

SPX RIB [38]

Lunghezza f.t. m 11,70 ● Larghezza f.t. m 3,85 ● Velocità max 48 nodi ● Prezzo 169.900 euro



Per un giovane cantiere trovare spazio nell'affollato mercato gommonautico nazionale rappresenta, specialmente oggi, un'impresa piuttosto impegnativa ancor più quando il *target* a cui si ambisce è quello di gommoni di fascia *premium* per qualità costruttive, stile e materiali. Nel caso della SPX Rib si può affermare che fino ad oggi ha centrato gli obiettivi che si era prefissata, a giudicare dall'interesse raccolto con il primo modello, l'SPX 24 (si veda la prova pubblicata sul fascicolo n.

400). Come il 24 piedi, anche il nuovo 38 - mostrato in anteprima lo scorso settembre al Salone Nautico di Genova - è stato disegnato dall'architetto Paolo Savoca. Il battello si presenta come un grande *open* che offre parecchio spazio anche sottocoperta, grazie alla doppia cabina e al locale *toilette* separato. Insomma, se ogni tanto avete voglia di trascorrere qualche *week-end* lontano da casa con tutta la famiglia questo è il gomnone che fa al caso vostro.

Il battello è realizzato con resine vinile-

stere e *gelcoat* neopentilico che ne garantiscono la durata nel tempo; lo scafo è rinforzato da quattro longheroni in poliuretano resinato e da altrettanti madieri che legano carena e coperta accrescendo la robustezza del manufatto. I fuoribordo sono installati su un *bracket* non strutturale. In questo modo si è ottenuta una maggiore superficie calpestabile nel pozzetto, mantenendo la possibilità di conservare lo *status* di «natante» (quindi con una lunghezza di omologazione sotto i dieci metri) sebbene

Un grande **OPEN** dallo stile personale ed elegante, studiato per trascorrere una giornata in mare o per qualche lunga crociera. Dispone di **DUE AREE PRENDISOLE**, una **DINETTE** e un **MOBILE CUCINA** attrezzato con tutto ciò che serve per pranzare a bordo. Sottocoperta ci sono **DUE CABINE** e un **LOCALE BAGNO SEPARATO**, più un disimpegno sfruttabile secondo le necessità. La capiente **CALA DI POPPA** può essere allestita con un **LETTO** per due persone. I fuoribordo sono montati su un **BRACKET** che concede molto spazio al pozzetto motore. La **COLORAZIONE SCURA** di coperta e tubolari dona eleganza al battello, ma sotto il solleone **SCALDA** parecchio. Con una coppia di motori da 450 hp sfiora i cinquanta nodi, ma con eliche più performanti avrebbe potuto andare ancora più veloce.



la lunghezza fuori tutto arrivi a quasi dodici.

Le camere d'aria in *hupalon-neoprene* Pen nel & 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 controstampata di coperta (tutta di colore nero, quindi destinata irrimediabilmente a scaldarsi sotto l'azione dei raggi ultravioletti) si distingue per l'altezza delle murate che sormontano una parte dei tubolari creando a prua un bordo in cui sono incastonate alcune

luci di cortesia a led. Tra le tante diverse soluzioni proposte in quest'area c'è anche la scelta di un prendisole (220 x 155 cm) che, salvo diversa richiesta dell'armatore, ricopre solo una parte ponte lasciando liberi i lati per agevolare il passaggio verso il vertice di prua. I due camminamenti sono rivestiti in *teak* sintetico come ogni altra superficie calpestabile della coperta, ivi compreso il largo musetto.

L'ancora viene filata da un occhio di cubia e in corrispondenza del «ferro» lo scafo è protetto da una piastra d'acciaio. Di serie il ver-

ricello elettrico da 700 W con telecomando.

A bordo ci si muove con facilità, merito di un attento sfruttamento degli spazi che risponde all'esigenza di massima vivibilità, ma pure di sicurezza, come nel caso dell'ampiezza (35 cm) dei passaggi ai lati della console per raggiungere agevolmente il ponte di prua anche in navigazione. E alla sicurezza sembra che il costruttore abbia posto una particolare attenzione osservando i tanti tientibene montati nei punti più critici del battello, realizzati in acciaio inox da 40 mm di diametro. →

LE NOSTRE PROVE

Se si osserva l'SPX Rib 38 da poppa colpisce il fatto che la larghezza utile del battello (249 cm) resti pressoché invariata sino a quasi tre quarti della sua lunghezza interna a cui si aggiunge la consistente prominente delle plancette (120 cm dallo specchio) disegnate per offrire una *beach area* ampia quasi come quella di un gommone entofuoribordo. L'accesso in coperta è favorito dal corridoio ricavato al centro dei due *solarium*, occultabile all'occorrenza con un cuscino che ne aumenta le già generose dimensioni (210 x 245 cm). Un pistone elettroattuato apre il portello del grande gavo-

ne (270 x 220 cm) trasformabile - a richiesta - in una cabina dotata di wc chimico. Sotto i divani ci sono, invece, delle stive ideali per tenere i salvagenti e le altre attrezzature che debbono sempre essere a portata di mano.

Nel pozzetto due dinette a «L» simmetriche consentono di ospitare sei persone e di approntare un'area *dining* grazie a due tavoli sostenuti da altrettante piantane (a richiesta ad azionamento elettrico) in grado di trasformarsi in un unico piano di appoggio. Per la preparazione dei pasti a bordo c'è il grande mobile cucina (è largo 133 cm) dotato di lavello con miscelatore, fornello a due fuochi e frigo da 85 litri a cui - su richiesta - può esserne aggiunto un secondo sfruttando il vano libero vicino, sull'esemplare in prova impegnato dall'*ice-maker*.

La postazione di pilotaggio è sportiva ed elegante al tempo stesso, organizzata con una coppia di poltroncine ergonomiche; la distanza dal timone è corretta, così come l'ap-



L'area di prua è dominata dal grande prendisole e da questa chaise longue incastonata nella tuga. L'effetto è senza dubbio notevole, anche se non è completamente sfruttabile in larghezza. Bisogna, inoltre, fare attenzione a dove si appoggia la schiena perché la vetroresina di colore nero tende a scaldarsi parecchio al sole. A destra, le due poltroncine ergonomiche dedicate a pilota e passeggero. Sono comode, ma hanno la seduta un po' bassa e limitano la visibilità fronte-marcia a chi non è alto.



poggiapiedi che sporge alla base della consolle. Migliorabile, invece, l'altezza della seduta che riduce un po' la visibilità fronte marcia se non si è alti almeno 1,80 metri; se si decide di pilotare restando in piedi non vi sono particolari problemi e il grande parabrezza protegge bene dal vento.

Il controllo della strumentazione di bordo risulta sempre agevole. La plancia è molto ampia. Sull'esemplare in prova, oltre agli strumenti dei motori, erano presenti due scenografici *display* Simrad da 19 pollici che consentono di leggere chiaramente, oltre ai dati di navigazione, anche i principali parametri di funzionamento dei fuoribordo tramite il modulo *VesselView Link*. Le manette elettroniche sono sistemate in modo ottimale su un apposito supporto alla destra del timone.

Il disegno della tuga rappresenta l'elemento distintivo del mezzo, impreziosito nell'esemplare in prova dal *T-Top* →



Il prendisole di prua è molto ampio e il frazionamento dei cuscini è funzionale. I lati sono stati lasciati liberi per consentire un più agevole passaggio verso il vertice. Le tappezzerie dell'esemplare in prova si chiamano «Sun Tropical», sono fornite a richiesta (1.990 euro) e hanno la particolarità di non scaldarsi troppo sotto l'esposizione ai raggi ultravioletti anche nelle tonalità più scure. Di serie, invece, il teak sintetico che riveste il ponte, l'intero pozzetto e le plancette balneari.





La cabina, nonostante le forme sportive della tuga, ha una buona abitabilità. All'ingresso, nel disimpegno, l'altezza arriva a 194 cm. Sulla sinistra c'è un mobile contenitore, mentre sul lato opposto c'è la porta d'accesso al bagno. Quest'ultimo è arredato con accessori di bello stile ed è discretamente rifinito, come tutta la cabina, facendo uso di laminati con effetto legno. L'allestimento prevede anche due cassetiere, l'illuminazione con faretti a led, prese Usb e 230 V e numerosi vani porta-oggetti.



in acciaio verniciato e vetroresina, proposto come *optional* a 11.900 euro. L'accessorio è realizzato con cura: la struttura tubolare lo rende stabile, in modo che anche saltando sulle onde non si avvertano oscillazioni o vibrazioni eccessive. Il tettuccio serve da supporto per le antenne o il *radar*, come sull'esemplare in prova.

Le forme sportiveggianti della tuga non fanno immaginare lo spazio ricavato sottocoperta, amplificato dalla luminosità in cabina grazie alle finestrate laterali sulla tuga e alle luci a led sparse un po' ovunque. Una volta varcata la porta scorrevole in *plexiglas* (che scompare dietro la plancia) l'altezza del corridoio d'ingresso (194 cm) permette di muoversi agevolmente (nonostante la presenza del mobiletto trasformabile in un secondo punto cottura) anche nel locale *toilette*, allestito con lavabo, wc e *box* doccia separato e arredato con accessori di bello stile. A richiesta è possibile installare un frigo da 65 litri.

Ogni parete è rivestita in pregiato legno massello, ma

sui prossimi esemplari in costruzione l'intero ambiente sarà realizzato in controstampata e, di conseguenza, aumenterà il volume utile.

Di grande effetto i due cristalli affacciati sull'acqua, inseriti nei masconi appena sotto le selle dei tubolari. Il letto matrimoniale (205 x 213 cm) è in grado di accogliere una coppia più un bambino e un altro posto letto è ricavato a poppavia: l'accesso è, però, parzialmente ostacolato dalla scaletta d'ingresso (forse sarebbe stata più funzionale una di tipo ribaltabile). In cabina sono, inoltre, presenti diversi gavoni, mensole, armadi e cassetiere utili per riporre i bagagli. A proposito di funzionalità vale la pena di segnalare le tante botole d'ispezione - facilmente accessibili - sparse un po' ovunque per permettere controlli e interventi a tutti gli impianti di bordo.

Il Cantiere ha, infine, previsto diversi *optional* per configurare il gommone secondo i gusti e le necessità dell'armatore; tra i tanti accessori segnaliamo l'elica di prua (può essere un'alternativa al sistema di manovra con il *joystick*), il *boiler* per l'acqua calda, l'aria condi-

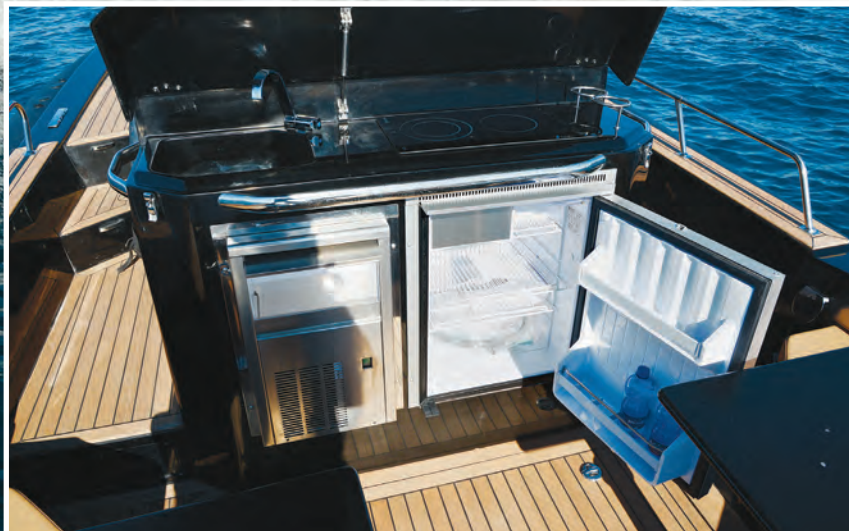
zionata, l'impianto *hi-fi*, il *teak*, le cuscinerie «Sun Tropical» (realizzate con materiali speciali, in grado di non scaldarsi eccessivamente sotto l'esposizione ai raggi ultravioletti, nemmeno nelle tonalità più scure), il tendalino, la TV e il *T-Top*.

IN NAVIGAZIONE

L'SPX Rib 38 può montare fino a tre fuoribordo per una potenza massima di 1.350 hp, ma per la nostra prova il Cantiere ha optato per una coppia di Mercury «V8» 450 Racing.

La distribuzione dei pesi è corretta così come il disegno delle linee d'acqua perché alla fonda i tubolari sfiorano appena la superficie liquida, nonostante il *bracket* e gli oltre 630 kg dei due fuoribordo.

Spingendo la manetta il battello reagisce immediatamente e a 14 nodi si è già in planata a 2.300 giri/min senza aver mai perso di vista la linea d'orizzonte. Procedendo con vento a favore su onde di circa mezzo metro i due Mercury sembrano impazienti di sfoderare tutta la loro potenza e dai 3.500 giri/min e 24 nodi si



Un gommone da crociera deve necessariamente possedere una cucina attrezzata e l'SPX 38 rispetta questo requisito. A poppavia del bolster di guida troviamo, infatti, un grande mobile cucina (è largo 133 cm) dotato - di serie - di due fornelli, frigo da 85 litri e lavello. A richiesta si può aggiungere un ice-maker (come sull'esemplare in prova) e il piano di cottura in vetroceramica. E' poi possibile installare in cabina un secondo frigo da 65 litri e un forno a microonde.



L'area di poppa prevede una dinette supportata da due tavolini (a richiesta ad azionamento elettrico). Sotto le sedute ci sono dei gavoni utili per riporre gli oggetti di più frequente uso, come per esempio il cavo per la presa in banchina (nella foto in alto a sinistra). Di serie il Cantiere offre anche il kit caricabatteria e l'inverter 230 V. Il gavone di poppa avanza dimensioni «esagerate» tanto da poterci allestire (optional) una terza cabina. Molto ben congegnato il pozzetto motore.




sale velocemente a 30 nodi a 4.000 giri/min con un consumo pressoché invariato di 0,25 miglia/litro. Il 450R è un propulsore di 4,6 litri «V8» sovralimentato da un compressore volumetrico per sviluppare 450 cavalli all'asse elica con il 40% di coppia in più rispetto al precedente 400R (6 cilindri, 2.596 cc).

Ai regimi più elevati i due fuoribordo sfoderano una grinta incredibile, nonostante il peso non trascurabile del gommone: a 5.500 giri/min si viaggia a 41 nodi con un incremento dei consumi di circa il 25%. Per ottenere il massimo dalla spinta, lasciando all'*Active Trim* (il dispositivo di Mercury che permette di regolare automaticamente l'angolo dei motori in funzione della velocità) il compito di decide-

re il miglior assetto, affondiamo la manetta raggiungendo una velocità massima di 48 nodi a 6.400 giri/min. Il risultato registrato si è rivelato in linea con le attese: il battello, infatti, scontava gli effetti di un'opera viva piuttosto sporca e di un'elica da 21" non particolarmente performante su un'unità di questa stazza e con tale propulsione: sarebbe stata più efficace una 19". Una scelta, purtroppo, senza alternative (al momento del *test*) per via delle ormai note difficoltà di approvvigionamento dei motori.

Lo scafo non solleva mai la prua e l'intero asse di chiglia resta immerso anche durante il passaggio sulle onde; questo comportamento determina una buona tenuta di rotta e un beccheggio ridotto. In virata il mezzo si rivela si-

curo e facile da condurre; l'elevato angolo di sbandata, dovuto alla profondità della carena e alla posizione dei tubolari, favorisce raggi stretti con buona precisione di rotta. Il *comfort* a bordo è assicurato non solo dalla comodità del pozzetto e dei vari accessori, ma anche dalla notevole distanza a cui si trovano i motori dalla postazione di pilotaggio (la tuga, infatti, si trova in posizione molto avanzata): in questo modo la rumorosità in navigazione è modesta, perfino ai regimi più elevati. Da sottolineare, infine, che la timoneria elettroidraulica di cui sono dotati i Mercury 450R contribuisce a rendere la guida di questo *maxi-rib* particolarmente piacevole e appagante. 

© Copyright by Koster Publishing 2022

I DATI SPX RIB ITALIA 38

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	1.170 cm
Lunghezza interna	980 cm
Larghezza f.t.	385 cm
Larghezza interna	249 cm
Diametro tubolari	58/63 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	18
Peso	3.150 kg
Potenza massima applicabile	1.350 hp (1.008 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	no
Prezzo	€ 169.900 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante inox da 800 litri	di serie
● Verricello elettrico + àncora inox (10 kg) e catena (50 m)	di serie
● Cuscineria completa («Sun Tropical»)	di serie (€ 1.990)
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 150 litri	di serie
● Tendalino parasole a 3 archi inox (per T-Top)	€ 2.500 (€ 2.500)
● T-Top in acciaio con luci a led	€ 11.900
● Frigo esterno da 85 litri (Ice-maker)	di serie (€ 2.500)
● Tavolini a poppa (2)	di serie
● Cabina allestita con locale toilette separato	di serie
● Fornello + lavello (piano cottura in vetroceramica)	di serie (€ 1.200)
● Portellone di poppa elettro-attuato	di serie
● Elica di prua	€ 4.900
● Telo coprigommone (copriconsole)	€ 2.500 (€ 1.500)
● Pompa di sentina automatica (2)	di serie
● Kit caricabatterie + cavo banchina + inverter 230 V	di serie
● Piano di calpestio in teak sintetico (naturale)	di serie (€ 4.990)

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	14 NODI A 2.300 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	30 NODI A 4.000 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	41 NODI A 5.500 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	48 NODI A 6.400 GIRI/MIN

il motore della prova

Mercury Racing	450R 4T (2)
Potenza massima	hp 450
	kW 336
Regime di potenza max	giri/min 5.800-6.400
Cilindri	numero V8 (64°)
Cilindrata	cc 4.573
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 92 x 86
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint, compressore
Alternatore	a 115 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,60
Peso	kg 329
Elica	passo 21"
Prezzo	euro 59.901 (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

le condizioni della prova

			
mare poco mosso	vento moderato	3 persone a bordo	250 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ L'apprezzabile mix tra eleganza, sfruttamento degli spazi e vivibilità
- ▲ La qualità e la concretezza dei tanti accessori offerti di serie
- ▲ L'elevato comfort di guida e di navigazione

ci è piaciuto di meno

- ▼ L'altezza della seduta di guida limita la visibilità in navigazione
- ▼ La scaletta ostacola l'accessibilità nella cabina a centro barca
- ▼ La necessità di rimuovere i cuscini per aprire i gavoni della dinette