

**Newspaper metadata:**

Source: Barche  
Country: Italy  
Media: Periodics

Author:  
Date: 2018/01/01  
Pages: 1 - 1

Web source:



# BARCHE

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

**COVER** AZIMUT GRANDE 27 M

**EVENTS**  
METTS DAME AWARDS

**BOATS**

- PERSHING 5X • PARDO 43
- PIRELLI 1900 TECNORIB • DELLAPASQUA DC SEVEN
- ESTILO 27 TL • ELEVA YACHTS - THE FIFTY

**SUPERYACHTS**  
Lürssen Areti

**INTERVIEW**

- ATHOS BALDACCI
- PHILIPPE BRIAND

**ADVENTURES**  
SAILING TO THE NORTH POLE

**ARTISTS**  
• DAVID HOCKNEY • SERENA GALVANI

**COMPANY**  
ROLLA PROPELLERS

**FOCUS**  
BOATING IN TAIWAN

**IL NUOVO CODICE//THE NEW CODE**

25th Anniversary Barche

In edicola dal 23 Dicembre - January 2018 - Poste Italiane s.p.a. - Spediscione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 LOMI

ANNO//year 25 • N° 1 • AUT 9,00 € • BE 9,00 € • Côte d'Azur 10,00 € • F 10,50 € • D 11,00 € • PTE CDNT, 8,00 € • UK 10 £ • E 8,00 € • CH 9,00 Chf • CH CT 8,50 Chf

Gennaio/January 2018 Euro 6 Italy only

9 780008 900345 >

**Newspaper metadata:**

Source: Barche

Country: Italy

Media: Periodics

Author:

Date: 2018/01/01

Pages: 180 - 184

TRIALS AND TESTS

# Il Maxi Rib

*The* **THE MAXI RIB**



**Non tutto è come sembra. È un supermaxi con eliche di superficie e un hardtop tutto nero perché fatto di carbonio. Se vi aspettate un gommone estremo, vi sbagliate. È fatto per la crociera in famiglia e per navigare facilmente e senza problemi**

**Not everything is as it seems. This is a supermaxi with surface propellers and a black hardtop made of carbon. If you are expecting an extreme RIB, you are wrong. It's designed for cruising with the family and for easy, problem-free travel**

*by Nicola Volpati*

I

Il mondo è cambiato e anche il salone nautico di Cannes non è più quello di una volta. Un tempo in banchina trovavi tante barche a vela ormeggiate una sopra all'altra. Da un po' di anni, invece, sono i maxi rib a farla da padrone. E all'ultima edizione, quello che forse ha attirato l'attenzione più di tutti, è stato *Pirelli 1900* realizzato da Tecnorib. I numeri fanno una discreta impressione: ben 18 metri e mezzo di lunghezza, più di cinque di larghezza e due motori di 800 cavalli ciascuno con eliche di superficie. Sul pontile c'è molta gente, salgo a bordo insieme a parecchi altri giornalisti, è il mio turno. Nel Golfo di Cannes il mare è abbastanza tranquillo, ma un po' di onda c'è. Dopo qualche rilevazione con fonometro e Gps, trovandomi attaccato al timoniere, sono anche il primo a cui viene ceduto il comando. Non sono tranquillissimo. Non è la prima volta che provo una barca con le eliche di superficie, ma comunque non mi capita molto spesso e queste sono a sei pale e di 80 cm di diametro. Mi sento gli occhi addosso degli altri giornalisti. Non li conosco, non sono i soliti che s'incontrano durante le prove. Prendo in mano il timone, deglutisco e inizio ad affondare la manotta. La spinta è così come te l'aspetti. Non è immediata con le eliche di superficie, ma quando arriva, la senti. Eccome, se la senti. Il display del plotter segna la velocità. In



pochi secondi siamo intorno ai quaranta nodi e alla massima li superiamo, fino a raggiungere i 42,6 nodi. Tiro dritto. Cerco di prendere le onde in modo da saltare il meno possibile. La carena mi aiuta, perché la V a prua riesce a tagliare i 30 centimetri d'onda senza nemmeno sentirli. Mi rendo conto che non posso continuare dritto fino a Mandelieu. Prima o poi devo accennare una virata. Lo faccio, sperando di non fare figuracce. Già mi sembra di sentire le risatine degli altri che mi stanno alle spalle. Sorprendentemente il battello, nonostante i 18 metri e mezzo e i 40 e passa nodi, è agile come una gazzella. Si vira e lo si fa con estrema facilità. Non si ha certo la sensazione di rischiare la scuffia. Ci prendo gusto. Inizio a virare e poi a controvirare dall'altra parte, neanche avessi due fuoribordo a poppa. Sembra di guidare un'auto con il servosterzo. Stabile, sicuro, maneggevole, chi l'avrebbe mai detto? La smetto prima di passare per "sbruffonc".

**Non fatevi ingannare dalle eliche di superficie. Grazie al sistema Top System sono estremamente maneggevoli e facili da manovrare. Merito anche di un battello leggero, grazie alla costruzione in infusione di scafo e coperta e al carbonio dell'hardtop.**

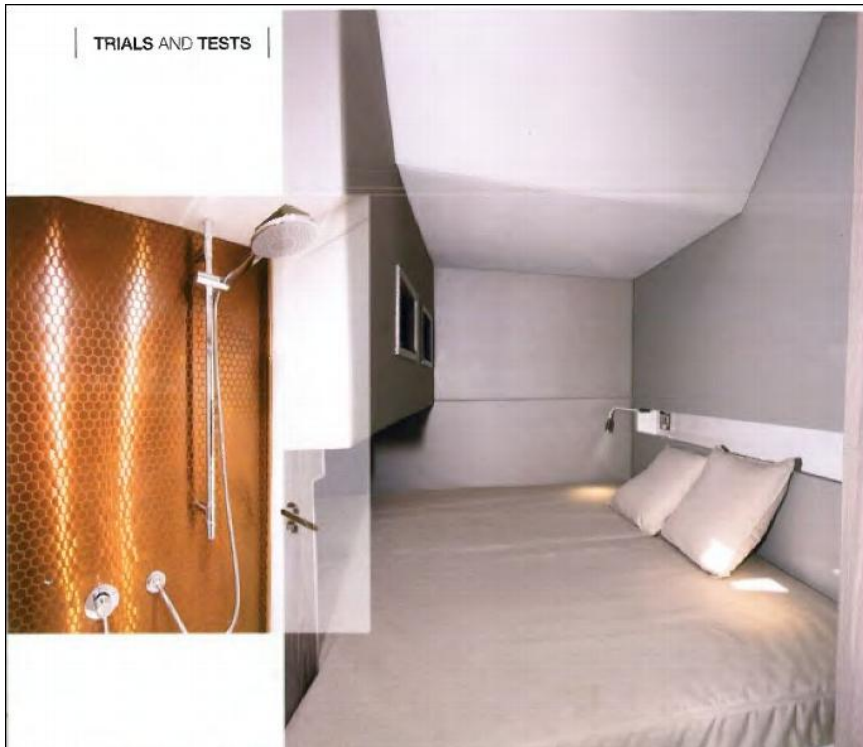
Do not be fooled by the surface propellers. Thanks to the "Top System" system they are extremely manoeuvrable and easy to use. This is also due to it being a light boat, which is built by infusion for both hull and deck, whilst the hard top is of carbon.

**Newspaper metadata:**

Source: Barche  
Country: Italy  
Media: Periodics

Author:  
Date: 2018/01/01  
Pages: 180 - 184

TRIALS AND TESTS



Cedo il passo al prossimo giornalista, ma probabilmente ho un sorrisetto in faccia come a dire: visto? Vediamo un po' come te la cavi tu... Se la cava bene anche lui e anche quello dopo e quello dopo ancora. Il merito non è tanto dei piloti, quanto da dividere in parti uguali tra il battello e le trasmissioni. Si tratta delle Top System T65 che dispongono di diverse regolazioni automatiche. Basta impostare il tipo di navigazione preferita, sportiva o crociera, e il sistema trova in autonomia l'assetto giusto. Il timoniere non deve far altro che seguire la rotta. L'elettronica applicata alle trasmissioni risulta d'aiuto anche in virata. È per questo che sembravamo tutti dei fenomeni. *Pirelli 1900* vira e accosta bene, senza mai metterti paura. Le qualità marine non dipendono solo dal sistema Top System. Le linee d'acqua della carena sono particolarmente ben riuscite perché coniugano prestazioni e facilità di conduzione. Inoltre, il gommone è piuttosto leggero, grazie anche alla costruzione, fatta in infusione per scafo e coperta e al carbonio dell'hardtop. La consolle è a tutta schermata perché il parabrezza è un pezzo unico con il Top. Non arriva aria in faccia e anche questo contribuisce a dare una sensazione di maggiore sicurezza. Mentre navighi a 40 nodi, sembra di andare a venti. Il carbonio ha permesso a Tecnorb di risparmiare 600 chilogrammi di peso e grazie al dislocamento contenuto, oltre alle performance in velocità, si ottengono anche dei consumi interessanti. Alla massima i due Man arrivano a superare i 300 litri/ora, ma se ci si accontenta di navigare a poco meno di 40 nodi di velocità, bastano circa 200 litri/ora per entrambi i propulsori. Non c'è solo l'easy cruising, ma perfino l'easy docking che si avvale di un joystick per l'ormeggio che lavora simultaneamente sulle trasmissioni e sull'elica di prua. Anche in fila, mentre aspettiamo il nostro turno per rientrare nel porto affollato del salone nautico, sembriamo dei fenomeni. Il joystick, infatti, ci permette di stare fermi immobili, di avanzare di pochissimi centimetri, di ruotare su noi stessi e di traslare lateralmente, come se fossimo degli esperti ormeggiatori. Tra easy cruising e easy docking, si può dire che *Pirelli 1900* è davvero un easy rib.

The world has changed and even the Cannes boat show is no longer what it was. You used to find numerous sailing boats moored one next to the other.

L'armatore di questa numero uno ha voluto tre cabine, due per sé e una per il marinaio. Inoltre, ha chiesto di avere un grande bagno con una grande doccia in un altro locale. Quello che forse sarà l'armatore numero due, stava già discutendo allo stand Pirelli come fare gli interni.

The owner of this first unit, has asked for three cabins, two for himself and the third for the crew. In addition, he has asked for a large bathroom with a large shower in a separate room. The one who could maybe become the second owner, was talking about the interior layout at the Pirelli stand.

**Newspaper metadata:**

Source: Barche  
Country: Italy  
Media: Periodics

Author:  
Date: 2018/01/01  
Pages: 180 - 184



**PRESTAZIONI TEST RESULTS**

**PIRELLI 1900 Tecnorib**

**TECNORIB**  
Via Resegone 18  
I-20027 Poggese (MI)  
T. +39 02 72002523  
info@tecnorib.it  
www.tecnorib.it

Progetto: Mannerfelt Design Team (svedesi) • AM Architettura Ansaldo Marittimo (italiano)  
Stadio: Lunghezza fuori tutto 18,50 m • larghezza massima 5,30 m • peso a secco 18.500 kg • riserva carburante 2.000 litri • serbatoio acqua 600 litri  
Motori: 2xMan 16-600 • Iniezione Common Rail • 6 cilindri in linea • sterzo a ruota 120x156 mm • cilindrata 12,42 litri • potenza 588 kW • regime di rotazione massimo 2.300 giri/minuto • peso a secco 1.215 kg • trasmissione Top System T65 con eliche di superficie  
Certificazione: CE cat. B  
Prezzo 1.300.000 € con 2x600 cv Man • 1.450.000 € con 2x1.000 cv Cat

Project: Mannerfelt Design Team (swedi) • AM Architettura Ansaldo Marittimo (italiano)  
Hull: LxH 18,50m • Maximum beam 5,30m • Light mass displacement 18,500 kg • Fuel tank volume 2,000 l • Water tank volume 600 l  
Main propulsion: 2xMan 16-600 • Common Rail • 6 cylinders in line • Steering 120mmx156mm • Displacement 12,42 l • Output mechanical power 588 kW • Maximum rotation speed 2300rpm • Weight 1215 kg • Transmission Top System T65 with surface propellers  
Certification: CE cat. B  
Price 1,300,000 € with 2x600 hp Man  
1,450,000 € with 2x1000 hp Cat

**CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST**

Località: /Place  
Orario: /Time open  
Vento: /Wind speed  
Persone a bordo: /People on board  
Carburante imbarcato: /Fuel on board  
Acqua imbarcata: /Water on board

Corrente: /Current  
30 cm  
brezza intorno ai 5 nodi: /Breeze at about 5 kn  
11  
900 l  
420 l

**Velocità max nodi //Top speed knots**

**42.6**

**Autonomia mn //Range na mi**

**348**

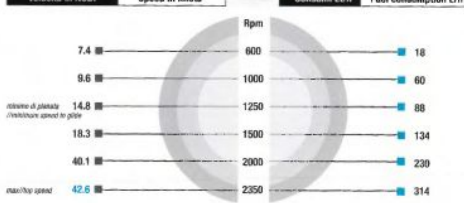
**Rapporto peso potenza //Mass kg /outlet power kW**

**12**

**Rapporto lung./larg. //L/W**

**3.4**

**Velocità in NODI Speed in knots**



Regime (Engine rotational speed) /rpm	Velocità kn (Speed in knots)	Consumo totale l/h (Total Fuel consumption (at volume flow) l/h)	Consumo litro miglio (Total Fuel consumption (at volume flow) l / na mi)	Autonomia mn (Range na mi)	Consumo su scala A (Su plancia) dB (Sound level on scale A (at the dashboard) dB)
600	7.4	18	2.6	822	67
1000	9.6	60	5.2	320	74
1250	14.8	88	6.9	316	76
1500	18.3	134	8.7	273	80
2000	40.1	230	6.5	248	86
2350	42.6	314	7.2	271	86

Da 0 a piena in 8 secondi.  
//0 to full in 8 sec.  
Da 0 a velocità massima in 21 secondi.  
//Acceleration time span of 21s for a speed change from 0 km/h to 42.6 knots (top speed).

**Newspaper metadata:**

Source: Barche  
Country: Italy  
Media: Periodics

Author:  
Date: 2018/01/01  
Pages: 180 - 184

**TRIALS AND TESTS**

However, for the last few years maxi ribs have dominated the scene. At the most recent show, the most eye-catching example was certainly the *Pirelli 1900* made by Tecnorib. The figures are rather impressive: 18.5 metres long, over 5 metres wide and two 800 hp engines, each with surface propellers. There are a lot of people on the landing stage. I climb aboard with numerous other journalists – my turn has come. The sea is quite calm in the Bay of Cannes, but there are a few waves. After a few measurements with the sound level meter and GPS, I am the first to be passed the controls because I am right next to the helmsman. I don't feel particularly confident. It's not the first time I've tried a boat with surface propellers, but it's not happened often and these have six blades and an 80-cm diameter. I feel the eyes of the other journalists upon me. I don't know them, they're not the regulars I tend to meet during tests. I grip the helm, swallow hard and start to push down the throttle. The thrust is what you would expect. It is not immediate with surface propellers, but when it comes you feel it. You really feel it! The plotter display shows the speed. In the

space of just a few seconds we have reached around 40 knots and at top speed we reach 42.6 knots. I steer straight. I try to catch the waves so as to bounce as little as possible. The keel helps me, because the V-shaped bow manages to cut through the 30 cm of wave without us even feeling it. I realise that I can't go straight ahead all the way to Mandelieu. Sooner or later I'll have to turn. I do it, hoping I won't show myself up. I feel like I can hear the others laughing behind me. Surprisingly, despite its 18.5-m length and 40+ knots, the boat is as agile as a gazelle. It turns with great ease. It certainly didn't feel like we were about to capsize. I start to enjoy myself. I turn and then turn back the other way, as if there weren't two outboard engines in the stern. It feels like driving a car with power steering. **Stable, safe, easy to handle.** Who would ever have thought it? I stop before I'm taken for a "poser". I hand over the controls to the next journalist, albeit probably with a bit of a smile on my face as if to say: did you see? Let's see how you manage... He does a good job too, as do all those who follow. This is not so much due to the ability of the pilots,

as to the boat and its propulsion. It is fitted with Top System T85 propulsion with various automatic adjustments. Simply set your chosen travelling style – sports or cruising – and the system automatically finds the right balance. All the helmsman has to do is keep it on course. The electronics applied to the propulsion also assist with turns. This is why we all seemed such pros. The *Pirelli 1900* turns and approaches beautifully, with no cause for fear. Her qualities in the water are not just due to the Top System. The waterlines of the keel are particularly successful because they combine high performance with ease of steering. What is more, the RIB is particularly light: thanks to the infusion construction of its hull and deck, and its carbon hardtop. It features a full-screen console because the windscreen forms a single piece with the Top. The air is kept well away from your face and this helps to produce a feeling of added safety. When travelling at 40 knots, it actually feels like 20. The use of carbon enabled Tecnorib to make it 600 kg lighter. This, coupled with its limited displacement and its performance at high speed, means great fuel savings. At top speed, the two Man engines consume just over 300 litres/hour, but if you are happy to travel at just under 40 knots, they consume around 200 litres/hour in total. It doesn't just offer easy cruising, but also easy docking using a joystick that operates simultaneously on the propulsion and on the bow propeller. Even when queuing up, as we await our turn to re-enter the crowded boat show harbour, we look like real pros. In fact, the joystick enables us to remain motionless, to move forward just a few centimetres, to revolve and to move sideways, as if we were expert dockers. Thanks to its easy cruising and easy docking, the *Pirelli 1900* can certainly be described as an easy rib. ■

“

La filosofia è quella della **social boat**. A prua, come a poppa, sono state privilegiate le grandi aree living per godersi gli spazi all'aria aperta senza "calpestarsi i piedi".

The aim is of a **social boat**. Both forward and astern, there are wide living areas to enjoy the outdoor space.

”

