

TORNA A

ABSOLUTE 58 FLY, TANTA BARCA, IN OGNI SENSO

PROVE, TUTTOBARCHE MOTORE / BY GIACOMO GIULIETTI / JUL 14, 2017



Provare una barca come l'**Absolute 58 Fly** è sempre piacevole, specialmente se si tiene conto di ciò che il cantiere piacentino è **riuscito a fare nei suoi 15 anni di storia**. Una crescita strepitosa cavalcata sul dorso dei riusciti **modelli da 40 a 72 piedi** presentati in queste stagioni, e cresciuti anche durante la crisi.



Come dire, se queste barche sono state scelte anche quando erano in pochissimi a rimanere attivi nel mercato significa che molto di nuovo lo hanno saputo proporre. Se a ciò si aggiunge che il caso ha voluto che **le condizioni meteo della giornata deputata alla prova non fossero delle migliori** la prova è stata affrontata con ancora più soddisfazione.

“Cielo grigio su e belle onde giù”, circa un metro in mezzo alle quali andremo a provare le doti marine dell’ultimo flybridge, per vedere se a tanta presenza estetica, svelata al mondo con **duplice presentazione in contemporanea** a Portopiccolo e a Hong Kong corrisponde anche un contenuto degno del rango di appartenenza di questo 18 metri.

La barca

Si tratta di uno yacht **pensato per il mercato globale**. Destinato ad armatori europei, americani, ma anche asiatici. Capace quindi di mescolare le diverse necessità dei diversi pubblici di riferimento. Il tutto rimanendo fedele alla sua **filosofia di barca da vita in famiglia o con amici, insomma, in compagnia**, con tanto spazio dedicato alle zone comuni e all’aria aperta. L’aspetto è subito accattivante grazie alla capacità



del centro stile del cantiere di disegnare barche che sappiano essere contemporanee, ovvero **inserire le ultime innovazioni tecniche capaci di influenzare il design**, ma senza quegli stravolgimenti e quelle forzature modaiole capaci di rendere una barca vecchia dopo solo poche stagioni. Ne caratterizzano l’aspetto tante superfici vetrate nella sovrastruttura e nello scafo con tagli muscolari nelle geometrie.

Peculiarità dell’ultima nata nei cantieri di Podenzano è la **costruzione, realizzata tramite ISS** (Integrated Structural System) che prevede la costruzione degli interni fuori opera, in un modello dello scafo in metallo. Qui sono **monoliticamente assemblate le strutture degli interni**, realizzate con macchine a controllo numerico dalla falegnameria del cantiere. Tutto, compresi i rinforzi di paratie, i paglioli e i ciellini, sono ancorati a una **griglia multi assiale di rinforzo** per avere così una struttura unica e autoportante. Di ciò



beneficia la solidità dell’insieme che si traduce in una maggiore piacevolezza della navigazione, sia per la rigidità dello scafo sia per la **diminuzione dei rumori**, e in un minor stress da vibrazioni per la struttura della barca, che così **invecchierà più lentamente**.

Inoltre il sistema di costruzione riduce anche i tempi di costruzione,

potendo più operazioni essere eseguite contemporaneamente e questo va a vantaggio dell'**economicità del prodotto**, che richiede meno ore totali di lavoro.

L'opera viva dell'Absolute 58 Fly, progettata internamente dal reparto di architettura navale del cantiere ha un ingresso in acqua definito da **una V profonda che però acquisisce volume prontamente** già dai primi metri di scafo. Una soluzione che ha un duplice vantaggio, fornisce un adeguato spazio alla cabina di prua e lascia la coperta più asciutta, anche grazie ai **due spray rail conseguenti inseriti lungo le murate**.

A fornire la potenza necessaria alla propulsione ci pensa una **coppia di Volvo Penta D8-IPS800 da 600 cavalli**, uno dei più recenti motori della casa svedese, presentati sul mercato solo lo scorso anno. Sono offerti come unica alternativa, una dimostrazione della soluzione ottimizzata dal cantiere per garantire prestazioni e consumi, vedremo in seguito che in questo ambito sono **piacevoli le sorprese che l'accoppiata motori/carena** è in grado di regalare all'armatore.



Gli esterni



Una barca per tutto il mondo non può prescindere da un approccio mediterraneo, il mare più amato dai crocieristi, per i propri esterni. Quindi **spazi aperti abbondanti**, come consuetudine di queste latitudini, ma modulati nella destinazione per soddisfare ogni clima.

Il **flybridge** è la zona conviviale, ombreggiata da un t top alleggerito alla vista dalla colorazione scura. A fianco della

plancia di pilotaggio posta a sinistra, si sviluppa una zona relax/prendisole, che prosegue verso poppa con un divanetto.

Alle spalle, la seduta a C della dinette con il tavolo. Nella zona posteriore, **quasi sei metri quadrati di terrazza da allestire come meglio si ritiene** opportuno. Scendendo sul main deck si arriva in pozzetto, ingresso "ufficiale" a bordo. Qui si trova un altro tavolo da pranzo con relativo divano, dal cui schienale prende forma **un'altra area prendisole**, ampliabile di superficie con una semplice azione, che si protende verso la spiaggia sullo specchio di poppa. Per gli appassionati della tintarella c'è **tutta l'area di prua**, che ruota intorno al grande cuscino prendisole coronato da un divanetto che materializza di fatto la pianta di un **ponte portoghese** tipico dei trawler: bella contaminazione stilistica.



Gli interni

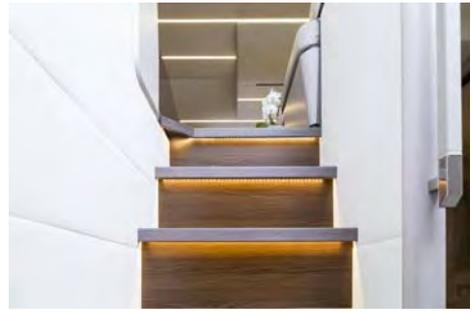


Come è ormai assodato, su barche di queste dimensioni avere **la cucina a contatto con il resto della barca è una scelta vincente**. In questo caso si trova subito a ridosso dell'ingresso, sulla sinistra, dirimpetto alla zona da pranzo. La vicinanza con il pozzetto elimina la necessità di avere un supporto esterno e tuttavia rimane anche **in diretta comunicazione con il salone** grazie a un vetro scorrevole che sparisce quasi completamente

verso la murata.

Il living è ricco, pur non essendo opulento, con un divano a C sulla murata di sinistra, corredato da tavolino da fumo, e divano lineare a dritta.

Come in tutto il ponte, gli interni sono giocati sui toni neutri, con il chiaro della **ecopelle usata per tutte le imbottiture** che dialoga con le **due tonalità chiaro-scure del rovere** degli arredi, il tutto amalgamato dalle fiammate bionde del calpestio.



A pravia, sulla dritta, gli schienali scuri di due sedili di guida definiscono la plancia di comando, razionale e totalmente allestita con 2 **display multifunzione**, bandendo ogni indicatore analogico o separato. Questa zona è totalmente dedicata al comando, con il quadro elettrico bene in vista sotto la sua protezione trasparente sulla sinistra e, sulla caduta di dritta della sovrastruttura, una porta che consente al timoniere di **arrivare subito sul passavanti** per l'ormeggio. A tal proposito si ricorda che **in pozzetto è alloggiato un ulteriore joystick per manovrare gli lps** anche da poppa.



Tradizionalmente, **la zona notte è sistemata nel ponte inferiore**. Subito a ridosso della discesa si trova la cosiddetta terza cabina, con letti separabili, dotata di proprio bagno che, come gli altri due locali toilette, ha la doccia separata. La **cabina armatoriale** è posizionata a mezza nave, il letto è centrale con la testata posta sulla paratia che separa questi ambienti dai locali tecnici. Qua, la

scelta degli arredi è un sintonia con il resto della barca, tranne che l'ecopelle delle imbottiture è sui **toni del grigio perla**.

Generosa nelle dimensioni anche la cabina vip di prua, in cui il letto occupa una posizione a 45 gradi, con la testata a dritta. Vale la pena sottolineare come le **grandi aperture luminose** dello scafo riescano a dare ariosità anche a questi quartieri, generalmente costretti all'ombra. La **cabina marinaio** è posizionata all'estrema poppa, con accesso dallo specchio.

La prova

Le condizioni non erano delle migliori, come si è detto e proprio per questo è stato piacevole vedere come reagiva questo bel progetto. La prova si è svolta con nove persone a bordo, onda di circa un metro. Il pieno di combustibile e il 40% della capienza totale di acqua. **L'accelerazione è brillante, e la planata si raggiunge in sette secondi** quando i motori sono a 1900 giri e il log segna 13 nodi. L'Absolute 58 Fly ha dimostrato subito di che pasta è fatta. I passaggi



sulle onde sono sempre un po' più delicati di come ci si aspetterebbe da una barca di queste dimensioni e di questa struttura. **Precisa e manovrabile anche nei cambi di direzione in velocità**, e persino le virate in queste circostanze, pur non impressionando per la compattezza del raggio, risultano stabili e ben condotte. La velocità massima raggiunta è stata di 31,8 nodi a 3000 giri. Un bel traguardo per una barca del genere che non nasce per essere sportiva. La velocità di crociera si attesta a 24 nodi ed è nell'intorno di queste velocità che **si ha la migliore efficienza dell'accoppiata motori carena**, come si accennava più in alto. Le prove di consumo, hanno infatti dimostrato che se il bisogno

di carburante cresce all'aumentare del numeri di giri, come è normale che sia, migliora però l'efficienza del sistema. Se si considera, infatti non il consumo orario, ma **il consumo per miglio**, si nota che se a 2500 giri occorrono 7,7 litri per percorrere un miglio, a 24 nodi, vale a dire a 2650 giri, il consumo scende a 6,8 litri miglio.

Alla fine c'è un ulteriore piacevole nota: l'Absolute 58 Fly **costa solo 990mila euro**, iva esclusa, **una cifra molto interessante per quanta barca, concretamente, porta con sé.**

Dati tecnici Absolute 58 Fly

Lunghezza ft m 17,24
 Larghezza m 4,80
 Immersione m 1,06
 Motorizzazione Volvo Penta IPS800 2x600 cv
 Serbatoio carburante l 2.000
 Serbatoio acqua l 600
 Cabine 3
 Cabine equipaggio 1
 Posti letto 6+1
 Portata persone 14
 Omologazione CE B

Prestazioni

	giri motore/minuto	Velocità (nodi)	consumo	
			lt/h	lt/miglio
	600	3,9	6	1,5
	1000	5,7	14	2,5
	1500	10	45	4,5
Vel. di planata	2000	13	107	8,2
	2500	20	130	7,7
Vel. corciera	2750	25	170	6,8
Vel.max	3000	31,8	215	6,8