

Q-MAX

[28]



Arriva dalla Sicilia un nuovo marchio di gommoni che ambisce a ritagliarsi uno spazio nel segmento **PREMIUM**. Carena e coperta sono costruite con **RESINA VINILESTERE** e **GELCOAT NEOPENTILICO**. Il battello avanza uno **STILE SPORTIVO** e ricercato, proponendo soluzioni moderne, alcune anche molto originali. A poppa troviamo un **DIVANETTO A «C»** trasformabile in solarium. La **POSTAZIONE** di guida è

Uno dei tanti nuovi nomi che negli ultimi anni si è affacciato sul mercato gommonautico nazionale è Q-Max. Il primo esemplare di questo Cantiere, il 28 piedi, è stato mostrato in anteprima la scorsa primavera alla fiera «Nauta» di Catania e le consegne sono iniziate in estate.

Il medesimo battello lo abbiamo rivisto pochi mesi fa al Salone Nautico di Genova, dove il costruttore siciliano ha partecipato per la prima volta. Al *boat show* ligure l'azienda ha mostrato anche un secondo modello, il Q-Max 26, e l'anno prossimo è previsto l'arrivo di un 36 piedi fuoribordo e di un 38 piedi entrofuoribordo.

Nonostante il nuovo nome, l'azienda che c'è alle spalle ha un'esperienza trentennale nelle lavorazioni in vetroresina per conto terzi. Il battello - interamente progettato e realizzato all'interno del Cantiere - è co-

struito con resina vinilestere e *gelcoat* neopentilico per carena e coperta: l'armatore può anche scegliere (*optional*) la colorazione preferita per opera viva, controstampata, *T-Top*, consolle e musone.

Il *design*, curato dall'architetto Eugenio Coppo, avanza uno stile sportivo e ricercato, proponendo soluzioni originali, ma al tempo stesso pratiche, come il tavolo a ribalta alle spalle del blocco seduta con una serigrafia per consentire il passaggio dell'aria al *subwoofer* installato all'interno o i trincarini realizzati in stampo unico.

Iniziamo l'analisi della coperta partendo, come di consueto, da poppa. Qui troviamo due plancette balneari che offrono una buona superficie calpestabile, la scaletta di risalita installata sotto la pedana sinistra, con relativo tientibene in acciaio per agevolare la risalita dall'acqua. Il pozzetto motore è

aperto per favorire il *tilt* completo del fuoribordo, ma è prevista - a richiesta - una pedana per chiudere la zona e aumentare l'area calpestabile per transitare da una planchetta all'altra. Sui lati è possibile apprezzare le mastre in vetroresina con un disegno ottenuto grazie a una sofisticata lavorazione a controllo numerico che richiama un'onda e, al tempo stesso, offre una maniglia per reggersi durante la navigazione veloce, mentre verso poppa sono installate le galloce a scomparsa per l'ormeggio e i fori di predisposizione per l'inserimento dei pali in carbonio per la tenda da sole.

Per accedere a bordo è necessario scavalcare lo schienale del prendisole (l'imbottitura del quale ha una sagoma che permette di usarlo come tientibene), soluzione poco agevole che, però, può essere bypassata grazie alla possibilità di abbattearlo a 90 gradi:

Lunghezza f.t. m 8,50 ● Larghezza f.t. m 3,14 ● Velocità max 46 nodi ● Prezzo 78.300 euro



ERGONOMICA e un **GRANDE PARABREZZA** assicura la migliore protezione. A richiesta è disponibile uno spettacolare **T-TOP** in composito. All'interno del cassero è previsto un **VANO SPOGLIATOIO** con **WC**. Un mezzo **MOLTO STABILE** in navigazione e alla fonda grazie alla posizione ribassata dei **TUBOLARI** che minimizzano il rollio. Con una coppia di fuoribordo Yamaha da 200 hp supera i 46 nodi. Prezzo in sintonia con le ambizioni del modello.

in questa configurazione la *solarium* aumenta le sue dimensioni. Il divanetto ha una *layout* a «U» che occupa l'intero baglio del battello e, quando si naviga con la spalliera sollevata, si rimane protetti all'interno del pozzetto. Quest'ultimo può essere ampliato con l'inserimento di due staffe di supporto e altrettante tavole con cuscini per ottenere un unico grande prendisole.

Il divano poppiero è gavatato: sollevando i cuscini si scoprono due stive laterali piuttosto profonde e il vano tecnico centrale con batterie, pompa di sentina e impianti. Inoltre, per accedere all'impiantistica elettrica è sufficiente ribaltare la staffa con lo stacca-batterie così da avere sempre a portata di mano tutte le principali utenze di bordo per qualsiasi ispezione e manutenzione. Gli ombrinali con le relative canaline sono incassati all'interno del piano di calpestio, per tenere sempre asciutto il pozzetto.

La seduta di pilotaggio è ottenuta da un

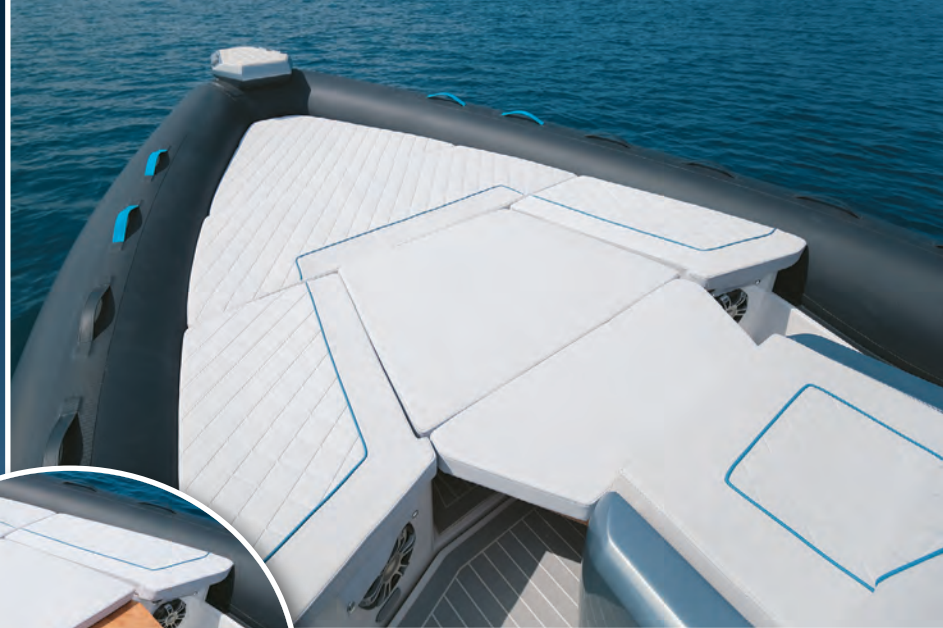
blocco in vetroresina posizionato al centro. Alle spalle è ricavato un tavolo a ribalta con un particolare *design* che ha pure una curiosa funzione tecnica: attraverso alcuni fori consente una migliore aerazione del *subwoofer* nascosto all'interno del blocco seduta e una resa acustica superiore. Sollevando il coperchio del *bolster* si accede al lavello e a un piano di lavoro; a richiesta si possono installare fuochi tradizionali o a induzione.

Alla base dello scatolato poggiano i quattro montanti in acciaio dello scenografico *T-Top*, che sono piuttosto massicci per conferire una maggiore robustezza, ma limitano un po' i movimenti a bordo. Il *T-Top* è realizzato in composito con un sistema di prigionieri dei montanti che nascondono alla vista i perni, ma al tempo stesso ne consente l'accesso per un'ispezione rapida. Nel tettuccio sono presenti due casse dell'impianto *hi-fi* (Fusion).

La postazione di comando prevede un divanetto per tre persone con schienale fisso e seduta unica ribaltabile. In basso c'è un frigo a cassetto da 42 litri (*optional*).

La plancia è inclinata il giusto per favorire la migliore visibilità; sull'esemplare in prova era presente un *display* centrale multifunzione, lo stereo sulla sinistra, a destra il pannello fornito da Yamaha e il doppio interruttore *start&stop* di accensione motori.

I pulsanti per il comando delle utenze di bordo sono divisi in due settori su un unico livello: il Cantiere ha deciso di collocare sulla destra gli interruttori di maggiore «importanza» durante la navigazione: la tromba, il verricello elettrico, la luce di fonda e quelle di via. Il timone è centrale con le manette posizionate sulla dritta. In basso trova spazio un piccolo vano porta-oggetti aperto verso l'alto, mentre in basso c'è un puntapiedi. →



L'area di prua ha una conformazione a dinette. Sono stati previsti tre gavoni per riporre bagagli e dotazioni più uno destinato al verricello elettrico da 500 W e alla catena. Il prendisole può essere ulteriormente ampliato con due prolunghe in legno. I portelli laterali sono dotati di attuatori, mentre quello centrale si ribalta sui tubolari. Mancano, invece, i profili in gomma sulle battute dei coperchi.



Il parabrezza è ampio, piuttosto elevato - il che consente di avere una costante protezione durante la navigazione - e ha un profilo in acciaio che ne delimita il perimetro ottenendo una maniglia tientibene per dare pieno supporto ai copiloti.

A prua si apprezza innanzitutto la poltrona da un posto e mezzo posizionata a pruvia del cassero che, una volta sollevata, consente l'accesso al vano interno. Qui il Cantiere ha ricavato un vano spogliatoio interamente controstampato con un'altezza massima di circa 170 cm dove - a richiesta - è possibile installare un wc chimico o marino. Assenti gli oblò (*optional*), ma si può richiedere una tenda traforata sollevabile, con il portello, per aumentare l'aerazione e mantenere un po' di *privacy*.

L'area prodiera consente un movimento agevole grazie alla porzione centrale del prendisole removibile, ma all'occorrenza è sufficiente aggiungere la tavola con cuscino per avere un'area *relax* tradizionale o montarne una seconda e avere un'unica continuità tra la poltrona e il vertice di prua. Rimuovendo i cuscini si accede a tre gavoni comunicanti dove riporre le dotazioni di sicurezza, mentre sollevando il portello è possibile ispezionare il verricello, che non è visibile dalla plancia di comando. Infine, il musone è appoggiato sui

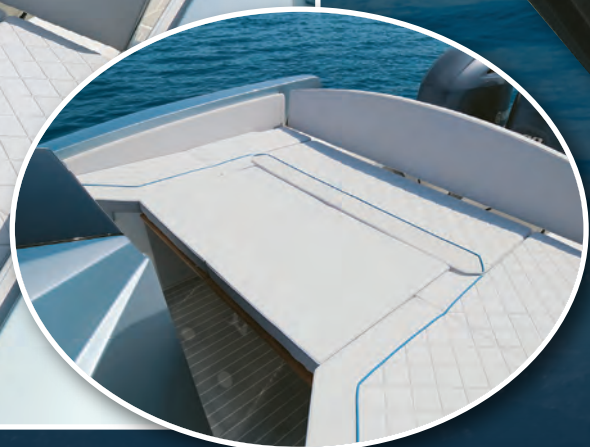
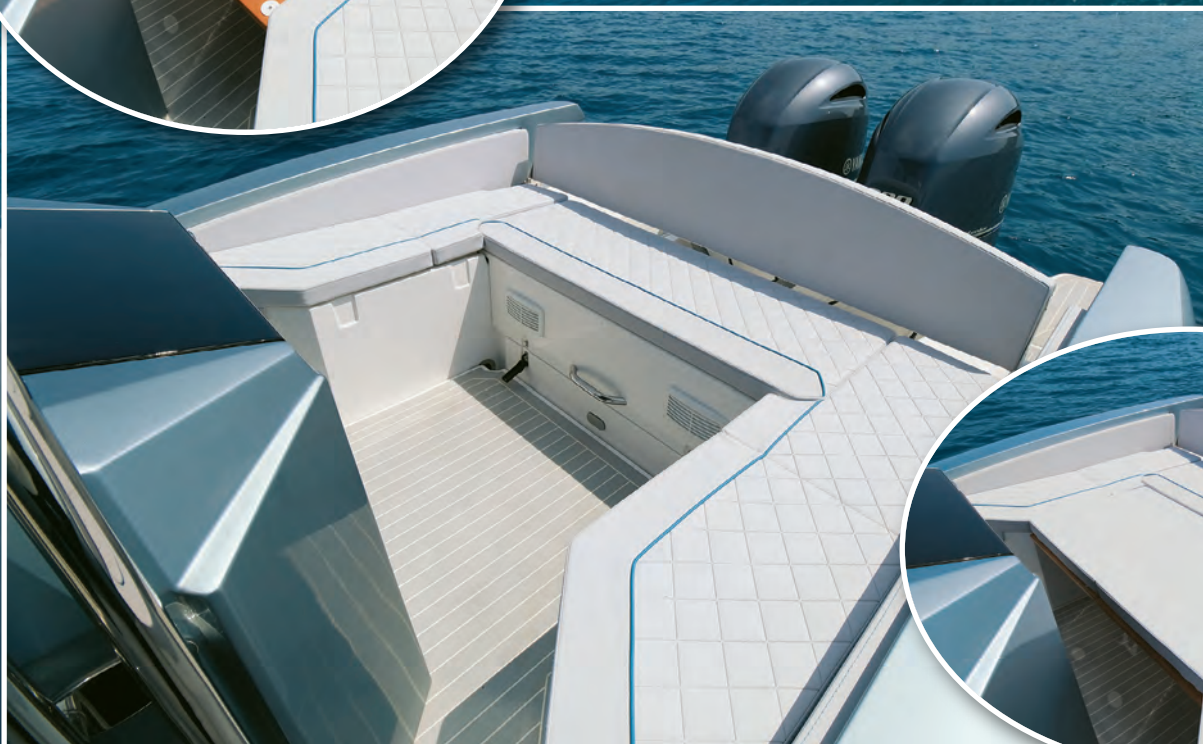
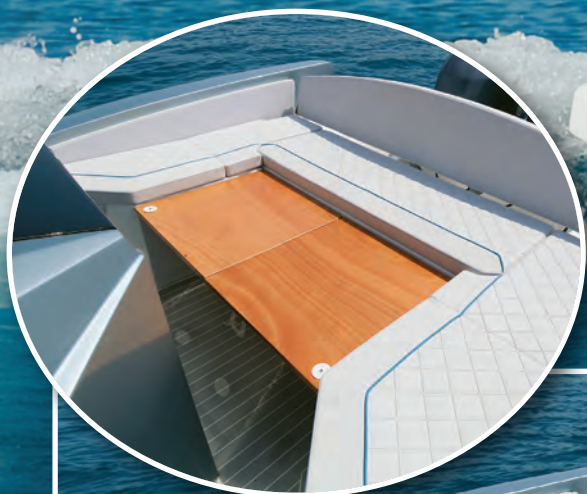


Il cassero walk-around di generose dimensioni ha permesso di ricavare all'interno un locale toilette o spogliatoio. A richiesta il wc marino o chimico. Il vano è perfettamente lucido perché è controstampato. Da manuale l'altezza e la forma del parabrezza, che protegge bene e migliora il comfort del pilota anche dopo diverse ore di navigazione. Abbondante lo spazio in plancia.





La postazione di guida è ergonomica. Il progettista ha previsto un divano per tre persone con seduta ribaltabile che si trasforma in appoggiareni. Alla base della consolle c'è pure il puntapiedi per puntellarsi con le gambe. Il T-Top in materiale composito con struttura portante in acciaio è un optional piuttosto costoso. E' costruito con grande cura e con alcune soluzioni «furbe» che rivelano l'attenzione del progettista. Sotto: l'area di poppa ha una configurazione a «U» con prolunga centrale.





L'innovazione del Q-Max 28 non riguarda soltanto l'aspetto estetico, ma interessa anche elementi tecnici fondamentali, come i materiali e le prestazioni. Scafo e coperta sono protetti da un gelcoat neopentilico che possiede le migliori caratteristiche di lucentezza e durata. La progettazione CAD, la modellazione con fresa robotizzata e le elaborate tecniche di lavorazione hanno condotto a risultati estetici di notevole pregio.

tubolari e ha una forma esagonale piatta, per agevolare la salita e la discesa quando si ormeggia di prua.

Il Q-Max 28 costa - di listino - 78.300 euro, una cifra importante, giustificata - però - dall'elevata qualità della costruzione. La dotazione di serie, invece, richiede qualche integrazione, attingendo dalla lunghissima lista di *optional* a pagamento, che fanno inevitabilmente lievitare il prezzo finale.

IN NAVIGAZIONE

Le prime qualità immediatamente riscontrabili alla guida del Q-Max 28 sono la comodità della postazione di pilotaggio e la totale protezione offerta dal grande cassero e dal relativo parabrezza. I tientibene e i corrimano dislocati in questa zona permettono poi al pilota e al navigatore di assumere una posizione davvero comoda e sicura. L'esemplare in prova è stato equipaggiato con una coppia di fuoribordo Yamaha da 200 hp, una «cavalleria» senz'altro esuberante che ci ha consentito di testare le qualità del battello al limite delle sue possibilità. Al minimo i due motori spingono il battello a 2,6 nodi consumando 3,6 litri/ora. Con trim totalmente abbassato (cioè con il piede molto vicino allo specchio) l'ingresso in planata avviene ad appena 9 nodi a 2.300 gi-

LE NOSTRE PROVE

ri/min, ma lo scafo si distende completamente solo a 2.800 giri/min, avanzando a 19 nodi. Correggendo il trim si guadagna un altro nodo lasciando il consumo costante a 32,8 l/h.

Nonostante sia presente il *T-Top* che oppone una certa resistenza al vento e alza parecchio il baricentro del battello, il rollio è poco avvertibile grazie ai tubolari in *hypalon-neoprene* (Orca Pennel & Flipo) che appoggiano costantemente in acqua.

Salendo a 3.500 giri/min è possibile navigare a 27 nodi, tenendo il consumo pressoché inalterato: 0,6 miglia per litro. La reattività dei motori rende lo scafo divertente da manovrare e le linee d'acqua permettono di lasciare la coperta sempre asciutta con un impatto sull'onda davvero morbido. La «V» di carena profonda assicura sempre

una buona direzionalità. Nelle virate strette il gommone non si scompone ed è in grado di riprendere rapidamente la traiettoria, né s'innescano fenomeni di cavitazione a patto di portare il trim in negativo.

Ottima la solidità complessiva del manu-

fatto che si evidenzia anche con una rumorosità contenuta di tutti gli elementi di coperta. In generale il *comfort* in navigazione è sempre di buon livello e l'unico suggerimento è di regolare la velocità in funzione delle condizioni del mare e dell'esperienza del pilota.

Gli amanti della velocità possono apprezzare l'elevato *range* nel quale navigare senza difficoltà, poiché il battello è in grado di raggiungere i 46 nodi a 5.800 giri/min. A questa andatura i due fuoribordo Yamaha «bruciano» complessivamente 148 litri di benzina per ogni ora di navigazione con trim al 50%.

Le andature caratteristiche del Q-Max 28 si possono definire a 19 nodi, corrispondenti a un regime continuativo dei motori pari a 2.800 giri/min per la crociera economica, e 27 nodi a 3.500 giri/min per quella veloce.

Per chi pensa di navigare prevalentemente sottocosta e vuole risparmiare qualche migliaio di euro sull'acquisto (e un po' di peso sullo specchio di poppa) suggeriamo di valutare la possibilità di equipaggiare il battello con un solo fuoribordo da 300 hp. ©

© Copyright by Koster Publishing 2023



I trincarini che sormontano parzialmente i tubolari esibiscono una insolita forma che ricorda un'onda. Fungono anche da maniglia tientibene. Le planchette hanno una notevole estensione. La vasca centrale avanza dimensioni ragguardevoli e sottrae un po' di spazio calpestabile.

I DATI Q-MAX 28

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	850 cm
Lunghezza interna	650 cm
Larghezza f.t.	314 cm
Larghezza interna	200 cm
Diametro tubolari	60/34 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
	Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XXL (1), XL (2)
Portata persone	14/16
Peso	1.900 kg
Potenza max applicabile	1x300 (220,6 kW) - 2x250 hp (367,7 kW)
Categoria di progettazione	B/C
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 78.300 (Iva esclusa)

i principali accessori

- Golfari di alaggio (4 bitte inox a scomparsa) non disponibili (€ 1.500)
- Serbatoio carburante in polietilene da 450 litri di serie
- Verricello elett. 500 W + ancora inox 7,5 kg e catena (25 m) di serie
- Prolunga prendisole a prua (a poppa) di serie (€ 680)
- Impianto doccia + serbatoio acqua da 75 litri di serie
- T-Top in composito con struttura inox € 13.500
- Roll-bar inox con tendalino € 3.400
- Frigo a cassetto da 42 litri € 1.750
- Tavolino a ribalta + lavello (kit tavolo a prua) di serie (€ 350)
- Locale toilette con wc chimico (marino) € 300 (€ 1.400)
- Timoneria idraulica + tromba e bussola di serie
- Pompa di sentina automatica di serie
- Plancette di poppa + scaletta di risalita di serie
- Telo coprigommone (copriconsolle) € 1.750 (€ 850)
- Elica di prua (telecamera salpancora) € 4.750 (€ 400)
- Impianto elettrico + pannello utenze (8) + staccabatterie di serie
- Piano di calpestio in teak (sintetico) € 5.880 (€ 3.500)

le condizioni della prova

			
mare calmo	vento leggero	3 persone a bordo	260 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La qualità costruttiva sopra la media e la cura per le rifiniture
- ▲ L'efficienza della carena che permette di tenere bassi i consumi
- ▲ Il comfort in navigazione anche con mare formato

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	9 NODI A 2.300 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	19 NODI A 2.800 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	27 NODI A 3.500 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	46 NODI A 5.800 GIRI/MIN

il motore della prova

Yamaha	F200 4T (2)
Potenza massima	hp 200 kW 147
Regime di potenza max	giri/min 5.000-6.000
Cilindri	numero 4, in linea
Cilindrata	cc 2.785
Alesaggio x corsa	mm 96 x 96,2
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro, variatore
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 50 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,86
Peso	kg 243
Elica	passo 19"
Prezzo	euro 23.669 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Eugenio Coppo
Cantiere	Q-Max
Indirizzo	Viale P. Mondello, 78 -98049 Villafranca Tirrena (ME)
Telefono-Fax	090/9432257
Sito Internet	www.q-max.it
E-mail	info@q-max.it
Garanzia contrattuale	2 anni

ci è piaciuto di meno

- ▼ L'installazione delle prolunghie prendisole macchinosa
- ▼ Il locale toilette con oblò optional (e la tenda privacy un po' retrò)
- ▼ Gli ingombranti montanti in acciaio del T-Top