

Pershing 70

di Corradino Corbò

Impressione di navigazione n. 1587

Giusto o sbagliato che sia, un tester con un po' di anni di esperienza finisce immancabilmente per appioppare etichette personali - perciò puramente mentali - ai vari cantieri con i quali ha a che fare. Perciò, per esempio, nella sua testa, quel cantiere costruisce barche di gran classe, quell'altro costruisce barche economiche, quell'al-

Un cabinato offshore volto a conquistare chi ama soprattutto le raffinatezze tecniche, le prestazioni nautiche, l'alta velocità. 40 tonnellate di pura sostanza. Con qualche concessione al lusso.

tro ancora costruisce barche molto appariscenti ma, magari, di scarsa sostanza. E' una sorta di istinto che bisogna tenere a freno, poiché, relativamente a una barca da provare, può generare un pregiudizio condizionante laddove, invece, la regola imporrebbe una serena spregiudicatezza. Nel caso di Pershing, il sottoscritto confessa di aver maturato l'idea di

un cantiere che costruisce barche tecnologiche. Che cosa significhi questo e, soprattutto, se corrisponda alla realtà, lo vedremo tra breve. E' comunque significativo il fatto che, ad assisterci nella prova del Pershing 70, siano tre ingegneri di Ferretti Group che hanno diretta competenza su altrettanti aspetti specifici di questo nuovo modello. Credeteci: è una cosa tutt'altro che usuale nel variegato panorama della cantieristica mondiale.



Scheda tecnica

- ❑ Progetto: AYT&D (carena, propulsione) – Fulvio De Simoni (design).
- ❑ Costruttore: Pershing - Ferretti Group, via Ansaldo 7, 47122 Forlì (FC), tel. 0543 787511, fax 0543 473069; info@pershing-yacht.com; www.pershing-yacht.com
- ❑ Categoria di progettazione CE: A
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 21,44
- ❑ Lunghezza scafo: m 20,80
- ❑ Larghezza massima: m 5,00
- ❑ Immersione alle eliche: m 1,35
- ❑ Dislocamento a vuoto: kg 40.200
- ❑ Portata omologata persone: 16
- ❑ Cabine passeggeri: 3
- ❑ Cabine equipaggio: 1
- ❑ Motorizzazione della prova: MTU 10V 2000 M94
- ❑ Potenza complessiva: 2 x 1623 HP
- ❑ Tipo di trasmissione: Top System Surface Drive 85P
- ❑ Peso totale motori con invertitori: kg 2.725 x 2
- ❑ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 12,38 : 1
- ❑ Prestazioni dichiarate: velocità massima 44 nodi; velocità di crociera 39 nodi; consumo a velocità di crociera 515 litri/ora; autonomia 265 miglia.
- ❑ Capacità serbatoio carburante: litri 3.500
- ❑ Capacità serbatoio acqua: litri 900
- ❑ Dotazioni standard: aria condizionata da 72.000 BTU, passerella telescopica, generatore da 17 kW.
- ❑ Optional: autotrim per le eliche di superficie; stern thruster; ice maker; water maker l/h 180; inverter; lavasciuga.
- ❑ Prezzo della barca provata: Euro 3.169.000 Iva esclusa.



Prezzo base: Euro 2.720.000 Iva esclusa



RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
650	7,4	36	4,8	719
1000	10,0	110	11,0	318
1200	11,4	120	10,5	332
1400	12,3	200	16,2	215
1600	14,5	282	19,4	179
1800	24,6	380	15,4	226
2000	35,5	436	12,2	284
2200	41,1	518	12,6	277
2450	46,0	630	13,6	255

MOTORI: MTU 10V 2000 M94 2 x 1623 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.



so poppa, offrono una netta sensazione di spazio, sollecitata anche dai sapienti contrasti cromatici che riguardano tanto le pannellature quanto gli elementi e i complementi di arredo. Se le immagini che corredano questo test sono più che eloquenti e veritiere nel trasmettere questa impressione, è soltanto con le parole che possiamo sottolineare l'ottimo livello ergonomico generale, che trova la sua migliore espressione nella plancia. Qui il design diventa più asciutto e geometrico, lasciando il passo a quella razionalità che è essenziale in uno scafo ad alte prestazioni. Ed è qui, infatti, stando ai comandi, che il carattere del Pershing 70 salta fuori prepotentemente. Innanzi tutto, dopo le tipiche manovre destinate a valutare la reattività alle varie velocità, si fa un po' di fatica a ricordare che si tratta di una massa di circa 45 tonnellate. Infatti, se è alquanto ovvio che la spinta propulsi-

L'impronta estetica è tipicamente di marca, nel senso che le innovazioni introdotte da Fulvio De Simoni - che firma da sempre ogni singolo modello della gamma - non incidono sostanzialmente sull'immediata riconoscibilità dello scafo: già da lontano, ben prima che la vista metta a fuoco la scritta Pershing, si capisce che si tratta di una barca che viene dal celebre cantiere di Mondolfo. E' piuttosto dalla banchina - o meglio ancora da un elicottero - che si evidenzia un nuovo elemento architettonico che probabilmente avrà un futuro anche su altri modelli della stessa linea: una coppia di montanti laterali che, collegando la falchetta con il tetto-tuga, formano due eleganti ali che ricordano vagamente le "canard" utilizzate su certi jet supersonici. Va tuttavia riconosciuto che, al di là del fatto puramente estetico, questa struttura aumenta considerevolmente il livello di protezione del pozzetto. Gli interni, a partire dal living che può essere completamente aperto ver-



va delle due grosse eliche di superficie - mosse da una coppia di MTU da 1623 HP ciascuno - sia poderosa, non altrettanto è scontata l'eccezionale capacità evolutiva che esse imprimono a una carena che, con i suoi 17 gradi di deadrise a poppa, messi in rapporto con le dimensioni generali, può senz'altro essere considerata a "V" profonda. Che il sistema sia perfettamente equilibrato lo dimostrano pure due circostanze alquanto particolari: la modestissima perdita di velocità nelle accostate strette e prolungate, nonché - questo lo scopriamo soprattutto osservando in diretta i dati dei flussometri - il consumo di carburante che, in termini di litri/miglio, varia entro limiti modestissimi nell'arco di quella decina di nodi entro la quale può essere stabilita la velocità di crociera. C'è anche da dire che, nella più complessa



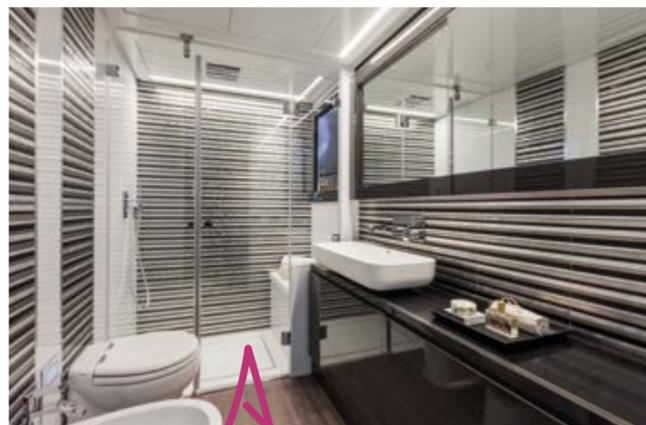
messa a punto del sistema di trasmissione a eliche ventilanti, un aiuto fondamentale viene dall'Autotrim: un dispositivo che tiene conto, istante per istante, di tutti i parametri chiamati in gioco e, sulla base del risultato, modifica e coordina la posizione delle trasmissioni al fine di ottenere il risultato migliore. Il che significa persino superare di un bel po' quei 44 nodi che il cantiere dichiara come velocità massima. La barca perfetta non esiste, d'accordo. Ma è evidente che in casa Pershing non smettono mai di provarci.

La prova

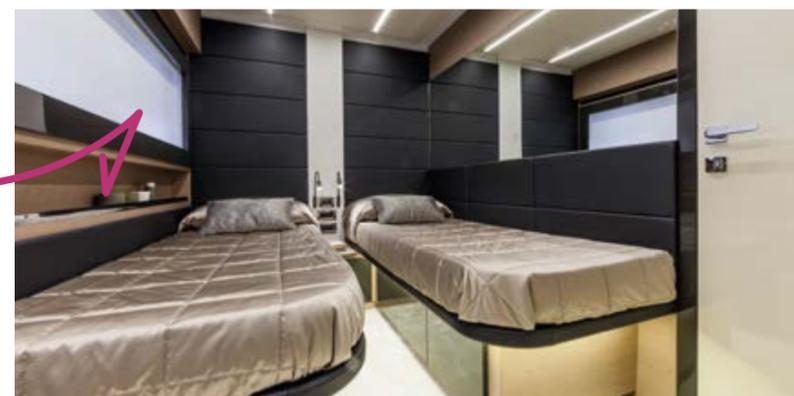
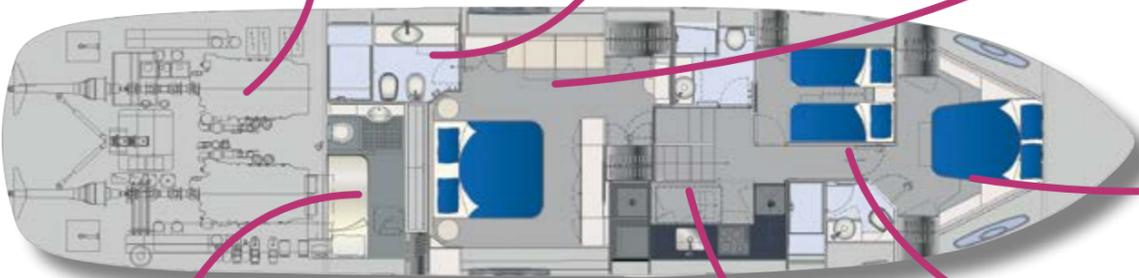
CONDIZIONI - Vento: 2 - Mare: 1 - Carichi liquidi: 2/4 - Persone: 9 - Stato dell'opera viva: buono.
RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 15,5 nodi - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 15 nodi - Velocità massima: 46 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 41 nodi - Fattore di planata: 2,96; (è il rapporto tra velocità max e minima di planata con flap retratti). In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).
MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 8,80 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 1,97 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,95 - Altezza alla timoneria interna: m 2,00 - Altezza sala macchine: m 1,80 - Larghezza minima passavanti: m 0,35.

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo: vetroresina su stampo femmina; laminazione del fondo in sandwich di balsa; laminazione dei fianchi in PVC; coperta in sandwich di PVC a cellula chiusa.
Serbatoi strutturali - Tipo di stratificazione: infusione sottovuoto con resina vinilestere
- Geometria della carena: a "V" (17 gradi a poppa) - Elementi di ventilazione: pattini longitudinali - Attrezzature di prua: ancora Bruce da kg 30; catena zincata da mm 10, lunghezza m 75; verricello da 2300 Watt; 2 bitte di acciaio inox - Attrezzature di poppa: 2 bitte di acciaio inox con passacavi a rulli; verricello da tonnellaggio da 1500 Watt - Plancetta poppiera: integrata, a sbalzo, con scivolo per il tender.



A livello della coperta, il living è quasi completamente occupato da comodi divani. La timoneria, appena defilata, è a dritta. Sottocoperta, la versione con tre cabine prevede l'armatoriale a mezzanave (con servizi privati), una vip a prua (con servizi privati) e una con letti gemelli sul lato sinistro, dove si trova anche la toilette comune. Adiacente la sala macchine (verso la quale ha accesso diretto), si trova la cabina marinaio, con toilette separata. La domotica è avanzatissima: avendo i codici, ciascun ospite può comandare luci, aria condizionata, hi-fi della sua cabina per mezzo del suo smartphone/tablet.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: ottimo per razionalità generale e qualità dei componenti.
Allestimento del pozzetto: articolato, ben attrezzato per la vita di bordo.
Sistemazione zattera autogonfiabile: alloggiamento dedicato, protetto, pratico e funzionale.
Trattamento antisdrucchiolo: classico teak a filarotti. Efficace ed elegante.
Vani di carico: adeguati alla tipologia dell'imbarcazione.
Ergonomia della plancia: eccellente sia per la posizione eretta sia da seduti.
Visuale dalla plancia: ottima a scafo stabilizzato. Leggermente penalizzata verso i lati se lo scafo è in accostata stretta.

Articolazione degli interni: semplice, geometrica, razionale.
Finitura: ottima anche nei punti poco in vista.
Cucina: in ottima posizione, perfettamente attrezzata, ben aerata.
Toilette: comode e ben attrezzate, godono di buona aerazione e illuminazione naturale.
Cabina marinaio: accesso non particolarmente comodo ma interno molto confortevole, con toilette separata.
Sala macchine (ambiente): non molto ampia ma ben accessibile, sia dal pozzetto, sia dalla cabina marinaio.

Sala macchine (allestimento tecnico): impiantistica di livello eccellente, sia per la qualità dei vari dispositivi sia per l'ottima realizzazione.
Risposta timone: pronta ed efficace, come è normale che sia con una trasmissione a eliche di superficie.
Risposta trim/flap: pronta ed efficace. Assolutamente eccellente il dispositivo Autotrim.
Stabilità direzionale: eccellente a tutte le velocità.
Raggio di accostata: assai contenuto, con sbandamento nella norma.
Stabilità in accostata: eccellente a qualsiasi raggio e a tutte le velocità.
Manovrabilità in acque ristrette: ottima grazie anche all'aiuto dei thruster.