

TEST

FLY&

190



command

Grandi volumi che si spostano facilmente. La filosofia del cantiere è sempre la stessa anche su questo nuovo 60', che rappresenta il primo esemplare della nuova gamma *Fly* di Absolute

A lot of space, on a boat that can be moved around easily. The yard has maintained its approach on its new sixty-foot model, which is the first example of the new *Fly* range by Absolute

by Niccolò Volpatti

QUANDO LA STAGIONE ENTRA NEL VIVO, CAPITA DI PROVARE UNA BARCA DOPO L'ALTRA. È un'ottima esperienza perché consente di fare paragoni. Il giorno prima della prova dell'Absolute 60 Fly, ero a bordo di un 80 piedi e la sensazione che ho provato era di essere su barche simili, almeno per quanto riguarda spazi e volumi che sono in grado di offrire. Lo so che è il solito concetto espresso fino alla nausea, il classico ritornello da comunicato stampa "garantisce spazi tipici di un'imbarcazione di dimensioni maggiori" e, confesso, mi ero riproposto di non cadere nel tranello e non scriverlo mai in un articolo. Però devo riconoscere anche che il 60 Fly mi ha dato proprio questa sensazione. E allora sgombriamo la mente da pregiudizi, stereotipi e affrontiamo "laicamente" la questione. Per prima cosa devo fare i complimenti al cantiere. Spesso chi costruisce barche si affida ad architetti e designer che hanno il compito, miracoloso, di moltiplicare i centimetri come se fossero pani e pesci. Absolute i miracoli li compie in casa. Il progetto è sempre dell'ufficio tecnico del cantiere: carena, design, interni e coperta. Merito di un'esperienza accumulata in tanti anni. Absolute sa quello che vuole perché conosce i suoi armatori e persegue il risultato con tenacia. È così che ogni barca sembra conquistare sempre volumi nuovi e soluzioni funzionali allo scopo. Il nuovo 60 Fly inaugura un restyling di tutta la gamma flybridge. Sintetizza i concetti che si trovano nelle gamme navetta e fly. È una sorta di ibrido, un design che raccoglie le linee di entrambe. I passavanti, per esempio, sono semicoperti, una soluzione che ti aspetti su una navetta. Il pozzetto, invece, è molto aperto, una sorta di terrazza sul mare che beneficia anche di un naturale prolungamento sull'acqua garantito dalla piattaforma di poppa. E questo è un layout che difficilmente s'incontra su una navetta. Insomma, l'ufficio tecnico del cantiere sembra abbia voluto far tesoro delle caratteristiche positive di entrambe le gamme per sintetizzarle in questo nuovo modello. Per aumentare la superficie a disposizione del pozzetto, i progettisti hanno deciso di avanzare la tuga più possibile. In questo modo, verso poppa si usufruisce di uno spazio maggiore. Inoltre, questa scelta per-

mette di avere un salone dai volumi sorprendenti. È però all'interno che il miracolo della moltiplicazione dei centimetri si compie e lascia quasi di stucco. E quando hai tanto spazio non devi fare niente di complicato per arredarlo. Le soluzioni semplici sono quelle che si fanno apprezzare di più. La zona a pruvavia è destinata alla plancia di comando, quella centrale al living con un grande televisore con alza monitor a scomparsa in un mobiletto TV, e di fronte il divanetto. Infine, verso poppa, la cucina che affaccia sul pozzetto. Semplice ed efficace. Anche per l'area notte sono state fatte delle scelte che sono il risultato di tanta esperienza. Te ne accorgi quando entri nella cabina armatoriale che non è a centro barca, ma a prua. Il vantaggio è subito evidente, più si è lontani dalla sala macchine, maggiore sarà la silenziosità e quindi il comfort in navigazione. Di solito, però, la zona di prua è meno ampia di un locale a centro scafo che sfrutta per intero il baglio. Per ovviare a questo problema Absolute ha deciso di collocare il letto al contrario, nel senso che la testata del letto è frontemarcia, cioè quando ti sdrai nella cuccetta i piedi sono a prua e la testa vicino alla porta d'ingresso. In questo modo si gode di una splendida vista verso l'esterno, garantita dalle finestre sullo scafo. La vista è migliore, soprattutto quando si è ormeggiati in rada o si è in navigazione e la percezione dello spazio sembra aumentare. La stessa sensazione si prova nel salone, dove, in perfetto stile Absolute, le finestre abbondano. La vista è a 360° verso l'esterno: a prua, lateralmente e verso il pozzetto, nulla ostacola la visuale. L'unica cosa che non è contemplata, è un'apertura verso l'alto e le ragioni sono presto dette. Sulla testata c'è il fly, ma ci sono anche dei pannelli solari. Delle due l'una: o i pannelli solari, o una porzione di hard top apribile e il cantiere, anche per aumentare l'autonomia energetica green, ha scelto la prima. L'altra tradizione di Absolute sono i motori. È infatti stato tra i primi cantieri a scegliere gli Ips di Volvo. L'Absolute 60 Fly monta gli Ips 950 con due Volvo D11 da 725 cv ciascuno. E cosa ci si aspetta dagli Ips? Tanta maneggevolezza, buone performance e consumi contenuti. Tutto confermato. Il mare fuori dal porto di Varazze non è quasi completamente

I volumi hanno quasi del miracoloso sia nel salone, sia nell'area notte del ponte inferiore. Tre cabine con tre bagni, ciascuno con box doccia separato. Ogni passeggero ha il suo spazio vitale, senza rinunce.

The interior volumes have a practically miraculous feel to them, both in the lounge and also in the cabin area on the lower deck. There are three cabins with three bathrooms, each of them with a separate shower cubicle. Every passenger has their own essential space, without compromise.







piatto, ma il traffico non manca e così sfruttiamo le scie delle barche in transito. Il passaggio della carena è sempre morbido, non dà l'impressione di soffrire il mare formato, almeno fino a un'altezza dell'onda ragionevole. Ottima la maneggevolezza, lo si percepisce anche quando prendo il timone dalla postazione sul fly. La barca s'inclina il giusto: né troppo, né troppo poco. Buono anche l'assetto, aiutato comunque dagli interceptor che permettono di avere la barca sempre parallela all'acqua, senza preoccupazioni particolari dato che sono automatici. E poi ci sono le prestazioni, quelle che si misurano con i numeri. Uno scafo di più di 18 metri di lunghezza con quasi cinque di larghezza e un fly sopra la testa che naviga a 30 nodi non è male. Per la precisione, il Gps si è fermato a 29,8 con un consumo di 9,6 litri per un miglio. Per planare bastano poco più di sedici nodi e 142 litri/ora. Il consumo litri/miglio è molto costante. Si passa dagli 8,7 litri del minimo di planata ai 9,6 della velocità massima. Anche questo dato conferma la bontà delle linee d'acqua, efficienti a tutte le andature.

WHEN THE SEASON GETS GOING, I FIND MYSELF TRYING OUT ONE BOAT AFTER ANOTHER. It makes for a great experience because it means I can make comparisons. The day before trying out the *Absolute 60 Fly*, I had been on board an eighty-foot boat and the feeling I got was that the two boats were similar, at least in terms of the surface areas and volumes that they provide.





There is a lot of room on deck. Every area on it, and the flybridge, has a function. | Ogni luogo della coperta e del fly assolve a una funzione, senza repliche o doppioni.





196 It is very manoeuvrable while underway, and you get a good feeling from both steering positions – one inside and the other on the flybridge.

Grande maneggevolezza in navigazione e ottima sensazione in entrambe le postazioni di comando, sia quella interna, sia quella sul fly.

And I know that this is something that gets repeated ad nauseam – the classic press release catchphrase “offers the level of space you normally only get on larger boats”. And I confess I had promised myself not to fall into the trap and never write that in an article. But I have to admit that the *60 Fly* did give me that feeling. And so, we have to clear our minds of any kind of prejudice or stereotypes and look at the issue dispassionately. First off, I should offer the yard my congratulations. People who build boats often commission architects and designers who have the job – a miraculous one – of multiplying the inches available as if it were bread and fish. Absolute performs its miracles in house. The design is by the yard’s technical department: hull, design, interiors and deck. That is the benefit of experience acquired over several years. Absolute knows what it wants because it knows its clients and pursues the outcome tenaciously. And that is how every single boat seems as if it was acquiring new volumes and solutions that make that happen. The new *60 Fly* starts a restyling for the entire flybridge range. It brings together the concepts that can be found in the *navetta* range and the fly range. It is a kind of hybrid, a design that absorbs the lines from both kinds of boats. The gangways, for example, are semi-covered – the kind of thing you expect on a *navetta*. Whereas the cockpit is very open and is a kind of terrace overlooking the sea which also benefits from a natural extension over the water provided by the stern platform. And that is a layout that you don’t often find on a *navetta*. So basically, the yard’s technical department seems to make good use of the positive characteristics of both ranges and bring them together in this new model. To increase the amount of area available for the cockpit, the designers decided to move the deckhouse as far forward as possible.



Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. L/W



ABSOLUTE YACHTS

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

PROGETTO: Ufficio tecnico del cantiere

SCAFO: Lunghezza f.t. 18,66m • Larghezza massima 4,94m • Dislocamento a pieno carico 36.080 kg
• Capacità serbatoio acqua 730 l • Capacità serbatoio carburante 2.800 l

MOTORE: 2xVolvo D11-IPS950 • Ciclo operativo 4 tempi • 6 cilindri in linea • Potenza 533 kW (725 cv)
• Cilindrata 10,84 l • Alesaggio per corsa 123mm x 152mm • Regime di compressione 16,5:1
• Regime di rotazione massimo 2500 giri/minuto
• Peso a secco 1.800 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT B per 16 persone
PREZZO: 1.420.000 € (Iva esclusa)

PROJECT: Shipyard technical department

HULL: LOA 18.66m • Maximum beam 4.94m
• Full load displacement 36,080 kg • Water tank volume 730 l • Fuel tank volume 2,800 l

MAIN PROPULSION: 2xVolvo D11-IPS950 • 4 stroke
• 6 cylinders in line • Outlet mechanical power 533 kW (725 hp) • Swept volume 10.84 l
• Bore&Stroke 123mm x 152mm • Compression ratio 16.5:1 • Maximal rotational speed 2500/min
• Dry weight 1,800 kg

EC CERTIFICATION: CAT B 16 people
PRICE: 1,420,000 € (Excl. Vat)

Da 0 a planata in 9 secondi

Gliding time of 9s from 0 to glide

Da 0 alla velocità massima in 29 secondi

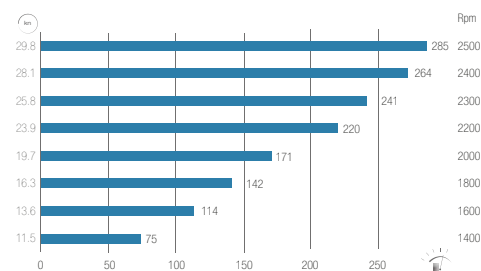
Gliding time of 29s for a speed change from 0 to 29.8 knots (maximum speed)

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place	Varazze (SV)
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento//Wind speed	0
Persone a bordo//People on board	4
Carburante imbarcato//Fuel volume on board	900 l
Acqua imbarcata//Water volume on board	440 l

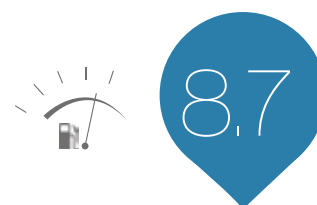
Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



La velocità minima di planata è di 16,3 nodi a 1800 giri
The minimum gliding speed is 16.3 knots at 1800 rpm

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



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
1400	11.5	75	6.5	430	56
1600	13.6	114	8.4	333	59
1800	16.3	142	8.7	321	61
2000	19.7	171	8.7	321	63
2200	23.9	220	9.2	304	65
2300	25.8	241	9.3	301	68
2400	28.1	264	9.4	297	68
2500	29.8	285	9.6	291	69



It is easy to handle, thanks to the IPS, joystick and interceptors. Everything is simple and practically automatic. It is a boat that can be skippered by an experienced owner without any need for a captain.

198

Facile da condurre grazie agli Ips, il joystick e gli interceptor. Tutto è semplice e quasi automatico. È una barca che può essere condotta da un armatore esperto senza l'aiuto del capitano.

That way there is greater room available as you go aft. This decision also means you can have a surprisingly large lounge. It is inside that the area multiplication miracle takes place, and it is a knockout. And when you have all that room, you shouldn't do anything complicated to furnish it. Simple solutions are the ones that are most appreciated. The area located forward is for the control console, the midships area for a living room with a large television with a screen that disappears into a television unit, and in front of it a sofa. Finally, going aft is the galley that looks onto the cockpit. It is straightforward and effective. Even in the cabin quarters, there are things which give the feeling of not just having been done by chance, but are rather the result of lengthy experience. You realise that when you go into the master cabin, which isn't midships, but in the bow. The advantage of putting it there becomes clear immediately, as the further one gets from the engine room, the greater is the silence and thus comfort when underway. Normally, however, a room in the bow is smaller than one midships, which can enjoy the widest part of the boat. To reduce that effect, Absolute has decided to position the bed the other way round, so that the headboard looks forward, and when you lie down your feet face the bow and your head is close to the door. That means you can enjoy a fabulous view out, provided by the windows in the hull. The view is better, especially when you are at anchor or underway and the feeling of space seems to increase. You get the same feeling in the lounge, where, in perfect Absolute style, there are plenty of windows. There is a panoramic view outside: looking forwards, to the side and towards the cockpit – nothing blocks the view.



Engine room

I motori sono sempre gli Ips di Volvo Penta. Prestazioni garantite, ottima manovrabilità e consumi contenuti. Oltre a questo, Absolute è riuscita ad assicurare un'ottima insonorizzazione della sala macchine perché i decibel sono pochi a qualsiasi andatura.

They have kept with the Volvo Penta IPS system. It ensures high performance, excellent manoeuvrability and limited fuel consumption. Additionally, Absolute has managed to deliver excellent soundproofing in the engine room, and not a lot of decibels are produced at any speed.



200

The only thing that hasn't been included is an opening upwards, and the reason for that is easy to explain. There is a flybridge above, but there are also solar panels. It's either one or the other: you either get solar panels or part of the hardtop can be opened, and the yard – in part to increase range using green energy – took the first option. The other Absolute tradition is in the engines. And it was one of the first yards to have used Volvo's IPS system. The Absolute 60 Fly uses IPS 950s with two Volvo D11s each developing 725 horsepower. And what do we expect from IPS systems? Excellent manoeuvrability, good performance and limited fuel consumption. All of which has been confirmed. The sea outside the harbour at Varazze was almost flat, but there was no lack of passing traffic and so we took advantage of the bow waves. The hull always moved smoothly through the water and didn't give the impression that it would suffer from rough sea, at least not up to a reasonable wave height. Manoeuvrability was excellent, and I noticed that even when I took the wheel from the position in the flybridge. The boat tilted just the right amount: not too little and not too much. The trim was also good, but it was also helped by interceptors which mean the boat can always be parallel to the water. They are also automatic, so worry-free. And then there is the performance, which is measured in figures. A hull that is over eighteen metres long and nearly five wide with a flybridge on top but which still does thirty knots isn't too bad. To be exact, we reached a GPS reading of 29.8 knots, where we used 9.6 litres per nautical mile. Just over sixteen seconds were needed to start planing, and 142 litres of fuel per hour. The litres per mile figure stays very much the same. You go from 8.7 litres at planing minimum to 9.6 at top speed. That is another figure which confirms how good the waterlines are, with efficiency at all speeds. ▴

La plancetta di poppa è immergibile, così può comodamente ospitare un tender che può essere varato facilmente. I pannelli solari sul fly consentono di avere un'autonomia energetica per tutte le utenze di bordo ad eccezione dell'aria condizionata.

The stern platform can be submerged, and so can comfortably house a tender, which can be launched easily. Solar panels on the flybridge mean you can power all the onboard facilities, except for the air conditioning.