

Dettagli ben studiati

Well-designed **DETAILS**

Piccolo motoscafo delle linee classiche e dal prezzo interessante, è costruito in grande serie, ma con una notevole attenzione ai dettagli. Con un Mercury V6 Fourstroke da 225 cv abbiamo superato i 40 nodi

A small motorboat with classic lines at an interesting price. Produced in large numbers, but with notable attention to detail. Using a 225 hp Mercury V6 Fourstroke engine we did over forty knots

by Luca Sordelli



6.4m

Il marchio Quicksilver è americano, fa parte del colosso Brunswick, lo stesso dei motori Mercury. La costruzione avviene in Polonia, diventata uno dei centri importanti per la lavorazione della vetroresina. Lo stile, infine, è decisamente classico, richiama molto i tradizionali motoscafi mediterranei. In altre parole: osservo in banchina a Cannes il nuovo *Activ 675 Cruiser* e penso che sono di fronte ad una vera piccola "world boat", prodotta in grandi numeri e fatta per piacere in tutti e 5 i continenti. Per scegliere la versione preferita e per configurarla nei dettagli c'è un sito dallo stile molto automobilistico che rimanda alla sconfinata rete vendita globale: solo in Italia sono presenti 34 dealer. Insomma, siamo lontani dal vecchio mondo della nautica artigianale, siamo in quello della vera produzione di serie. Anche il prezzo lo conferma, circa 55.000 euro. È uno scafo che pesa poco più di 1.000 chilogrammi e stretto abbastanza per essere trasportato su

un carello stradale. Salgo a bordo e me lo studio bene. Sono i dettagli quelli che fanno la differenza. Noto che c'è molta attenzione proprio alle piccole cose. La lavorazione è curata anche in particolari come l'interno dei gavoni, oppure le cuciture delle pelli. Bene anche gli "smussi", non c'è nessun angolo vivo. Giusto anche l'accostamento dei colori, molto elegante, e lo stesso vale per alcuni dettagli come il musone verticale in inox o il montante del parabrezza satinato scuro. Ho la sensazione di essere su una barca amata da chi l'ha progettata. La grande produzione di serie, e la conseguente lotta dei listini, impongono il massimo risparmio possibile in fase di produzione ma, sul 675, le conseguenze si fanno notare veramente poco. La casa americana ha lavorato molto in questa direzione, e i risultati si vedono. Dove invece nulla è cambiato è nella funzionalità della coperta e nelle prestazioni della carena, sempre di ottimo livello. Su come organizzare il ponte di un piccolo natante, Quicksilver ha ormai una lunga esperienza ed è difficile trovare qualche cosa di sbagliato. Sul 675, in particolare, mi sono piaciuti molto l'efficiente sistema per nascondere e poi tirar fuori in un attimo il tendalino, la facilità con cui i divani si trasformano in prendisole, la comodità con cui si arriva a prua grazie all'apertura, asimmetrica, nel parabrezza. La carena l'ho testata in un giorno di acqua leggermente mossa, con a poppa la massima potenza

A prua c'è lo spazio per una piccola cabina e un bagno. Il tradizionale divano a V con tavolo centrale si trasforma in un letto da 195 x 168 cm.

In the bow there is room for a small cabin and bathroom. The traditional V-shaped sofa with a central table turn into a 195 x 168 cm berth.

disponibile, 225 cv, in questo caso quelli di un Mercury V6 Fourstroke. La barca è leggera, molto divertente da pilotare, ma l'onda presente nel Golfo di Cannes, non alta ma piuttosto ripida e fastidiosa, non mi ha consentito di prendere tutti i 6000 giri motore disponibili, mi sono fermato poco prima, a 5700 rilevando una velocità di 40,4 nodi. Discreta anche l'accelerazione, ci vogliono meno di 5 secondi per raggiungere la planata. L'andatura di crociera ideale è a 4000 giri e circa 27 nodi, dove il motore americano consuma solo 33 litri ora e dove si viaggia nell'assoluto comfort. Bene l'impatto con le onde e bene anche la precisione nelle accostate.

Nota di merito, infine, per la postazione di guida: comoda, con leve al posto giusto, gli strumenti ben leggibili e ben protetta dal grande parabrezza.

The Quicksilver brand is American and is part of the giant Brunswick company, which also produces Mercury engines. They are built in Poland, which has become one of the most important centres for working fibreglass. The style is definitely classic, and they look a lot like traditional Mediterranean motor boats. In other words: when I saw the new *Activ 675 Cruiser* tied up at the quay in Cannes I thought that I was looking at a real "world boat", produced on a large scale to make people all across the world happy. There is an automobile-style website in which you can choose your favourite version and configure the details, which are then passed on to the very extensive international sales network: there are 34 dealers in Italy alone. In short, we are a long way off the old world of nautical craftsmanship, we are now in that of real mass production.



PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place
Mare//Sea state
Vento forza//Wind speed
Direzione//Wind Direction
Altezza onda//Wave height
Persone a bordo//Number of people on board
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board
Acqua imbarcata//Water volume on board
Motore//Main Propulsion

Cannes
Poco mosso//Little moved
5 nodi//kn
NE
0 cm
2
50%
0%
Mercury 225 V6

Velocità max nodi
//Top speed knots

40.4

Autonomia mn
//Range na mi

200

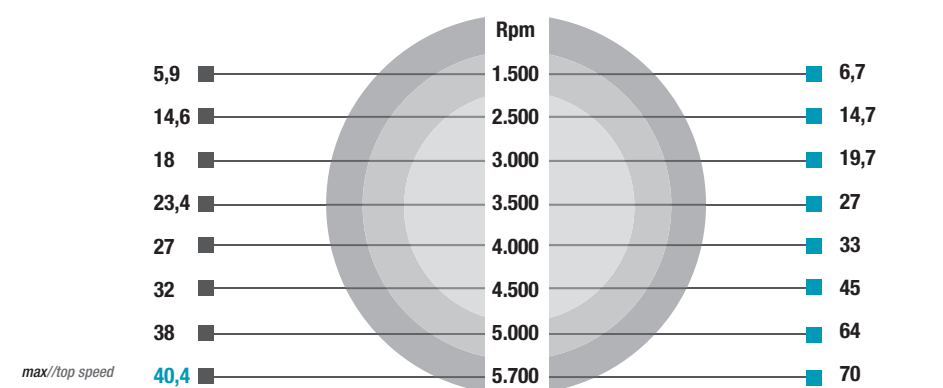
Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

8.9

Rapporto lung./larg.
//L/W

2.6

Velocità in NODI Speed in knots Consumi Lt/h Fuel consumption L/h



Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi
1.500	5.9	6.7	1.09	211
2.500	14.6	14.7	1.06	216
3.000	18	19.7	1.09	211
3.500	23.4	27	1.15	200
4.000	27	33	1.22	188
4.500	32	45	1.4	164
5.000	38	64	1.68	136
5.700	40.4	70	1.73	132

Brunswick Marine EMEA
Parc Industriel de Petit-Rechain
B-4800 Verviers
info@quicksilver-boats.com
www.quicksilver-boats.com
www.brunswick.com

Brunswick Marine Italy
Via Liguria 20
I-20068 Peschiera Borromeo
T +39 02 553811

PROGETTO Ufficio tecnico del cantiere
SCAFO Lunghezza ft 6,4m
• Larghezza massima 2,46m
• Dislocamento vuoto 1.234 kg • Capacità serbatoio carburante 230 l • Capacità serbatoio acqua 45 l
MOTORE 1 Mercury 225 Fourstroke • Potenza 168 kW (225 hp) • Numero di cilindri 6V • Alesaggio per corsa 92mm x 86mm • Cilindrata 3,4 l • Rapporto di riduzione 1,85:1 • Regime di rotazione massimo 6.000 giri/min
• Peso 216 kg
CERTIFICAZIONE CE Categoria C/7
PREZZO Euro 55.630, con IVA e full optional, con Mercury 225 V6

PROJECT Shipyard technical department
HULL LOA 6.4m • Maximum beam 2.46m • Ligh mass displacement 1234 kg
• Fuel tank volumes 230 l • Water tank volume 45 l
MAIN PROPULSION
1 Mercury 225 Fourstroke
• Outlet mechanical power 168 kW (225 hp) • Number of cylinders 6 V-shaped • Bore & Stroke 92mm X 86mm
• Total swept volume 3.4 l • Gear ratio 1.85:1 • Maximal rotational speed 6000/min
• Weight 216 kg
EC CERTIFICATION CAT C/7
PRICE 55,630€ (Incl.VAT)
full optional, equipped with 1 Mercury 225 V6 engine

Velocità minima di planata a 11 nodi (2.400 giri/min)
Minimum gliding speed at 11 knots (at a rotational speed of 2400/min)

Tempo di planata da fermo 4,9secondi.
Gliding time span of 4.9s from 0 to glide



And the price, 55,000 euros, is a further confirmation of that. The boat weighs just over a thousand kilogrammes and is narrow enough to be towed on a trailer. I went on board and I had a good look at it. It is the details that make the difference. I see that a lot of attention has been paid to small things. The boat is made with care, including in details like the interior of the lockers, or even the stitching on the leather. I liked the rounded edges, with no sharp corners. The colours are also well chosen and are very elegant, and the same can be said for many details like the vertical stainless steel bow roller or the dark matte windscreen mount. I got the feeling that I was on a boat that was

loved by its designer. Production boats, and the fight over pricing that comes with them, mean that savings are invariably sought at the production stage, but this is really not at all obvious on the 675. The American firm has worked hard on this, and it shows. There have been no changes to the deck's practical functionality and to the performance of the hull, which are still excellent. Quicksilver is very experienced in organising the layout on small boats, and it is difficult to find anything that they have got wrong. On the 675 I particularly liked the efficient system to stow away the awning and then get it out again in an instant, the ease with which the sofas turn into sun loungers and how easy it is to get to the bow, thanks to the asymmetric opening in the windscreen. I tried out the boat on a slightly rough day, with the full power available - 225 hp - fitted, which in this case was a Mercury V6 Fourstroke. It is a light boat, and is a lot of fun to drive, but the waves in the Gulf of Cannes, while not being very high were fairly steep and annoying – so I couldn't use all of the 6,000 rpm available, stopping just before that at 5,700, which gave 40.4 knots. The acceleration is also acceptable, and it took less than five seconds to start planning. Ideal cruising speed is around 27 knots at 4,000 revs, at which the American engine only uses 33 litres an hour, and you can travel in complete comfort.

The boat took the impact with the waves well, and was precise when turning. Lastly, the driving position deserves praise: it is comfortable and well protected by the large windscreen, with the levers in just the right place and instruments that are easily readable. ■



Grazie a un motore fuoribordo Mercury V6 Fourstroke di 225 cavalli abbiamo navigato alla velocità massima di 40,4 nodi.

Thanks to a 225 hp Mercury V6 Fourstroke outboard engine, we hit 40.4 knots.