

Die neue Absolute 58 Fly füllt nun anstatt der alten 56 Fly die Lücke zwischen der 52 und 60 Fly. Sie bietet wie ihre Vorgängerin unter Deck drei Kabinen und verfügt jetzt über drei komplett ausgestattete Bäder. Die Crewkabine mit Nasszelle im Heck ist geblieben. Einen Stock höher liegen Cockpit und Saloneingang auf einer Ebene. Der Salon unterteilt sich in Sitzgelegenheit mit Tisch plus Fahrstand vorn, achtern geht's eine Stufe tiefer in die Dinette mit Pantry. Die besondere Bauweise von Absolute ermöglicht neben großen Türen im Wohnbereich auch ein Boot, das sich bei Wellengang im Innenbereich akustisch nur gering bemerkbar macht. Dazu kommt eine wirksame Schalldämmung im Motorraum, was den Schalldruckpegel im Salon bei Vollgas auf gemessenen 71 dB/A hält und damit Unterhaltungen bei normaler Lautstärke ermöglicht. Im Cockpit geht es

TEST

1546

ABSOLUTE  
58 FLYBRIDGE

Größe: Vom Kiel bis zum Hardtop, es gibt überall einen Platz, um sich zu entspannen

CIAO BELLA!

**Absolute 58 Flybridge: Kein Boot wie andere. Es verführt dazu, das Leben zu genießen**

etwas lauter zu, da sind es 9 dB/A mehr. Zur Dachterrasse oder Flybridge führt eine sehr bequeme und sicher zu begehende Treppe. Oben laden reichlich Sitz- und Liegemöglichkeiten dazu ein, sich dem Müßiggang hinzugeben. Ein voll ausgestatteter Fahrstand ermöglicht, das Boot auch von oben zu fahren. Wer's möchte, bestellt sich on top ein festes Bimini mit Schiebedach, wie auf dem Testboot. Dass es auf der 58 Fly genug Liegeflächen vorn,

achtern und oben gibt versteht sich von allein. Und wer es braucht, kann sich einen Jetski auf die absenkbar Badeplattform laden, nur darf der laut Werft nicht schwerer als 450 kg sein. Die gesamte Verarbeitung ist kurz gesagt einwandfrei und eine Spur edler als auf der Vorgängerin. Dass auch noch die von BOOTE erwarteten Sicherheitsansprüche rundum erfüllt werden, toppt das Ganze. Das Testboot ist mit zwei Dieselmotoren von Volvo Penta samt

IPS-Antrieben bestückt, die jeweils 600 PS leisten. IPS-Antriebe von Volvo Penta, sogenannte Pod-Antriebe, hängen achtern unter dem Rumpf und können unabhängig voneinander angesteuert werden. Sie vereinen in sich Antrieb und Ruder, und je nachdem, wie man diese Pods ansteuert, kann damit ein Boot in jede Richtung gefahren werden, auch seitlich. Das wird von einem Computer überwacht, wenn der Skipper den Joystick spielerisch mit Dau-





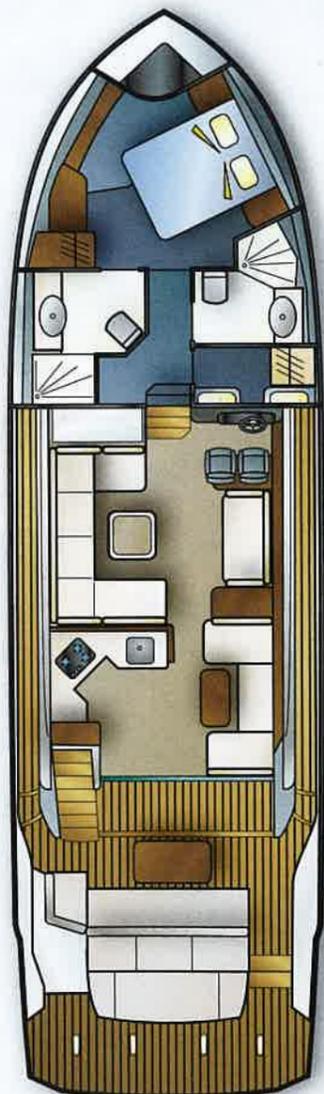
Die Treppe zur Fly ist sicher und bequem zu begehen, und das Cockpit liegt auf gleicher Höhe wie der Salon (l.). Vorn (M.) entspannt man auf Liege- und Sitzflächen, ein Cocktail schmeckt oben auf der Flybridge bei bester Aussicht (r.)

## DAS BOOT

Werft	Absolute S.p.a./Italien
Typ	58 Fly
CE-Kategorie	B
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	17,27 m
Breite	4,85 m
Gewicht (Full-load)	30,3 t
Tiefgang	1,40 m
Durchfahrthöhe	7,60 m
Kraftstofftank	2000 l
Wassertank	650 l
Fäkalientank	208 l + 68 l
Kabinen	3+1
Kojen	6+1
mögliche Motorisierung	.....
	wie Testmotorisierung
Testmotorisierung	2 x Volvo Penta D8-IPS 800
	je 441 kW (600 PS)
Preis ab Werft (Standardboot)	1285 200 €
Vertrieb	Levien Sails and Drive GmbH
	Am Holm 42, 23730 Neustadt i. H.
	www.levien-boote.de

## DER MOTOR

Hersteller	Volvo Penta
Typ	D8-IPS 800
Leistung	441 kW (600 PS)
Vollastdrehzahl	3000 U/min
Zylinder	6 R
Hubraum	7,7 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	1,84:1
Testpropeller	N3F



men und Zeigefinger bewegt und damit ein 17 Meter langes Boot wie die Absolute 58 Fly ohne Probleme an- oder ablegt. Damit das gelingt, muss man allerdings auch einen guten Überblick haben, weshalb der 58 Fly dafür ein dritter Joystick im Cockpit eingebaut wurde. Für die restliche Fahrt bedient man sich der Schalthebel und des Steuerrades, die ihre Kommandos jeweils elektronisch durch Stromleitungen übertragen. Hat man dazu noch ein Trolling-Programm, wie auf dem Testboot, das die Getriebeausgangsdrehzahlen absenkt, fährt man auch nicht allzu schnell durch den Hafen. Auf der 58 Fly macht das immerhin 2 kn aus. Ohne das Programm schaltet man sonst abwechselnd die Getriebe von Leerlauf in Voraus und wieder in Leerlauf. Für normales Fahren lassen sich dann dank Elektronik alle Funktionen von Getriebe und Motoren auf einen der beiden Schalthebel übertragen.

Damit nicht genug, ist die 58 Fly auch mit dem Interceptor-System von Volvo Penta, einem automatisch arbeitenden Trimmklappensystem, ausgestattet. Es steuert und beeinflusst, wenn zuvor programmiert, für jede Fahrstufe die Lage des Bootes sowohl in Längs- als auch in Quer- richtung. Und wie der Unterschied mit oder ohne Trimmautomatik aussieht, habe ich gemessen. Mit Autotrimm beginnt die 58 Fly wie erwartet früher, heißt schon ab 13 kn und bei 2000 U/min zu gleiten und ohne erst ab 15 kn und bei 2200 U/min. Bei Vollgas zieht sich das System im wahrsten Sinn des Wortes komplett zurück und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von

FOTOS: WERT/ALBERTO COCCHI, ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN



Der Salon ist aufgeteilt: vorn fahren und chillen, achtern kochen und speisen (l.). Die Bäder sind fein gestaltet (o.r.). In der Bugkabine gefallen auf beiden Seiten die großen Fenster (u.r.)

30 kn bei 2910 U/min. Die Unterschiede liegen dazwischen, wo die Trimmautomatik nach Auswertung der Zahlen ab Gleitbeginn im Schnitt einen Liter pro Seemeile einspart. Da aber die Messungen ergeben, dass die 58 Fly nur bei Vollgas die höchste Reichweite in Gleitfahrt erzielt, ist das von untergeordneter Bedeutung. Will man Strecken über 211 sm (Vollgaswert) zurücklegen, ohne die 15-%-Reserve anzugreifen, heißt es als Verdränger fahren, wo je nach Tempo theoretisch bis zu 1369 sm plus Reserve am Stück möglich sind.

Dass das Testboot nicht die von der Werft angegebene Höchstgeschwindigkeit von 32 kn erreicht, ist den fehlenden Drehzahlen beider Motoren zuzurechnen. Zwar erscheinen 100 U/min nicht viel, aber bei großen Dieselmotoren ist es das fehlende Tüpfelchen auf dem i. Legt man den Drehmomentverlauf der beiden D8-800 zugrunde, befinden sich die Motoren bei 2400 U/min noch auf höchstem Drehmoment-Niveau; auf das Testboot bezogen heißt das 20 kn Marschfahrt und theoretisch 204 sm Reichweite plus Reserve. Anders gesagt: Drehzahlen, die den Motoren gut tun und noch genügend Tempo in Gleitfahrt ermöglichen.

Das Mittelmeer vor Varazze in Italien zeigt sich, da es fast windstill ist, von seiner glatten Seite, was keine Aussagen hinsichtlich Rauwasser zulässt. Wellen anderer Yachten oder die eigenen überfährt das

Boot, ohne viel Notiz davon zu nehmen, was erwarten lässt, dass der Rumpf auch mehr ab kann. Extremmanöver? Die gibt's bei IPS-Antrieben nicht, denn Einschlagwinkel der Pods werden nach vorheriger Programmierung von Geschwindigkeit und Drehzahlen bestimmt. Kurvendurchmesser des Testbootes in Marschfahrt reichen bis etwa 200 Meter und als Verdränger plus/minus 30 Meter, mit beiden Fahrhebeln auf Voraus. Mit dem Joystick dreht das Boot auf der Stelle: ist eine Bootslänge. Absolute liefert die 58 Fly fahrfertig aus und bietet noch einiges Zubehör, mit dem man sein Boot je nach Lust und Geldbeutel individuell ausstatten kann. *Peter Lässig*

## FAZIT

Die Absolute 58 Fly zeigt sich während des Tests von ihrer besten Seite, Fahreigenschaften, Komfort und Verarbeitung ohne Fehl und Tadel. Dass die Motoren nicht ihre volle Leistung abgeben verhindert die von der Werft benannte Höchstgeschwindigkeit. Drei Kabinen mit drei Bädern – die Privatsphäre bleibt auf hohem Niveau erhalten.

## UNSER TESTURTEIL

### FAHREN & MANÖVRIEREN

- + Elektronikprogramme unterstützen den Skipper
- machen aber auch abhängig

### VERARBEITUNG & TECHNIK

- + Verarbeitung stimmt rundum
- + edle Materialien
- + Möbel mit verrundeten Ecken

### SICHERHEIT

- + Kraftstoffvorfilter mit Alarmsensoren gut platziert
- + BOOTE-Standard erfüllt

### KOMFORT AN BORD

- + alle Kabinen mit Bädern
- + Bullaugen sorgen für natürliche Belüftung