

IN BARCA D'INVERNO LE 10 METE MIGLIORI E DOVE NOLEGGIARLA

IL GIORNALE DELLE

BARCHE MOTORE

www.barcheamotore.com

10 SINO A
METRI
GUIDA ALLA
SCELTA
DEI MODELLI ENTRO
E FUORIBORDO

novembre - N. 10/2010 - 5,50 €

**I 10 CONSIGLI PER MIGLIORARE
LA TUA BARCA QUANDO RIPOSA
COSA GUARDA LA DONNA NELLA
BARCA CHE COMPRA IL SUO UOMO**

Il Magellano 50,
la grande novità
di Azimut che ha
"sbancato" al Salone
di Genova.
In anteprima tutti
i suoi segreti.



QUELLE CHE SONO PIACIUTE DI PIÙ AL SALONE DI GENOVA

LE 20 REGINE DEL MARE

VISTE&PROVATE

Absolute 43 Fly Atlantis 40 Jeanneau Merry Fisher 6
Cobalt A25 MCY 76 Beneteau 500 Mingolla Brava 18
Fiat 23 Airon 235 Selva D.5.0 Bavaria Sport 28
Sealine SC 29 Rio 28 Blu Ferretti 500 Gamma 20
Prestige 350 Pershing 92 Abati 64 Freeport Numo 500



PANAMA EDITORE-MENS-Poste It.-sped. in a.p. DL 353/03 (conv. L. 46/04) art. 1 com. 1. 10 MI Estero: PTE CONT. 8,00€ E 8,00€; F. 10€ Cant. Ticino 14,00 CHF

La cabina c'è, ma non si vede

*Linee sportive per il nuovo Pirelli PZero 1100,
che nasconde sottocoperta una cabina doppia
con letto matrimoniale e bagno separato*



PIRELLI
PZERO 1100

Lunghezza fuori tutto: 11,37 m
Larghezza: 3,54 m
Dislocamento: 3000 kg
Serbatoio carburante: 750 l
Serbatoio acqua: 160 l
Misure interne: 9,99x2,37 m

Grazie agli spazi interni è adatto anche per brevi crociere



Si ispira direttamente al Pirelli PZero 1400 questo nuovo PZero 1100, appena presentato al Salone di Genova e che si pone anche come naturale evoluzione del già conosciuto 1000 Cabin. Le sue caratteristiche principali sono quelle che hanno portato al successo i gommoni Pirelli, soprattutto grazie a un design unico e molto caratterizzante. A prima vista, la tuga è leggermente rialzata rispetto ai suoi predecessori. Una soluzione resa necessaria dalla creazione, sottocoperta, di una cabina con bagno indipendente dotato di wc, lavandino e doccia, letto a due piazze e un piccolo armadio. La consolle con hardtop integrato in carbonio è di serie e ancora una volta è stata disegnata dalla svedese OMD, Ocke Mannerfelt Design, specializzata nelle imbarcazioni da corsa. Molto curate le finiture, tra le quali spiccano i divani con cuscineria rossa (che può essere in tessuto idrorepellente), studiati appositamente per nascondere spaziosi gavoni, oltre al minibar con frigorifero, lavello e ghiacciaia. Non potevano mancare tante possibilità di personalizzazione, come la verniciatura dell'hardtop, il boiler elettrico, la tenda parasole smontabile e i tavolini amovibili per il pozzetto. Notevole l'autonomia di navigazione, garantita da una capacità totale dei serbatoi di 760 litri complessivi. *Pirelli PZero, www.pzeroweb.com*

Non solo moda, anche tecnologia. Il **FASCINO DEL MARCHIO**, il look avveniristico e i **METODI DI COSTRUZIONE AVANZATI** hanno dato origine a un mezzo tra i più interessanti del mercato. L'**HARD-TOP** di carbonio è di forte impatto estetico e può essere colorato a piacere per personalizzare il proprio gommone. Il pozzetto è **ATTREZZATO PER CUCINARE** e pranzare a bordo. Sottocoperta hanno trovato posto il **BAGNO SEPARATO** con doccia e una **CUCETTA PER DUE PERSONE**. La cabina può essere utilizzata come stiva, sopperendo alla **CARENZA** di **GRANDI GAVONI**. Le aree prendisole sono fruibili in sicurezza solo alla fonda. **SUL MOSSO OCCORRE TROVARE LA GIUSTA ANDATURA**, preferendo, in certe condizioni, le alte velocità. La dotazione di serie è completa.

▶ Lunghezza f.t.m 11,37

▶ Larghezza f.t.m 3,54

▶ Velocità massima 48 nodi

▶ Prezzo 161.500 euro



PIRELLI

PZero 1100 Efb

Deriva dal PZero 1000 da cui eredita la carena, ma è superiore al modello precedente sia nello stile sia nella funzionalità. E' destinato prevalentemente all'utilizzo giornaliero per spostamenti rapidi, magari come *tender* di un *megayacht*. Offre però la facoltà di utilizzare la cabina per un eventuale pernottamento oppure come enorme stiva, atta anche a contenere vele nel caso che l'unità sia d'appoggio a una barca da regata.

Il PZero 1100 Efb viene costruito dalla Tecnorib su licenza della Pirelli ed essendo il più recente esemplare della gamma si spinge verso l'impiego delle più moderne tecnologie di costruzione. Scafo e coperta sono realizzati con il metodo dell'infusione della resina sottovuoto per ottenere un manufatto leggero, robusto e durevole nel tempo. Dei suoi pro-

genitori, che nacquero oltre cinquant'anni fa (Nautilus, Laros, eccetera), conserva lo sviluppo perimetrale dei tubolari, che anche su questo mezzo svolgono funzioni importantissime, come incrementare la riserva di galleggiamento e controllare lo sbandamento per scongiurare il rovesciamento. La tipica stabilità del mezzo pneumatico non è compromessa dall'elevazione del ponte di coperta, né dalla consolle, in quanto entrambe le strutture sono molto leggere. L'*hard-top* è interamente di carbonio perché le sue ardite forme, slanciate e sottili, hanno richiesto l'uso di materiali speciali per ottenere la necessaria robustezza.

La sovrastruttura è stata disegnata dalla svedese Ocke Mannerfelt, azienda esperta anche nella progettazione di imbarcazioni da corsa e autrice della carena del PZero 1400.

Pur superando gli undici metri di lunghezza fuori tutto, il PZero 1100 è omologato come natante e non necessita, quindi, di essere immatricolato. Nonostante la sua linea appaia filante e sportiva, nel disimpegno sottocoperta e nel bagno si può restare in piedi. Il vano *toilette* ha conquistato uno spazio importante che consente di muoversi agevolmente al suo interno. E' meno comodo il corridoio che conduce verso la cuccetta perché il pagliolo si articola su due livelli, seguendo le forme della carena e dei suoi rinforzi. Il materasso occupa l'intero vertice e risulta sufficientemente grande. L'arredamento è curato, ma piuttosto semplice: ci sono un armadio per gli abiti, un mobile contenitore lungo la murata sinistra e un gavone sotto al materasso.

Tutto il vano è controstampato e gode, quindi, di una totale separazione dalla sentina

oltre che di un buon isolamento termico dall'esterno. I paglioli di coperta si sviluppano su più livelli, quasi per demarcare ciascuna delle diverse zone. Il pozzetto è l'area più bassa e riparata; sui divanetti trovano posto sei persone protette dagli schienali alti e imbottiti. L'allestimento prevede, inoltre, un frigo a cassetto, un congelatore a pozzetto, un lavello, una piastra di cottura e tavoli da pranzo al centro del *living*.

Le imbottiture dei sedili sono fissate con ganci che impediscono al vento di strapparle via; la loro colorazione può essere variata così come quella del tratto terminale dei tubolari, del logo PZero (l'inconfondibile «P» allungata) e dell'*hard-top* (in *carbon look* sul modello in esame). Sulle camere d'aria, circa al centro dello scafo, è applicata l'impronta del pneumatico che nessuno poteva immaginare avrebbe avuto



Il vertice è ampio e il pozzo catena è facilmente accessibile attraverso un grande portello. A richiesta il comando remoto per il verricello elettrico.



un ruolo così diverso da quello per cui era stata disegnata. Gli spazi prendisole di prua e di poppa sono idealmente dedicati a due coppie e sono entrambi fruibili in sicurezza solo quando ci si trova alla fonda o in navigazione a lento moto. L'eleganza della poppa è accentuata dal disegno del passaggio centrale, dolcemente inclinato e svasato. L'immensa plancetta ba-

gno è corredata di scaletta a scomparsa e maniglie per la risalita dall'acqua. Il passaggio a prua, opportunamente guidato da alcuni corrimano, avviene percorrendo passavanti molto ampi, purtroppo lievemente inclinati verso l'esterno e privi di falchetta.

La prua è ben organizzata sia per le operazioni di ormeggio sia per quelle d'imbarco sia per il controllo della catena attraverso un enorme portello sul pozzo, ma l'area è totalmente esposta e priva di tientibene. Il posto di governo è rialzato e, stante l'assenza di murate, è delimitato sul lato esterno da una grande maniglia. Il sedile di pilotaggio, leggermente anatomico, si alza e si abbassa al tocco di un pulsante e la sua notevole escursione consente di utilizzarlo come seduta o appoggiare. Accanto al comandante trovano posto altre tre persone.

La plancia permette una consultazione ottimale di tutte le strumentazioni, mentre la sua



Il corridoio d'ingresso è ad altezza d'uomo, ma il pagliolato si articola su due livelli che rendono meno agevole il passaggio. L'arredamento interno è semplice, ma curato. Il materasso matrimoniale occupa l'intero vertice. Il mobilio contempla un



Il pozzetto è collocato in posizione ribassata rispetto al ponte di prua e i passeggeri trovano comfort e protezione su divani provvisti di schienali alti e ben imbottiti. Il sedile del pilota è regolabile elettricamente in altezza (optional), ma non ha né schienale né braccioli, bensì solo una maniglia che delimita la seduta sul lato esterno. Di rimpetto ai divani è collocata una struttura che può contenere diversi elettrodomestici (frigo, fuochi, lavello, eccetera). Le cuscinerie rosse fanno parte dell'equipaggiamento standard, ma a richiesta (700 euro) si possono avere di colore grigio.



La caratteristica «impronta» del pneumatico che contraddistingue tutta la produzione PZero. La celebre «P» allungata e la parte terminale dei tubolari possono essere anche di colore blu navy, rosso o giallo. L'hard-top in carbonio è un elemento di pregio e, a richiesta (3.300 euro), può essere verniciato a piacere. Il prendisole di prua è delimitato da un tientibene un po' troppo basso.

colorazione bianca provoca indesiderati riflessi sul parabrezza che, in determinate condizioni di luce, possono influire sulla visibilità.

L'anulare esposto nel pozzetto è indice di attenzione per la sicurezza, ma andrebbe ricoperto con una calandra bianca per assecondare le esigenze di look di questo fascinioso modello. Sotto un divanetto è stata approntata un'area tecnica con staccabatterie e gonfiatore elettrico

pronto per l'uso. La dotazione di serie è completa e all'armatore resta da aggiungere solo l'elettronica di navigazione e d'intrattenimento.

IN NAVIGAZIONE

Con vento teso forza 5 e mare 4 abbiamo saggiato le prestazioni del nuovo PZero 1100. L'esemplare in prova era dotato di due unità a benzina Mercruiser «V8» 377 Mag da 320 ca-

valli ciascuna. Se si spalanca improvvisamente il gas, il maxi-gommone entra in planata in 5 secondi facendo registrare una «sonora» cavitazione delle eliche, dovuta alla violenta erogazione di potenza e all'impiego del piede poppiero Bravo One. Se venisse utilizzata la propulsione Bravo Three con doppia elica controrotante, la spinta sarebbe probabilmente più efficace, soprattutto in accelerazione. Il feno-





La plancetta poppiera è grande, attrezzata con scaletta bagno a scomparsa e maniglie per la risalita. Un attuatore elettro-idraulico apre la sala macchine mostrando il portellone rivestito con fonoassorbente.

meno, equivalente alla sgommata di una potente auto in partenza, può essere però controllato avendo cura di accelerare in modo progressivo.

A 12 nodi si naviga in planata superando onde di notevole altezza, con la prora sempre ben sostenuta e un controllo preciso e rapido della rotta. Scegliendo un'andatura di 20 nodi si riduce al minimo il consumo di carburante (circa 50 litri/ora complessivi) e la rumorosità nel pozzetto resta al di sotto dei 75 dBA.

La leggerezza del mezzo permette di utilizzare eliche di passo lungo e di raggiungere an-

dature di crociera piuttosto elevate, sino a 34 nodi a 4.000 giri/min. Nelle difficili condizioni di prova si è potuto constatare che, pilotandolo a forte velocità, si riesce a ottenere un assetto addirittura migliore rispetto a quello riscontrato ad andature intermedie; lo scafo, infatti, per effetto della spinta delle eliche, mantiene un angolo di corsa quasi costante e salta da un'onda all'altra restando parallelo alla superficie del-

l'acqua. Gli impatti risultano smorzati perché la carena non si immerge eccessivamente e scivola leggera «galleggiando» sulle creste. Un pilota abile e coraggioso non può che restare piacevolmente sorpreso da questo comportamento, ma il «gioco», indubbiamente rischioso, richiede notevole concentrazione e attenzione.

A velocità intermedie attorno ai 30 nodi, il sostentamento della carena diminuisce e lo scafo inevitabilmente beccheggia seguendo il moto ondoso. Il range di velocità è, però, così ampio che si può trovare - a seconda delle condizioni del mare e del proprio stile di guida - la giusta andatura per navigare confortevolmente e in sicurezza sia in acque tranquille sia sul mosso.

Le sezioni prodriere tendono a staccarsi facilmente dall'acqua non appena si aumenta l'angolo di trim dei piedi poppi e questo tipo di assetto è vivamente consigliato con mare in poppa, in modo da scongiurare ingovernamenti e infiltrate. L'impatto con le onde provoca talvolta spruzzi a prua che bagnano la coperta, ma il parabrezza e l'hard-top riparano perfettamente il pilota. In situazioni estreme, le medesime strutture offrono protezione anche contro i frangenti.

Nonostante le avverse condizioni del mare è stato possibile spingere i motori sino a 5.000 giri/min e registrare una velocità massima di 48 nodi, ma occorre precisare che in assenza di onde, con eliche più lunghe e con poco carico come in prova, si potrebbero probabilmente toccare o addirittura superare i 50 nodi.

In virata il PZero 1100 si rivela sicuro anche stringendo il raggio e manovrando sotto l'onda, ma in questo caso l'angolo di sbandamento diventa molto elevato, anche perché l'azione stabilizzatrice dei tubolari è tardiva a causa della loro elevata posizione rispetto alla linea di galleggiamento.

© Copyright by Koster Publishing 2011

I DATI PIRELLI PZERO 1100 EFB

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	1.137 cm
Lunghezza interna	999 cm
Larghezza f.t.	354 cm
Larghezza interna	220 cm
Diametro tubolari	65 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pannel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	-
Portata persone	12
Peso	3.000 kg
Potenza massima applicabile	640 hp (470 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	no
Prezzo con i motori di prova	€ 161.500 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 750 litri	di serie
● Verricello elettrico con ancora e catena	di serie
● Cuscineria completa colore rosso (grigio)	di serie (€ 700)
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 135 litri	di serie
● Tendalino parasole	€ 2.000
● Boiler elettrico	€ 1.500
● Roll-bar (hard-top in carbonio)	non disponibile (di serie)
● Frigo + wc marino + serbatoio acque nere	di serie
● Inverter 12V - 750 W	€ 600
● Gps Garmin 521S, fishfinder e cartografia + Vhf Icom	€ 3.500
● Seduta di guida regolabile elettricamente	€ 1.200
● Impianto stereo con 4 altoparlanti	€ 1.500
● Telo di copertura per pozzetto e area di poppa	€ 1.300
● Tavolini nel pozzetto (2)	€ 700
● Impianto elettrico, check-panel + presa da banchina	di serie
● Piano di calpestio in teak (poggiapiedi pilota teak)	di serie (€ 400)

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	12 NODI A 2.200 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	20 NODI A 2.800 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	34 NODI A 4.000 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	48 NODI A 5.000 GIRI/MIN

il motore della prova

Mer cruiser	377 MAG DTS (2)
Potenza massima	hp 320 kW 239
Regime di potenza max	giri/min 4.800-5.200
Cilindri	numero V8
Cilindrata	cc 6.200
Alesaggio x corsa	mm 101 x 95
Distribuzione	tipo monoalbero, 2 valvole per cilindro
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 65 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,65
Piede	tipo Bravo 1
Peso	kg 451
Elica	passo 21"

il costruttore

Progetto	Tecnorib
Cantiere	Tecnorib
Indirizzo	Via Cadore, 2 - 20135 Milano
Telefono-Fax	02/72080357 - 02/89017994
Sito Internet	www.tecnorib.it
E-mail	info@tecnorib.it
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova

mare molto mosso	vento teso	3 persone a bordo	300 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La velocità in relazione alla potenza applicata
- ▲ L'hard top di carbonio, per lo stile e l'efficacia
- ▲ Il pozzetto ben protetto per la sicurezza dei passeggeri

ci è piaciuto di meno

- ▼ La postazione di guida alta senza adeguate protezioni laterali
- ▼ I passavanti di prua inclinati verso l'esterno e privi di falchetta
- ▼ L'assenza di tintibene in tutta l'area di poppa