

Cinquanta per cinquanta + FIFTY squared

CINQUANTA PIEDI CHE NAVIGANO
A 50 NODI DI VELOCITÀ MASSIMA GRAZIE
A UNA COPPIA DI VERADO V12
MERCURY DA 600 CAVALLI CIASCUNO.
È L'AMMIRAGLIA DELLA GAMMA
WALKAROUNDS DI PIRELLI
FIFTY FEET LONG, WITH FIFTY KNOTS
TOP SPEED THANKS TO A PAIR OF
MERCURY VERADO V12S OF 600 HP
EACH. IT'S THE FLAGSHIP OF THE PIRELLI
WALKAROUNDS LINE

by Niccolò Volpati



15.50m

Non c'è due senza tre. E, in effetti, **PIRELLI 50** arriva dopo il 42 e il 35. In soli due anni TecnoRib ha completato la sua gamma Walkarounds da 10 a 15 metri di lunghezza. Alcune caratteristiche, a mio parere, rispecchiano i modelli precedenti, altre, invece, rappresentano una novità. Partiamo dalle conferme. La prima, molto importante, è quella dello studio Mannerfelt Design Team che ha progettato la carena. Fuori dal Marina Genova Aeroporto l'onda è di poco meno di un metro di altezza e il vento soffia a 12 nodi. Un 50 piedi non dovrebbe soffrire troppo, ma un 50 piedi, che promette di sfrecciare a 50 nodi, è possibile che qualche incertezza possa averla. Invece, grazie alla sua carena, lo scafo garantisce la comfort zone a cui Pirelli ci ha abituato. Facile da manovrare, riesce a stringere la virata senza perdere potenza, né tantomeno controllo, e non soffre nemmeno l'onda. E tutto questo non a 20 nodi, ma a 50. Siamo infatti riusciti a sfiorare la massima velocità dichiarata, visto che il Gps segnalava 49,2 nodi. Merito anche dei due fuoribordo Mercury Verado V12 da 600 cavalli ciascuno e dei tanti accessori che si possono avere in plancia. L'autotrim garantisce sempre un assetto perfetto, senza doversi preoccupare dell'inclinazione del gambo, e, per quanto riguarda la virata, la tecnologia di questi propulsori si avvale di due elementi strutturali fondamentali. Il primo è che il gambo del motore ruota, ma la testa è fissa. Questo permette di installare i propulsori a pochissimi centimetri uno dall'altro occupando meno spazio

sullo specchio di poppa e anche di avere un'inclinazione autonoma di un piede rispetto all'altro. Per farla semplice, se in virata il gambo del motore che si trova più esterno ha un'inclinazione maggiore rispetto a quello interno, la virata risulta più stretta e facile. È come il servosterzo nelle auto. Il secondo elemento è dato dalla timoneria elettronica integrata nel motore che rende semplice e fluida qualsiasi correzione di rotta. In sintesi, l'accoppiata M+M, cioè Mannerfelt e Mercury permette di avere un battello stabile, sicuro, facile da condurre, anche

**DUE CABINE E UN BAGNO CONFORTEVOLE
CONSENTONO DI UTILIZZARE
IL PIRELLI 50 COME
UN'IMBARCAZIONE PER
CROCIERE A MEDIO RAGGIO.
TWO CABINS AND A
COMFORTABLE BATHROOM
MEAN THAT THE PIRELLI 50
CAN BE USED AS A BOAT FOR
MEDIUM-RANGE CRUISES.**

quando le prestazioni sfiorano i 50 nodi di velocità. La coperta è sempre rimasta asciutta, nonostante ci fosse un vento abbastanza teso. Merito della parte pneumatica che accentua il lavoro del bottazzo. È quasi un elemento aggiuntivo dato che praticamente non poggia sulla superficie dell'acqua. In pratica è come se i tubolari fossero un grande bottazzo, logico, quindi, che sia difficile che degli spruzzi arrivino in pozzetto, anche quando si vira stretto con mare formato.

Le altre caratteristiche che, a mio parere, rappresentano una conferma della gamma Walkarounds si trovano in coperta. L'hard top è in continuità con il parabrezza in modo da garantire un'elevata protezione. Quando si naviga a cinquanta nodi, per rendersene conto, è meglio guardare il Sog del Gps. La visibilità è comunque buona perché il vetro è in un unico pezzo e i montanti che lo circondano sono ridotti ai minimi termini proprio per evitare angoli ciechi. Il piano di calpestio è facile da percorrere da prua a poppa. Il tientibene si trova all'interno delle fiancate, in questo modo non altera il design del battello, ma è comunque sempre a portata di mano. L'estrema prua prevede un'ancora che esce dall'occhio di cubia con il portello del pozzo catena ricoperto dalla mescola della gomma dei pneumatici. Ormai quasi un marchio di fabbrica dei battelli Pirelli. Ciò che è leggermente diverso si trova a poppa. I propulsori, infatti, sono due fuoribordo, ma nonostante questo, la plancetta non è scomparsa. Merito del fatto che i due Verado V12 hanno calandre fisse e solo il gambo immerso nell'acqua ruota per dare direzionalità al gommonone. La poca vicinanza tra i due propulsori, quindi, non sacrifica l'area di poppa. La spiaggetta bagno c'è, ed è sufficiente sia per muoversi intorno ai motori, sia per essere utilizzata per l'accesso al mare. In sostanza, i V12 di Mercury rappresentano una sorta di mediazione tra fuoribordo ed entrofuoribordo o pod azimutale. Si tratta di una mediazione dove si ottiene solo il meglio e cioè un propulsore che spinge molto, facile da



gestire per la manutenzione perché non serve sbarcarlo, ma anche tanto spazio sulla piattaforma di poppa. L'altra caratteristica che, almeno in parte, distingue il 50 dal 35 e dal 42, si nota soprattutto sottocoperta. Il battello è più grande e quindi dispone anche di volumi maggiori. Insomma, *PIRELLI 50* è un vero cruiser racer, veloce, sportivo, ma anche confortevole per la crociera, grazie alle due cabine e al bagno. L'elemento pneumatico appare quasi più come una sorta di family feeling, più che come una caratteristica strutturale. I tubolari ci sono, ma non sono essenziali. È un motoscafo vestito da rib. Anche il livello e la qualità delle finiture, sia in coperta, sia sotto, lo qualificano

come un prodotto di lusso. E, infine, c'è l'integrazione con gli strumenti Simrad. E anche questa è una novità, nel senso che rappresenta il massimo di integrazione possibile. Il gruppo Navico, di cui Simrad fa parte, è stato acquisito da Brunswick, cioè da Mercury. Ecco quindi che su questo battello propulsori, strumenti elettronici, joystick, skyhook, trim assistance e perfino tutto l'entertainment sono a portata di mano in plancia. Non spaventatevi per gli inglesismi, in realtà significa solo che tutto quello che vi viene in mente di fare mentre siete a bordo, è facile e intuitivo, così come lo è la navigazione. Basta accendere e affondare la manetta.

Good things come in threes. And so, the *PIRELLI 50* has arrived in the wake of the 42 and the 35. In just two years, TecnoRib has rounded off its 10-15 metre Walkarounds range. I would say that some of the features reflect earlier models, whereas others show a new direction. Let's start with what we have already seen before. An important fact first: the hull was designed by the Mannerfelt Design Team. Outside the Genoa Airport Marina, the waves were just over a metre high, and the wind was blowing at twelve knots. A fifty-foot boat shouldn't have too many problems with that, but one that says it is going to fly at up to fifty knots might just show a bit of uncertainty. But because of its hull, the boat delivers the comfort level that Pirelli has got us accustomed to.

It is easy to manoeuvre, manages to turn tightly without losing power or control, and doesn't even feel the effects of the waves. And it does all of that not at twenty knots, but fifty. We came close to the official top speed, with the GPS showing 49.2 knots. This is also because of the two outboard Mercury Verado V12s, which each

develop 600 horsepower, and the many other accessories that you can have on the bridge. The auto trim ensures you are always perfectly balanced, without having to worry about the angle of the midsection, and when it comes to turning, the technology in these engines makes use of two vital structural elements. The first is that the engine midsection turns, but the powerhead is fixed. That means you can fit motors just an inch or so from each other, so they take up less room on the transom, and also that the gearcases can tilt independently of each other. Put simply, if the midsection of the outer engine is more tilted, you can turn more easily, and more tightly. It is like power steering on cars. The second element comes from the electronic steering integrated into the engine which means any change, of course, is simple and smooth. So essentially the M+M pairing, meaning Mannerfelt and Mercury, allows the boat to be stable, safe, and easy to handle, even when you are touching fifty knots. The deck always stayed dry, despite a fairly stiff

Alla velocità massima si sfiorano i 50 nodi con consumi assai contenuti: poco meno di 200 litri/ora per motore.

With a top speed of nearly fifty knots, without using a lot of fuel: just under 200 litres per hour per engine.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

49.2



AUTONOMIA MN
RANGE NM

262



RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER

15.8

RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W

3.2



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

PROGETTO
Mannerfelt Design Team

SCAFO
Lunghezza f.t. 15,20m • Larghezza massima 4,70m
• Diametro tubolari 0,60m • 6 compartimenti
• Dislocamento 12,5 t • Serbatoio carburante 1.600 l
• Serbatoio acqua 400 l

MOTORI
2xMercury V12 Verado 600 • Potenza 441 kW (600 cv) • Cilindrata 7,6 l • 12 cilindri a V • Rapporto di riduzione 2,50:1 • Regime di rotazione massimo 5600-6400 giri/min • Peso con elica 572 kg

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
915.000 €, Iva esclusa

PROJECT
Mannerfelt Design Team

HULL
LOA 15,20m • Maximum beam 4,70m • Tube's diameter 0,60m • 6 compartments
• Displacement 12,5 t • Fuel tank volume 1,600 l
• Water tank volume 400 l

MAIN PROPULSION
2xMercury V12 Verado 600 • Outlet mechanical power 441 kW (600 hp) • Swept volume 7,6 l • 12 V-shaped cylinders • Compression ratio 2,50:1 • Maximal rotational speed 5600-6400/min • Weight 572 kg (including the propeller)

EC CERTIFICATION
CAT B

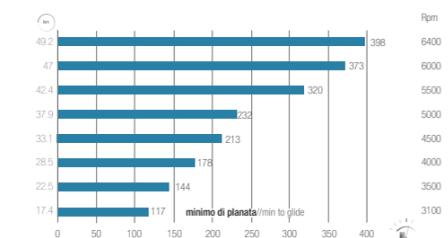
PRICE
915.000 €, Excl.VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località // Place Genova
Onda // Wave height 70 cm
Vento // Wind speed 12 nodi // knots
Persone a bordo // People on board 8
Carburante imbarcato 700 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 200 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da 0 a planata in 4 secondi
Gliding time of 4s from 0 to glide
Da 0 a velocità massima in 27 secondi
Gliding time of 27s from 0 to 49.2 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO
(VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)

6.1

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
3100	17.4	117	6.7	238	69
3500	22.5	144	6.4	250	72
4000	28.5	178	6.2	258	77
4500	33.1	213	6.4	250	79
5000	37.9	232	6.1	262	81
5500	42.4	320	7.5	213	82
6000	47.0	373	7.9	202	83
6400	49.2	398	8.0	200	85

wind. That was thanks to the inflatable part, which accentuates the work of the rubbing strake. It is nearly an add-on part which hardly rests on the water surface. It is as if the tubes were a large rubbing strake, and so it makes sense that it should be difficult for the spray to get into the cockpit, even when you are turning hard in a moderate sea. The other characteristics that I feel show similarity with the other walkarounds can be found on deck. The hard top is a continuation of the windscreen so it provides a lot of protection. You need to

Sacs Tecnorib

Quella di SACS e TecnoRib non è una fusione, ma un'integrazione. Uno più uno fa sempre uno, nel senso che non c'è un'azienda che ha assorbito l'altra, ma c'è un'unica azienda. «L'idea è di continuare a fare quello che stavamo già facendo, facendolo meglio. Abbiamo unito i team specializzando le funzioni e abbiamo riempito le caselle che prima facevamo fatica a riempire. È una sorta di razionalizzazione», afferma Gianni De Bonis di TecnoRib. Una di queste caselle è riuscire ad essere competitivi su mercati importanti come quello americano. Oggi non basta vendere, serve soprattutto un efficiente servizio post vendita. Ecco che unire le forze diventa indispensabile per riuscire a garantirlo. Gli investimenti per approdare Oltreoceano sono importanti e la sinergia tra le due aziende permette di avere le risorse adeguate per realizzarli.

look at the SOG on the GPS to realise that you are doing fifty knots. Visibility is nevertheless good, because the glass is in a single piece, and the supports that surround it are reduced to the minimum to prevent blind spots. Getting down the deck from stern to bow is easy. The grab handle is incorporated into the sides, and so doesn't change the overall design, but is always there to hand. Deep in the bows, there is an anchor that comes out of the hawsehole, while the hatch to the chain locker is coated with the same rubber as the tubing. That has now

Sacs Tecnorib

Rather than merging, what SACS and TecnoRib have done is to integrate. One plus one is always one, in that one firm hasn't absorbed the other, but there is just a single company. «The idea is that we should continue doing what we are already doing, but do it better. We united the teams and specialised departments and filled the gaps that we were struggling to fill before. It's a kind of rationalisation», said Gianni De Bonis from TecnoRib. One of the gaps that needed filling was managing to be competitive in important markets like the US. Nowadays it is not just a question of selling – above all you need an efficient after-sales service. And joining forces becomes essential to ensure you can do that. The investment made across the Atlantic is substantial, and the synergy between the two companies means we have sufficient resources to make that investment.

become practically a trademark of Pirelli boats. But something slightly different can be found in the stern. There are two outboards, but, despite that, the stern platform hasn't disappeared. That is because the two Verado V12s have fixed powerheads, and it is only the submerged midsection which turns to steer the boat. That means there isn't much space between the two engines, and the transom isn't wasted. There is a swimming platform, and it is enough both for moving around alongside the engines and for getting into the sea. The other characteristic that, at least in part, sets the 50 aside from the 35 and the 42, can principally be seen above decks. It is a larger boat, and so also has larger volumes. So, all in all, the PIRELLI 50 is a real cruiser-racer, which is fast and sporty, while also being comfortable for cruising, thanks to the two cabins and bathroom. The inflatable part almost seems to be there because of the family feeling with the rest of the range, rather than because of its structural significance. There are tubes, but they aren't essential. It is a motorboat dressed up as a RIB. And the quality of the finish, both on deck and below, shows that it is a luxury product. And finally, there is the integration with the Simrad instrumentation. And that is also a new development, in the sense that it represents the best possible integration. The Navico Group, of which Simrad is part, has been bought by Brunswick, so Mercury itself. And that is why all of the engine controls, electronic instrumentation, joysticks, skyhooks, trim assistance devices and even the entire entertainment system are close at hand on the bridge. People shouldn't be scared by the terminology: what that means is that everything that you could think of while you are on board is easy and intuitive, as is helming the boat. You just have to start it up and open up the throttle. ▴

Engine data

I Verado V12 da 600 cv sono l'accoppiata perfetta perché sono in grado di offrire ottime prestazioni anche ai medi regimi.

The 600 hp Verado V12s are the perfect match for the boat because they deliver excellent performance even at mid-range RPMs.

