



Austin Parker 72, l'equilibrio di forma e funzione

BARCHE



È l'ammiraglia della gamma di lobster boat con tipica impronta italiana. Fulvio de Simoni ha curato il design del modello, dando slancio e dinamismo alle linee ma riuscendo a mantenere ricercatezza e praticità

by Emanuele Ferraris di Celle

Le barche Austin Parker sono pensate per chi ricerca lo stile classico di una aragostiera americana senza, però, rinunciare al gusto e al carattere "nostrano". Il 72, in particolare, presenta un mascone imponente con impavesata che degrada verso poppa e una sovrastruttura leggera con flyingbridge molto rastremato e quasi nascosto. Le finestrature sottili che fendono le fiancate sul ponte principale sono un tratto distintivo molto forte, anche se tolgono luce all'interno. A poppa una plancetta larga ma un po' corta si muove elettroidraulicamente in altezza per l'alaggio del tender di serie, che trova posto nel garage (sagomato su misura per un 285). La passerella sul lato destro si allunga a dismisura, risultando comoda per l'imbarco da poppa e sicura grazie ai candelieri a scomparsa. Accediamo al pozzetto, che per finiture e dimensioni accontenta i più esigenti. Un grande tavolo con supporto in acciaio si accompagna a sedute mobili e a un divano fisso di poppa; solo le bitte di ormeggio e i winch a vista ci ricordano che non siamo sul secondo ponte di un megayacht a più piani. Anche i camminamenti sono da nave: larghi oltre 40 cm, con una falchetta alta sovrastata dalla battagliola in acciaio e accompagnati da tientibene nella parte di poppa, dove le murate sono un po' più basse. Ci si può spostare agevolmente anche in navigazione.

La coperta di prua è piuttosto ordinaria, con il camminamento che gira sui tre lati e un prendisole rialzato al centro. Un piccolo divano frontemarcia può essere usato per guardare l'orizzonte o tenersi lontani dai curiosi all'ormeggio in porto. In questa zona più che in altre spicca il livello esemplare di finitura: il teak segue con assoluta precisione ogni curva, ogni cornice di sportello, ogni raccordo. E qui convergono anche i trincarini in mogano e il supporto in acciaio del musone ancora: insomma, per chi si compiace della qualità costruttiva questo angolo dà sicuramente una grande soddisfazione. Il gavone della catena è accessibile non troppo



agevolmente, ci sono comunque due sportelli laterali ben fatti, in doppia stampata. Solo le guarnizioni interne ci hanno deluso, perché tagliate e posate con nastro biadesivo. Nessun dubbio sulla tenuta, qualcuno sul risultato estetico.

Il salone è accessibile da una porta scorrevole, divisa in tre parti di cui una fissa: la luce di ingresso è un po' sacrificata da questa terza vetrata da un lato e dalla scala (comoda e ampia) di accesso al fly dall'altra. Il lungo divano sulla murata di dritta è opposto a un mobile basso che nasconde la televisione. In mezzo c'è il tavolo di cristallo con l'affascinante meccanismo di apertura in acciaio visibile in trasparenza. Riteniamo un peccato che la cucina sia raccolta e chiusa su due lati: è vero che ne guadagna la privacy, ma si perde molto in visibilità sul quarto anteriore sinistro, soprattutto quando si è seduti sul divano. Inoltre gli spazi sono un po' sacrificati, anche se il livello di dotazioni (enorme frigorifero a colonna, elettrodomestici di qualità superiore, piano a quattro fuochi ecc.) è uno stimolo a mettersi ai fornelli. La consolle di guida non è molto ampia e si trova sul lato di dritta, di fronte alla cucina. Il divano è doppio anche se la conformazione non lo rende comodissimo per due, mentre la strumentazione è completa e leggibile, inserita su una struttura in fibra di carbonio a vista. A fianco del pilota si trova un quadro elettrico completo per le utenze principali.

Il ponte inferiore, cui si accede da una scala ricercata con un grande corrimano verticale in acciaio e cuoio, è tutto dedicato alle cabine. A prua si trova la camera Vip, con un grande letto parzialmente sospeso e spazi adeguati a una lunga vacanza. La luce proviene sia dagli oblò a murata sia da un boccaporto sul soffitto; notevole il bagno, davvero ben rifinito e dotato di ampio box doccia. Le due cabine ospiti si trovano a centro barca: quella di sinistra a letti gemelli e quella di dritta con letti sovrapposti perpendicolari. Anche qui lo spazio è buono, soprattutto in altezza, mentre sono migliorabili la luminosità di entrambe le stanze e le dimensioni dei letti a castello. È però un grosso atout per una barca di queste dimensioni il fatto che ogni cabina abbia il suo bagno: di solito i servizi sono tre e uno ha doppia porta; qui, invece, ce ne sono quattro e anche l'ultimo è ampio e offre la doccia separata. A poppa della scala si accede poi all'armatoriale a tutta larghezza. Qui si estrinseca al meglio il comfort dell'AP72. Spazio, comodità e luce coccolano il proprietario: letto king size semi-spiovente, stanza armadi, vanity corner, tv dietro alla specchiera... altro che lobster boat! Il locale toilette ha anche il bidet separato, una dotazione che troviamo sui maxiyacht ma troppo raramente su imbarcazioni di questa categoria. A poppa si trovano gli alloggi equipaggio, con porte a tenuta stagna sulla plancetta e in sala macchine. Le finiture sono sempre buone, con utilizzo di rovere sbiancato negli arredi e doghe di legno impiallacciato per il pavimento. La cabina ha due letti gemelli e solo la luce sulla testa non è il massimo. Il bagno è invece semplificato rispetto a quelli degli ospiti, ma si è privilegiata la sostanza sulla forma. Il citato flyingbridge si vede molto poco dall'esterno, ma è un ponte vero e proprio. Si è deciso di non inserire un prendisole fisso, sostituito da chaise-longue e mobili, tuttavia lo spazio è sufficiente per un eventuale, grande cuscino di almeno due metri per due. L'allestimento del ponte prevede un tavolo con sedute, un mobile con tutte le dotazioni di una cucina e due divani frontemarcia nella parte di prua. A dritta si trova la postazione di pilotaggio che abbiamo utilizzato principalmente per il test.

La prova

Mentre dall'interno si può scegliere la posizione, con preferenza per quella in piedi, qui sopra si sta molto bene seduti con una visibilità ottima sulla metà anteriore della barca. Stando così comodi, si rimpiange la presenza di un bracciolo, che - come del resto all'interno - non avrebbe guastato per completare il comfort. I motori sono molto moderni, con alimentazione common rail, ma dotati di una sola turbina ciascuno. Quindi l'erogazione di potenza è condizionata in parte dalle dimensioni della stessa. Ciò significa che i propulsori girano sornioni fino ai 1.500-1.600 giri, per poi continuare con una progressione costante e una spinta poderosa che cala soltanto dai 2.200. Un mare punto 3 nella scala Douglas significa una condizione ottimale per una aragostiera di 22 metri. E infatti l'Austin 72 incede con molta sicurezza a prescindere dalla direzione delle onde. La scia è distesa, forse leggermente avanzata ma in queste condizioni non si può chiedere la leggiadria di un aliscafo. Impattare contro la massa d'acqua è un piacere: si vedono gli spruzzi allontanarsi quasi impauriti ai due lati della prua, che con la sua svasatura accentuata e i masconi larghissimi non si fa impensierire neanche da onde di un metro e mezzo.

Il vento non è sufficiente per portarci qualche goccia sul fly e siamo anche ben riparati dal basso

parabrezza: ci sentiamo i padroni della situazione. Battute a parte, e ricordando che bisogna sempre avere rispetto per l'elemento, pilotare il 72 nel mare mosso è un'esperienza semplice, sicura e piacevole. Il rollio e il beccheggio si sentono, ma non eccessivamente considerando che siamo oltre tre metri al di sopra del galleggiamento. Le virate non sembrano risentire delle condizioni del mare e possiamo chiudere un cerchio in 80-90 metri di diametro a 18 nodi, una ventina di più a 20 nodi. La risposta della ruota è molto buona per una barca da 45 tonnellate in linea d'asse, segno che i timoni sono ben dimensionati. Se poi ci si aiuta staccando la sincronizzazione delle manette e differenziando i regimi, il gioco è ancora più semplice.

Commento tecnico sullo scafo

Se si tralascia l'ottima cura nella costruzione, non ci sono grandi peculiarità tecniche che distinguano l'Austin Parker 72 da altre barche simili. E riteniamo che in questo caso la "normalità" sia un bene, visto che si tratta di materiali e soluzioni e procedimenti collaudati, senza voli pindarici che sarebbero inadatti al tipo di imbarcazione. L'opera viva è di vetroresina stratificata a mano con fibra di vetro di tipo E, resina vinilestere per i primi strati e resina poliestere insatura isoftalica per quelli successivi. L'opera morta dello scafo e la sovrastruttura sono realizzati in sandwich con anima di termanto di spessore variabile da 10 a 40 millimetri. Il gelcoat è neopentilico-isoftalico. Le paratie fra le cabine sono in Laricross resinato alla struttura, inserite in un layout standard.

La sala macchine ha due accessi: uno dal pozzetto, con una scala a pioli priva di tientibene, e il secondo è dalla cabina equipaggio, in cui a sua volta si entra da una porta sulla plancia di poppa. L'altezza è buona (173 cm) anche se in pochi potranno stare in piedi comodamente. Quello che più conta, però, è che lo spazio è abbondante e ci si muove molto agevolmente intorno ai motori e verso tutti gli impianti. Ai lati dei propulsori si trovano i due generatori, il quadro elettrico con i fusibili, il dissalatore, la centralina e la pompa delle varie utenze idrauliche, il boiler e la pompa dell'aria condizionata. Più a poppa, a lato della cabina marinaio, il pacco batterie con il loro caricatore. I serbatoi sono strutturali. Quelli carburante sono a prua dei motori, a tutta larghezza. Si tratta di quattro serbatoi in acciaio collegati fra loro. I filtri a monte dei motori sono due per lato. Gli altri serbatoi sono anch'essi strutturali e disposti a centro barca per equilibrare i pesi: quello acqua dolce è sotto la cabina armatoriale, quello acque grigie a prua sotto al letto vip e quello acque nere in sentina sotto la sala macchine. Gli angoli della carena sono di 13 gradi a poppa, 19 al centro e 53 a prua. Come si vede, non c'è bisogno di una stellatura troppo marcata per una navigazione stabile: segno che la massa e la sua distribuzione giocano un ruolo importante. Il diedro si stringe molto verso prua e tale conformazione, unita alla svasatura e alla larghezza e altezza dei masconi, permette di affrontare mare agitato senza perdere direzionalità né assetto.

Alcune misure

Dimensioni letti e altezza cabine in cm Armatoriale 195 x 160, h 198, bagno h 200; vip 190 x 160, h 201, bagno h 200; cabina ospiti 190 x 70 (x 2), h 200, bagno h 200; cabina ospiti 195 x 65, 175 x 65, h 200, bagno h 200; equipaggio 190 x 65 (x 2), h 185, bagno h 165 • salone h 200-215 • sala macchine h 173

Principali dotazioni standard

Salpancora elettrico con comandi in coperta, plancia e fly • doccetta a poppa • timoneria elettroidraulica servoassistita • strumentazione completa di radar/plotter, gps (Furuno), autopilota (Furuno), ecoscandaglio e log contamiglia elettronici, radiotelefono vhf (Furuno) • 2 generatori Kohler 2 x 20 kW • aria condizionata 72.000 Btu • elica di prua • impianto tv, radio/cd, dvd • mobili cucina Boffi • cucina completa di frigorifero Miele, piano cottura in vetroceramica Miele, lavastoviglie • plancetta di poppa idraulica • pozzetto e coperta rivestiti in teak • 2 verricelli di tonneggio a poppa • passerella elettroidraulica a scomparsa • bimini top flybridge • cabina marinaio • tender Williams 285 a idrogetto

Optional

Seconda porta laterale (€ 30.000) • piattaforma di poppa idraulica (€ 35.000) • cd surround system (€ 8.000) • zanzariere oblò (€ 2.100) • tavolo e tre sedie pozzetto (€ 5.500) • lavasciuga (€ 2.200) • barbecue + frigo flybridge (€ 2.300) • secondo verricello tonneggio pozzetto (€ 2.500) • elica di poppa (€ 28.000) • dissalatore 120 lt/h (€ 19.000) • telecamera a due postazioni (€ 3.500) • boccaporto chiusura fly (€ 5.500) • asse di rispetto (€ 15.000) • eliche di rispetto (€ 15.000) • impianto con domotica (€ 40.000)

La scheda

Costruttore

Cantieri navali Austin Parker Srl

Rosignano Marittimo (LI)

T. 0586 792412

info@austinparker.it

www.austinparker.it

Progetto Fulvio de Simoni • ufficio tecnico del cantiere

Scafo Lunghezza f.t. m 21,80 • lunghezza di costruzione m 21,33 • larghezza m 6,20 • immersione a secco m 1,90 • cabine 4 + 1 • posti letto 8 + 2 • servizi 4 + 1 • riserva combustibile lt 5.140 • riserva acqua lt 1.000 • serbatoio acque nere lt 500 • serbatoio acque grigie lt 390 • peso a pieno carico kg 48.000 • rapporto forma lunghezza/larghezza 3,44 • rapporto peso/potenza a pieno carico 17,1 kg/cv

Motori 2 Man V12 • diesel common rail 4 tempi, una turbina per bancata, intercooler • 12 cilindri a V 90° • cilindrata cc 24.240 • potenza cv 1.400 (1.029 kW) a 2.300 giri/m • coppia massima 4.700 Nm da 1.200 a 2.100 giri/m • peso a secco per motore kg 2.270 • trasmissioni in linea d'asse con V-drive • invertitori ZF 2000 IV • eliche Detra 4 pale in bronzo

Certificazione CE: CAT A - 16 persone

Prezzo: base con motorizzazione provata € 2.800.000 + Iva, franco cantiere (Maggio 2011)

(Austin Parker 72, l'equilibrio di forma e funzione - Barchemagazine.com - Maggio 2011)



BARCHE



© Copyright 2020 - [Sitemap](#) - International Sea Press Srl - Viale Brianza 17 - 20821 Meda (MB) - Tel +39 0362 344140 - Fax +39 0362 73790 - P.IVA 04282970963