

LOW fuel CONSUMPTION

NUOVO PROGETTO, NUOVA CARENA, NUOVA BARCA. TUTTO CAMBIA, MA IL RISULTATO È SEMPRE LO STESSO: COMFORT, GRANDI SPAZI, BASSI CONSUMI E FACILITÀ DI CONDUZIONE
A NEW DESIGN, A NEW HULL, AND A NEW BOAT. EVERYTHING HAS CHANGED, BUT THE OUTCOME IS ALWAYS THE SAME: COMFORTABLE, SPACIOUS, LOW FUEL CONSUMPTION AND EASY TO HELM

by *Niccolò Volpati*
photo by *Alberto Cocchi*



17.64m

C'era una volta una carena, quella dell'Absolute 58, che funzionava bene, ma il cantiere non si è accontentato e ha progettato uno scafo tutto nuovo. La famiglia Absolute conosce perfettamente le sue barche e sa quello che vuole ottenere dai nuovi progetti. Il 60 è stato il primo modello che coniugava le caratteristiche delle navette con la gamma fly e il 56 è il secondogenito di questa nuova linea. Per questo la carena è tutta nuova e non un semplice riadattamento di quella del 58. Cosa significa coniugare le caratteristiche di fly e navetta? Buone prestazioni per quanto riguarda la velocità, ma mai esagerate e, soprattutto bassi consumi. E poi volumi, comfort e abitabilità tipiche di un fly. Il dato che mi ha colpito di più durante la prova l'ho registrato a 22 nodi di velocità quando il flussometro indicava un consumo totale di soli 200 litri/ora. Sembra quello di una coppia di fuoribordo e invece in sala macchine ci sono due Ips 800 con due Volvo D8 da 600 cavalli ciascuno. Del resto, bisogna muovere uno scafo di circa 17 metri di lunghezza che ospita tre livelli: l'area notte, la dinette e il fly che arriva a proteggere tutto il pozzetto. Non è una piccola barca e nemmeno un peso piuma, ma i consumi sono contenuti a qualsiasi regime.

Credo dipenda dal fatto che Absolute e Volvo siano una coppia consolidata. Il cantiere, sin dalla nascita, ha scelto questo tipo di trasmissioni e ha ormai evidentemente sviluppato delle linee d'acqua che si sposano alla perfezione con le caratteristiche dei motori. Alla massima sono arrivato a 27,6 nodi, che è comunque un'ottima prestazione. Il consumo totale è stato di 247 litri/ora, mentre al minimo di planata, ovvero a 12,5 nodi, di litri ne bastano poco più di cento per entrambi i propulsori. Questi dati, insieme a quello della capacità del serbatoio del carburante di 2.600 litri, inducono a un'altra considerazione. Absolute 56 Fly è una barca che ha molta autonomia. Quando si naviga in dislocamento, intorno ai dieci nodi

di velocità, arriva addirittura a 500 miglia, ma anche quando si accelera per planare, la distanza che si può percorrere si attesta intorno alle 300 miglia. Se non bastassero i "freddi" numeri a far scattare la scintilla, ci sono, in aggiunta, le "calde" sensazioni al timone. La manovrabilità, anche grazie agli Ips e relativo joystick, è sempre docile, sia in virata, sia in manovra ai bassi regimi. Il mare fuori dal porto di Varazze era calmo e non ci ha permesso

Aree living, prendisole e zone pranzo non mancano né sul ponte principale sia a prua, sia in pozzetto, né sul fly.

There is no lack of living spaces, sun pads and dining areas both on the main deck - fore and aft - and on the Fly deck.



di mettere a dura prova la carena, ma, grazie a virate e controvirate, mi sono impegnato a produrre la scia più incrociata possibile. Il passaggio mi è sembrato molto docile e la sensazione è quella che anche con mare formato la navigazione dovrebbe risultare comunque piacevole. Il comfort a bordo l'ho percepito in primis per la bassa rumorosità. La sala macchine è bene coibentata e i decibel prodotti dai motori non sono mai fastidiosi a regime di crociera. E poi ci sono gli spazi che Absolute sa sfruttare al meglio. Oserei dire che sono maestri in questa disciplina, e anche il 56 Fly non fa eccezione. Aree living, prendisole e zone pranzo non mancano né sul ponte principale sia a prua, sia in pozzetto, né sul fly. Al fly si accede con una scaletta sufficientemente larga e poco ripida, quindi senza difficoltà. Al piano

superiore c'è spazio per tutto: seconda postazione di guida con seduta pilota e copilota, prendisole, divanetto a U con al centro un tavolino e perfino altri due divanetti contrapposti nella parte più poppiera. In dinette lo spazio è in continuità con il pozzetto perché il portellone di poppa si apre completamente. Inoltre, tutto il perimetro del salone è circondato da vetrate che consentono una vista a 360 aiutata anche dai due finestroni laterali della dinette con movimentazione elettrica. A poppa, la piattaforma bagno è abbattibile. Non c'è il garage per il tender perché lo spazio è occupato dalla cabina equipaggio a cui si accede proprio dalla piattaforma di poppa. Anche questa cabina ha volumi generosi, così come quelle dedicate all'armatore e ai suoi ospiti. Nell'area notte i locali sono tre. Uno è a centro

barca e ha i letti sovrapposti e poi ci sono altre due cabine, una a prua e l'altra verso poppa e quindi vicino alla sala macchine. Entrambe sono così voluminose che si fa fatica a distinguere l'armatoriale da quella ospiti e, ovviamente, ciascuna ha il suo bagno con il box doccia separato.

Once upon a time, there was a hull, the hull of the Absolute 58. It worked well, but the yard didn't feel that was enough, so it has designed a completely new hull. The Absolute family knows its boats perfectly and knows what it wants from new designs. The 60 was the first model that combined the characteristics of a Navetta boat with the flybridge range, and the 56 is the second-born of this new line. That is why the hull is completely new and not a simple adaptation of the one on the 58.

La cabina di prua ha la testata letto all'ingresso e si rivolge verso prua. Questa soluzione consente di godere della vista verso l'esterno garantita dalle due grandi finestrate sulle fiancate.

In the bow cabin, the head of the bed is at the entrance and looks forward. This solution means you can enjoy the view out provided by the two large windows on the sides.





OTTIMA INSONORIZZAZIONE DELLA SALA MACCHINE PERCHÉ I DECIBEL SONO POCHI A QUALSIASI ANDATURA. SOLO ALLA MASSIMA SI SUPERANO I 70 DBA. THE SOUNDPROOFING OF THE ENGINE ROOM IS EXCELLENT, WITH VERY FEW DECIBELS REGISTERED AT ANY SPEED. ONLY AT TOP SPEED DID IT EXCEED 70 DBA.

What does it mean to combine the characteristics of the flybridge range and the *Navetta*? Good performance in terms of speed, without ever overdoing it, and above all low fuel consumption. And then it has the volumes, comfort and spaciousness that are typical of a flybridge boat. The thing that most struck me during the trial was what I registered when we were doing 22 knots when the flowmeter showed overall fuel usage of just 200 litres per hour. That seems like a figure for a pair of outboards and instead, in the engine room, there are two IPS 800s with two Volvo D8s each developing 600 horsepower. Moreover, it has to move a boat around 17 metres long with three levels: the cabin area, the dinette and the flybridge, which covers the entire cockpit. It isn't a small boat and nor is it a flyweight, but fuel consumption is limited at any rev level. I believe that it stems from the fact that Absolute and Volvo are a tried and tested pairing.



**VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS**

27.6



**AUTONOMIA MN
RANGE NM**

298



**RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER**



36

**RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W**

3.7



ABSOLUTE YACHTS
Via Petrarca, 4
Loc. I Casoni - Gariga
I-29027 Podenzano (PC)
T. +39 0523 354011
www.absoluteyachts.com

PROGETTO
Ufficio tecnico del cantiere

SCAFO
Lunghezza f.t. 17,64m • Larghezza massima 4,79m
• Dislocamento a pieno carico 31,73 t • Serbatoio carburante 2.600 l • Serbatoio acqua 650 l

MOTORE
2xVolvo Penta D8-IPS800 • Ciclo operativo 4 tempi
• 6 cilindri in linea • Potenza 441 kW (600 cv)
• Alesaggio per corsa 110mm x 135mm • Regime di compressione 16,5:1 • Regime di rotazione massimo 3000 giri/min • Peso a secco 840 kg

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
A partire da € 1.450.000 (IVA esclusa)

PROJECT
Shipyard technical department

HULL
LOA 17,64m • Maximum beam 4,79m • Full displacement 31,73 t • Fuel tank volume 2,600 l • Water tank volume 650 l

MAIN PROPULSION
2xVolvo Penta D8-IPS800 • 4 stroke • 6 in-line cylinders • Outlet mechanical power 441 kW (600 hp) • Bore&Stroke 110mm x 135mm • Compression ratio 16,5:1 • Maximal rotational speed 3000/min • Dry weight 840 kg

EC CERTIFICATION
CAT B

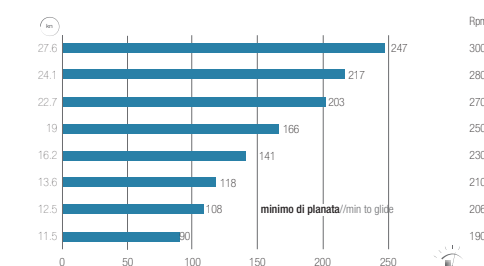
PRICE
Starting from 1,450,000 € (Excl. VAT)

**CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST**

Località//Place Varazze (SV)
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento//Wind speed 6 nodi//knots
Persone a bordo//People on board 7
Carburante imbarcato 750 l
Fuel volume on board

**VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS**

**CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H**



Da 0 a planata in 10 secondi
Gliding time of 10s from 0 to glide
Da 0 alla velocità massima in 31 secondi
Gliding time of 31s for a speed change from 0 to 27,6 knots (maximum speed)

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

8.7

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
1900	11.5	90	7.8	333	62
2060	12.5	108	8.6	302	63
2100	13.6	118	8.6	302	63
2300	16.2	141	8.7	298	64
2500	19.0	166	8.7	298	66
2700	22.7	203	8.9	292	68
2800	24.1	217	9.0	288	70
3000	27.6	247	8.9	292	73

Engine room

Il cantiere, anche per questo modello, ha scelto gli Ips Volvo. In questo caso si tratta di Ips 800 con due D8 da 600 cavalli ciascuno. Il risultato è sempre lo stesso: prestazioni, manovrabilità e consumi contenuti.

The yard has again gone for Volvo IPS systems for this model. In this case, they are IPS 800s with two 600hp D8s. The outcome remains the same: performance, manoeuvrability and low fuel consumption.

The yard, since its creation, has chosen this kind of transmission and has now clearly developed the waterlines that fit perfectly with the engine characteristics. The top speed I got to was 27.6 knots, which is nevertheless an excellent performance. Overall fuel consumption at that speed was 247 litres per hour, while at planning minimum, so 12.5 knots, just over one hundred litres were needed for both engines. These figures, together with the fact that the fuel tank holds 2,600 litres, lead to another consideration. The Absolute 56 Fly is a boat that has a significant range. When underway in displacement mode, at around ten knots, it can do as much as 500 nautical miles, but even when it speeds up to plane, the distance that

you can travel is around 300 miles. If these cold hard figures aren't enough to spark something, there is also the warm feeling that being at the helm gives. It is always easy to handle, whether turning or manoeuvring at low revs, not least because of the IPS and the associated joystick. The sea off the port of Varazze was calm and didn't allow us to give the hull much of a test. But by turning back and forth I managed to produce a wake with as much crisscrossing as possible. Getting over it seemed to be very easy, and the feeling is that even with moderate seas it would still be a comfortable ride. In terms of onboard comfort, the first thing I noticed was how quiet it was. The engine room is well insulated and the decibels produced by the engines are never a bother at cruising revs. And then there are the areas that the Absolute manages to exploit best. I'm tempted to say that they are the masters of this skill, and the 56 Fly is no exception to that.

There is no lack of living spaces, sun pads and dining areas both on the main deck – fore and aft – and on the Fly deck. You get onto the flybridge

with a ladder that is sufficiently wide and not very steep, so it is not at all difficult. On the top deck, there is room for everything: there is the second helm station with a place for the skipper and co-pilot, a sun pad, a U-shaped sofa with a table and even two other parallel sofas in the aftmost section. In the dinette, the area flows through from the cockpit because the stern door opens up completely. What is more, the lounge is surrounded by glass which gives a 350-degree view, which is also helped by the two large side windows in the dinette which are electrically operated. The bathing platform in the stern can be lowered. There isn't a garage for the tender, because the area is taken up by the crew cabin which is accessed from the stern platform. That cabin is generously sized, as are those for the owner and guests. There are three rooms in the sleeping area. One is midships and has bunk beds, and then there are two other cabins, one in

the bow and the other going aft and so close to the engine room. Both are large, so you struggle to tell the master cabin apart from the guest one, and of course, each has its bathroom with a separate shower cubicle. ▲

