

Top Marks with a Cherry on Top...

Per essere ancora più veloce e sportivo, monta i due V8 Mercury 450R con i quali supera i 40 nodi. Il pozzetto è nuovo, con più sedute e un tavolo più grande

To make it still more fast and sporty, it is fitted with two V8 Mercury 450Rs which take it above 40 knots. The cockpit is new, with more seats and a larger table

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello





A spacious bed in the bow, and a bathroom in a separate room. It is a set-up that works for a couple who want to do a lot of short and medium-range cruises.

Una cuccetta spaziosa a prua e un bagno in un locale separato. Un allestimento adeguato per una coppia che vuole fare crociere a corto e medio raggio.

È UNO DEI PIÙ PICCOLI DELLA GAMMA STRIDER, MA ANCHE UNO DI QUELLI DI MAGGIOR SUCCESSO. Lo si è già visto con i piedi poppieri e con fuoribordo piuttosto potenti, ma non fino a questo punto. Al massimo, sullo specchio erano stati montati due Mercury da 400 cv ciascuno. Questa volta, invece, ci sono 900 cv, divisi nei due propulsori Verado V8 sovralimentati, da 450 cv ciascuno. Si tratta dei più potenti fuoribordo sul mercato. Usciti dalla diga foranea di Genova, il mare non è molto piatto e quando ci allontaniamo dalla costa, lo è ancora meno. L'onda arriva a 70 centimetri. E poi c'è il vento. Piuttosto teso e fastidioso. Soprattutto perché butta spruzzi a bordo se non lo si prende in faccia. Se lo prendi in faccia però, ti arriva dritta sulla prua anche l'onda. Insomma, una condizione non proibitiva, ma nemmeno di tutto relax. La potenza non si discute e me ne accorgo appena affondo la manetta. Per far uscire lo scafo dall'acqua bastano due

secondi e mezzo. Del resto, i 900 cavalli complessivi dei due fuoribordo installati sono praticamente la potenza massima applicabile a questo battello. Mi posiziono con le onde di poppa e provo a spingere al massimo. A 40 nodi però mi basta. La carena si comporta bene, anche quando affronto le onde di prua, ma la potenza è davvero tanta. Ne risente un po' la stabilità. *Strider 11* ha un baglio pronunciato. La larghezza massima arriva a 3,73 metri, ma nonostante questo, i 900 cv dei fuoribordo sono forse davvero troppi in una giornata come questa. Con il mare un po' più calmo forse avremmo potuto azzardare di più, ma con un'onda come questa, i 40 nodi di velocità ci sono sembrati abbastanza. Forse poteva essere migliorato anche il bottazzo perché gli spruzzi non hanno risparmiato il pozzetto. Buona invece la protezione offerta da parabrezza e *sport top*. Alla massima mi sono fermato a 5000 giri, ma i due bestioni di Mercury possono

arrivare a 6400. È una potenza che però va domata. Direi che una configurazione di questo genere è indicata a chi ama una navigazione molto sportiva, ma che è anche in grado di sostenerla. È facile immaginare che avremmo superato, e probabilmente non di poco, i 50 nodi. Per il resto, le qualità marine di questa carena non si discutono. Il deadrise è sufficiente a non farla soffrire, nemmeno con un mare come questo. E le prestazioni sono e rimangono, molto sportive. Anche il design lo ricorda. È più o meno quello che già avevamo conosciuto per i precedenti modelli *Strider 11*, ma questa, che è la versione *Limousine*, ha un pozzetto con layout leggermente diverso. Sono aumentate le sedute, la dimensione del tavolo e il mobile bar, che si trova a poppavia delle sedute per il pilota e il copilota, ospita ben due frigoriferi. Il design sportivo è accentuato anche dalle forme del bimini che, per questa versione, prende il nome di *sport top*. E basta guardarlo per capire il perché. Il numero maggiore di sedute in pozzetto ci dicono che questa *Limousine* è una versione studiata appositamente per utilizzare *Strider 11* come tender di mega yacht. Il rinnovato layout del pozzetto con un numero maggiore di sedute, comporta che per accedere alla spiaggia di poppa si debba scavalcare il divanetto. Sembra difficile, ma non è così. Non siamo in presenza di schienali con la dimensione tipica della poltrona da ufficio. Entrare e uscire dal pozzetto è un'operazione più facile a farsi che a dirsi. Anche per questo, la versione *Limousine* può incontrare i favori, non solo da chi la pensa come tender, ma anche da chi ama navigare in compagnia con tanta gente a bordo. Sottocoperta l'allestimento è rimasto lo stesso delle versioni precedenti. Quello che si apprezza di più, a mio parere, è la tanta "aria" sopra la testa nella cuccetta di prua e la luce naturale che filtra sia dal portellone trasparente di accesso, sia dal passauomo che si trova sulla tuga. È una quantità di luce naturale abbastanza anomala per un battello pneumatico. Di solito, su gommoni cabinati di queste dimensioni, è possibile che ci siano solo piccoli oblò e spesso non si trovano nella zona di prua. La conseguenza è che la cuccetta rimane tutta al buio. Non è così per la versione *Limousine* dello *Strider 11*. Attenzione, però, che se a una *Limousine* attaccate due motori da Formula 1, dovete essere capaci di gestirli.

IT IS ONE OF THE SMALLEST, BUT ALSO ONE OF THE MOST SUCCESSFUL BOATS IN THE STRIDER RANGE. It has already been seen with fairly powerful stern drives and outboard motor, but not this powerful. The most powerful engines which had been used were two 400 hp Mercurys. This time the 900 horsepower comes from two supercharged Verado V8s, each turning out 450 hp. They are brand new and are the most powerful outboards on the market. Once we got beyond the harbour wall at Genoa, the sea wasn't very calm and it got worse as we went further away from the shore. The waves reached 70 centimetres. And then there was the wind. It was fairly stiff and annoying. Especially because it threw spray on board if you didn't take it head on. But if you took it head on, you also took the waves straight on the bow. So basically, the conditions were not impossible, but neither were they completely relaxing. There is no doubt about the power this boat has, and I was reminded of that just as soon as I opened the throttle.





210

Engine data

I Mercury 450R sono nuovissimi e sovralimentati con otto cilindri a V. Sviluppano tantissima potenza, con un peso decisamente contenuto. E per quello che abbiamo potuto constatare, anche con dei consumi piuttosto bassi. Per navigare a 40 nodi su mare formato, abbiamo consumato circa 75 litri/ora per motore.

The Mercury 450R engines are just out, and are a supercharged V8. They really develop a lot of power, but with very limited weight. And from what we saw, they don't use very much fuel. To do 40 knots on a rough sea, we used around 75 litres per hour for each engine.

Just two and a half seconds were needed to raise the bow out of the water, and the total nine hundred horsepower generated by the two outboards are just about the most you could use on this boat. I set it up to take the waves on the stern, and I tried giving it everything. But at 40 knots I decided that was enough. The hull behaved well, even when I was taking the waves head on, but it really is a powerful boat, and that has a bit of an effect on stability. *Strider 11* has a large beam, with maximum width getting to as much as 3.73 metres, but despite this, the 900 hp produced by the outboards are perhaps a bit too much on a day like the one we were out. With a slightly calmer sea we could perhaps have been a bit more daring, but with waves like those, 40 knots really felt like enough. Perhaps the fender could have been improved a bit, because the spray did reach the cockpit. By contrast, good protection was provided by the windscreen and *sport top*. When going fastest, I took the boat up to 5,000 rpm, but the two Mercurys are like wild animals and can

get to 6400. That is power that really needs to be kept well under control, however. I would say that a configuration of this type is a good idea for people who like using the boat in a sporty kind of way, but also someone who is able to handle it. I can easily see that we would have reached fifty knots, and probably done quite a lot more. The sea-holding quality of this hull are not in any doubt. The deadrise is enough for it to be comfortable, even in a sea like this. And the performance is, and still is, very sporty, while the design means you aren't about to forget that. It is more or less what we had already seen on previous *Strider 11* models, but the one we tried – which was the *Limousine* version, has a slightly different layout in the cockpit. The number of seats has increased, the size of the table and the mobile bar which is located aft of the seats for the helmsman and assistant, has actually got two fridges. The sporty feel to the design is also accentuated by the shape of the bimini, which in the case of this version of the boat, has been called the *sport top*.

Velocità max nodi Top speed knots

40.2

Autonomia mn Range nm

150

Rapporto peso potenza Mass outlet power

6.8



Rapporto lung./larg. L/W

3



SACS SRL

Via Don Locatelli, 49
I-20877 Roncello (MB)
T. +39 039 6885489
info@sacsmarine.it
www.sacsmarine.it

PROGETTO: Sacs e Christian Grande Design Works
SCAFO: Lunghezza fuori tutto 11,22m • Lunghezza di omologazione 9,98m • Larghezza massima 3,73m
• Pescaggio 0,7m • Diametro tubolari 0,69m
• 6 compartimenti • Serbatoio carburante 530 l
• Serbatoio acqua 130 l • Dislocamento a secco 3.500 kg (senza motore) • Potenza massima applicabile 672 kW

MOTORI: 2xMercury 450R • Potenza 450 cv
• 8 cilindri a V • Cilindrata 4,6 l • Rapporto di riduzione 1,60:1 • Regime di rotazione massima 5800-6400 giri/min • Peso 313 kg
Omologazione CE Cat. B per 14 persone

PROJECT: Sacs and Christian Grande Design Works
HULL: LOA 11.22m • Length 9.98m • Maximum beam 3.73m • Draft 0.7m • Tubes diameter 0.69m
• 6 compartments • Fuel tank volume 530 l • Water tank volume 130 l • Light mass displacement 3,500 kg (bare boat) • Maximum rated power 672 kW

MAIN PROPULSION: 2xMercury 450R • Outlet mechanical power 450 hp • 8 cylinders V-shaped – Swept volume 4.6 l • Gear ratio 1.60:1 • Maximum rotational speed 5800/min-6400/min • Weight 313 kg

EC CERTIFICATION: CAT B - 14 people

Da 0 a planata in 2,5 secondi
Gliding time of 2.5s from 0 to glide

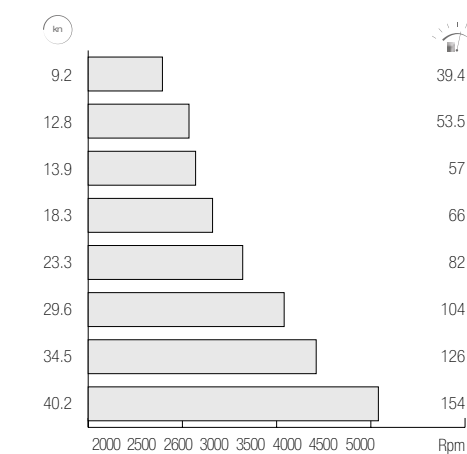
Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2000	9.2	39.4	4.3	123	69
2500	12.8	53.5	4.2	126	75
2600	13.9	57	4.1	129	75
3000	18.3	66	3.6	147	77
3500	23.3	82	3.5	150	77
4000	29.6	104	3.5	151	79
4500	34.5	126	3.6	145	81
5000	40.2	154	3.8	138	82

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Genova, Italy
Persone a bordo//People on board 3
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 450 l
Altezza onda//Wave height circa 70 cm/about 70 cm
Vento//Wind speed tra 15 e 18 nodi
between 15 and 18 knots

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)

3.5



211



212

There is a new cockpit layout, with more seats and a larger table. The *Limousine* version is ideal for using the *Strider 11* as a tender for mega and giga yachts.

Nuovo layout del pozzetto, con più sedute e un tavolo più ampio. La versione *Limousine* è ideale per trasformare *Strider 11* in un tender per mega e giga yacht.

La carena è la stessa delle precedenti versioni. La V di prua e il deadrise assicurano un buon comportamento con onda, senza penalizzare le prestazioni. I 900 cv sullo specchio però sono tanti e sono impegnativi soprattutto quando il mare è formato.

The hull is the same as the one from the previous versions. The V-shaped bow and the deadrise mean that it behaves well with waves, without any effect upon performance. But 900 horsepower on the transom is really a lot, and takes some dealing with, especially when the sea is rough.

And you just have to see it to understand why. The large number of seats in the cockpit is a sign that this *Limousine* has been designed to use the *Strider 11* as a tender for mega yachts. The updated cockpit design, with extra seats, means that getting to the swimming platform you have to climb over the sofa. That sounds difficult, but actually it isn't. We aren't talking about seat backs like those from an office armchair. Getting in and out of the cockpit is easier done than said. In part because of that, this *Limousine* version might be liked not just by people who see it as a tender, but also by people who like to go out with a lot of people on board. Below deck the set-up is the same as in previous versions. What people will most like, I would say, is having so much headroom in the bunk set in the bow, and the natural light that comes both from the transparent access door, and also from the hatch in the deckhouse. It is an amount of natural light that is fairly unusual for an inflatable boat. Normally dinghies with cabins of this kind of size might just have some small portholes, and often not in the bow area. That means that the sleeping area is left completely in the dark. But that's not the case with the *Limousine* version of the *Strider 11*. But watch out, because if you fit two Formula 1 engines to a *Limousine*, you have to know how to handle them. ▲

