

PERSHING



di Corradino Corbò - Impresione di navigazione n. 1707

Ennesimo passo avanti compiuto dal cantiere di Mondolfo in ciascuna delle componenti progettuali, costruttive e tecnologiche di un motoryacht concepito per meravigliare il pilota più esperto.

Se non fosse equivocabile, verrebbe da dire: ecco il solito Pershing. È che di fronte alla documentazione tecnica del nuovo 9 X, che studiamo con attenzione prima di affrontare la prova in mare, ci rendiamo conto che, per l'ennesima volta, il celebre cantiere di Mondolfo ha fatto un ulteriore passo avanti sulla complessa via della progettazione, della costruzione e del contenuto tecnologico. Un'attitudine all'innovazione che, essendo ben nota, crea immancabilmente parecchie aspettative in chi, come noi, si appresta a salire a bordo.

Se non fosse equivocabile, verrebbe da dire: ecco il solito Pershing. È che di fronte alla documentazione tecnica del nuovo 9 X, che studiamo con attenzione prima di affrontare la prova in mare, ci rendiamo

Prezzo base
Euro 7.000.000
Iva esclusa

Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: www.nautica.it/photo

Scheda tecnica

Lunghezza massima f.t.	m 28,14	Potenza complessiva	2 x 2.638 HP	Capacità serbatoio carburante	9.000 litri
Lunghezza di costruzione	m 23,91	Tipo di trasmissione: Top System 105 con eliche di superficie		Capacità serbatoio acqua	1.200 litri
Larghezza massima	m 6,23	Peso totale motori con invertitori	2 x 4.020 kg	Progetto	Fulvio De Simoni
Immersione alle eliche	m 1,65	Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati	12,88 : 1	Costruttore: Pershing (Ferretti Group), via J.J. Pershing 1/3, 61037 Mondolfo (Pu), tel. 0721 956211; info@pershing-yacht.com ; www.pershing-yacht.com	
Dislocamento a vuoto	kg 68.000	Prestazioni dichiarate: velocità massima 42 nodi; velocità di crociera 38 nodi; autonomia a velocità di crociera 380 miglia, a velocità massima 370 miglia		Categoria di progettazione CE	A
Dislocamento a pieno carico	kg 79.400				
Portata omologata	20 persone				
Totale posti letto	6/8 (+ 2 di equipaggio)				
Motorizzazione della prova	MTU 16V 2000 M96L				

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	8,6	56	6,51	1.382
1000	11,7	160	13,67	658
1200	12,9	226	17,51	513
1400	15,5	364	23,48	383
1600	23,0	450	19,56	460
1800	27,0	552	20,44	440
2000	30,2	670	22,18	405
2200	36,0	822	22,83	394
2450	42,0	1.020	24,28	370

MOTORI: MTU 16V 2000 M96L 2 x 2.638 HP

I consumi sono stati rilevati da centraline / plotter di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

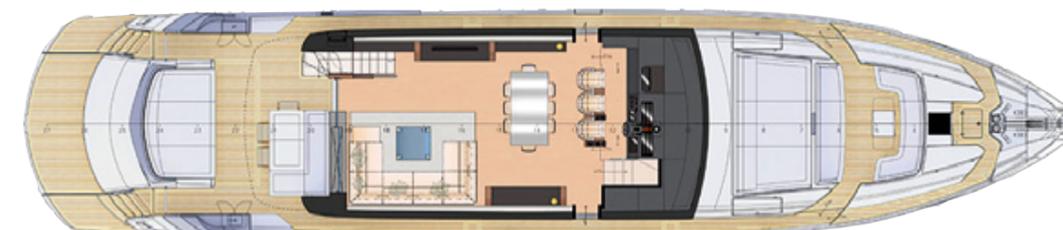


E' quindi con lo stesso spirito di compiacimento che, osservando lo scafo da varie angolazioni, diciamo pure: ecco il "solito" Fulvio De Simoni. L'impronta stilistica è infatti la stessa che avevamo già apprezzato nel 5 X - entry level della gamma - ma, in questo caso, l'estensione delle linee su uno scafo che è più lungo di circa dodici metri (per l'esattezza 28,14 contro 16,51) giova sicuramente all'armonia dell'insieme. Più diretto, per dimensioni, è il paragone con il sempreverde Pershing 92, ma, in questo caso, a balzare agli occhi è la finestratura a murata: "reinvestendo" il peso risparmiato con la coperta e la tuga in carbonio ed epossidica (il 9 X è la prima unità del Gruppo Ferretti a presentare questa soluzione), il cantiere è infatti riuscito a passare da 3,4 a



16 metri quadrati di vetrate senza gravare di un solo chilogrammo sul dislocamento del modello di riferimento. Senz'altro ottimo è l'effetto estetico ma ancor più sostanzioso è quello sul comfort, grazie all'eccellente luminosità acquisita in tutti gli ambienti sottocoperta. Qui le possibilità di allestimento sono diverse: quattro cabine o tre cabine e un salotto; cinque o sei toilet-

te. Resta identica la cucina, che è sulla stessa quota ma verso poppa, nel quartiere riservato all'equipaggio (due posti letto con servizi privati), al quale si accede attraverso una scala separata. Lasciamo per ultimo il salone, che, pur nel suo arredamento pratico ed elegante (molto originali le pregiate pelli stampate in bianco e nero), trova il suo pezzo forte nella



plancia, posta in posizione decisamente dominante, con le sue tre poltrone anatomiche ben in vista. Qui, tre monitor dalle funzioni intercambiabili (quello di sinistra reclinabile elettricamente, per aumentare la visuale sull'acqua), costituiscono i vertici di un raffinato impianto integrato: sistema-barca, cartografia, motori. Questi ultimi, due turbodiesel MTU 16V da 2.638 HP con trasmissioni a eliche di superficie, fanno capo a un display Top System che gestisce, anch'esso in modo integrato, tutta la parte idraulica: il trim, lo steer e gli interceptor. Restano autonomi soltanto l'autopilota, gli stabilizzatori Seakeeper, i joystick e le manette. Eccellente il sistema "steer by wire" che adegua

la risposta dei timoni alle varie velocità e regola l'azione di controbarra rendendo estremamente fluida qualsiasi manovra, anche molto rapida, impedendo il sempre rischioso overcontrol. In pratica, sono le stesse prestazioni della "vecchia" e pur sempre attualissima timoneria elettrica, ma con un'affidabilità moltiplicata. Tutto ciò serve a governare in piena sicurezza e con il massimo piacere una barca da 75 tonnellate che può essere lanciata a ben oltre 40 nodi, con gli ospiti che possono chiacchierare tranquillamente a bassa voce e passare da un ambiente all'altro senza troppi sbattimenti. Non c'è niente da fare: è proprio il solito Pershing.





Costruzione e allestimento

Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): sovrastruttura in fibra di carbonio e vtr; fly e portellone di poppa di carbonio - Tipo di stratificazione: infusione di resina vinilestere sottovuoto - Geometria della carena: V a geometria variabile (deadrise 12,5 gradi) con interceptor - Elementi di ventilazione: pattini longitudinali - Stabilizzatori: 2 Seakeeper giroscopici sull'asse longitudinale - Attrezzature di prua: 2 verricelli; musone doppio; 2 bitte; 4 passacavi - Attrezzature di poppa: 2 bitte a scomparsa sulla pancetta poppiera - Plancetta poppiera: basculante.

Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: esemplare per disposizione e qualità dell'attrezzatura.

Allestimento del pozzetto: semplice, lineare, versatile. Tavolo su colonna servocomandato.

Sistemazione zattere autogonfiabili: alloggiamenti dedicati, protetti, pratici e funzionali.

Trattamento antisdrucchiolo: classico teak a filarotti. Molto efficace ed elegante.

Vani di carico: capienti, ben distribuiti e di facile accesso. Eccellente lo storage di prua con portellone a comando idraulico.

Ergonomia della plancia: ottima soprattutto per la posizione seduta.

Visuale dalla plancia: mediamente buona anche se leggermente penalizzata in alcune direzioni.

Flying-bridge: ambiente assai comodo e ben attrezzato per la vita di bordo.

Ottima la plancia, che prevede esclusivamente la posizione seduta.



Articolazione degli interni: semplice, geometrica, razionale.

Finitura: ottima anche nei punti poco in vista.

Cucina: notevolmente defilata, nel quartiere equipaggio. Molto ben attrezzata.

Toilette: comode, perfettamente attrezzate, ben aerate e ben illuminate quelle dell'armatoriale e della vip. Più convenzionali le altre.

Locali equipaggio: cabina con due letti a castello attigua alla cucina (dotata di dinette) e alla sala macchine.

Sala macchine (ambiente): volume abbastanza ampio e ben aerato, consente di raggiungere senza difficoltà quasi tutti i vari organi.

Sala macchine (allestimento tecnico): impiantistica di alto livello, sia per la qualità dei vari dispositivi sia per l'ottima realizzazione.

Risposta timone: pronta, efficace, equilibrata, controllata.

Risposta correttori d'assetto: eccellente per rapidità, sensibilità ed efficacia anche in modalità automatica.

Stabilità direzionale: eccellente a tutte le velocità.

Raggio di accostata: eccezionalmente stretto, con pronunciato sbandamento.

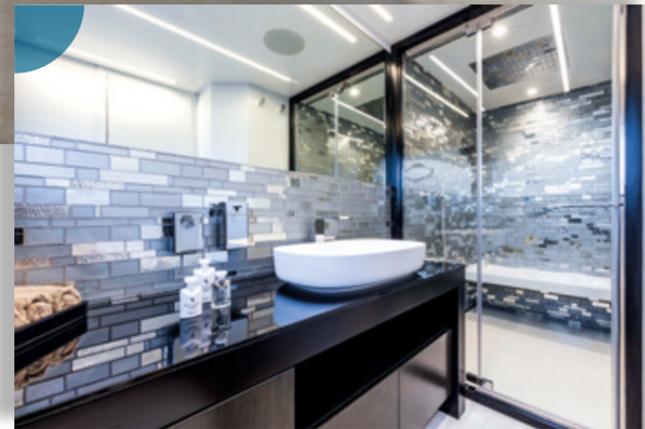
Stabilità in accostata: eccellente a qualsiasi raggio e a tutte le velocità.

Manovrabilità in acque ristrette: ottima con l'aiuto dei thruster.



INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI

RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA
Cabina prua (vip)	75 dBA
Cabina centrale	68 dBA
Quadrato-salone	65 dBA



La prova

CONDIZIONI - Vento: forza 2 - Mare: 1 - Carichi liquidi: 2/4 - Persone: 11 - Stato dell'opera viva: buono.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (correttori di assetto a zero): 16,5 nodi - Velocità minima di planata (correttori di assetto a zero): 16 nodi - Velocità massima: 42 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 36 nodi - Fattore di planata: 2,54 (elevato).

MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 24,5 - Area flying-bridge: mq 21,5 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,00 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,93 - Altezza alla timoneria interna: m 2,15 - Altezza sala macchine: m 1,90 - Larghezza minima passavanti: m 0,42 - Garage: per un tender da m 3,85 e una moto d'acqua.

