

È la versione fuoribordo del **MODELLO PIU' VENDUTO** dalla Tecnorib. I due gommoni presentano un diverso lay-out dell'area di poppa, mentre sono sostanzialmente identici a prua e nell'opera viva. Il motore però non è fissato allo specchio, ma a un robusto **BRACKET IN ACCIAIO**, elegantemente protetto da un carabottino in teak. La **FAMA DEL LOGO**, con l'inconfondibile «P» allungata, sempre più **SIMBOLO DI TENDENZA** in molti settori, è uno dei principali motivi d'attrazione. Ancora più importante, però, è la comodità di una coperta - favorita anche da una **LARGHEZZA FUORI TUTTO QUASI DA RECORD** - con un **AMPIO SPAZIO PRENDISOLE** e un living di poppa completo di **MOBILE CUCINA** e tendalino scorrevole. Con il Mercury Verado da 275 cavalli **TOCCA I 47 NODI**, una velocità da noi giudicata eccessiva.

▶ Lunghezza f.t.m 7,70

▶ Larghezza f.t.m 3,12

▶ Velocità massima 47 nodi

▶ Prezzo 38.500 euro



Un anno fa, quando il marchio Pirelli fece il suo ritorno sul mercato dei pneumatici, venne presentato come primo modello il PZero 770 Elb, motorizzato, come indica la sua sigla, con un entrofuoribordo. Il successo di quel gommone, il più venduto della gamma negli ultimi dodici mesi, ha spinto la Tecnorib, l'azienda guidata da Pierandrea Semeraro licenziataria del marchio Pirelli PZero nel settore dei gommoni, a sviluppare anche la versione per motori fuoribordo. Ancora una volta il logo domina sulla livrea del battello e suscita attrazione, forse ancor più delle sue forme.

Il disegno di coperta è opera di Andrea



# PIRELLI PZero 770 FB

Colli e Mario Bonelli, che hanno sviluppato un prodotto moderno, ricco di soluzioni interessanti. La carena, invece, nasce dalla matita di Dino Marconi, già autore di molti progetti realizzati in passato per conto di altri costruttori. In particolare si tratta della stessa opera viva della versione con il gruppo poppiere, idonea anche per questo modello, almeno entro certi limiti di velocità. Nel corso della prova del 770 entrofuoribordo avevamo potuto osservare come alcune caratteristiche del prodotto dovessero essere perfezionate. Questo nuovo esemplare, invece, è risultato a un buon livello di qualità già al primo varo, segno evidente di una crescita d'esperienza da parte del cantiere.

Tuttavia, alcuni dettagli sono sembrati ulteriormente migliorabili. L'azienda punta in prevalenza sull'immagine, ma i gommonauti non rinunciano a nulla e oltre a pretendere giustamente affidabilità e sicurezza, ricercano anche accuratezza d'esecuzione.

La costruzione viene realizzata in modo tradizionale, con resine isoftaliche e laminazione manuale. Uno dei principi ispiratori del progetto è la massima stabilità, sia in navigazione che alla fonda. Per questa ragione, le sezioni poppiere dei tubolari sono costantemente a contatto con la superficie e riducono il rollio in qualsiasi situazione. Un'eccessiva portanza delle sezioni prodriere dell'opera viva tende a far sviluppare rapi-

damente velocità elevate, staccando la carena dall'acqua. Ciò determina prestazioni *racing*, ma causa anche un comportamento piuttosto nervoso oltre i 45 nodi.

Prima di approfondire l'argomento con la prova di navigazione, esaminiamo le caratteristiche di abitabilità della coperta. L'ampiezza del musone di prua, la cui superficie superiore è perfettamente piana, facilita l'imbarco/sbarco e offre altresì l'opportunità di utilizzare l'area come trampolino per i tuffi. Sebbene ingombrante sotto l'aspetto estetico, la struttura si rivela assai pratica per ispezionare il funzionamento del verricello salpancora: una doppia apertura consente, infatti, di acce-

# LE NOSTRE PROVE

dere al verricello e al pozzo carena, nonché di osservare direttamente l'occhio di cubia da cui viene filata l'ancora.

Il ponte di prora ha un baglio considerevole anche nel vertice estremo e l'area *solarium* risulta così assai comoda, tanto in

lunghezza, quanto in larghezza. Sotto i cuscini del prendisole, la forma della coperta appare piuttosto complessa e inconsueta. Lungo le fiancate sono presenti due panche, sotto le quali sono ricavati altrettanti gavoni, ben drenati da profonde grondaie; i gommini antivibranti posti negli angoli delle coperture assolvono la loro utile funzione. Sul lato di poppavia, in direzione della consolle, è invece applicata una struttura a giorno, con l'intento di ampliare il prendisole e di creare una zona di stivaggio per attrezzature d'uso immediato, affinché il loro impiego sia il più possibile pratico. In mezzo al ponte, appoggiato sugli elementi di vetroresina circostanti, può essere collocato un piano di legno composto di

tre parti, una centrale e due laterali che possono essere ripiegate in modo da creare lo spazio per sedersi sulle panche. Il fissaggio e la robustezza di questa estesa prolunga devono però essere opportunamente rinforzati, considerando che possono essere soggetti a forze notevoli, come quando vengono calcati durante gli spostamenti da prua al pozzetto e viceversa.

La consolle di pilotaggio è al centro del battello e risulta aggirabile su entrambi i lati, anche se l'inutile prolungamento verticale del tienibene finisce per ridurre di alcuni centimetri la larghezza del passaggio. La plancia si distingue per uno stile sportivo sottolineato dal volante moderno e dal cruscotto metallizzato realizzato in policarbonato, ha dimensio-





te di modificarne leggermente l'inclinazione per adattarsi a piloti di diversa altezza.

I cuscini del prendisole e della panca di poppa sono invece realizzati con un tessuto di maggiore pregio color biscotto. Una delle caratteristiche più apprezzate del modello è la disponibilità di un mobile di servizio completo di un frigo a cassetto di discreta capacità e di un lavello. Tutto il pozzetto può essere protetto dal sole con un tendalino di grandi dimensioni (*optional*), che trova posto sotto il pagliolato e lungo le fiancate, sempre pronto per l'uso, facile da aprire e scorrevole, per proteggere la zona desiderata. La contropartita è una leggera riduzione del passaggio ai lati della consolle e qualche infiltrazione d'acqua in sentina, in corri-



**La caratteristica «impronta» del pneumatico sul tubolare, simbolo di tutta la gamma dei gommoni PZero, funge anche da elemento di protezione. Rispetto al passato è stato modificato il sistema di incollaggio e il materiale (gomma anziché poliuretano). In alto: il musone di prua dispone di una notevole superficie calpestabile, è facilmente ispezionabile e al suo interno è sistemato il verricello elettrico (di serie).**

**Il ponte di prua beneficia di una notevole superficie relax (non bisogna dimenticarsi che la larghezza fuori tutto è quasi da record per un gommone di queste dimensioni: 3,12 metri) che permette di creare un ampio prendisole la cui composizione è articolata con panche laterali, elemento aggiuntivo di poppa e piano centrale di legno amovibile. Il teak sul pagliolato è optional.**

ni contenute, ma comunque sufficienti per l'incasso delle strumentazioni, incluse quelle elettroniche di navigazione e pesca, ormai sempre più frequentemente rappresentate su un unico schermo. Assai gradevole il plexiglas azzurrato che protegge dal vento e filtra i raggi solari, sagomato in modo da lasciare una presa sicura sul corrimano.

L'appoggiareni è rivestito con un cuscino di poliuretano a cellule chiuse (purtroppo ancora non coordinato con la *nuance* delle cuscinerie) che non teme l'aggressione degli agenti atmosferici e dello sporco e si presta quindi perfettamente a ricoprire questa funzione, senza necessitare di troppa attenzione. Un semplice meccanismo consen-

spondenza del portello a pagliolo che nasconde gli archi d'acciaio della struttura. Una gradevole poppa digradante, all'interno della quale sono stati ricavati due gavoni e uno scalino di transito, conduce alla planetta bagno, realizzata con un elegante carabottino di *teak* sostenuto da tubolari d'acciaio. Concreto l'allestimento del tubolare (realizzato con tessuto della Novurania), arricchito con tientibene a nastro, maniglie griffate, fascia di gomma centrale per l'imbarco con la caratteristica impronta del pneumatico 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).

Di rilievo alcuni accessori d'effetto, come gli altoparlanti *bi-fi* lungo le murate interne (*optional*) e le luci di cortesia sul pagliolato, a richiesta anche rivestito in *teak*. Il drenaggio di quest'ultimo è effettuato da tre ombinali, correttamente incassati. I volumi di stivaggio sono complessivamente più che sufficienti e soprattutto facilmente accessibili e ben distribuiti in tutto il battello.

# LE NOSTRE PROVE

## IN NAVIGAZIONE

La prova del nuovo modello è stata effettuata con la massima motorizzazione ammessa dal certificato di omologazione. Con sette persone a bordo e il pieno di carburante si sfiorano i 47 nodi con un Mercury Verado 275, ma non appena il carico diminuisce la velocità cresce e la stabilità si riduce. Un fuoribordo intorno ai 200 cavalli di potenza rappresenta senza dubbio la scelta più razionale. Nel corso del *test*, con solo due persone a

bordo e nessun carico a prua, si è riscontrato che il limite di sicurezza con un'onda di circa mezzo metro è intorno ai 45 nodi. Oltre questa velocità il controllo diventa più difficile e occorre una buona esperienza di pilotaggio, una precisa regolazione del *trim* e un po' di carico a prua per rendere più stabile il gommone.

Il PZero 770, equipaggiato con 275 cavalli, possiede un'accelerazione entusiasmante; l'ingresso in planata è immediato (meno di





*La consolle walk-around è aggirabile su entrambi i lati con molta facilità, aiutati dai tintibene, che però si prolungano eccessivamente verso il basso. Sul lato di dritta del cassero c'è il bocchettone d'imbarco del carburante (270 litri la capienza del serbatoio), che presenta il solito difetto, comune peraltro ad altri gommoni: quando ci sono degli sversamenti, la benzina finisce inesorabilmente sul calpestio. Originale e funzionale il fissaggio del parabrezza sul corrimano.*



# LE NOSTRE PROVE



*L'appoggiareni incorpora un mobile multi-funzione completo di lavello, frigo a cassetto (come sui grandi yacht) e piano di lavoro. Il sedile è imbottito con poliuretano, di colore però non coordinato con il resto delle cuscinerie. Originale la posizione di ricovero degli archi del tendalino.*

2 secondi) e bastano 15 secondi per raggiungere la massima velocità. La carena tende a staccarsi rapidamente dalla superficie e meno di mezzo scafo resta a contatto con le onde. Ovvio che sul mosso si deve portare il trim in negativo per bagnare una maggiore lunghezza di chiglia e ottenere un bilanciamento migliore. Nessun problema in virata, con l'angolo di sbandata che cresce al diminuire del raggio, senza che la precisione della ruota di timone ne risenta. Si percepisce quindi la sicurezza di poter controllare il mezzo nelle evoluzioni o qualora un ostacolo costringa a una manovra improvvisa. La minima velocità di planata, pari a 12 nodi, e il buon assetto a 20 nodi, confermano che il gommoni predilige le andature da crociera a quelle da corsa.

Anche il calcolo del regresso dell'elica indica come già a bassa velocità il rendimento dello scafo e del propulsore siano più che buoni (20% a 20 nodi) con tendenza al miglioramento al crescere dell'andatura. Complice la qualità del motore, le vibrazioni e la rumorosità sono contenute entro il fatidico limite di 85 dBA sino a 35 nodi (4950 giri/min) e ciò significa che si possono percorrere tratte anche abbastanza lunghe senza disagio acustico. Per quanto attiene il *comfort* del pilota e del copilota si segnala l'assenza di ritenute laterali atte a contenere il bacino e a ridurre lo *stress* fisico. Al contrario, gli ospiti che siedono sulla panca di poppa sono ben protetti dalle murate e possono afferrare il corrimano a poppavia del mobile cucina, ma non hanno a disposizione maniglie tientibene laterali. **G**

© Copyright by Koster Publishing 2007

# I DATI PIRELLI PZERO 770 FB

## le caratteristiche tecniche

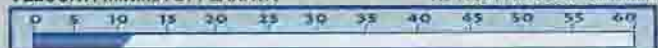
Lunghezza f.t.	770 cm
Lunghezza interna	675 cm
Larghezza f.t.	312 cm
Larghezza interna	192 cm
Diametro tubolari	60/46 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
Altezza specchio di poppa	Novurania da 1,670 dteq
Portata persone	per motori con gambo L 18
Peso	1.100 kg
Potenza massima applicabile	280 hp (206 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 38.500 (Iva esclusa)

## i principali accessori

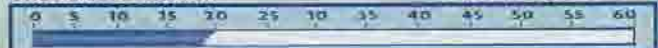
● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante da 270 litri	di serie
● Verricello elettrico completo di ancora e catena	di serie
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia con serbatoio acqua da 47 litri	di serie
● Tendalino parasole	€ 1.600
● Impianto da banchina 220 V con caricabatterie	€ 2.000
● Roll-bar	non disponibile
● Frigo a pozzetto	€ 2.350
● Impianto stereo CD con 4 casse marine	€ 650
● Timoneria idraulica	di serie
● Pompa di sentina	di serie
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone	€ 1.200
● Gonfiatore elettrico	di serie
● Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
● Piano di calpestio in teak	€ 3.000

## le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 12 NODI A 2.500 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 20 NODI A 3.000 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 36 NODI A 5.000 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 47 NODI A 6.000 GIRI/MIN



## il motore della prova

Mercury	Verado F275 4T
Potenza massima	hp 275
	kW 205
Regime di potenza max	giri/min 5.800-6.400
Cilindri	numero 6, in linea
Cilindrata	cc 2.598
Distribuzione	tipo bialbero
	4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 82 x 82
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
	compressore volumetrico
Alternatore	a 70 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,85
Peso	kg 288
Elica	passo 19"
Prezzo	euro 25.870 (Iva inclusa)

## il costruttore

Progetto	Dino Marconi, Andrea Colli e Mario Bonelli
Cantiere	Tecnorib
Indirizzo	Via Sant'Agnese, 14 - 20123 Milano
Telefono-Fax	02/72080357 - 02/89017994
Sito Internet	www.tecnorib.it - www.pzeroweb.com
E-mail	info@tecnorib.it
Garanzia contrattuale	2 anni

## le condizioni della prova



mare poco mosso



vento assente



2 persone a bordo



150 litri di benzina

## ci è piaciuto di più

- ▲ L'accelerazione fulminea con il Verado 275
- ▲ Il tendalino parasole incorporato sotto il pagliolato
- ▲ L'originalità della plancetta poppiera realizzata con il carabottino di teak

## ci è piaciuto di meno

- ▼ L'esagerata potenza del motore di prova
- ▼ Il fissaggio del piano prendisole di prora
- ▼ L'eccessivo prolungamento del tienibene ai lati della consolle