

**LE NOSTRE
PROVE**

PIRELLI PZero 600

Esordisce il secondo esemplare della neonata gamma. Ha un look semplice ma elegante, con rifiniture che permettono di distinguerlo da altri gommoni. Particolare attenzione merita la carena a doppio step che possiede buone doti di navigazione. La coperta propone un'equilibrata gestione degli spazi con un'area prendisole, un comodo appoggiareni e un accogliente divano poppiero. Il prezzo non si può certo definire «economico», ma comprende una dotazione di serie pressoché completa.

Nasce da un'idea di Pierandrea Semeraro e Gianni De Bonis della SDB Investimenti un'operazione che non ha precedenti in Italia. Con il supporto della Nexus Holding, una società finanziaria facente capo alla famiglia Semeraro, la Tecnofib ha acquistato dalla Pirelli la licenza per l'utilizzo del marchio PZero abbinato a un'intera gamma di gommoni. I meno giovani ricorderanno senza dubbio i *prim* Pirelli degli anni '60 che contribuirono in modo determinante alla diffusione dei gommoni in Italia. Oggi la celebre azienda rientra nel settore applicando sul tubolare il logo PZero e la caratteristica impronta dell'omonimo pneumatico. Andrea Colli, architetto specializzato in *yacht design*, è a capo di questo progetto sviluppato da un *team* di giovani *designer* tra cui Mario Bouelli, Benedetto Restano Cassullini e Francesco Algosino, assistiti per l'industrializzazione e la produzione da una «vecchia conoscenza» della gommonautica italiana come Dino Marconi, autore in passato di alcune importanti realizzazioni con i marchi Gemiti e Rodier. Il modello PZero 600 si inserisce al centro di una gamma di otto battelli, da 4 a 10 metri, alcuni dei quali disponibili anche con motorizzazione entrobordo.

La carena mostra linee d'acqua del tutto inconsuete per scafi di produzione nazionale. La caratteristica più importante è rappresentata dai due *redan* trasversali che attraversano i piani di carena dallo spigolo esterno sino all'asse di chiglia. Il loro scopo è quello di ventilare l'opera viva, cioè di introdurre aria in pressione tra lo scafo e la superficie d'acqua, al fine di ridurre la resistenza idrodinamica e favorire quindi lo sviluppo delle prestazioni e il contenimento dei consumi. Non è certo semplice disegnare questo tipo di carena, decisamente più complessa rispetto a quelle tradizionali. La prova di navigazione ha però messo in evidenza i buoni risultati del lavoro svolto. Meno



LE NOSTRE PROVE

esigerize di funzionalità. Si osserva, ad esempio, che i passavanti sopra i tubolari sono ampi, piani, e ben grappati con una stampata antiscivolo. Il pozzetto motore è provvisto di due plancette interne anch'esse pianeggianti e l'interferenza tra una di esse e lo stelo della timoneria potrebbe essere risolta impiegandone una con pistone centrale. In questa zona si trova anche il tappo d'imbarco del carburante che evita di versare eventuali getti di benzina sul pagliolato interno. Il battello risulta autosvuotante statico ma è dotato di un solo ombriale centrale.

L'ergonomia della postazione di guida è caratterizzata da uno spazio adeguato tra sedile e volante, dalla possibilità di regolare l'inclinazione della ruota di timone, dalla favorevole posizione delle manette, nonché da un parabrezza abbastanza alto. La plancia ha uno stile moderno e tecnico, esaltato da un cruscotto metallizzato e da un volante sportivo. Gli strumenti di navigazione trovano posto prevalentemente su supporti esterni, essendo modesto lo spazio per incassarli. Da rivedere il sistema di chiusura del portello alla base della consolle, non adatto a sopportare i colpi di mare.

Concreto l'allestimento del tubolare, arricchito con tintibene a prua, maniglie griffate a poppa, fascia di gomma centrale per l'imbarco e logo colorato PZero nel tratto terminale di poppa: per quest'ultimo sono previste quattro diverse tinte (blu Navy, rosso Stromboli, Light Blu e giallo). La sezione prodiera delle camere d'aria è guarnita con due maniglie che proteggono e si propongono per dare volta alla tina in caso di ormeggio temporaneo. Non è invece previsto neppure a richiesta (almeno per il momento) un musetto in vetroresina.



L'appoggiareni resta a una corretta distanza dal timone. Il cuscino, realizzato con una speciale imbottitura in poliuretano, è comodo, ma non prevede guance di contenimento, né un appoggiapiedi alla base del cassero. Inoltre, è di un colore diverso rispetto al resto della tappezzeria, una «svista» che probabilmente verrà corretta sui prossimi esemplari. Elegante la plancia metallizzata.



LE NOSTRE PROVE

duce la resistenza e il battello è libero di correre velocemente. L'unica nota negativa di questa carena è una certa difficoltà a farla scivolare sul carrello durante il varo. In navigazione il gommone possiede un ottimo assetto, con l'angolo di corsa inclinato di pochi gradi



Del divano di poppa si apprezzano le imbottiture laterali che ne aumentano il comfort. L'accesso alla cala sottostante avviene ribaltando l'intera panca: notevole la capienza. I passavanti laterali, ricavati in stampato, sono perfettamente calpestabili grazie anche alla scelta di adottare galloce a scomparsa. Sul tubolare domina la «P» allungata e l'inconfondibile impronta del pneumatico PZero.





Il tessuto gommato utilizzato è l'hypalon-neoprene-trevira prodotto dalla Noviran con tessitura da 1.670 dtex. La parte pneumatica è a contatto con la superficie d'acqua solo all'estremità poppiera, ma riesce comunque a controllare il rollio all'ormeggio, soprattutto a battello carico. Per l'attracco di poppa sono previste due galloce a scomparsa poste a raso della superficie dei passavanti.

I prezzi dei PZero si collocano nella fascia medio-alta del mercato anche se i gommoni vengono forniti con una dotazione di serie completa.

IN NAVIGAZIONE

Le prestazioni sono determinate in buona misura dalle caratteristiche della carena che, come detto, è dotata di due step (o redan). L'acqua ventilata introdotta sotto lo scafo ri-



Linee morbide per la consolle di guida, che risulta anche ergonomica. Il timoniere in acciaio che circonda il cassero è robusto, anche se il prolungamento fino al calpestio appare inutile. Il plexiglas del parabrezza risulta, inoltre, troppo vicino al tubo per poterlo afferrare. Sulla sommità dell'appoggiareni è stato previsto un incavo per sistemare piccoli oggetti. Più capiente (e utile) la stiva, cui si accede ribaltando il cuscino. A poppavia il secondo portello dovrebbe essere presto sostituito dal porta-anulare.





I NUMERI DELLA PROVA

le caratteristiche tecniche

PIRELLI PZERO 600

Lunghezza f.t.	600 cm
Lunghezza interna	505 cm
Larghezza f.t.	250 cm
Larghezza interna	135 cm
Diámetro tubolari	45/58 cm
Compartimenti	5
Altezza specchio di poppa	per motori a gambo lungo
Portata persone	12
Peso	600 kg
Potenza massima applicabile	150 hp (110 kW)
Omologazione	CE, categoria «B»
Prezzo	€ 18.000,00 (Iva esclusa)

il costruttore

Tessuto gommato:
hypalon-neoprene-trevira
Novurania da 1.670 dtex

Progetto carena:
Dino Marconi

Stampaggio carena:
n.c.

Allestimento:
Tecnorib

Indirizzo:
PZero Pirelli
prodotto e distribuito
da Tecnorib
Via Sant'Agnesa, 14
20123 Milano
Tel. 02/72080357
Fax 02/89017994
E-mail: info@tecnorib.it
Internet: www.tecnorib.it

ci è piaciuto di più

Le prestazioni della carena

L'assetto alle andature
di crociera

Il fascino del marchio

il motore di prova

Johnson	115 L4 (4T)
Potenza massima	115 hp (86 kW)
Regime di potenza massima	5.500 giri/min
Distribuzione	bialbero 4 valvole per cilindro
Cilindri	4, in linea
Cilindrata	1.950 cc
Alésaggio x corsa	84 x 89 mm
Alimentazione	iniezione indiretta multipoint
Alternatore	12V - 40A
Rapporto di riduzione	2,59:1
Peso	191 kg
Elca	da 19"
Prezzo	€ 12.960,00 (Iva inclusa)

ci è piaciuto di meno

La mobilità a bordo

Il tintibene che si allunga
fino alla base del cassero

Il fissaggio dell'appoggiatesta

è pressoché costante alle diverse andature.

Il PZero 600 si dimostra, inoltre, molto agile in virata e non si scompone neppure esagerando con la velocità e con l'angolo di barra. Il comportamento è ovviamente tanto più sicuro e confortevole quanto più le condizioni del mare sono favorevoli, ma anche in acque mosse il mezzo resta sempre sotto controllo.

La partenza è brillante e la cabrata molto contenuta, mentre la minima velocità di planata è un po' più alta della media (circa 14 nodi). La ruota di prua apre l'onda minimizzando la violenza degli impatti e il pattino deflettore più esterno rovescia la scia, evitando che gli spruzzi possano bagnare la coperta. Una potenza di 115 cavalli è più che sufficiente come dimostrano i risultati del test: massima velocità pari a 36,5 nodi con elica da 19" a 6.300 giri/min. Inoltre, considerato il regime raggiunto in prova con il pieno di carburante e tre persone d'equipaggio, appare evidente la possibilità di incrementare le prestazioni utilizzando un propulsore di passo maggiore.

Le andature di crociera, misurate nelle stesse condizioni, variano da 19,5 nodi a 4.000 giri/min sino a 28 nodi a 5.000 giri/min e il regresso passa dal 23% a 20 nodi sino al 7,5% a 30 nodi; per scendere sotto al 5% a tutto gas. Il motore e la potenza sono quindi equilibrati e non pure necessario modificare questo felice abbinamento.

© Copyright by Koster Publishing 2006