



# SPORTSMAN OPEN 232CC

L'arrivo di Sportsman in Italia non è da considerare semplicemente come "un marchio americano in più" sul mercato, bensì come una nuova risorsa per quei diportisti appassionati di pesca che, pur continuando ad amare i fishing boat che provengono dal Nuovo Mondo, visti i momenti non possono o non vogliono affrontare una spesa troppo alta come facevano un tempo. Le varianti possono essere tante, quello che è certo è che i pescatori continuano a coltivare la loro passione imperterriti e se gli si offre la possibilità di acquistare ed utilizzare uno scafo "low cost" nel prezzo, ma "high level" nei contenuti, beh, questo chiamasi "ottimizzare". Sportsman risponde in effetti a questa esigenza. Un Cantiere del South Carolina nato nel 2012, quindi in piena crisi mondiale, che ha saputo trarre vantaggio da questa situazione negativa pensando a come affrontarla, ed il rimedio è stato trovato abbattendo i prezzi di listi-

no ma non dequalificando i prodotti, che impiegano materie prime di qualità, lavorazioni accurate in ambienti che contemplano nei 18.600 mq anche una catena di montaggio in grado di far uscire finiti 50 scafi a settimana, e che attualmente produce circa 1.600 scafi all'anno.

Con questi dati il Cantiere è diventato leader negli United States, se non addirittura il "numero 1" in quanto ad unità prodotte nel settore degli scafi con motorizzazione fuoribordo.

Ora il marchio è arrivato in Italia grazie a I.M.D. Boats di Albinia (GR), importatore esperto in scouting di fishing boat americani, che ha deciso di affiancare ai già blasonati marchi da lui trattati in forma esclusiva anche Sportsman. Ed il riscontro sembra essere stato immediato, anche perché a parità di misura con alcuni brand da più anni sul mercato, si riescono a risparmiare un bel po' di soldi, pur non facendosi mancare nulla!

Test in acqua per Sportsman, l'ultimo marchio importato dalla I.M.D. Boats. Elevata qualità ad un prezzo decisamente competitivo per affrontare un mercato in lieve ripresa

testo e foto di LUCIANO PAU

Categoria di progettazione CE	C
Lunghezza f.t.	mt 7,00
Larghezza f.t.	mt 2,62
Peso senza motori	kg. 1.247
Potenza max installabile	250 hp FB
Acqua di serie	litri 95
Carburante di serie	litri 390
Portata persone	n. 12
Motorizzazione prova	1 x F250 YAMAHA con elica Saltwater Series II 151/4 x 19"
Progettista	Cantiere

**DOTAZIONI STANDARD**

Ghiacciaia da 46 litri sotto sedile fronte console - Presa 12 V - Serbatoio carburante da 390 litri - Vasca del vivo a poppa da 95 litri con pompa ricircolo dell'acqua - Carena bianca - Gavone ancora - Cuscini di prua - Gavoni di prua - Scaletta con gradini - Bolsters - Poggiapiedi, box in console - Parabrezza - Leaning post Deluxe con cuscini sollevabili e 4 portacanne - Staccabatteria doppio

- 4 portacanne - Antiscivolo - Gavone a pagliolo - Tromba - Timoneria idraulica - Package di luci a led interne - Vasche pescato a prua - Interno console predisposto per WC chimico - Stereo marino Bluetooth con 4 altoparlanti e ricevitore radio con ingressi USB e Mp3 - Presa acqua - Divano di poppa ribaltabile - Tuna door - Tientibene prua e poppa - Luci di via - Coperta autodrenante - 6 portabicchieri - Volante in acciaio con pomello - Trim-Tabs con indicatori a led

**OPTIONALS (PREZZI + I.V.A.)**

Pacchetto Platinum che include: Apparato GPS/Eco SIMRAD da 9" con trasduttore passante, Hard Top con parte inferiore tetto colorata, tubi in acciaio laccati di bianco, scafo colorato, teli per chiusura area console guida, copriconsole, bussola, acqua dolce e doccia, luci sommerse, stereo con 4 altoparlanti, luci a led (\$ 12.207) - Verricello a scomparsa (\$ 4.007) - Divergenti Taco retraibili (\$ 2.657)

**PREZZO (I.V.A. INCLUSA)**

\$ 66.064 (I.V.A. e trasporto esclusi) con 1 x Yamaha F200  
\$ 70.064 (I.V.A. e trasporto esclusi) con 1 x Yamaha F250

**PRODUTTORE**

Sportsman Boats Manufacturing, Inc.  
113 Issac Way, Summerville, SC 29483  
www.sportsmanboatsmfg.com

**IMPORTATORE E DISTRIBUTORE**

**ESCLUSIVO PER L'ITALIA, LA FRANCIA, MONTECARLO, LA SVIZZERA E LA CROAZIA**  
I.M.D. Boats S.r.l.  
Via Aurelia Km. 148,6  
58019 - Albinia (GR)  
Tel./Fax 0564/810822  
www.imdboats.com  
info@imdboats.com

**NON MANCA NULLA**

Ad esempio il modello che siamo andati a provare noi, l'Open 232 CC motorizzato con un singolo fuoribordo da 250 cavalli della Yamaha (massima motorizzazione abbinabile), viene a costare poco più di 70.000 \$ (il prezzo viene sempre indicato nella moneta verde in quanto molto oscillante nel cambio con il nostro euro), ma se si opta per un motore sempre Yamaha, però da 200 cavalli, si scende con lo stesso allestimento intorno ai 66.000 \$. Il tutto accompagnato da una garanzia di 10 anni sulla carena, peraltro trasferibile a terzi qualora prima di tale scadenza si decida di alienare il proprio scafo.

La costruzione è molto accurata, e per garantire nel tempo il prodotto viene abolito il legno da tutta la struttura, solo vetroresina, quindi, lavorata con lo Stringer Advanced System. La tirella colori per le imbarcazioni è anch'essa ricca di soluzioni. Si va dal classico bianco al Jet Black, dal Driftwood al Silver Cloud, dallo Steel Blue al Sea Mist Green e per concludere dall'Island Blue all'Ice Blue. E' proprio quest'ultima la cromia scelta dal cliente per il modello che abbiamo provato, un azzurrino pastello elegante, arricchito negli accessori dal pacchetto Platinum (opzionale), che include già la colorazione a scelta dello scafo, l'apparato GPS/Eco Simrad da 9" con trasduttore passante, l'Hard Top con parte inferiore colorata, i tubi in acciaio laccati di bianco, i teli per chiusura area console guida, il copriconsole, bussola, impianto acqua dolce e doccia, luci sommerse, stereo con 4 altoparlanti e luci a led, per un extra che incide per \$ 12.207. Se a questo si aggiunge il verricello elettrico ed in più anche i divergenti, si ha il massimo

di quanto si possa pretendere. Eh si, perché il resto è tutto di serie...

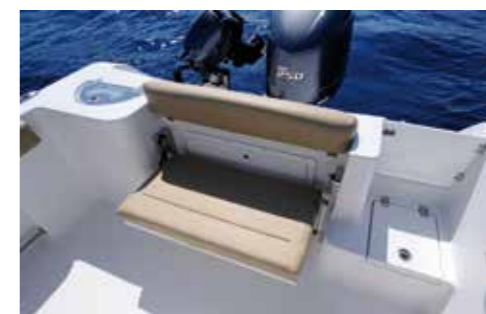
Il modello Open 232 CC a prua propone due gavoni laterali, da usare come vasche per il pescato, ed uno centrale, a pagliolo, oltre al gavone rialzato per il calamo ed il verricello a scomparsa. I due gavoni laterali sono dotabili di cuscini con tanto di poggiatesta (o schiena) amovibili, che servono a trasformare in una doppia chaise longue l'area anteriore. In aggiunta, davanti alla console, c'è una seduta che sorregge una ghiacciaia da 45 litri. Il leaning post è Deluxe e dispone di parte anteriore dei cuscini sollevabile per pilotare in stand-up, di quattro portacanne posteriori, di due cassette per accessori e sotto, di spazio per una ghiacciaia amovibile, tipo Igloo.

Il pozzetto ha larghezza totale di 2,10 metri da fermapièdi a fermapièdi - entrambe le murate ne sono dotate insieme alle rastrelliere con proteggi vettino - ed una profondità di 90 centimetri dalla base del leaning post sino alla base del divano poppiero chiuso. Quest'ultimo cela anche un ben rifinito vano impianti, con luce a led interna, contenente la pompa di sentina ed il trasduttore passante fornito insieme all'apparato elettronico Simrad. Lo smontaggio del divano per accedere al vano sottostante non è complicato e ci si affida a due slitte fissate alla struttura. L'altezza delle murate è di 70 centimetri mentre la larghezza dei bordi è di 20 centimetri utili. Anche sulle murate sono previsti portacanne ad incasso. E' disponibile una presa d'acqua per lavare il pozzetto o sciacquare il pescato e, sulla murata disposta a baglio, troviamo la vasca per il vivo da quasi 100 litri, un vano porta cime ed un portello per l'imbarco delle prede o

**PER IL PESCATORE**



I bordi da 20 centimetri dotati di portacanne e le murate che includono fermapièdi e rastrelliere



Il divano di poppa aperto. Una soluzione sfruttabile durante i trasferimenti o le pause della pesca



Il pozzetto con divano abbattuto ha dimensioni di 2,10 x 0,90 metri, sufficienti per pescare almeno in due comodamente



A prua, a pagliolo, un gavone trapezoidale per pescato o per attrezzature. Al centro si noti il drenaggio per l'acqua che viene portata a poppa



La vasca del vivo con ossigenatore è sistemata sulla murata a baglio. Ha il coperchio trasparente per un miglior controllo del contenuto



Il leaning post propone quattro portacanne, due cassette porta accessori e, in basso, il posto per una ghiacciaia amovibile



Il portello di accesso dal pozzetto al motore o alle plancette di poppa. E' dotato di chiusura per il suo bloccaggio

l'accesso al motore o alle plancette strutturali, che affiancano il pozzetto antiriflusso, una di queste attrezzata con scaletta in acciaio retrattile. La console infine è centrale, con parabrezza trasparente, in questo caso più alto di quello previsto di serie, con copertura fornita da Hard Top con parte inferiore verniciata, tubi in acciaio laccato bianco, box per l'elettronica e luci per il pozzetto. Un grande cruscotto serigrafato è predisposto per un doppio schermo incassato, operazione svolta direttamente dalla Casa Madre per renderlo il più armonizzato possibile. Due portabicchieri,

cassetto e nicchia portaoggetti, volante con pomello con timoneria idraulica, bussola, nicchia poggiatesta e tappeti personalizzati per stare scalzi completano l'arredo insieme al pannello interruttori. Questi ultimi sono un po' minimali, ma sono dettagli che alla fine fanno risparmiare sul prezzo senza inficiare sulla funzionalità. La console è sfruttabile internamente come spogliatoio o come locale da predisporre come toilette con l'aggiunta di un WC chimico opzionale. Lo spazio è limitato e lo si condivide con l'impianto doccia e con altri comandi a vista.

## INTERNO E COPERTA



Il box radio incluso nell'Hard Top opzionale (fa parte del pacchetto Platinum). A fianco gli interruttori per i faretto che illuminano il pozzetto



Gli interruttori non sono bellissimi ma funzionali. Accanto si noti la perfetta incastonatura dell'apparato di navigazione



Il gavone per il calumo e l'ancora è rialzato. Internamente si può adottare il verricello elettrico opzionale



La prua prevede cuscini e schienali, per poter trasformare un'area di seduta in area chaise longue su ambo i lati



La console di guida è centrale ed il parabrezza in questo caso è un po' più alto di quello fornito di serie, per avere maggior protezione. L'area è chiudibile con tende



La seduta bi-posto fronte console ospita nella parte inferiore una ghiacciaia da circa 45 litri



Le sedute guida del leaning post hanno cuscini anteriori sollevabili



### PARAMETRI DELLA PROVA

**Meteo** Assenza di vento, mare calmo, sole

**Carichi** 150 litri di carburante, no acqua, dotazioni di bordo, 2 persone, 1 batteria, Hard Top, Yamaha F9.9

**Velocità minima in planata** 13,5 nodi

**Velocità di crociera economica** 32 nodi

**Velocità di crociera veloce** 36 nodi

**Velocità massima raggiunta** 43 nodi

**Velocità al minimo senza trolling valve** 2,2 nodi

### PROVA IN ACQUA

La carena è tagliente a prua, con un deadrise di 55°, cui risponde un angolo di poppa di 18°. Pertanto è richiesta potenza, ma non è necessario optare per quella massima per risultare soddisfatti. Le soluzioni motoristiche più diffuse sono principalmente due, entrambe Yamaha. O ci si abbina un F200 quadricilindrico, o si passa ad un V6, ed in questo caso si punta alla potenza massima installabile che è di 250 cavalli.

Il modello da noi provato portava sullo specchio la soluzione "top", con a fianco un ausiliario da 9.9 cavalli sempre Yamaha, le dotazioni di sicurezza, una batteria, oltre a due persone di equipaggio al momento dei rilevamenti e circa 100 litri di combustibile. Cielo terso, mare calmo ed assenza di vento fanno da contorno al test che si svolge a Porto Santo Stefano. Pur trattandosi di uno scafo che misura "soltanto" 7 metri di lunghezza f.t. c'è un buono spazio di movimento a bordo, sia a poppa che a prua. Mi metto ai comandi e con i trim "tutti sotto" e flap a zero in-

zio a cercare la planata. L'Open 232 va in assetto in meno di 3". Quindi aumento il gas e pigio sulla manetta: da 0 a 25 nodi passano appena 4,3". Il top di velocità lo raggiungo a 5.300 giri senza alzare il trim e con un'elica Saltwater serie II da 15 1/4 x 19", ed è pari a 43 nodi. Se si vuole consumare un po' meno dei 78 litri/ora, che il motore beve a questo regime di giri, basta scendere a 4.500 giri e navigare a 36,8 Kn consumando 61 litri ora. Altrimenti si scende ancora di 500 giri ed a 4.000 rpm si naviga a 32 nodi ma si consuma quasi la metà, ossia 46 litri ogni ora. Continuo a non usare i flap, ed a 35 nodi innesco una virata secca, cui lo scafo risponde in modo esemplare, mantenendo conducibilità e traiettoria. La V di prua taglia bene le onde di un traghetto su cui passiamo, e questa è la ciliegina sulla torta di questo test. Mai bagnati, mai in difficoltà ma soprattutto con una facilità di conduzione che sarà particolarmente gradita anche ai neofiti. Il limite inferiore di planata è intorno ai 13 nodi ed a basso moto è apprezzabile il rollio molto contenuto, mai fastidioso. #