

# BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover

Sanlorenzo *SX112*

Superyacht

Benetti *Oasis 40M*

Boat Gourmet

Alessandro Borghese

Company

Minotti



1993-2021  
28  
years  
BARCHE

Boats • Riva *Dolceriva* • Seanfinity *T-5* • Pirelli *42* • Castagnola *Heritage 9.9*  
• BMA *X266* • Grand Soleil *GS44*

In edicola dal 28 Gennaio - FEBRUARY 2021 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, LO/MI



TEST



13,10m

# Incredibile HULL

Mannerfelt non si smentisce e disegna una carena praticamente perfetta: stabile, sicura e veloce, anche quando il mare è quasi proibitivo

Mannerfelt hasn't disappointed and has created a practically perfect hull: stable, safe and quick, even when the sea is particularly intimidating

*by Niccolò Volpati*

QUELLA CHE HA DISEGNATO MANNERFELT PER PIRELLI NON È UNA CARENA COME TANTE ALTRE, È UN'INCREDIBILE HULL. Le condizioni del mare che abbiamo incontrato a Genova sono impegnative, tanto che al nostro rientro in porto è stata diramata l'allerta arancione che qualcuno definirà un'allerta rossa leggermente attenuata. Al momento di uscire dalla diga foranea del porto, l'onda è di circa un metro e il vento soffia a 18 nodi, ma più acceleriamo, più penso che questo rib si trasformi proprio come il personaggio dell'Incredibile Hulk dei fumetti. Non cambia colore, è grigio e non diventa verde, ma certamente tira fuori i muscoli. La sensazione è simile a quella che si potrebbe provare con un SUV con 4 ruote motrici e la velocità di un'auto sportiva: stabilità, sicurezza e prestazioni. La carena è davvero molto ben riuscita. In quelle condizioni non avrei mai immaginato di poter prendere tutta la velocità di cui *Pirelli 42* è capace. Di solito ci si ferma prima. Si prova ad accelerare, magari proteggendosi il più possibile, con il mare al traverso e facendo puntate in tratti di costa più ridossati e senza il rischio di incontrare altri natanti. Con questo rib non sono necessari questi accorgimenti. La carena è stabile sempre, anche quando affondo la manetta fino ad arrivare a 3640 giri/minuto e alla velocità di 46,2 nodi. Lo faccio con calma, aspettando che il Gps si prenda il suo tempo per indicarmi la velocità di punta. Posso anche tranquillamente regolare l'assetto per

riuscire nell'impresa. Tutto facile, eppure il mare non è certo confortevole per queste andature. La carena fende l'onda senza saltare eccessivamente e soprattutto non soffre le sollecitazioni laterali. Nonostante ci sia un'onda increspata e incrociata a causa del vento, *Pirelli 42* prosegue sereno per la sua rotta senza nemmeno accorgersene. È vero che quella che si trova in sala macchine è una motorizzazione più contenuta rispetto a quella più spinta che si può ottenere dai fuoribordo, ma si tratta comunque di una coppia di 400 cavalli Volvo con i piedi poppieri. Con i fuoribordo si può arrivare addirittura a 1.200 cavalli, ottenendo una velocità massima di ben 55 nodi. La carena si fa apprezzare non solo per prestazioni e stabilità, ma anche perché la coperta è asciutta. Durante il test il vento soffiava a circa 18 nodi di forza. Dopo il mio turno al timone ho passato la mano e mi sono accomodato sul divanetto del pozzetto a poppa. Nonostante virate e manovre che avrebbero potuto far arrivare schizzi in coperta, non è arrivata nemmeno una goccia. Merito anche della struttura che protegge la postazione di guida con la seduta pilota e le due sedute per i copiloti. È un blocco unico che dal parabrezza prosegue trasformandosi in T-Top, in questo modo la zona della plancia è molto protetta e, ovviamente, di questa protezione ne beneficia anche il pozzetto. L'altro elemento strutturale che contribuisce a mantenere asciutta la coperta è l'altezza delle fiancate. I tubolari, infatti,



non sono appoggiati sopra la struttura in vetroresina, ma esternamente a quelle che possono essere definite delle vere e proprie fiancate. La linea non è appesantita, la vista, anche dalla banchina, dà sempre la sensazione di avere a che fare con un battello sportivo. Il beneficio è quello di ottenere protezione dagli spruzzi e maggior sicurezza negli spostamenti a bordo. I passavanti laterali sono larghi, a questi si aggiungono le fiancate alte che danno senso di protezione e, dulcis in fundo, all'interno delle fiancate in vetroresina, dall'estrema prua a poppa, c'è un lungo tientibene in acciaio inox. Questo non è visibile dall'esterno e quindi non ha nessun impatto sull'estetica del battello, ma c'è, ed è molto utile. Ho provato a spostarmi anche in navigazione, nonostante il mare formato e la velocità elevata, e non ho mai avuto la

sensazione di essere in pericolo e di rischiare di perdere l'equilibrio. Il layout della coperta è convincente anche per la zona di prua perché consente un camminamento continuo, senza interruzioni. Il prendisole, infatti, è stato collocato sulla tuga e, all'estrema prua si trova un divanetto lineare che si affaccia verso poppa e poi il gavone dell'ancora con il verricello. Tra il prendisole e il divanetto c'è spazio per muoversi senza ostacoli. E poi ci sono gli interni con una grande dinette trasformabile e un locale bagno separato, anch'esso di generose dimensioni. Buona anche l'abitabilità, così chi vorrà utilizzarlo per crociere a corto e medio raggio lo potrà fare. Tutto l'allestimento, nel senso di tessuti, colori e materiali, è assolutamente custom. Più crociera o più day boat è una scelta che spetta all'armatore.

WHAT MANNERFELT HAS DESIGNED FOR PIRELLI IS NOT A HULL LIKE ALL OF THE REST, IT IS AN INCREDIBLE HULL. The sea conditions that we found at Genoa were tough, so much so that upon our return to harbour, an orange alert was issued, which some people were to call a slightly-reduced red alert. Just as soon as we left the protection of the harbour wall, there were waves of around a metre, and the wind blowing at eighteen knots. But the more that we accelerated, the more I thought that this RIB goes through just the same kind of transformation as the incredible Hulk in comic books. It doesn't change colour – it's grey, and doesn't turn green – but it gets its muscles out. The feeling is similar to what you could get with a four-wheel-drive SUV that also has the speed of a sports car: with stability, safety and performance. The hull has been well done. In these conditions, I wouldn't ever have imagined that it could handle all of the speed that the *Pirelli 42* can throw at it. You would normally stop before that. You would try speeding up, perhaps protecting yourself as much as possible, and taking the seaside on, and spending time in more sheltered parts of the coast without the risk of coming across other boats. But you don't need to take any of those precautions with this RIB. The hull is always stable, even when I opened the throttle right up so we got to 3640 rpm, and 46.2 knots. I did so calmly, waiting for the GPS device to take its time to show me the top speed. Adjusting the trim to reach this speed was no trouble. Everything was easy, even though the sea certainly wasn't comfortable at that kind of speed. The hull pushed aside the waves without jumping too much and most of all it didn't suffer from lateral strain. Even though the waves were rippled and there were cross waves because of the wind, the *Pirelli 42* stayed on course and hardly appeared to notice.

166

Gli interni sono custom e dalla grande abitabilità. Più che abbondanti se si sceglie di utilizzare *Pirelli 42* come day boat, ma confortevoli anche se la si vuole allestire per crociera a corto e medio raggio per due persone.

The interiors are customised and have a lot of room. More than abundant if you choose to use the *Pirelli 42* as a day boat, but also comfortable if you want to set it up for short and medium cruises for two people.



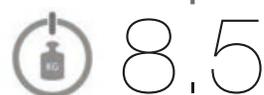
## Velocità max nodi Top speed knots



## Autonomia mn Range nm



## Rapporto peso potenza Mass outlet power



## Rapporto lung./larg. L/W ratio



### TECNORIB SRL

Via Resegone, 18  
I-20027 Rescaldina (MI)  
T. +39 02 72080357  
info@tecnorib.it  
www.tecnorib.it

#### PROGETTO: Mannerfelt Design Team

**SCAFO:** Lunghezza fuori tutto 13,10m • Larghezza massima 4,10m • Diametro tubolari 0,6m  
• 6 compartimenti • Serbatoio carburante 950 l  
• Serbatoio acqua 200 l

**MOTORI:** 2xD6-400 DPH Volvo Penta • Potenza 294 kW (400 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata 5,5 l • rapporto di riduzione 1.59:1 • Regime di rotazione 3500 giri/min • Trasmissione entrofuoribordo

#### CERTIFICAZIONE CE: CAT B

**PREZZO:** a partire da € 420.000

#### PROJECT: Mannerfelt Design Team

**HULL:** LOA 13.10m • Maximum beam 4.10m • Tubes diameter 0.6m • 6 compartments • Fuel tank volume 950 l • Water tank volume 200 l

**MAIN PROPULSION:** 2xD6-400 DPH Volvo Penta  
• Outlet mechanical power 294 kW (400 hp)  
• 6 cylinders in line • Swept volume 5.5 l • Gear ratio 1.59:1 • Maximal rotational speed 3500/min  
• Sterndrive transmission

#### EC CERTIFICATION: CAT B

**PRICE:** starting from 420,000 €

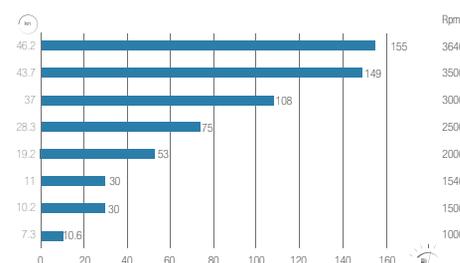


## Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place	Genova
Onda//Wave height	1 m
Vento//Wind speed	18 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	4
Carburante imbarcato//Fuel volume on board	760 l
Acqua imbarcata//Water volume on board	80 l

## Velocità in nodi Speed in knots

## Consumi l/h Fuel consumption l/h



167

Da 0 a planata in 8 secondi

Gliding time of 8s from 0 to glide

Velocità minima di planata 11 nodi a 1540 giri

The minimum gliding speed is 11 knots at a rotational speed of 1540/min

## Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1000	7.3	10.6	1.4	678	68
1500	10.2	30	2.9	327	72
1540	11.0	30	2.7	352	74
2000	19.2	53	2.7	352	79
2500	28.3	75	2.6	365	79
3000	37.0	108	2.9	327	81
3500	43.7	149	3.4	279	83
3640	46.2	155	3.3	287	84



La sicurezza si percepisce anche dal layout della coperta. È facile muoversi a bordo perché i camminamenti sono sempre spaziosi e mai interrotti da poppa a prua e ovunque si trova un tientibene a cui aggrapparsi.

You can also feel the safety from the layout of the deck. You can get around onboard easily, because the walkways are spacious throughout, and move uninterrupted from bow to stern, and there are grab bars everywhere to hang on to.

helm station is very well protected, and of course, the cockpit also benefits from this protection. The other structural element that helps to keep the deck dry is the height of the sides. The tubes are not sitting on top of the glass fibre structure, but are external to what could be considered the sides. The lines are not heavy and seen from the quay the boat always has a sporty look. The benefit is that it gets protection from the spray, and greater safety when moving around on board. The side passageways are wide, and to this, we have to add the high sides, which give a feeling of proportion, and – last but not least – the fibreglass sides have a stainless steel handrail looking inwards and which runs from deep in the bows right to the stern. You can't see that from outside either, and so it has no impact on the boat's look. But it's there, and it is very useful. I tried getting around when we were underway, although the sea was rough and we were moving fast. And I never got the feeling that I was in danger, or that there was a chance of my losing my balance. The deck layout is convincing even when it comes to the bow area, because it means that a continual walkway can be used, without any kind of interruption. Indeed, the sun area has been put on the deckhouse, and right in the bow you can find a sofa that looks back, and then the anchor locker and winch. There is room to get around unobstructed between the sun lounge area and the sofa. And then there are the interiors with a large, transformable dinette and a separate bathroom area, which is also generously sized. The interior volumes are also good for anybody who wants to use it for short to medium range cruises. The entire set-up, in terms of fabrics, colours and materials, is entirely customised. What the owner has to decide is whether they want more of a cruising approach or more of a day boat. ▀

### Engine room

Le opzioni non mancano. Si può scegliere tra entrofuoribordo diesel o benzina oppure fuoribordo. Anche la gamma di potenze è molto ampia da 800 a 1.200 cavalli optando così per andature più tranquille, se 46 nodi si può definire tale, fino a quelle più sportive intorno ai 55 nodi di massima.

*There is no lack of options. You can choose between a diesel or petrol inboard-outboard, or an outboard. The range of power options is also substantial – from 800 to 1,200 hp – so you can go from lower speeds (if 46 knots qualifies as slow) to more sporty ones, around 55 knots top speed.*

It is true to say that what you can find in the engine room is less powerful than what you get from the outboards, but it is nevertheless a pair of 400 hp Volvos with stern drives. With outboards, you can even get to 1,200 horsepower, and get a top speed of as much as 55 knots. The hull shows its good points not just in terms of performance and stability, but also because the deck is dry. During the test, the wind blew at around 18 knots. After my turn at the helm, I sat down on the sofa in the cockpit in the stern. Despite the turns and manoeuvres that could have caused spray to reach the deck, not even a drop got there. That is also thanks to the structure, which protects the driving position with seats for the helmsman and assistant. It is a single block that continues from the windscreen and becomes the T-Top, and that means that the

The position for the helmsman and assistant is well protected by the windscreen that continues round to become a single element with the T-Top.

La postazione pilota e copilota è ben protetta dal parabrezza che prosegue fino a diventare un tutt'uno con il T-Top.

