

 Pershing

5X

Prezzo base: Euro 990.000 Iva esclusa

di Corradino Corbò
Impressione di navigazione n. 1670



MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	6,5	9,8	1,50	1.459
1000	9,5	30,0	3,15	696
1200	10,8	57,0	5,27	416
1400	13,0	86,0	6,61	332
1600	16,7	112,0	6,70	328
1800	20,4	145,0	7,10	309
2000	24,6	176,0	7,15	307
2200	29,2	214,0	7,32	300
2400	33,0	263,0	7,96	276
2500	35,8	286,0	7,98	275

MOTORI: Volvo Penta Ips D11 2 x 725 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.

Scheda tecnica

- ▶ Lunghezza massima f.t.: m 16,51
- ▶ Lunghezza scafo: m 15,37
- ▶ Larghezza massima: m 4,38
- ▶ Immersione alle eliche: m 1,35
- ▶ Dislocamento a vuoto: kg 20.900
- ▶ Dislocamento a pieno carico: kg 25.000
- ▶ Portata omologata: 12 persone
- ▶ Totale posti letto: 4
- ▶ Motorizzazione della prova: Volvo Penta D11 IPS950
- ▶ Potenza complessiva: 2 x 725 HP
- ▶ Tipo di trasmissione: IPS
- ▶ Peso totale motori con invertitori: 2 x 1.800 kg
- ▶ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/ potenza motori installati: 14,41 : 1

- ▶ Prestazioni dichiarate: velocità massima 35 nodi; velocità di crociera 30 nodi; autonomia 275 miglia
- ▶ Capacità serbatoio carburante: 2.200 litri
- ▶ Capacità serbatoio acqua: 416 litri
- ▶ Capacità serbatoio acque grigie: 120 litri
- ▶ Capacità serbatoio acque nere: 120 litri
- ▶ Altre motorizzazioni: Caterpillar 12.9 Turbodiesel 2 x 1000 HP con eliche di superficie Top System
- ▶ Dotazioni standard: chart-plotter a colori; manette elettroniche; tettuccio scorrevole a movimentazione elettrica; tv 32" e aria condizionata da 32.000 btu nel salone; frigo da 130 litri; boiler; impianto antincendio; passerella idraulica; gruppo elettrogeno da 7 kW.

- ▶ Optional: versione 3 cabine; joystick di manovra; sistema di gestione automatica degli interceptor; tv 28" in cabina vip; autopilota; mini hi-fi Fusion; verricello di alaggio/varo del tender.
- ▶ Categoria di progettazione CE: A
- ▶ Progetto: Fulvio de Simoni e Ferretti Engineering
- ▶ Costruttore: Pershing (Ferretti Group), via J.J. Pershing 1/3, 61037 Mondolfo (Pu), tel. 0721 956211; info@pershing-yacht.com; www.pershing-yacht.com
- ▶ Prezzo base versione surface drive: Euro 1.150.000 Iva esclusa.
- ▶ Prezzo della barca provata, full optional: Euro 1.265.000 Iva esclusa.



Come ben sanno gli appassionati più attenti e preparati, il nome Pershing evoca non soltanto una speciale impronta estetica, ma anche e soprattutto una serie di precise sensazioni-emozioni fondate su un preciso modo di intendere e praticare la navigazione. Non si tratta tanto di velocità in sé - prestazione sostanzialmente facile da ottenere - quanto piuttosto di quell'insieme di qualità che, basate su una ricerca tecnologica

Soprattutto nella versione con trasmissione Ips, il nuovo entry level della gamma Pershing rappresenta una piccola rivoluzione nell'ambito non soltanto del celebre cantiere marchigiano ma anche dell'intero Gruppo Ferretti.



tra le più serie e caparbie dell'intero panorama nautico internazionale, fanno di ciascuna unità Pershing un brillante esempio dello stato dell'arte in tema di progettazione e di costruzione di imbarcazioni sportive. E' proprio tutto questo a rendere particolarmente ghiotta la prova del 5 x: per la prima volta, infatti, uno scafo del Gruppo Ferretti adotta la trasmissione Volvo Penta Inboard Performance System, meglio nota come Ips. Sul piano commerciale, questa scelta rende ancor più "entry level" il nuovo modello-base della gamma, che, nell'altra versione con trasmissioni a eliche di superficie, appare sicuramente più alli-

neato alla tradizione corsaiola del marchio. Tuttavia, sul piano tecnologico, è estremamente interessante scoprire se il cantiere marchigiano - avvalendosi pure della stretta collaborazione dell'azienda svedese - sia riuscito ad assegnare quel tipico carattere Pershing anche alla versione più "dolce" di questa unità. Dunque, non ci resta altro da fare che mettere in moto i due Turbodiesel D-11 da 725 HP e uscire in mare. La prima cosa che balza agli occhi è la perfetta accordatura tra i due pod con eliche controrotanti trattive e gli interceptor Humphree (azienda anch'essa svedese, recentemente entrata nell'orbita Volvo) i quali, applicati allo specchio di poppa e comandati in automatico da un sistema computerizzato (comunemente disinseribile, per un completo controllo manuale), hanno il compito di sostituire

i flap nel controllo dell'assetto. Il risultato è talmente positivo lungo tutta la gamma delle cosiddette velocità critiche da eliminare qualsiasi perplessità circa l'efficacia a lento moto di questi correttori: in accelerazione da fermo, tenendo sott'occhio il display che mostra il livello di estrazione delle superfici mobili, l'appoppamento è praticamente impercettibile, così come del tutto inibito risulta lo sbandamento dovuto allo spostamento delle persone a bordo. Intorno ai 29 nodi, quando l'appoggio sull'acqua diventa estremamente solido, gli interceptor rientrano completamente nella sagoma dello specchio e così restano fino ai quasi 36 nodi della velocità massima. Ed è proprio in condizioni "full throttle" che cerchiamo di mettere in crisi il sistema lavorando senza pietà sul timone. Ma niente da fare, né con il volante

né con il joystick in funzione tiller: non esiste accostata, anche in piena velocità, capace di indurre lo scafo a scomporsi. Tanto è vero che, a piena potenza, si gira a 33 nodi, con uno sbandamento talmente calibrato da consentire alle persone di restare tranquillamente in piedi senza doversi aggrappare a qualcosa. Proprio come in un aeroplano in virata. Sorprendente anche il raggio evolutivo minimo: appena 80 metri. Quanto detto finora, unito alla notevole silenziosità del sistema e alla pressoché totale assenza di vibrazioni, si traduce in un comfort di navigazione fuori del comune, non soltanto nella dinette esterna e nel comodo living ma anche sotto coperta, dove due comode cabine (un'armatoriale a mezzanave e una vip a prua), un quadrato e un ampio vano cucina costituiscono l'allestimento standard.





Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: perfettamente adeguato alle misure dell'imbarcazione.
Allestimento del pozzetto: compatto, razionale e ben collegato con la plancetta di poppa. I divani risultano perfettamente protetti dal vento di avanzamento.
Sistemazione zattera autogonfiabile: in pozzetto, gavone dedicato per due zattere.
Trattamento antisdrucciolo: teak in pozzetto, efficace ed elegante; punta di diamante ben rilevata in coperta, assai efficace.
Vani di carico: coerenti con l'impostazione sportiva dello scafo. Garage per un tender fino a 2,80 metri.

Ergonomia della plancia: ottima per la posizione eretta; buona da seduti ma migliorabile mediante l'adozione di una poltrona regolabile (intervento previsto).
Visuale dalla plancia: buona in avanti per i piloti di altezza media; meno agevole per chi è alto al di sopra o al di sotto di essa (cruscotto elevato e montante basso). Buona verso i lati, a barca stabilizzata. Ottima verso poppa.
Articolazione degli interni: semplice, lineare, efficace. Possibilità di avere una terza cabina ospiti con due letti a castello o una cabina marinaio con wc privato, al posto della dinette interna.
Finitura: ottima anche nei punti poco in vista.
Cucina: perfettamente attrezzata e ben defilata, sulla stessa quota delle cabine.



Toilette: comode, con buona aerazione/illuminazione naturale.
Sala macchine (ambiente): locale ampio che permette un'ottima accessibilità ai vari componenti del sistema Ips; sospettiamo che risulti meno comodo nella versione con eliche di superficie.
Sala macchine (allestimento tecnico): ottima esecuzione, con utilizzo di componentistica di alta qualità.
Risposta timone: eccellente a tutte le velocità.
Risposta interceptor: eccellente entro tutta la gamma delle velocità critiche. Il sistema automatico li pone in posizione "zero" dai 29 nodi in poi.
Stabilità direzionale: eccellente a tutte le velocità.
Raggio di accostata: eccezionalmente contenuto (appena 80 metri).
Stabilità in accostata: eccellente a tutte le velocità, con uno sbandamento talmente proporzionato da non far avvertire l'effetto centrifugo.
Manovrabilità in acque ristrette: ottima grazie soprattutto al joystick (standard la funzione docking, optional le altre).

La prova

CONDIZIONI - Vento: 1 - Mare: 1 - Carichi liquidi: 2/4 - Persone: 5 - Stato dell'opera viva: discreto.
RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 13 nodi - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): nodi 12,5 - Velocità massima: nodi 35,8 a 2500 giri/min. - Velocità al 90% del regime di giri massimo: 30 nodi - Fattore di planata: 2,75 (elevato).

MISURAZIONI - Area pozzetto (escluso prendisole): mq 8 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 1,95 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,93 - Altezza alla timoniera interna: m 1,77 - Altezza sala macchine: m 1,30 - Larghezza minima passavanti: m 0,35.

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo in sandwich di vetroresina e balsa; stratificazione dei rinforzi longitudinali con anima di poliuretano espanso. Coperta in sandwich e pvc a cellula chiusa. - Tipo di stratificazione: infusione di resina vinilestere sottovuoto - Geometria della carena: V a convessità variabile (deadrise 18,5 gradi) - Elementi di ventilazione: pattini longitudinali - Stabilizzatori: Seakeeper 5 (optional) - Attrezzature di prua: 2 bitte, salpancora Lofrans' da 1700 W, passacavi integrati nel musone; ancora zincata da 21 kg - Attrezzature di poppa: 2 bitte, 1 verricello da tonteggio a dritta (1.000 W); 2 bitte a mezzanave - Plancetta poppiera: up&down (optional).

