

Dopo il *Pirelli 42*, Mannerfelt disegna una carena con doppio step che riesce a combinare stabilità e prestazioni anche su uno scafo di 35 piedi

After the *Pirelli 42*, Mannerfelt has designed a hull with a double step that manages to combine stability and performance even on a 35-foot boat

by Niccolò Volpati



ONE MORE STEP



The windscreen and T-Top ensure excellent protection both at the console and for passengers sitting in the cockpit.

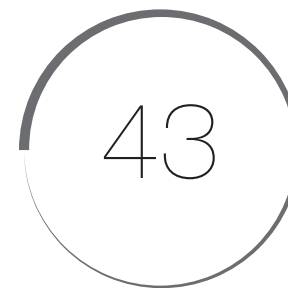
Parabrezza e T-Top garantiscono un'ottima protezione sia in console, sia per i passeggeri seduti in pozzetto.

STABILITÀ E PRESTAZIONI, QUANTE VOLTE AVE-TE GIÀ SENTITO QUESTA DEFINIZIONE? Anche io l'ho letta milioni di volte sui comunicati stampa dei cantieri, ma per il *Pirelli 35* non riesco a trovare altri sinonimi. Provo a spiegarmi prima con i numeri e dopo con le sensazioni. Il progetto della carena deriva dal *Pirelli 42*, che ha dimostrato ottime doti. Quando l'ho provato a Genova, il mare era decisamente impegnativo, ma il gommone non ha sofferto. Questa è più piccola e, a rigor di logica, dovrebbe essere perfino più difficile ottenere un buon risultato. I motori non sono eccessivi: due MerCruiser 6.7 da 300 cavalli con piede Bravo Three, ovvero quello con doppia elica controrotante. Chi vuole può optare per una coppia da 350 cavalli e, passando al diesel, le potenze variano da 600 a 640 cavalli. Infine, c'è anche una versione con una coppia di fuoribordo da 300. Insomma, i propulsori di cui disponiamo, non sono i più potenti, ma nonostante questo, a 9,9 nodi la carena è già fuori dall'acqua. Merito dei due step, non c'è dubbio. Aumentano la

portanza e consentono di planare anche con poco sforzo. In ogni caso, farlo a meno di dieci nodi è un risultato davvero sorprendente. E lo stesso vale per le altre andature, dalla crociera economica a quella veloce, fino alla massima. Con le manette tutte abbassate, nonostante un po' di onda, siamo arrivati a 43 nodi. Il consumo è piuttosto contenuto, sia quello istantaneo, sia quello dei litri per miglio che passa dai tre a poco più di quattro litri. Ma la carena non ha solo gli step. Mannerfelt ha disegnato anche numerosi pattini che vanno da prua a poppa. Il risultato è una stabilità sorprendente, senza perdere in maneggevolezza. *Pirelli 35* è facilissimo da timonare. Sembra di stare in un videogame, ma uno di quelli in cui non vai mai a sbattere. Vira facilmente, anche a tutta barra e a velocità sostenuta e, soprattutto, non soffre l'onda. Non ce n'è moltissima, ma sarebbe sufficiente per impensierire tanti battelli da dieci metri di lunghezza o poco più. Quando la si affronta di prua, è sufficiente dosare il gas per evitare di saltare troppo. Non ci sono mai "buchi": o la fende o la cavalca, ma, in ogni caso, non prende mai colpi. La navigazione è sempre confortevole. Facile dare direzione al gommone, facile regolare la velocità. La buona sensazione che si prova al timone deriva anche da altri fattori. Per prima cosa, la protezione. La soluzione è quella di un parabrezza che si trasforma in tettuccio del T-Top. È un pezzo unico, senza montanti che ostacolerebbero la visuale. L'assetto del battello è sempre orizzontale. A prua, la linea dell'orizzonte rimane sempre ben visibile, perfino prima della planata che, comunque, come già detto, si ottiene quasi subito. E non solo perché bastano meno di dieci nodi, ma anche perché la si raggiunge in tre secondi. E in tre secondi è praticamente impossibile andare a sbattere contro qualcosa o qualcuno. Oltre alla protezione, la plancia si apprezza per l'ergonomia. Tutto è a portata di mano. Dalle manette al grande display, con dati di navigazione, cartografia, domotica e monitoraggio degli impianti di bordo. Il T-Top appare robusto. È tutto in vetroresina e verso poppa il montante è uno solo, ma poggia sul mobiletto bar del pozzetto. Senza bisogno di sostegni e sovrastrutture ingombranti, la solidità è comunque garantita. Il parabrezza T-Top dà benefici anche al pozzetto perché l'effetto di protezione si estende verso poppa. La parte centrale del battello, quella che ospita console di guida e pozzetto, è leggermente ribassata rispetto alla zona di prua e a quella di poppa. Oltre ad aggiungere la sensazione di protezione, contribuisce a dare l'idea di linee sportive, soprattutto se si osserva il *Pirelli 35* dall'esterno. A bordo ci si muove bene. I passavanti non sono enormi, ma del resto, ci troviamo su un 35 piedi. In ogni caso, la larghezza dei camminamenti è sempre sufficiente per muoversi agevolmente. Inoltre, non mancano i tintibene. Si trovano sia ai lati del prendisole di prua collocato sulla tuga, sia all'interno delle fiancate. All'estrema prua, il gavone ospita il verricello ad asse orizzontale, mentre l'ancora esce dall'occhio di cubia. In questo modo, il portello del gavone, ricoperto dal grip tipico da miscela di pneumatico, serve per scendere a terra quando si ormeggia di prua in banchina. Dalla parte opposta, a poppa, la spiaggia è ampia e facilmente accessibile. Merito della motorizzazione. I due propulsori con piedi poppi occupano meno spazio in coperta, anche in altezza, rispetto ai fuoribordo, hanno perciò il pregio di non alterare il design sportivo del battello e garantire più vivibilità.



Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. L/W



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
2100	9.9	32	3.2	234	70
2500	13.0	43	3.3	227	72
3000	21.0	60	2.8	268	76
3500	26.4	72	2.7	277	78
4000	31.6	90	2.8	268	79
4500	37.2	126	3.4	220	81
5000	42.4	180	4.2	178	84
5200	43.0	184	4.3	174	85

TECNORIB

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 11,10m • Larghezza massima 3,80m • Dislocamento con motori 8.500 kg

• Serbatoio carburante 750 l • Serbatoio acqua 150 l

MOTORI: 2xMerCruiser 6.2L • Potenza 224 kW

(300 cv) • 8 cilindri a V • Cilindrata 6,2 l • Alesaggio

per corsa 101,6mm x 95,25mm • Regime di rotazione

5000-5400 giri/minuto • Peso 391 kg • Trasmissione

entrofuoribordo

CERTIFICAZIONE CE: CAT B

PREZZO: 252.500€ versione base, Iva esclusa

PROJECT: Mannerfelt Design Team

HULL: LOA 11.10m • Maximum beam 3.80m •

Displacement (with the engines) 8,500 kg • Fuel tank

volume 750 l • Water tank volume 150 l

MAIN PROPULSION: 2xMerCruiser 6.2L • Outlet

mechanical power 224 kW (300 hp) • 8 V-shaped

cylinders • Swept volume 6.2 l • Bore&Stroke

101.6mm x 95.25mm • Maximal rotational speed

5000-5400/min • Weight 391 kg • Sterndrive

transmission

EC CERTIFICATION: CAT B

PRICE: 252,500€ as standard, Excl.VAT

I due step e i tanti pattini laterali contribuiscono ad avere una carena stabile, maneggevole e sportiva. I consumi sono contenuti a tutte le andature e l'accelerazione è notevole. Tre secondi per planare e 23 per arrivare alla massima di 43 nodi.

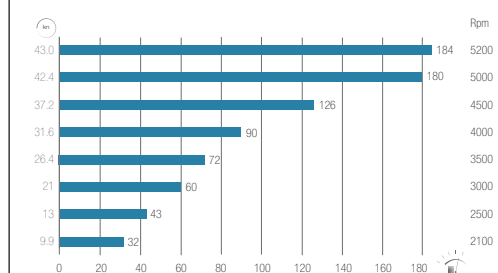
The two steps and a large number of lateral support pads play their part in creating a stable hull that is easy to handle and sporty. It doesn't use a lot of fuel at any speed, and there is a significant amount of acceleration. Three seconds to start planing, and 23 to get to the 43 knot top speed.

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Varazze
Onda//Wave height 30 cm
Vento//Wind speed 14 nodi//kn
Persone a bordo//People on board 3
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 300 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Da 0 a planata in 3 secondi

Gliding time of 3s from 0 to glide

Da 0 a velocità massima in 23 secondi

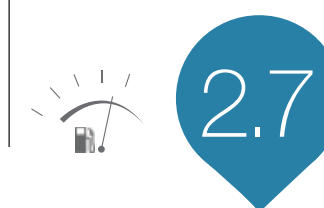
Gliding time of 23s for a speed change from 0

to 43 knots (maximum speed)

La velocità minima di planata è 9,9 nodi a 2100 giri

The minimum gliding speed is 9.9 knots at 2100 rpm

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





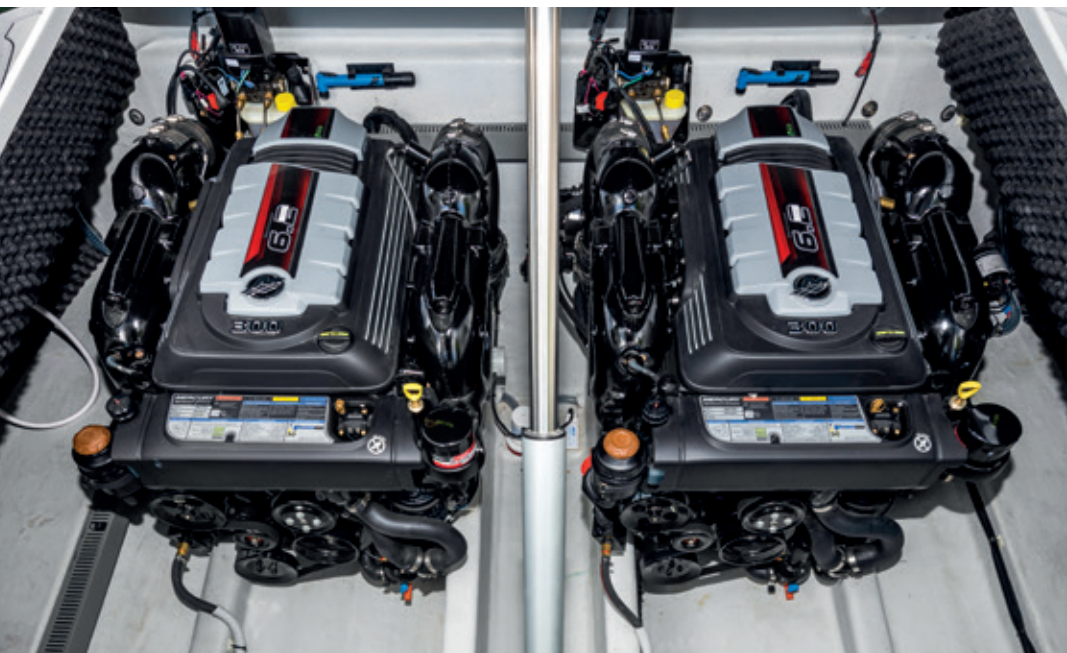
Le opzioni per gli interni prevedono un open space con i sanitari del bagno nascosti nei mobiletti, oppure bagno separato e cuccetta da due posti.

The options for the interiors include open space with the bathroom fixtures hidden in the furniture, or a separate bathroom and a double bed.



STABILITY AND PERFORMANCE – HOW MANY TIMES HAVE YOU HEARD THAT DESCRIPTION? I too have heard it millions of times in press releases, but for the *Pirelli 35*, I can't find any other way to say it. I first tried to explain it with figures and then with feelings. The hull project comes from the *Pirelli 42*, which has shown some excellent qualities. When I tried it out at Genoa the sea was distinctly demanding, but the boat didn't suffer from that. This one is smaller and logic would suggest it should be even more difficult to get a good result. The engines aren't excessive: two MerCruiser 6.7s each turning out 300 horsepower with a Bravo Three sterndrive, so the one with the double counter-rotating propeller. You can instead opt for a pair of 350 hp engines, and if you move on to diesel, the outputs available range from 600 to 640 horsepower. And finally, there is also a version with a pair of 300 hp outboards. So basically, the engines we were using weren't the strongest, but despite that, the hull rose out of the water at 9.9 knots. This is unquestionably thanks to the two steps. They increase the load-bearing capacity and also mean that it can plane without much effort. Regardless, getting out of the water at less than ten knots is a really surprising result. And the same is true for the other speeds, from economy cruising to fast cruising, and right up to top speed. With the throttles opened right up, despite some waves, we got to 43 knots. Fuel consumption is fairly contained, both for a snap reading and in terms of litres per nautical mile, which ranges from three to just over four litres. But the hull doesn't just have steps. Mannerfelt has also designed many support pads, which run from stern to bow. The outcome is a surprising amount of stability, without a loss of handling. The *Pirelli 35* is very easy to steer. It feels like playing a video game, but one of those in which you never end up crashing. It turns easily, even at full lock and high speed and above all isn't affected by waves. There wasn't a lot of them, but there were enough to trouble many ten metres or a bit longer boats. When it takes them on the bow you just have to adjust





Engine data

Entrofuoribordo benzina da 600 a 700 cavalli oppure diesel da 600 a 640 cavalli. E, come se non bastasse, anche in versione fuoribordo con una coppia di 300 cavalli. Le opzioni non mancano.

A petrol-powered inboard-outboard producing 600 to 700 horsepower, or a diesel engine producing 600 to 640. And, as if that weren't enough, also available in an outboard version with a pair of 300 hp motors. There is no lack of options.

the throttle to avoid jumping too much. You don't ever find yourself in a "hole" – either you fend off the wave, or you ride it, but you never get hit by it. It is always comfortable underway. The RIB is easy to steer, and it is also easy to control the speed. The good feeling that you get at the helm also comes from other factors. To start with, the protection. The solution comes from a windscreen that transforms into the roof of the T-Top. It is a single piece without mounts, which would otherwise block the view. The boat always keeps a horizontal trim. The horizon is always visible over the bow, even before starting to plane, which as mentioned, happens almost immediately. And that is not just because you only

need ten knots to rise out of the water, but also because you reach that speed in three seconds. And in three seconds it is nearly impossible to crash against something or someone. As well as the protection it offers, the ergonomic design of the bridge is to be appreciated. Everything is there to hand. From the throttles to the large display with navigational data, maps, domestic appliances and monitoring of the onboard equipment. The T-Top looks tough. It is entirely in fibreglass and going aft, there is just one column, but it rests on the bar cabinet in the cockpit. Despite the lack of frame and bulky superstructure, its solidity is nevertheless guaranteed. The T-Top windscreen also helps the cockpit because the effect of the protection extends back to the stern. The midships section, where the steering panel and cockpit are located, is slightly lower than the bow and stern areas. As well as adding a feeling of protection, this helps to give a feeling of sporty lines, especially if the *Pirelli 35* is viewed from outside. You can get around easily onboard. The gangways aren't huge, but after all, you are on board a 35-footer. The breadth of the passages is always enough to get around without any problem. And there is also no lack of grab handles. They are located both alongside the bow sun pad, which is over the deckhouse and inside the bulwarks. Deep in the bow, the locker houses the horizontal axis windlass, while the anchor comes out of the hawsehole. That way the door of the locker, which is covered in the typical tyre grip, can be used to get down to land when moored bow-first at the quay. At the other end, the large beach area at the stern is easily accessed. That is thanks to how the boat is powered. The two engines with stern drives take up less room on deck, including vertical space, compared to outboards, and thus have the advantage of not altering the boat's sporty design and ensuring that there is more living space. ▲

