

Easy boating

La filosofia del cantiere è pienamente rispettata: propulsione con motori Volvo Penta e trasmissioni Ips, interni generosi e cura nei dettagli

The yard's approach has been completely respected: powered by Volvo Penta engines and IPS transmissions, with generous interiors and attention to detail

by Nicola Volpati



17,24m



Il primo colpo d'occhio cade sulle fiancate. Siamo a Portopiccolo, a pochi chilometri da Trieste, e domani la barca farà il suo debutto mondiale. C'è molto via vai in banchina. In attesa di uscire in mare ho tutto il tempo necessario per osservarla con calma. Delle fiancate mi colpiscono le vetrate perché sono "piene", nel senso che all'interno non ci sono oblò apribili. Nella cabina armatore e nella cabina vip a prua, gli oblò sono infatti collocati a lato delle vetrate. La sensazione è molto piacevole anche quando la osservo dall'interno perché regala una visuale più gradevole. L'altro particolare che attira la mia attenzione dalla banchina è il dritto di prua. È dritto di nome e di fatto, perché è davvero verticale. Non è solo un fatto estetico, ma sembra una V di prua pronunciata, in grado di tagliare bene le onde. Lo verificheremo presto perché il mare che ci attende fuori dal porto non è esattamente liscio come un olio. A bordo, il 58 conferma il mio personale feeling con le imbarcazioni Absolute. L'allestimento è all'insegna del comfort e della praticità, ma al tempo stesso elegante e molto curato nei dettagli. Lo noto subito in pozzetto con la **tenda a comando elettrico che regala privacy a tutta l'area**. Ideale per quando si è ormeggiati di poppa in porto. La conferma arriva anche dal portellone della dinette che si apre quasi per intero e consente di avere un ambiente unico con il pozzetto. È ancora dal vetro, anche questo con comando elettrico, che si alza per separare la zona cucina dal resto del salone. Oltre all'ottimizzazione degli spazi e degli allestimenti. Il layout degli interni prevede

tre cabine e tre bagni. A prua c'è la Vip con la cuccetta collocata in diagonale in modo da riuscire sempre a muoversi comodamente intorno al letto. L'armatoriale è a centro barca a tutto baglio e quindi sfrutta al massimo i volumi disponibili. A poppa c'è una cabina ospiti con letti paralleli, anche questa con spazi più che confortevoli. I tre bagni, inoltre, sono davvero ampi, in tutti è previsto il box doccia separato. In coperta l'allestimento è tradizionale con un divanetto in pozzetto che si trasforma in un prendisole singolo o triplo, a seconda delle esigenze. Un altro prendisole con altro divanetto si trova nella zona di prua. Il fly è allungato verso poppa. I vantaggi sono essenzialmente due: più spazi a disposizione sopra e un pozzetto più protetto sotto. Ed ecco arrivato il momento del test! Insieme a **Gimmy Valente, distributore di Absolute per il Nord Est e la Croazia**, esco dal porto. Il mare non è eccessivamente mosso, ma nemmeno calmo. L'onda, che in un primo momento sembrava di circa mezzo metro, è forse perfino più alta. Provo ad affondare tutta la manetta e a prenderla così come non andrebbe fatto: dritta di prua. La barca si comporta egregiamente, non solo perché non balla troppo, ma anche perché la coperta, anche a prua, è completamente asciutta e questo nonostante ci siano almeno dieci nodi di vento in faccia. Merito della carena, ma anche della prua che ha una V pronunciata in basso e poi si allarga per regalare volumi preziosi alla cabina vip. Si comporta un po' come un rompighiaccio. La prua dell'Absolute 58, quando scende sull'onda, la taglia e l'attraversa con naturalezza e spazza via l'acqua senza difficoltà. Per il resto c'è la maneggevolezza che ti aspetti, garantita dal sistema **Ips di Volvo**. La barca vira bene, non troppo stretto, ma, considerati i volumi del fly, è meglio che lo scafo non si inclini molto per non dare la sensazione di instabilità a chi timona. In sala macchine ci sono i nuovi sistemi Ips 800 con due motori che erogano una potenza di 441 kW all'albero motore. Volvo li ha presentati solo pochi mesi fa e le performance sono notevoli. **La velocità è di tutto rispetto perché alla massima arriviamo a 31 nodi. Quel che colpisce è l'accelerazione visto che per planare bastano otto secondi e mezzo.**



Un elemento che ci è piaciuto è la posizione della plancia, dalla quale la visibilità è sempre ottima sull'intero orizzonte e il controllo del mezzo efficace anche grazie a una strumentazione completa e razionale. Un vetro, con comando elettrico, si alza per separare la zona cucina dal resto del salone.

A detail we like a lot is the position of the dashboard from which the visibility is excellent for an all around view and where you can efficiently control the boat thanks to a complete set of equipment. A window, which is also electronically operated, raises to separate the galley area from the rest of the saloon.

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Golfo di Trieste// Gulf Trieste
Onda//Wave	0.50 cm
Persone a bordo//People on board	8
Acqua imbarcata//Water volume on board	180 l
Gasolio imbarcato//Fuel volume on board	2000 l

Velocità max nodi
//Top speed knots

31

Autonomia mn
//Range nm

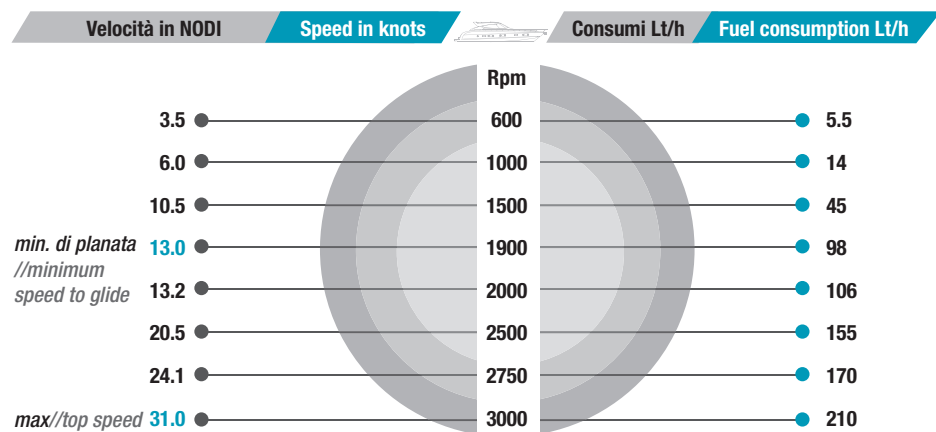
283

Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

34

Rapporto lung./larg.
//L/W

3.6



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
600	3.5	5.5	1.5	1272	58
1000	6.0	14	2.3	857	59
1500	10.5	45	4.2	466	59
1900	13.0	98	7.5	265	62
2000	13.2	106	8.0	242	62
2500	20.5	155	7.5	264	66
2750	24.1	170	7.0	283	69
3000	31.0	230	7.4	269	71

ABSOLUTE
Via Petrarca 4
I-29027 Podenzano (PC)
Tel. +39 0523.354011
www.absoluteyachts.com

Progetto
Ufficio tecnico del cantiere
Scafo Lunghezza fuori tutto 17,24 m • larghezza massima 4,80 m • pescaggio 1,06 m • Dislocamento a pieno carico 30,03 t • capacità serbatoio acqua 600 l • capacità serbatoio carburante 2000 l
Motore 2 Volvo D8 con IPS800 • ciclo operativo 4 tempi • 6 cilindri in linea • potenza 441 kW per ogni motore • alesaggio per corsa 110mm x135mm • regime di compressione 16,5:1 • regime di rotazione massimo 3000/min • peso a secco 840 kg
Certificazione
CE Cat. B per 14 persone
Prezzo 990.000 €, Iva esclusa, versione standard

Project Shipyard technical department
Hull LOA 17.24m • Maximum beam 4.80m • Draft 1.06m • Full load displacement 30,03 t • Water tank volume 600 l • Fuel tank volume 2000 l
Main propulsion
2 Volvo D8 engines with IPS800 • 4 stroke • 6 cylinders in line • Outlet mechanical power, each engine 441 kW • Bore and stroke 110mm x135mm • Compression ratio 16.5:1 • Maximal rotational speed 3000/min • Weight 840 kg
Certification EC Category B for 14 people
Price 990'000 €, Exclusive VAT, as standard

Plana in 8,5 secondi//Gliding time span of 8.5s for a speed change from 0 knot to 13 knots
Raggiunge la massima velocità in 24 secondi //Acceleration time span of 24s for a speed change from 0 knot to 31 knots (top speed)



In 58 piedi sono previste tre cabine doppie, di cui una suite armatoriale a tutto baglio a centro nave, una vip con letto matrimoniale a prua e una cabina ospiti con due letti singoli. C'è anche una cabina destinata ai membri dell'equipaggio.

Despite being 58 feet long, this boat features three double cabins, a full beam master suite at amidships, a VIP cabin with double berth forward and a guest cabin with twin berths. There's also a cabin for the crew.

E, come sempre, una delle performance migliori sono i consumi. Dal minimo di planata che raggiungiamo a 1900 giri e 13 nodi, fino alla crociera veloce intorno ai 24 nodi di velocità e 2750 giri/minuto, il consumo per entrambi i motori varia tra 100 e 170 litri. Ben poca cosa, soprattutto in considerazione del fatto che ci troviamo a bordo di una barca che supera i 17 metri di lunghezza fuori tutto. La facilità di conduzione anche con mare formato, le performance, i bassi consumi e la maneggevolezza garantita dagli Ips, sono il giusto corollario al comfort che si prova sopra e sottocoperta.

È una barca adatta a un armatore esperto così come a un neofita. A poppa, infatti, con accesso diretto dalla piattaforma, c'è la cabina marinaio. E due persone sono più che sufficienti per condurla senza preoccupazioni.





Frutto del lavoro di Absolute Research and Development Lab, questa barca è stata progettata per rispondere alle esigenze degli armatori più appassionati che amano la crociera comoda e navigare molto.

As a result of the Absolute Research and Development Lab, this vessel has been designed to satisfy the needs of those boating enthusiasts who love comfortable and long cruising.

Our first view of the boat is of its side. We are at Portopiccolo, just a few kilometres from Trieste, and tomorrow the boat will make its world debut. There is a lot of coming and going on the quay. While waiting to set out to sea, I have all the time I need to look at it at my leisure. From the side it is the windows that strike me, because they are “full”, in the sense that there are no portholes that can be opened. In the owner’s cabin and in the VIP cabin in the stern, the portholes are actually located at the side of the windows. It is a very pleasant feeling even when I saw it from inside because it gives a very nice view. The other feature that attracts my attention from

the quay is the bow, which is very vertical. It is not just an aesthetic element, but really looks like a pronounced “V”, which can really cut through the waves. We will find out soon, because the sea that awaits us outside the harbour isn’t exactly as smooth as glass. On board, the 58 confirms my personal feeling about Absolute boats. The fittings look for comfort and practicability, but at the same time it is elegant and there is great attention to detail. I quickly sense this in the cockpit, where the electrically-operated awning makes the whole area private. Which is perfect for when you are moored in harbour. Confirmation also comes from the large door to the dinette, which opens nearly completely and means you can have a single space with the cockpit. And also from the window, which is also electronically operated, which raises to separate the galley area from the rest of the saloon. There is also the optimisation of the spaces and the fittings. The interior layout has three cabins and three bathrooms. To the stern there is the VIP cabin, with the bunk located diagonally so as to always allow easy movement around the bed. The owner’s cabin is amidships, and full beam, so takes full advantage of the available space. In the stern there is a guest cabin with twin beds, and this too has enough space to be more than comfortable. The three bathrooms are also very large, with each of them equipped with a separate shower cabinet. Above, on deck the fittings are traditional, with a sofa in the cockpit, which converts into a single or triple sun-lounger, according to requirements. Another sun lounger and another sofa can be found in the bow area. The flybridge stretches out to the stern. There are basically two advantages to come from this: more space available above, and a more protected cockpit below. And now the time for the test has arrived!





Buona le velocità massima, di 31 nodi, e di crociera di 24. A 2700 giri/minuto il consumo di gasolio è di circa 170 litri complessivamente. Ottima la manovrabilità e la silenziosità. Assenti le vibrazioni.

Good speeds with a maximum one of 31 knots and a cruising one of 24. At 2700/min the total fuel consumption is of about 170 litres. Manoeuvrability is very good and noise levels are assured. There are no vibrations.

I leave port together with **Gimmy Valente**, Absolute dealer for North-East Italy and Croatia. The sea isn't particularly rough, but neither is it calm. The waves, which at first looked to be around half a metre, are perhaps actually a bit higher. I try to open the throttle right up and take it as it is, in a way that shouldn't really be done: on the starboard bow. The boat behaves exceptionally, not just because it doesn't flit around too much, but also because the deck, even in the bow, is completely dry. And that is despite the fact that head on, the wind is at least ten knots. This is thanks to the hull, but also the prow, which has a low V which then spreads out to give much-appreciated space to the VIP cabin. It behaves a bit like

an ice-breaker. The prow of the Absolute 58, when it comes down on a wave, cuts through it and goes through it naturally, cutting through the water without difficulty. Elsewhere there is the handling that you would expect, driven by the **Volvo IPS system**. The boat turns well, not too tight, but – considering the size of the flybridge – it is better if the boat doesn't tip too much, so as to not give a feeling of instability to whoever is driving. In the engine room there are new IPS 800 systems with two engines that give 441 kW to the driveshaft. Volvo presented them just a few months back, and the performance is notable. **The speed is more than respectable, because we reached a top speed of 31 knots.** What really strikes us is the acceleration, given that you just need eight and a half seconds to start planing. And, as usual, one of the best areas of the performance is in fuel consumption. From the minimum to start planing, which we reach at the engine's rotational speed of 1900/min and 13 knots, up to the 24-knot cruising speed at 2750/min, the performance for both engines is between 100 and 170 litres. That really isn't very much, especially considering the fact that we are on board a boat that has an overall length of over 17 metres. The easy handling – even in rough seas – performance, the low consumption figures and the manoeuvrability ensured by IPS, are the right counterpart to the level of comfort that can be found below and above deck. It is a boat which could suit both an expert owner and a first timer. Indeed there is a crew cabin in the stern, with direct access from the platform. And two people are more than enough to man it without any worries. ■

