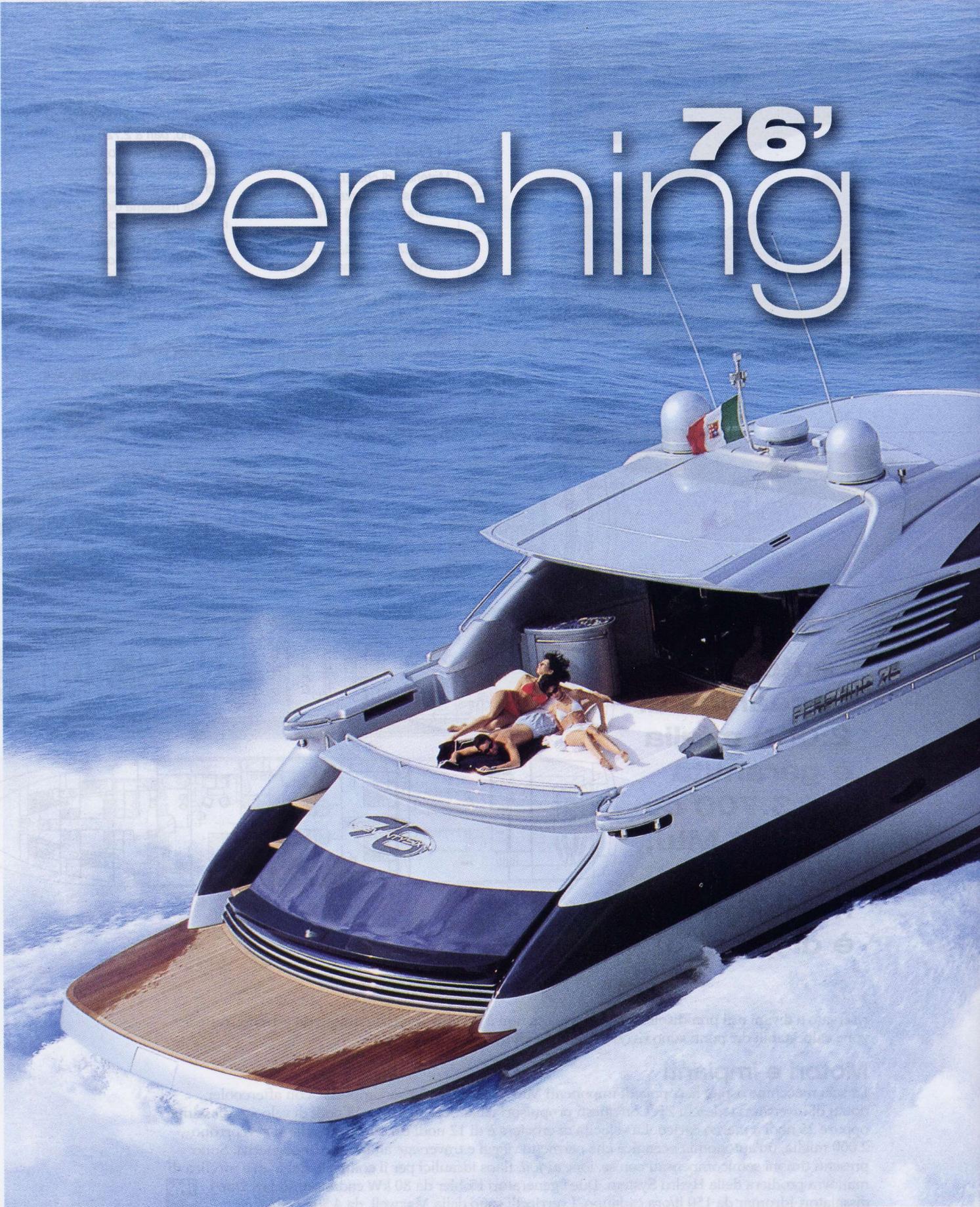


ANTEPRIMA

Pershing 76'





Un grande open di m 23,5 che esprime concetti progettuali molto innovativi. Due versioni di interni, morbide le linee, interessanti le soluzioni.

di **Valentina Scaglia**

C'è sete di novità nella nautica. Anzi più che sete, c'è bisogno di uscire dalle catene delle tipologie rigide cui il mercato di ha abituato. Il flybridge, il fisherman, l'open, la pilotina. Ogni diportista, e ogni cantiere, costruisce attorno alla sua barca una serie di aspettative da rispettare che hanno costruito dei confini fin troppo precisi che hanno finito per produrre un rallentamento del "progresso". Nel senso buono del termine. Storcere il naso di fronte alle innovazioni è tipico dei velisti, ma in tempi recenti anche una certa fascia di utenti del motore si è scoperta affezionata alle abitudini. Non

La plancia interna con l'impressionante batteria di quadranti dell'elettronica, al centro il gps-plotter. I pannelli sono di alluminio e carbonio.



sempre queste si affermano nella forma della barca: negli impianti, per esempio, l'industria ha prodotto accessori meravigliosi che vengono snobbati dai diportisti. Tilli Antonelli, creatore dei Pershing, è stato ed è un innovatore. Le sue

ANTEPRIMA PERSHING 76'



1. Una delle cabine armadio.
 2. Un dettaglio del tavolo da toilette della cabina armatore.
 3. A prua la cabina Vip con letto centrale. Notare l'illuminazione con faretto incassati.
 4. L'ampia cabina armatore è a centro barca, insonorizzata, arricchita da specchiera, divano, vanity, cabina armadio.
 5. Gradevole la cucina con struttura a L ed elettrodomestici a incasso.

l'open è divenuto in pochi anni un "classico". Ma l'open come lo conosciamo ha un difetto: la dinette troppo cupa, vicina alle cabine, spesso inutilizzata durante le calde estati che invogliano alla vita all'aria aperta. Tilli si è messo al lavoro e assieme a Fulvio De Simoni ha inventato una nuova barca in cui la dinette è salita al piano del pozzetto e del pilotaggio che si sono parzialmente chiusi. Sottocoperta lo spazio è più ampio, dedicato alla zona notte. Mentre sopra una grande zona living diventa convertibile con l'uso di un tettuccio apribile e le ampie finestrate. Così è nato il Pershing 76' presentato al Salone di Genova, che subito ha destato l'interesse degli amanti delle barche performanti che desiderano un comfort adeguato alle dimensioni e, aggiungiamo, all'investimento prodotto. Il

Pershing 76' si inserisce anche in quella serie di barche nuove figlie della potenza del Gruppo Ferretti, che ha dato agli imprenditori come Antonelli la solidità per un certo tipo di investimenti dai quali nasce non tanto l'innovazione (le idee per fortuna costano ancora poco) quando il successivo sviluppo in un prodotto industriale di qualità.

Il progetto

Il nuovo modello, che viene definito dall'azienda come il capostipite di una *next generation* di barche, è il risultato di un consistente lavoro di squadra che coinvolge l'intero Gruppo Ferretti. Infatti il progetto è nato e si è sviluppato grazie al contributo di Norberto Ferretti, Tilli Antonelli e Fulvio De Simoni, in pieno coordinamento tra loro e con la Divisione Engineering della Pershing e del

Gruppo Ferretti. Vediamo come viene realizzata la costruzione nel cantiere di Monteporzio.

La costruzione

Lo scafo è su stampo femmina con laminazione del fondo a pelle singola e fiancate di sandwich con anima di Pvc a cellula chiusa. La resina è la vinilestere. Il guscio è rinforzato con elementi rigidi dotati di anima di poliuretano. La maggiore innovazione si incontra su coperta e sovrastrutture, realizzate con il metodo Scrimp di laminazione sotto vuoto, sempre con resina vinilestere e sandwich di Pvc. Non dimentichiamo che il cantiere Pershing è stato tra i pionieri dell'utilizzo nel nostro Paese di questo efficiente sistema di laminazione. Anche le paratie principali e i pagliolati strutturali sono realizzati con il metodo Scrimp. Prua, passavanti laterali,



pozzetto, piattaforma poppiera e gradini sullo specchio di poppa sono rivestiti di teak, altrove, nelle zone non calpestabili, si preferiscono le finiture di gelcoat lucido bianco.

Il layout interno

Una eccellente abitabilità interna è tra i capisaldi della storia progettuale della barca.

Il primo esemplare, già alla sua presentazione in anteprima mondiale al Salone Nautico di Genova, si è fatto notare per la sua originalità negli spazi abitativi. Decisamente fuori dall'ordinario è la struttura del salone superiore, illuminato attraverso due ampie finestrate laterali, che si divide in tre aree: la zona tecnica con la plancia di comando schermata da una paratia translucida, la zona living con un ampio divano semicircolare e, novità assoluta,

una zona pranzo con un moderno tavolo in cristallo estensibile. Nulla è del tutto netto e separato e le tre zone si fondono armoniosamente. Tutte le linee sono curve e prive di spigoli. Due portelli laterali immettono nei passavanti per andare a prua senza bisogno di passare dal pozzetto.

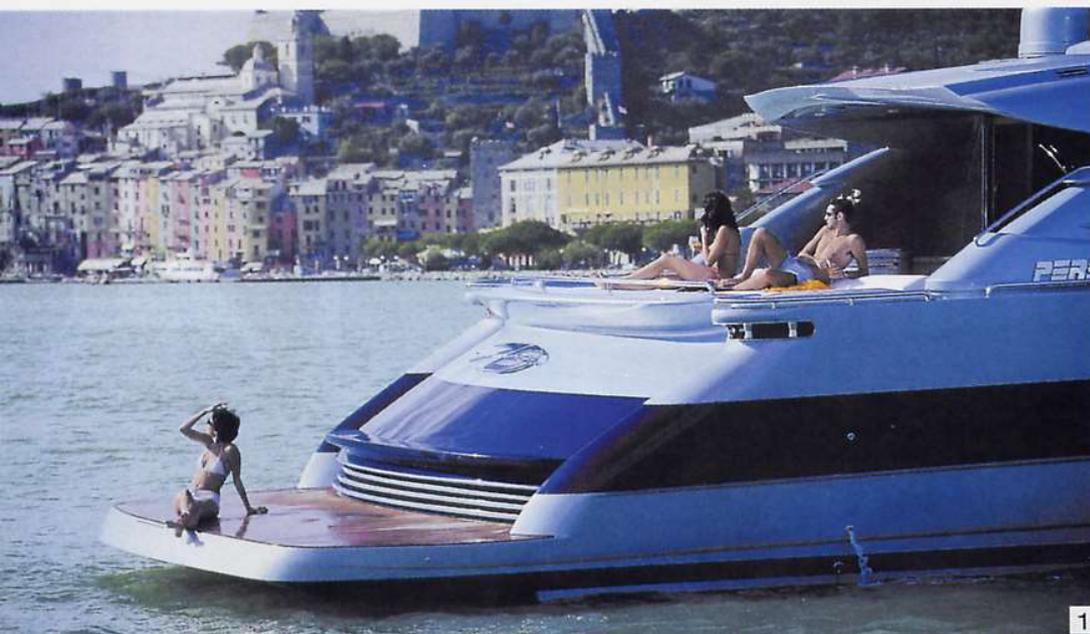
Scendendo sottocoperta con la scala a semicerchio ci troviamo nella zona servizi con i quartieri dell'equipaggio e la cucina a L, dotata di tutti gli elettrodomestici e gli spazi di stivaggio della cambusa per garantire un'autonomia notevole e lunghe navigazioni.

Il locale cucina ha un comodo accesso diretto alla zona equipaggio e dalla sala macchine. Più verso prua si accede, attraverso una scala indipendente, a una zona notte completamente indipendente dalla dinette/cucina, si voleva evitare che eventuali

rumori ed odori disturbassero la cabina dell'armatore e dei suoi ospiti. La cabina armatoriale è a centro barca e a tutto baglio, la cabina vip è posta a prua e una seconda cabina doppia è con letti gemelli in piano, tutte servite da bagno privato. E' anche disponibile una versione a quattro cabine che è stata la più richiesta dai numerosi ordini già raccolti, la terza dedicata agli ospiti ha letti sovrapposti e viene realizzata stringendo un po' bagni e cabine armadio. Tra le finiture e i materiali, sono interessanti alcune soluzioni: in plancia comandi, il cruscotto portastrumenti ha pannelli di alluminio e finitura di carbonio, molti elementi di arredo, dai comodini ai sedili di guida, sono di pero lucidato. In quadrato spiccano pezzi di acciaio satinato e cristallo. L'illuminazione è quasi per in-

1. Originale e ben strutturata la zona giorno posta in alto, con tetto apribile, solo in parte separata dal posto guida.
2. Tutte le linee interne sono curve, anche la scala di discesa.
3. Un dettaglio del televisore nel salone.

ANTEPRIMA



1



2 3



4

1. La superlativa piattaforma, una vera terrazza sul mare utilizzabile anche per mettere in acqua il tender celato nell'hangar poppiero.

2. L'inconfondibile linea laterale con le finestrate sovrapposte. La ferramenta è interamente di acciaio inox.

3. La tuga è realizzata di sandwich con il metodo Scrimp.

4. L'originale disposizione della coperta è evidenziata in questa vista dall'alto.

tero a incasso con interruttori a dimmer. Parti dei soffitti e dei ciellini è realizzata con doghe di legno. Nei bagni, i piani sono di cristallo, i mobili sottostanti di legno pregiato. La suite armatoriale presenta una scenografica specchiera che ne esalta i volumi già notevoli. Il piano del letto, anch'esso di pero, sollevabile per avere accesso ai vani gavone sottostanti. Contrariamente a quanto avviene su tanti yacht a motore, i letti sono dotati di bande antirollio.

Arete servizi

L'imbarcazione è dotata di un ampio hangar di poppa che può contenere un tender anche pronto all'uso fino a 3,5 metri di lunghezza ed eventualmente una moto d'acqua che possono essere entrambi varati e alati attraverso una gruettta elettroidraulica con

portata di 400 kg. Alla sala macchine si accede dall'alloggio dell'equipaggio attraverso una porta stagna. Oltre ai due Mtu e ai gruppi elettrogeni, sono installati i compressori dell'aria condizionata, le pompe, le batterie, l'autoclave dell'acqua dolce, l'impianto automatico antiincendio. Silenziatori e separatori acqua e fumo sono previsti a tutti gli scarichi. Da segnalare nell'impianto idraulico la presenza delle casse per le acque nere e le acque grigie, rispettivamente di 400 e 300 litri di capacità. Per la produzione di acqua calda sono previsti due boiler indipendenti da 30 litri.

I motori

I due grandi diesel tedeschi Mtu sono dei 12 valvole modello 2000 M91 che erogano 2.000 cavalli ciascuno al regime di 2.350

giri, accoppiati a due invertitori/riduttori della Zahnradfabriken modello ZF 2555 con trolling valve. La propulsione è affidata a due gruppi Arneson ASD 15 con trim e timoneria idraulica ed eliche a cinque pale di Nab. Con questo tipo di propulsione, il cantiere dichiara una velocità massima a dislocamento leggero, con a bordo cioè circa un terzo del carico, di 47 nodi. Un dato notevole per uno scafo di oltre 77 piedi con un peso che in queste condizioni di navigazione si colloca tra le 43 e le 45 tonnellate. Agli invertitori sono accoppiate le pompe idrauliche per la timoneria Arneson e per l'elica di prua di manovra da 24 kW. In caso di avaria dell'impianto di manovra, lo yacht è dotato di un sistema supplementare di timoneria di emergenza. Complete le dotazioni di sicurezza, che comprendono la zattera.

PERSHING 76' ANTEPRIMA IN CIFRE

Progetto

Divisione Engineering Pershing, Tilli Antonelli, Fulvio De Simone.

Prezzo

Trattative riservate

I dati

Lunghezza fuori tutto **m 23,50**
larghezza max **m 5,50**
altezza di costruzione **m 5,40**
immersione sotto le eliche **m 1,35** - dislocamento a vuoto **ton 41,5** - a pieno carico **50 tonnellate** - interni con **4 cabine** e **3 locali bagno** - serbatoi acqua **1.300 lt** - zona equipaggio per **2 persone** - portata massima persone **16** categoria di omologazione **A**.

Motori

Marca **Mtu** - potenza **2 x 2.000 cv** - capacità serbatoio carburante **5.700 lt** - velocità max **47 nodi** - generatori **2 x 13 kW** a 50 Hz

Dotazioni

Tra le dotazioni citiamo: impianto servizi 24 Volt con batterie al piombo da 660 Ah con 3 raddrizzatori automatici da 80 Ah, impianto avviamento motori con gruppo batterie da 480 Ah, impianto a 220 V, 50 Hz. Ancora Bruce con 50 kg di catena da 100 metri, antenne Vhf, gps e tv, ferramenta, bitte e battagliole di acciaio, verricello di prua da 2.000 Watt e verricello da tonnellaggio da 1.200 Watt, selle e sospensioni per

il tender, porte laterali elettriche e manuali, faro orientabile con comando elettrico, gruetta telescopica idraulica, autopilota e radar chartplotter Raytheon, stazione meteo, strumenti motore, aria condizionata.

Gli interni

Sono disponibili due layout con tre o quattro cabine. La armatoriale è collocata a centro barca con letto obliquo, con ampia cabina armadio e divano a L, la cabina Vip è a prua. La cucina è sotto al pozzetto collegata direttamente con la zona equipaggio. A poppa è previsto l'ampio garage accessibile dalla piattaforma che ospita tender e attrezzature.

Indirizzo

Pershing, viale Marche 2/4
61030 Castelvecchio di Monteporzio (PU),
tel. 0721-956211, fax 955784,
pershing-yacht.com

In sintesi

Nato dalla sintesi di design moderno, prestazioni elevate ed eccellente abitabilità, rappresenta una nuova generazione di open. E' stato presentato di fronte al pubblico al Salone di Genova. Le caratteristiche innovative sono design, l'eleganza e l'originale distribuzione degli spazi.

