

ABSOLUTE YACHTS

58^{Fly}



di Massimo Franchini
Impressione di navigazione n. 1686

Nei modelli Absolute il design ha uno spessore, va in profondità e il meglio lo troviamo all'interno, dove passano i cavi dell'impianto elettrico o nella "bellezza" dei telai dei paglioli o, ancora, nella precisione con cui vengono assemblati i pannelli dei soffitti. Anche questo è design. O meglio: Inside Design.

Scheda tecnica

Lunghezza massima f.t.	m 17,24
Lunghezza scafo	m 17,24
Larghezza massima	m 4,80
Immersione alle eliche (dipende dal diametro delle eliche)	m 1,70 circa
Dislocamento a vuoto	kg 24.000
Portata omologata	14 persone
Cabine passeggeri	n° 3
Cabina equipaggio	n° 1 (opzionale)
Motorizzazione della prova	2x Volvo D8 IPS 800
Potenza complessiva	2x 600 HP
Tipo di trasmissione	IPS Volvo
Peso totale motori con invertitori	kg 2.700

Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/ potenza motori installati 20,00 (50 CV/ton)
Prestazioni dichiarate: velocità massima 31 nodi; velocità di crociera 25 nodi; consumo a velocità di crociera 140 litri/ora; autonomia 350 miglia
Capacità serbatoio carburante 2.000 litri
Capacità serbatoio acqua 650 litri
Dotazioni standard: cuciniera esterna; salpancore elettrico; piattaforma bagno attrezzata; mobile cucina sul Fly; impianto stereo interno+esterno; software pack Volvo: joystick manovra + cruise control + leve elettroniche; touch screen 7"; pilota automatico; VHF DSC; generatore 16 kW; inverter; doppio caricabatterie;

forno microonde; frigo + freezer + piano cottura vetrocemento.

Optional: climatizzatore; dissalatore; Bow truster; passerella idraulica a scomparsa; stabilizzatore Seakeeper; quarta cabina di poppa; hard top + tende esterne; GPS plotter.

Progetto: Absolute Research and Development Lab – Centro studi aziendale

Costruttore: Absolute Yachts; 29027 Podenzano (PC); tel. 0523 354011; fax 0523 354101; www.absoluteyachts.com; info@absoluteyachts.com

Categoria di progettazione CE: B

Prezzo della barca provata: 1.370.270 Euro IVA esclusa

Prezzo base Euro 1.035.000 Iva esclusa

In superficie, l'Absolute 58 non colpisce certamente per l'aggressività delle forme o per il taglio particolare delle finestre ma, alzando gli occhi sul soffitto del pozzetto si nota che il rivestimento dello stesso è in perfetta continuità col salone, creando un effetto prospettico che lega l'interno con l'esterno e annulla quasi la percezione di spazio delimitato che spesso si soffre su barche di queste dimensioni. Scendendo sotto coperta, i percorsi sono estremamente lineari e fluidi, mai banali, e tutto contribuisce a dilatare gli spazi e creare atmosfere rilassanti, conferendo ariosità di giorno e intimità di notte.

Un'altra caratteristica peculiare di questa, come di tutte le barche della gamma Absolute, è l'indiscutibile marinità delle soluzioni adottate, a partire dalla mancanza di controstampi, sostituiti da una maglia di telai in legno solidamente ancorati alla struttura che, oltre a rendere ispezionabile ogni parte della barca, conferiscono grande rigidità all'insieme e fanno sì che, anche nei passaggi sulle ripide onde mediterranee in piena velocità, non si avvertano vibrazioni o sinistri scricchiolii. Inoltre erano anni che su barche plananti di questa categoria non vedevo chiusure a gancio per sportelli e cassette, sostituite ormai, quando va bene, da calamite o semplici cerniere a scatto (veramente notevoli i ganci di sicurezza ai frigoriferi e il pannello in cristallo e acciaio inox a chiusura del quadro elettrici).

MOTORI: 2x Volvo D8 IPS 800

I consumi sono stati rilevati da centraline / plotter di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	3,5	10,0	2,8	715
1000	6,0	14,0	2,3	870
1500	10,0	45,0	4,5	445
2000	12,5	110,0	8,8	228
2500	22,0	160,0	7,2	278
2900	30,0	200,0	6,7	298
3050	31,0	210,0	6,7	298

co). Se poi apriamo una qualunque sentina ci troviamo tutte le superfici perfettamente verniciate con prodotti impermeabili e antimuffa e, spesso, un doppio pagliolo, facilmente smontabile e perfettamente rifinito in ogni sua parte, con guarnizioni e telai in alluminio anodizzato...

A fronte di tutta questa attenzione al dettaglio e alla qualità costruttiva troviamo una notevole rigidità nel concedere eccessive personalizzazioni al cliente. Il cantiere Absolute, forse unico nel suo genere, non consente nessuna variazione nelle scelte distributive e stilistiche degli interni che non siano perfettamente previste e progettate dal cantiere stesso: sia le essenze sia i rivestimenti sono curati dall'ufficio stile del cantiere che studia con cura maniacale materiali e abbinamenti cromatici.

A qualcuno potrebbe sembrare eccessivo ma sicuramente, in questo modo, il cantiere ha un controllo totale sulla qualità dei materiali e su tutte le soluzioni combinatorie relative e, fattore non secondario, sui costi di produzione ma soprattutto, si assume, credibilmente, tutte le responsabilità sul risultato finale ed è in grado di intervenire su ogni singola barca, in ogni parte del mondo, con rapidità e precisione.

Lo strumento che rende possibili e vincenti queste scelte controcorrente sono un mix molto particolare che vede da una parte l'esperienza, l'intuito e la capacità di sintesi di Angelo Gobbi



e della sua "vecchia" squadra, che da oltre quarant'anni "vive" in cantiere e per il cantiere e, dall'altra, l'accuratezza analitica e il metodo rigorosissimo implementato dallo stesso Gobbi in una squadra di giovani estremamente preparati e motivati che si occupano dell'ufficio tecnico e del marketing aziendale con strumenti molto avanzati per l'ingegnerizzazione e il virtual design. Per sintetizzare: tradizione e cura del dettaglio sono abbinate a innovazione continua ed efficiente organizzazione industriale.

La prova

CONDIZIONI - Vento: 8/10 nodi - Mare: quasi calmo - Carichi liquidi: 1500 kg - Persone: 8 - Stato dell'opera viva: pulita e levigata.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 14 nodi - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 12,5 nodi - Velocità massima: 31 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 28 nodi - Fattore di planata: 2,30 (normale).

MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 13,5 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,06 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 2,00 - Altezza alla timoneria interna: m 1,95 - Altezza sala macchine: m 1,80 - Larghezza minima passavanti: m 0,38.

Costruzione e allestimento

Materiali: vetroresina - Tipo di stratificazione: manuale a norme Rina/CE - Geometria della carena: a spigolo - Elementi di ventilazione: no, pattini longitudinali.





INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI

MOTORE giri/min	PLANCIA dBA	ARMATORE POPPA dBA	OSPITI PRUA dBA
600	58	60	58
1000	60	65	60
1500	62	65	60
2000	65	68	64
2500	60	70	65
2900	65	73	70
3050	68	73	68

Interni

Tutta la barca è stata pensata con la massima attenzione all'ergonomia e alla funzionalità generale da persone che sanno quali sono le esigenze di chi vuole navigare a lungo in sicurezza e comodità. A questo si aggiunge una notevole cura delle "atmosfera" che si respirano a bordo con un chiaro approccio tridimensionale nella scansione degli spazi e nella cura dei dettagli e all'armonia dell'insieme. Quello che colpisce in particolare sono la continuità degli spazi fra pozzetto e dinette che, a porte aperte risultano veramente uno la dilatazione dell'altro. Notevole anche la sensazione di spazio che si avverte nella cabina di prua dove il letto posto trasversalmente e il disegno degli arredi fa dimenticare di trovarsi all'estrema prua di una barca di soli 17 metri.



Considerazioni sul comportamento in mare

La barca si è comportata in maniera del tutto prevedibile e nella norma. Con ottime prestazioni di punta, una notevole capacità di accelerare senza strappi e discontinuità e un buon passaggio sull'onda. Come spesso accade con la trasmissione IPS di Volvo, la potenza installata viene sfruttata a regimi di giri relativamente alti e si nota un comportamento assolutamente lineare del rapporto giri/velocità a partire dai 2000 giri che è il regime di inizio planata. Un punto delicato, comune agli attuali motoryacht dotati di flybridge e di importanti sovrastrutture rigide (i cosiddetti: hard-top), riguarda la stabilità laterale che, pur non presentando comportamenti anomali in termini di rollio da fermo, induce una notevole inclinazione laterale (ca. 13/15 gradi) in occasione di virate molto strette.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: impeccabile (notare l'inclinazione verso l'estero dei pulpiti laterali che "regalano" centimetri preziosi a chi si muove soprattutto in navigazione con mare formato).
Allestimento del pozzetto: razionale e correttamente articolato.
Sistemazione zattera autogonfiabile: in apposito alloggiamento sul Fly bridge.
Trattamento antisdrucchiolo: nella norma, molto ben rifinito.
Vani di carico: ampi e pensati per ogni singola esigenza.
Ergonomia della plancia: perfettamente attrezzata e ben posizionata.
Visuale dalla plancia: ottima su tutto l'orizzonte.
Articolazione degli interni: tutti gli ambienti si presentano

proporzionati all'uso cui sono destinati, senza sprechi di spazio e senza inutili complicazioni - Zona giorno sul main deck organizzata in pozzetto/cucina + pranzo-living/ salone /plancia - Zona notte concentrata nel lower deck, con tre cabine delle quali due a letti matrimoniali molto ampi e la terza con due cuccette appaiate e riunibili in unico letto matrimoniale facilmente trasformabile - Bagni ampi e funzionali e arredi molto curati nei materiali e nelle lavorazioni (anche quelle meno visibili).
Cucina: posta a sinistra dell'ingresso con affaccio diretto sul pozzetto, perfetta nelle dimensioni e nell'organizzazione.
Cabina marinaio: a poppa estrema, realizzata con la stessa cura degli altri ambienti.
Sala macchine (ambiente): ampia e funzionale, tutto perfettamente visibile e di facile manutenzione.
Sala macchine (allestimento tecnico): rivestimento antirombo, paglioli in alluminio rimovibili e dotati di guarnizioni in gomma antivibratozioni.
Risposta timone: precisa e immediata, dolce nell'attuazione e perfettamente controllabile.
Risposta trim/flap: costante e progressiva.
Stabilità direzionale: ottima anche su mare formato di poppa. Leggera tendenza all'imbardata nelle virate strette.
Raggio di accostata: 150 metri, circa.
Stabilità in accostata: senza "scivolamenti", la barca risulta sempre sotto controllo.
Manovrabilità in acque ristrette: incredibilmente facile e intuitiva grazie al Joystick Volvo e alle trasmissioni IPS.