di *teak* sintetico per assicurare il *grip* in qualsiasi condizione, riducendo la manutenzione ordinaria. Al centro trova posto una coppia di Mercury Verado «V8» da 300 cavalli: peccato per la presenza dei tubi corrugati presenti sul piano di calpestio che possono intralciare il passaggio, ma il Cantiere as-

sicura che sui prossimi esemplari (il battello oggetto del nostro *test* era il primo) è prevista una pedana senza ostacoli che renderà i movimenti più agevoli. Davanti alle plancette sono installati la doppia doccia (una per lato) con relativo alloggio, il tappo di scarico del serbatoio delle acque nere da un lato e la presa per il cavo banchina dall'altro.

L'ingresso a bordo avviene tramite un doppio corridoio esterno, con le mastre di poppa alte a offrire protezione e *grip* grazie alle maniglie tientibene poste sul profilo superiore. Al centro, invece, si trova un ampio prendisole che riprende lo stile del 24 Sport. Per merito di uno schienale abbattibile e ribaltabile è possibile avere un divanetto per tre persone o un unico ampio prendisole con

SPX RIB

32



[Lunghezza ft. m 9,85 ● Larghezza ft. m 3,40 ● Velocità max 50 nodi ● Prezzo 114.000 euro]

appoggiatesta incluso, ma con 1.600 euro si possono aggiungere due ulteriori prolunghe indipendenti di tappezzeria a occupare gli spazi dei corridoi e avere, quindi, un'area *relax* che occupa tutta la larghezza interna pari a 215 cm.

Inoltre, il prendisole è sollevabile tramite due attuatori in acciaio inox per dare accesso a una vera e propria cuccetta matrimoniale di 192 x 150 centimetri (intero allestimento opzionale al prezzo di 10.900 euro) con tenda integrata. In questo modo si può fruire di due posti letto aggiuntivi reali e, grazie alla pannellatura laterale removibile, è possibile effettuare l'ispezione degli impianti. All'interno della cuccetta sono presenti anche tre stacca-batteria indipendenti.

Il pozzetto è libero da ingombri; il blocco

seduta in vetroresina è sfruttabile da ogni lato: verso poppa c'è il tavolo *snack* a ribalta con doppia staffa in alluminio; sui lati si trovano due delle sei casse Hertz fornite con l'impianto stereo, i tappi di imbarco di acqua/benzina (uno per lato) e le maniglie tientibene per agevolare il passaggio; a prua c'è il frigo e l'enorme *subwoofer*, mentre in alto le sedute si sollevano verso prua per rivelare la cucina esterna con doppia piastra a induzione, lavello e due portabicchieri (in acciaio) a incasso.

La postazione di comando prevede due comode poltrone indipendenti con *bolster* dedicato. La plancia, invece, è disposta su più livelli con un *display* multifunzione Simrad centrale circondato dagli indicatori analogici e digitali dei fuoribordo. Il timone è centrale con

gli interruttori per il comando delle utenze di bordo disposti su più file; la doppia manetta è leggermente spostata sulla destra, facilmente raggiungibile. L'impianto hi-fi è sulla sinistra con le prese Usb, mentre le chiavi di accensione sono in basso. Ai piedi, invece, sono installati due gradini: il primo è pieghevole in acciaio, il secondo è integrato nello stampo della consolle. La bussola in cima completa la strumentazione, mentre manca un qualsiasi alloggiamento per *smartphone* e piccoli oggetti.

Il *layout* della coperta consente di avere un doppio passavanti simmetrico, che si estende tramite due gradini che portano il piano di coperta quasi al livello dei tubolari, con una maniglia sull'esterno del cassero a fornire supporto per le persone con un «piede poco marino».



Il ponte di prua è molto ampio e, quindi, perfettamente sfruttabile. Il musone è minimalista perché l'ancora viene filata attraverso l'occhio di cubia sotto al tubolare. Un portello, inaspettatamente privo di guarnizioni e di un attuatore, consente l'ispezione del verricello (di serie da 700 W) e della catena. Il rivestimento in teak sintetico dona più eleganza al battello e non richiede manutenzione.



La prua è interamente rivestita con i cuscini e prevede un passo d'uomo per fornire luminosità e aerazione all'interno, mentre a pruvia della tuga è stata ricavata una *chaise longue*.

All'estremità del prendisole c'è un portello che nasconde il verricello con l'ancora incastonata nell'occhio di cubia, non monitorabile dalla plancia di comando, ma a richiesta è possibile installare un *display* conta catena.

Il musone è ridotto al minimo, con un sin-

golo gradino e due galloce posizionate in modo da non sfregare le cime sui tubolari.

Nonostante l'aspetto sportivo il battello ha una cabina interna con apertura a scorrimento sul lato sinistro del cassero. Entrando si apprezza l'*open space* a tutta altezza nel disimpegno, con divanetti lineari su entrambi i lati. Sulla destra è posizionato il wc fornito di serie all'interno di un *box* di legno, ma su richiesta è possibile creare uno spazio separa-

to sacrificando, però, la vivibilità della cabina. Sulle paratie laterali sono ricavati tre mobiletti portaoggetti, mentre nella porzione di prua il cielo si abbassa sul letto matrimoniale con gavone all'interno. Assenti gli oblò, con il passo d'uomo a fornire l'unico ricircolo aria oltre alla porta d'ingresso.

Le dimensioni fuori tutto del battello ne consentono il trasporto stradale con i tubolari sgonfi, ma il suo peso, sommato a quello dei



Le cuscinerie trapuntate Sun Tropical sono un optional, ma regalano un'eleganza e un comfort davvero impareggiabili. Hanno, infatti, il pregio di non scaldarsi eccessivamente sotto l'esposizione ai raggi ultravioletti anche nelle tonalità più scure. A destra, il passo d'uomo che fornisce aria e luce alla cabina. Il gommone è realizzato con resine vinilestere e gelcoat neopentilico che ne garantiscono la durata nel tempo.



motori (specie nel caso di doppia installazione) e del carrello, può facilmente oltrepassare il limite della massa rimorchiabile.

IN NAVIGAZIONE

Grazie alla doppia motorizzazione (una coppia di Mercury Verado «V8» da 300 hp) e all'elica di prua è semplicissimo fare manovra e uscire dal porto con invertitore ingranato a 2 nodi a 600 giri/min. La consolle avanzata

permette un assetto molto bilanciato, grazie alla corretta ripartizione dei pesi a bordo, col risultato di avere una prua sollevata di pochissimi gradi anche in fase di uscita dall'acqua a 9 nodi al regime di 2.000 giri/min e con un consumo complessivo di 24 litri orari. Aumentando la velocità è apprezzabile la reattività dei motori che portano rapidamente lo scafo fuori dall'acqua fino a raggiungere una crociera bassa di 25,5 nodi a 3.400 giri/min

con una media di 1 litro/miglio consumato per singolo motore; ma ciò che colpisce è che aprendo il gas la carena ottimizza il suo lavoro, consentendo di viaggiare a 36 nodi e bruciando solo 0,1 litri in più per miglio, per un consumo di 38 litri orari per motore.

La reattività del battello è incredibile e, nonostante il mare formato, si naviga sempre in sicurezza con un impatto morbido sull'onda; anche effettuando virate decise si resta in

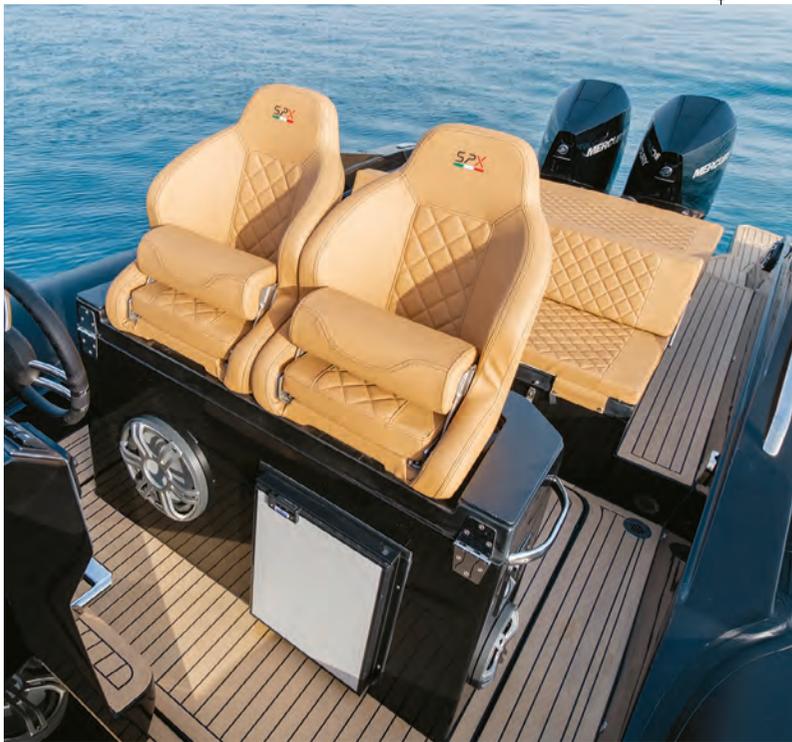


Le camere d'aria in hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca sono suddivise in sei compartimenti, fornite ciascuna di una valvola di sovrappressione per evitare le maggiori dilatazioni a cui sono soggetti i tessuti scuri sotto il sole. La consolle ha uno stile moderno e in plancia non manca la possibilità di installare un chartplotter di grandi dimensioni. T-Top optional.



Sottocoperta lo spazio non manca nonostante la tuga dall'esterno appaia piuttosto bassa e slanciata. Il wc, però, non è separato (ma si può richiedere). In compenso, l'abitabilità è più che buona per quattro persone. Gli arredi sono eleganti e funzionali. Le luci sono tutte a led. Ci sono molti mobili e gavoni in cui riporre i bagagli. Un pannello consente di azionare tutte le principali utenze di bordo.





La postazione di guida prevede due poltroncine indipendenti e regolabili: sono realizzate con grande cura e risultano molto comode. Nella parte sottostante troviamo il frigo e l'enorme subwoofer dell'impianto hi-fi Hertz Marine. Il tavolino a ribalta è un po' scivoloso e non dispone di un bordo di contenimento. Ampio il solarium di poppa.





A richiesta è disponibile una seconda cabina nella cala di poppa. E' un optional piuttosto costoso (10.900 euro). L'accesso al pozzetto motore è assicurato da due corridoi protetti dalle mastre in vetroresina sopra i tubolari. Le plancette hanno una notevole estensione ed entrambe dispongono di una scaletta. Ci sono due doccette, una per lato. Si può installare anche il roll-bar in acciaio o il tendalino.



equilibrio con i tubolari che, toccando l'acqua, offrono il massimo sostegno. La carena dona un buon livello di *comfort* anche sul mosso e non occorre una particolare esperienza per condurlo in condizioni difficili. Affondando la manetta si toccano i 50 nodi a 6.000 giri/min con un consumo complessivo di 160 litri per ogni ora di navigazione.

Considerando il peso aggiuntivo della cabina di poppa e un settaggio eliche-motori ottimizzato (come già indicato, la versione pro-

vata era un prototipo di pre-serie) il Cantiere dichiara di poter raggiungere una velocità massima di 55 nodi con gli stessi fuoribordo utilizzati nel nostro *test*, ma gli «smanettoni» possono decidere di montare unità ancora più potenti (fino a 900 hp). Da segnalare che i due Verado 300 sono equipaggiati - di serie - con il sistema *Active Trim* che regola automaticamente l'angolo dei motori in funzione della velocità: il pilota può, inoltre, selezionare una delle cinque mappature predefinite a seconda delle con-

dizioni del mare e della direzione delle onde.

L'SPX 32 è un battello che sorprende. *In primis* per il *design*, con un *layout* tipicamente da *open* e al tempo stesso comodo, grazie ai quattro posti letto e al doppio prendisole, ma soprattutto per le *performance*. Il modello combina *comfort* e consumi piuttosto bassi per la sua categoria, anche se è sufficiente affondare manetta per ottenere prestazioni di tutto rispetto. ©

© Copyright by Koster Publishing 2023

I DATI SPX RIB 32

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	985 cm
Lunghezza interna	930 cm
Larghezza f.t.	340 cm
Larghezza interna	215 cm
Diametro tubolari	60/50 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	16
Peso	2.100 kg
Potenza massima applicabile	900 hp (671 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 114.000 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 480 litri	di serie
● Verricello elettrico da 700W + àncora inox e catena	di serie
● Cuscineria completa (Sun Tropical)	di serie (€ 2.000)
● Doccia (2) + serbatoio acqua da 150 litri	di serie
● Tendalino parasole a 3 archi inox	€ 2.900
● Roll-bar inox (con tendalino)	€ 6.500 (€ 9.000)
● Frigo da 49 litri + tavolo a ribalta	di serie
● T-Top + luci a led	€ 11.900
● Wc marino	di serie
● Impianto hi-fi Hertz con 6 casse e amplificatore	€ 4.900
● Pompa di sentina automatica (2)	di serie
● Allestimento cabina di prua (poppa)	di serie (€ 10.900)
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 2.500 (€ 1.800)
● Piano di cottura in vetroceramica	€ 1.200
● Presa in banchina + n. 3 staccabatteria	di serie
● Pozzetto in materiale sintetico (area di prua)	di serie (€ 1.800)

le condizioni della prova

			
mare mosso	vento moderato	2 persone a bordo	480 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ L'abitabilità in cabina con quattro posti letto «veri»
- ▲ Le doti di navigazione anche con mare formato
- ▲ L'elevata qualità costruttiva e la cura per i dettagli

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	9 NODI A 2.000 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	25 NODI A 3.400 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	35 NODI A 4.300 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	50 NODI A 6.000 GIRI/MIN

il motore della prova

Mercury	Verado F300 4T (2)
Potenza massima	hp 300 kW 224
Regime di potenza max	giri/min 5.200-6.000
Cilindri	numero V8 (64°)
Cilindrata	cc 4.576
Alesaggio x corsa	mm 92 x 86
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 115 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,85
Peso	kg 272
Elica	passo 19"
Prezzo	euro 33.200 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Paolo Savoca
Cantiere	Spx Rib Italia
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

- ▼ La mancanza di un oblò in cabina (c'è solo un passo d'uomo)
- ▼ Il wc non separato, quindi, la mancanza di privacy
- ▼ L'àncora incastonata in cubia non visibile dalla plancia