



Fahrbericht Pershing 52

Von Hans Wischer



Abbildungen Copyright Pershing Yachts

Schnelle Rakete

20 Jahre Pershing, die Entwicklungsgeschichte ist im Zusammenhang mit unserem Bericht über die Pershing 52 sicherlich ein paar Zeilen wert.

Tilli Antonellis erste Liebe auf dem Wasser galt dem Segelsport, als Grinder verdiente er sich seine Lorbeeren auf Raul Gardinis *Moro de Venezia*. 1982 gründete er mit drei Freunden eine eigene Werft, in der zunächst einmal ein kleines Holzboot entstand. Doch im Jahr drauf folgten Offshorerenner-ähnliche GFK-Modelle mit Motoryacht-Komfort unter Deck. Dieser Linie ist Antonelli seither treugeblieben. Und seit 1985 auch dem Konstrukteur und Designer Fulvio de Simoni. Hinsichtlich Linien und Eigenschaften spezialisiert sich die Werft auf schnittiges, typisch italienisches Design und vor allem schnelle Boote. Die drei kleineren Modelle 27, 43 und 45 sind mit Wellenantrieb zu haben, die größeren ab 52 Fuß mit Oberflächenantrieb. In erster Linie von Arneson, aber auch von Twin Disc. Pershing selbst bezeichnet sich als größter Abnehmer von Arneson. Hinsichtlich Motorisierung kommen vorwiegend Triebwerke von MAN und mtu zum Einsatz. 1998 stand Antonelli vor der Frage *Wachsen oder Stillstand?* Er entschied sich fürs Wachsen, stellte seine Werft für eine gesunde finanzielle Basis unter das Dach der Ferretti-Gruppe, trug bereits zwei Jahre später zu 16 Prozent zu deren Umsatz bei. Zur Ferretti-Gruppe zählen zwischenzeitlich die Marken *Ferretti, CRN, Riva, Bertram, Apremare, Mochi* und *Pershing*. Mittlerweile peilt Pershing neue Märkte in aller Welt ein, will künftig verstärkt in Mexiko, Südostasien, Australien und Neuseeland Flagge zeigen. Nachdem man sich in Europa und den USA bereits etabliert hat. Rund 40 Händler betreuen die Marke weltweit. Für die Produktionsabläufe zeichnen Fabrizio Fraternali und Fabio Rossi verantwortlich. Ihre jüngste Schöpfung, eine 76er soll auf der Bootsausstellung in Genua ihre Welt- im Januar in Düsseldorf ihre Deutschland-Premiere feiern. Ein für 2004 vorgesehenes 115-Fuß-Pershing wurde bei der 20-Jahre-Feier als aufblasbares Modell – ähnlich einem Figuren-Ballon – vorgestellt.

Zum 20. Geburtstag spendiert sich die italienische Pershing-Werft in diesem Jahr eine neue Produktionsstätte mit zwei riesigen Hallen. Die eine fast sechs-, die andere über siebentausend Quadratmeter groß. „Das ist einfach notwendig, da die Kapazitäten am bisherigen Standort aus allen Nähten platzen,“ meint Verkaufschefin Nada Serafini. Neu wird auch ein mit Wänden abgetrennter Lackierbereich sein. Statt wie bislang nur mit Vorhängen abgeteilt.

Der Umzug nach Marotta nahe Ancona an der italienischen Adriaküste wird der vierte in der Pershing-Geschichte sein. Gegründet als Cantiere dell'Adriatico in Centocroci gab es Zwischenstationen in Fano und Castelvecchio. Ständig wurden die Kapazitäten erweitert. Derzeit beschäftigt das Unternehmen 150 Mitarbeiter, diverse Subunternehmen (wie beispielsweise für die im Vakuumverfahren entstehenden Rumpfe, die GFK-Arbeiten und das Interieur) und plant für das nächste Jahr den Bau von 38 Pershings. In den vergangenen 20 Jahren wurden 400 Boote produziert. Die Kapazitäten der neuen Anlage in Marotta reichen für 100



Fahrbericht Pershing 52

Von Hans Wischer



Yachten pro Jahr. Abhängig natürlich von der Größe: nach Anlieferung des Rohbaus vergehen für die Fertigung einer 37er gerade einmal drei Wochen, für eine 88er gute sechs Monate. Für eine 52er benötigen Antonelli und seine Crew acht Wochen.

Die auf der Adria vor Senigallia gefahrene Pershing 52 war zwar brandneu, gebaut wurden von diesem Modell in den letzten beiden Jahren aber schon 21 Stück. Charakteristisch ist der Rumpf mit tiefem V und 21° Aufkimmung am Heck, der schnelle Ritte über harte Wellen abfedert und den Offshorer-Cruiser satt und sanft eintauchen lässt. Einziges Manko: in langsamer Fahrt sorgen seitliche Wellen für starkes Aufschaukeln, ob nun vorwärts oder rückwärts. Ansonsten gibt es nichts an den Fahreigenschaften auszusetzen. Selbst auf rückwärtiges Umsteuern reagiert der Rumpf äußerst brav. Die im Kasten *Fahrwerte* genannten Angaben für die Beschleunigung entsprechen Werftangaben, weil die beiden Arneson-Oberflächenantriebe bei unserer Probefahrt nicht ihr Bestes geben wollten. 48,7 Knoten Maximum sind wirklich gut, die Geräuschwerte dabei fallen wohl eher in die Kategorie sportlicher Sound. 6,7 Knoten Minimalfahrt mit nur einer Maschine, das heißt: zum An- und Ablegen in Marinas und Häfen muss permanent ein- und ausgekuppelt werden.

Verarbeitung: verglichen mit dem, was wir vor ein paar Jahren auf Pershings gesehen haben, ist es der Werft gelungen, die Qualität deutlich zu verbessern. Wünschenswert wäre noch ein größerer Zugang zum Maschinenraum, um dort auch bei laufenden Aggregaten sicheren Zugang zu haben. Doch im großen und ganzen kann man mit der Verarbeitung zufrieden sein, entspricht sie üblichen Standards.

Die Heckgarage bezeichnet man bei Pershing als Hangar. Nun, ein Flugzeug lässt sich nicht darin verstauen. Wohl aber ein Beiboot/Jetski und die Rettungsinsel oder eine zweckmäßige Ein-Personen-Crewkabine mit Kleiderschrank und WC. Dafür wird ein Teil der Liegefläche am Heck angehoben, unter der zugleich eine Stauwanne diverse Badeutensilien aufnimmt. Die achterliche Badeplattform ist mit rund 1,20 Meter Tiefe recht geräumig ausgefallen, der Teakbelag darauf ist als Extra zu haben, die ausklappbare Badeleiter mit Edelstahlstufen reicht weit ins Wasser. Eine kalte Außendusche spült nach dem Bad im Meer das Salzwasser vom Körper. Die Besenzoni-Gangway, serienmäßig mit Teakholz belegt, lässt sich in fünf Funktionen ein- und ausfahren, schwenken und heben oder als Beibootlift (maximale Tragkraft 300 kg) einsetzen.

Erwähnt wurde bereits die kleine Zugangsluke zum Maschinenraum. Der – ohne Stehhöhe – bietet auf engem Raum Platz für die beiden 8-Zylinder-MAN-Diesel, die hydraulischen Rexrodt-Steuerungen, das Hydraulik-System für alle Verbraucher an Bord, Batterien, Batterieladegerät, Eusebi-Feuerlöschsystem, den 9-kW-Kohler-Generator, den 15-l-Warmwasserboiler und (als Extra) die Condaria-Klimaanlage mit Heizfunktion.

Über das rund 30 Zentimeter breite Gangbord (auch hier Teakbelag als Extra) geht es entlang einer stabilen Relling aufs voluminöse Vorschiff mit Antislipstruktur im GFK. Die Ankerwinde dort ist manuell zu bedienen, elektrisch nur vom Steuerstand aus. Vor Anker liegend finden auf der Vorschiffssonnenliegewiese bis zu drei Personen bequem Platz. Derweil die Vierer-Sonnliege am Heck auch während der Fahrt genutzt werden kann. Bei allzu viel Sonnenstrahlung kann die per Kabrioverdeck beschattet werden, das Haltegestänge dafür wird einfach achtern aus dem Hardtop herausgezogen.

Das Hardtop (mit faltbarem Kabrioverdeck) und die seitlichen Aufbauten mit Double-Eye-Seitenfenstern (teilweise zu öffnen) machen das Cockpit mit dem Steuerstand fast schon zu einem geschützten Innenraum im Stil eines häuslichen Wintergartens. Rund um den zweifach faltbaren Tisch haben acht Personen bequem auf weißen, mit Kunstleder bezogenen Sofas Platz. Derweil es vis-à-vis Pilot und Co am Volant auf



Fahrbericht Pershing 52

Von Hans Wischer



einer verstellbaren Doppelbank – ebenfalls weißes Kunstleder – bequem und rundum freien Blick haben. Der Steuerstand mit zwei ovalen Panelen und schwarzer Lederabdeckung für Spiegelfreiheit in der Panorama-Windschutzscheibe bietet Platz für reichhaltige Instrumentierung. MAN/VDO-Instrumente, Geonav-GPS-Kartenplotter, Simrad-UKW-Anlage, Riviera Blu-Kompass sind serienmäßig vorhanden, Raymarine-Radar und Navicontrol-Autopilot als Extra zu ordern. Ebenso, wie der Teakboden im Cockpit, das serienmäßig mit weißem GFK-Boden geliefert wird. Unter dem Hardtop ist hinter der Pilotenbank eine praktische Wetbar mit Spülbecken und Icebox angeordnet.

Die Unterdeckbereiche bestechen durch auf Hochglanz lackiertes Kirschholz und beigefarbene Teppichböden in Salon und Schlafkabinen, GFK (Teak als Extra) im Pantrybereich und in den Bädern. Mit einer Condaria- Air Condition/Heizungs-Kombination – ebenfalls ein Extra – sind diese Bereiche individuell zu klimatisieren. Von außen kommend geht es zunächst einmal ein paar Stufen tiefer in den Salon mit maisgelbfarbigem und U-förmigen Sechspersonen-Ledersofa, dem noch zwei Sitzpuffs zugestellt werden können. Gegenüber sind TV-Platz und Sicherungskasten angeordnet und etwas weiter vorn die Pantry. 2-Flammen-230-Volt-Ceran-Bosch-Herd mit Dunstabzugshaube, 115-Liter-Bosch-Kühlschrank mit 62-l-Tiefkühlteil sind ab Werft an Bord, die Whirlpool-Mikrowelle mit Backofen und Grill als Extra zu bestellen. Die Corian-Arbeitsfläche ist als ausreichend zu bezeichnen, der Feuerlöscher im Schapp in Italien offensichtlich Sicherheitsvorschrift.

Beim Interieur der Schlafkabinen bilden weiße Leder-Applikationen einen angenehmen Kontrast zum glänzenden Kirschholz. In der Eignerkabine ganz vorn im Vorschiff steht ein Kingsize-Doppelbett, reicht der Schrank- und Stauraum für den kleinen Törn aus. Das Ensuite-Eignerbad verfügt über elektrisches Vakuum-WC Silence von Tecma, Marmor-Waschtisch und Duschkabine. Das zweite, vom Salon aus erreichbare Bad ist gleichwertig ausgestattet, teilen sich die Gäste. Für die gibt es zwei Kabinen mit jeweils zwei rund 80 Zentimeter breiten Einzelbetten. Auch hier reicht der Stau- und Schrankraum für kurze Törns aus.

Insgesamt ist die Pershing 52 eher für schnelle Tagesritte und Wochenendausflüge über ruhige oder bewegte See gedacht. Daher sind Abwasertanks, Abwasser- und Seewasseraufbereitungsanlage lediglich als Extra zu haben. Hinsichtlich Reichweite hat die Werft leider keine Angaben gemacht.

Daten

Länge ü.A.	16,70 m
Rumpflänge	16,12 m
Breite	4,70 m
Tiefgang	1,18 m
Höhe ü.WL	3,12 m
Gewicht	24 t
Klassifizierung	CE A & RINA B+F
Konstruktion & Design	Fulvio de Simoni
Exterieur-Design	Fulvio de Simoni
Projekt-Manager	Fulvio de Simoni + Pershing Engineering
Rumpf-Form	Knickspant mit tiefem V
Rumpf-Material	Sandwich aus PVC-Schaum und GFK
Propellerschutz	durch Rumpf (Oberflächen-Propeller)
Deck-Material	Sandwich aus PVC-Schaum und GFK
Aufbauten-Material	Sandwich aus PVC-Schaum und GFK, verstärkt mit Kohlefasern



Fahrbericht Pershing 52

Von Hans Wischer



Motorisierung	2 x 772 kW / 2 x 1.050 PS (8-Zylinder-MAN-Diesel mit Twindisc-Arneson-Oberflächenantrieb ASD 12 L und hydraulischer Rexrodt-Steuerung) / alternativ 2 x 588 kW / 2 x 800 PS MAN mit ASD 11
Propeller	NAB, 5-flügelig, 880x1240 mm
Batterien	1x für Generator (100 Ah), 2 x für Motorenstart (je 220 Ah), 2 x Bordverbraucher (je 220 Ah)
Kraftstofftanks	2.700 l (aus GFK)
Bugstrahlruder	6 kW - elektrisch (Sleipner)
Frischwassertanks	600 l
Beiboot	Extra
Eigner-/Gästekabinen	3 - mit 2 Bädern und 6 Schlafplätzen
Crewkabine	1 - mit 1 Schlafplatz, Waschbecken, Dusche und WC (Extra)
Entertainment-Center	Pioneer-Radio mit CD-Player, Sharp-15"-TV
Werft	Pershing (Italien)
Internet	www.pershing.it

Fahrwerte

Bei der Testfahrt wurden auf der Adria vor Senigallia bei Windstärke 2 und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel gemessen

Maximal	48,7 kn bei 2.200 U/min, erreicht nach 30 sec / 90 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 87 dBA im Salon, 85 dBA in der Eignerkabine
Minimal	mit 1 Maschine 6,7 kn, mit 2 Maschinen 7,9 kn bei 600 U/min und 70 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 65 dBA im Salon, 68 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	14,5 kn bei 1.400 U/min, erreicht nach 12 sec / 79 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 72 dBA im Salon, 72 dBA in der Eignerkabine
Angenehme Marschfahrt	41,8 kn bei 2.000 U/min / 82 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 81 dBA im Salon, 80 dBA in der Eignerkabine
