

ABSOLUTE



56

Affascina per le linee di coperta slanciate e per le vetrate della tuga, ma merita di essere apprezzata anche per la classe degli interni e per le prestazioni offerte con una modesta potenza

di MAURIZIO BULLERI



La crescita e l'affermazione e del marchio Absolute sul mercato italiano ed europeo potrebbero sembrare un evento straordinario, considerato il breve arco di tempo in cui sono avvenute. In realtà l'azienda è stata fondata da persone di grande esperienza come Sergio Maggi e Marcello Bè, cui recentemente si è unita Patrizia Gobbi. Considerando le capacità di design, costruzione e marketing di questo management, lo stesso che aveva già contribuito a tracciare il successo del cantiere Gobbi, è certamente più facile capire le ragioni di uno sviluppo così rapido e importante. Come in ogni stagione, il cantiere presenta anche quest'anno una nuova imbarcazione: si tratta dell'ammiraglia della gamma, un 56 piedi dalla linea sportiva equipaggiato esclusivamente con il sistema di propulsione Volvo Penta IPS 600.

PROGETTO ★★★★★

Il modello è stato progettato pensando a una produzione in serie e per tale motivo si è fatto ricorso a processi di industrializzazione del prodotto al fine di ottenere una riduzione dei

costi senza per questo influenzare in modo negativo la qualità. La carena è stata disegnata per consentire l'installazione anche di tre motori, in modo da superare con la tripla propulsione l'attuale carenza di modelli IPS di elevata potenza. L'opera viva è stata quindi sviluppata specificatamente per questo tipo di motorizzazione.

Il designer del cantiere, Sergio Maggi, è riuscito a creare un profilo molto filante, tale da far sembrare l'imbarcazione più lunga rispetto alla sua reale misura. Centro d'attrazione estetica è il tetto della tuga, realizzato con trasparenti che ne defi-

(segue a pag. 260)

PREGI

- Il design sportivo con l'originale tetto a vetri
- Confortevole in navigazione
- Potenza e consumi molto contenuti

DIFETTI

- Necessario l'uso dei flap per assettarla
- Visibilità anteriore parzialmente ridotta
- L'ubicazione delle porte di chiusura a poppa

Maurizio Bulleri



Sopra, gli arredi del pozzetto prevedono una zona pranzo, un prendisole a poppa e uno accanto al posto di guida. A destra, il garage per il tender e sotto la sala macchine con tre motori Volvo Penta.



DETTAGLI AZZECCATI



1 La porta di rivestimento del frigorifero è stata sfruttata per alloggiarvi in buon ordine e totale sicurezza il servizio di bicchieri e tazze, fornito in dotazione. **2** Il sedile di pilotaggio, non solo si adatta perfettamente per la guida in piedi o da seduti, ma si avvicina o si allontana dalla consolle ed è regolabile in altezza elettricamente, per consentire a ognuno di trovare la posizione più confortevole ed ergonomica possibile.

I VOTI DI Barche a Motore

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE
★★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO
★★★★★ OTTIMO

COPERTA



A sinistra, passavanti larghi e ben protetti sono accompagnati dalla consueta battagliola e da un incavo alla sommità della tuga che sostituisce, in alcuni tratti, i tradizionali corrimano. Sotto, il mobile cucina completamente attrezzato per preparare le vivande nel pozzetto.



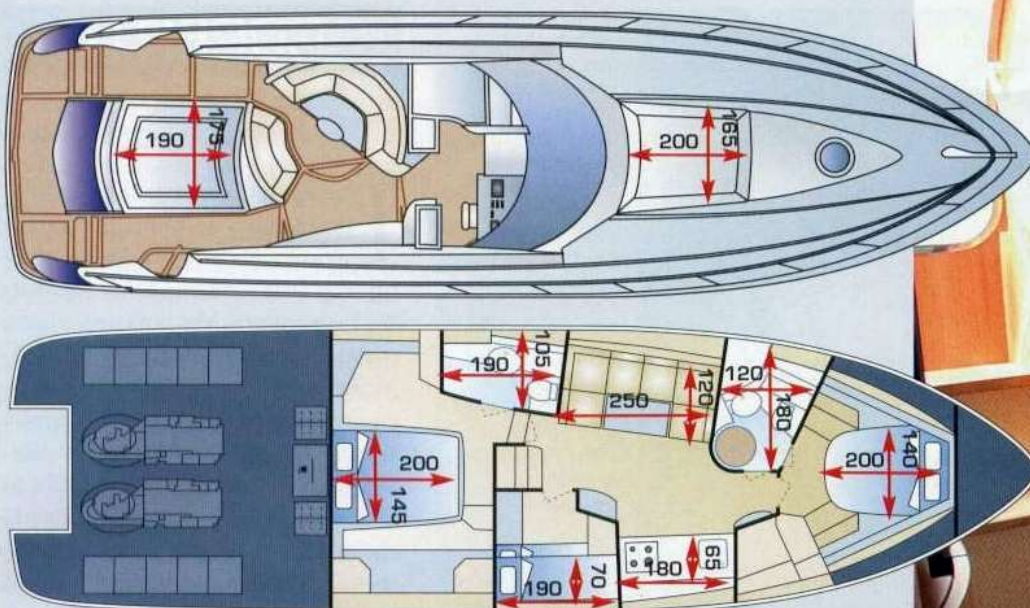
Sotto, la plancia tinteggiata con vernici antiriflesso, morbide al tatto.



Sopra e sotto, il ponte è sicuro da attraversare, grazie a superfici inclinate in modo speciale.



Il disegno di coperta, nella sua interezza, dona un'immagine molto sportiva alla barca, riuscendo addirittura a farla sembrare più lunga della sua reale misura. Massima importanza riveste la sovrastruttura, visivamente alleggerita dai trasparenti che conferiscono originalità al progetto e luminosità al pozzetto. Ma la coperta dell'Absolute 56 è soprattutto molto funzionale. Si osservi ad esempio il ponte di coperta che mostra un disegno molto articolato, con piani su due diversi livelli e il passaggio interno leggermente inclinato verso il centro della barca, per dare maggiore sicurezza durante gli spostamenti. La battagliola, pur efficace, potrebbe invece essere irrobustita ulteriormente. Il disegno del pozzetto è condizionato dall'altezza della cabina armatoriale sottostante, ma il progettista ha saputo coniugare la necessità di volumi interni con il piacere di una zona relax a ridosso del parabrezza, ben protetta dal vento e da uno schienale mobile da spostare a piacere. Più comune il living, arredato con due divani semicircolari entrambi affacciati sul tavolo da pranzo estensibile. Il tetto apribile, anche quando è chiuso, regala una piacevole sensazione di ariosità e, una volta aperto, lascia che la brezza attraversi il pozzetto. Per migliorare la visuale verso prora, il sedile di pilotaggio è appoggiato su un supporto che ne consente il movimento elettrico anche in verticale, mentre i piedi trovano comodo appoggio sulla pedana ricavata sotto la plancia. Parte della seduta può inoltre essere ripiegata per utilizzare la poltrona di guida come poggiatesta. I corridoi di transito che conducono a poppa possono essere chiusi, per ragioni di sicurezza, da portelli di vetroresina a scomparsa, ma la loro posizione avanzata blocca altresì l'accesso ai passavanti laterali. Il prendisole poppiere si trova sopra al garage destinato all'alloggiamento del tender; il vano è organizzato con verricello e rulli di alaggio e varo. La spiaggetta di poppa è larga a sufficienza per un piacevole utilizzo.



Le dimensioni sono espresse in centimetri

ALTEZZE LOCALI INTERNI

Quadrato	cm 205
Cabina armatore	cm 205/150
Cabina ospiti Vip prua	cm 196
Cabina ospiti doppia	cm 194
Toilette armatore	cm 192
Toilette ospiti	cm 195

A destra, il living è illuminato da otto finestrate di ampia superficie e dalla porta di accesso trasparente.



Sotto, la cabina doppia con cuccette di dimensioni standard e buona capacità di stivaggio per abiti e borse.



Sopra, l'armatoriale si sviluppa sul massimo baglio e dispone di una zona beauty, tre armadi e un mobile Tv. A destra, anche la cabina di prua è molto luminosa.



ABSOLUTE 56

INTERNI



La suddivisione dei locali, la qualità dei materiali, la costruzione degli arredi, denotano scelte improntate alla razionalità e all'equilibrio tra economie di produzione e immagine del prodotto. Nulla è esagerato o tanto meno insufficiente e l'obiettivo di sfoggiare classe ed eleganza viene raggiunto a pieni voti. Si apprezza il tentativo di esprimere un nuovo stile utilizzando il filetto di noce italiana, un'essenza caratterizzata da una larga vena che decora con le sue diverse tonalità. Gli arredatori hanno sfruttato questo effetto cromatico sia per dare movimento a superfici che altrimenti sarebbero risultate troppo piatte, sia per creare composizioni artistiche. Nuovi anche i tessuti impiegati per il rivestimento di alcune paratie e testiere. Come bordatura dei letti viene invece proposto il cuoio. All'armatoriale è stata dedicata la zona migliore dell'imbarcazione, quella dove lo scafo offre il massimo baglio, la migliore stabilità e ben tre ampie finestrate su ciascuna murata. Il disimpegno di questo vano è ad altezza d'uomo, mentre una parte della cabina ha il ciellino ribassato. Lungo la murata di sinistra si trova un guardaroba e una zona beauty da cui si gode uno splendido panorama sull'acqua. Sulla murata opposta vi sono due armadietti tra i quali avrebbe potuto essere inserito un divano o una cassetiera. La Vip di prora propone la classica cuccetta matrimoniale. La cabina doppia con letti sovrapposti è sufficientemente comoda e ben fornita di casseti e guardaroba. Due i bagni, uno all'interno della padronale, l'altro comune. Entrambi sono dotati di box doccia e arredati con lavello di cristallo e rivestimenti in mosaico di Bisazza. La cucina è pratica e ben attrezzata, con piano di lavoro d'acciaio, quattro piastre elettriche e un lavello di grandi dimensioni. I pensili in murata contengono in perfetto ordine i set di piatti in dotazione, mentre sotto al top si trovano la lavastoviglie e il forno a microonde. Scarseggia invece lo spazio per la cambusa. Il divano del soggiorno ha una capacità di sei posti e altre due persone possono sedersi sui pouff.



A sinistra, la cucina dallo stile tecnico e funzionale, con top d'acciaio, pensili dai portelli di cristallo e tanti elettrodomestici, inclusa la lavastoviglie.



A destra, entrambi i bagni sono molto confortevoli: possiedono box doccia separati, ampi spazi e lussuose finiture.



ABSOLUTE 56

(segue da pag. 258)

niscono lo stile e inducono una piacevole sensazione di ariosità nel pozzetto. Altrettanto riuscite le finestrate laterali, il cui disegno sembra però ricordare molto da vicino quello di un noto coupé della concorrenza. La notevole altezza delle murate ha poi consentito di sviluppare in verticale i volumi interni e di realizzare un garage per il tendere sopra la sala macchine. È evidente che la conquista degli spazi è stata favorita dalla decisione di adottare solo la propulsione IPS.



La sala motori ospita tre sistemi di propulsione Volvo Penta IPS 600.

COSTRUZIONE ★★★★★

La carena viene realizzata con l'impiego di mat e stuoie in strati sovrapposti e uniti da resine vinilestere il cui impiego è fondamentale per prevenire l'osmosi e allungare la durata dell'imbarcazione. I medesimi materiali sono utilizzati anche per le fiancate dello scafo, mentre la coperta viene laminata con le resine isoftaliche nei primi strati esterni e con le meno pregiate ortofaliche per le restanti stratificazioni interne. Quasi tutta la costruzione è resinata a pieno, con tecniche manuali tradizionali, salvo i passavanti che vengono realizzati in sandwich. La carena è rinforzata da una scocca controstampata incollata all'interno dello scafo, che sostituisce, in pratica, i comuni longheroni e madieri; una tecnica non comune per barche di queste dimensioni. Lo stesso elemento ha inoltre funzione isolante e limita quindi la rumorosità e lo scambio termico. Per accelerare i processi di produzione e ottenere i vantaggi appena elencati in ogni cabina, è stata adottata la tecnica dei controstampi anche per la compartimentazione interna. La qualità dei legnami e delle finiture, sia del mobilio che dei rivestimenti, è ottima

(segue a pag. 264)

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft	m 16,75
Lunghezza omologazione	m 16,47
Larghezza	m 4,65
Pescaggio	m 1,17
Dislocamento a vuoto	kg 15750
Motorizzazione	cv 435x3
Serbatoi carburante	lt 1800
Serbatoi acqua	lt 550
Posti letto	6
Portata persone	16
Categoria di progettazione	B
Costruita da	Absolute
Via Campogrande 6, 29013 Carpaneto Piacentino (PC), tel. 0523 853039, fax 0523 853199, www.absoluteyachts.com , info@absoluteyachts.com	

L'ANALISI DELLA CARENA

Le forme dell'opera viva denotano un angolo del fondo variabile con V di pura non molto profonda (31 gradi) e un minimo valore dell'angolo di deadrise, che si riscontra sullo specchio di poppa, pari a 16°. Questa configurazione potrebbe dare una buona resa per quanto riguarda stabilità e sostentamento idrodinamico se non fosse per lo scasso centrale (per alloggiare il terzo IPS) che toglie portanza alla poppa. La ridotta larghezza al galleggiamento, di poco sotto i 4 metri, favorisce le prestazioni in termini di velocità massima e di risposta all'angolo di timone impostato, ma contribuisce allo sbandamento laterale durante le virate.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	m 0,85
Dislocamento prova	kg 17825
(effettivo peso della barca in prova)	
Larghezza/Lunghezza	0,289

◀ 0,3	0,4 ▶
stretta	larga
Immersione/Lunghezza	0,063
◀ 0,05	0,08 ▶
piatta	profonda

Dislocamento relativo 204
(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PREZZI

3x435 cv Volvo Penta IPS 600 € 835.000,00
con dotazioni standard, Iva esclusa, franco cantiere.

DOTAZIONI DI SERIE

Verricello elettrico, ancora e catena - Mura colorate - Antivegetativa - Flap - Pozzetto e piattaforma bagno di teak - Tetto apribile elettrico - Sedile guida regolabile elettrico - Autopilota - Eco - Gps chartplotter - Tv Lcd - Dvd - Hi-Fi - Caricabatterie - Boiler da 50 litri - Due serbatoi acque nere - Set piatti e bicchieri - Set asciugamani - Cuscineria pozzetto.

OPTIONAL

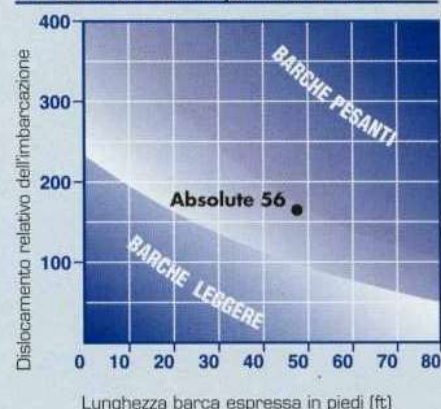
Aria condizionata interni/pozzetto - Riscaldatore - Verricelli di tonneggio - Generatore Mase da 6,5 o 9 kW - Joystick di manovra - Passerella elettroidraulica - Zanzariere - Capottina posteriore - Inverter - Lavastoviglie - Radar - Ice maker - Tv Lcd pozzetto e cabine - Telecamera a poppa.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 19900 kg divisi per la potenza installata, 1305 cv.

Absolute 56	15,25	
15	10	5
Alto	Medio	Basso

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test	
Velocità del vento reale	5 nodi
Stato del mare	calmo
Temperatura dell'aria	25 °C
Carburante	lt 450
Equipaggio imbarcato	6 persone
Pulizia carena	buona
Motorizzazione installata	cv 435x3
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test	

Strumentazioni usate

Gps Geonav 4 Gipsy

Giri al minuto/velocità

2500 giri	24,5 nodi
3000 giri	32,4 nodi
3500 giri	38,7 nodi

Consumi dei motori

Giri al min.	litri x ora totali
2500 giri	180
3000 giri	205
3500 giri	245
Dati approssimati	

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2500 giri	10 ore 00'
3000 giri	8 ore 47'
3500 giri	7 ore 21'

ABSOLUTE 56



A sinistra, lo scafo in planata, con prora ben staccata dalla superficie per favorire le prestazioni. Ottimo il rendimento del sistema di propulsione che spinge la barca a quasi 39 nodi con solo 1305 cavalli di potenza, con un dislocamento di prova pari a circa 17 tonnellate.

(segue da pag. 262)

per tutto ciò che risulta a vista, mentre un certo giustificabile risparmio di materiali e manodopera si nota nelle parti interne degli arredi e dei gavoni.

IMPIANTISTICA ★★★

Le dimensioni della sala macchine sono state sacrificate per dare spazio all'abitabilità interna e al garage per il tender. Per favorire gli interventi di manutenzione, oltre all'accesso rapido dal pozzetto, sono state realizzate altre due aperture nel pagliolato dell'hangar. Buona la capacità dei serbatoi del carburante, dell'acqua dolce e delle acque nere. Curata l'installazione di tutti gli impianti di serie. Numerose le pompe di sentina.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

È stato scelto un solo sistema di propulsione, il Volvo Penta IPS 600 da 435 cavalli, che può essere installato in doppia o tripla configurazione, per potenze complessive di 870 o 1305 cv. Il motore è il noto D6 da 5,5 litri, un turbodiesel a sei cilindri con moderna alimentazione common rail, doppio albero a camme in testa

e 24 valvole. L'unità è stata recentemente potenziata dai precedenti 370 cavalli, mantenendo inalterato il suo peso.

PRESTAZIONI ★★★★★

Uno dei vantaggi del sistema IPS è la facilità di manovra, ancora maggiore con il comando elettronico che permette di ruotare l'imbarcazione su sé stessa e di traslarla semplificando gli accosti. Nella versione con tre motori, quello centrale è inattivo durante l'uso del joystick. La propulsione IPS ha tra i suoi pregi anche una ridotta rumorosità rispetto ad altri sistemi, ma al minimo regime fa registrare vibrazioni più intense, almeno sino a quando la velocità non supera i 5 nodi. Il fonometro infatti registra un livello di 69 dBA a 650 giri/minuto e di 62 dBA a 1050 giri/minuto, con la barca che procede a 6 nodi. Lo scafo entra in planata rapidamente, ad appena 13 nodi, ma la cabrata della prua costringe ad alzare la posizione del sedile di guida per ritrovare la prospettiva dell'orizzonte. Anche alle andature di crociera lo scafo mantiene un angolo di corsa superiore a quello ideale e per la sua correzione è necessario regolare i flap. Il loro intervento non influisce negativamente

sulla velocità della barca sino a circa 25 nodi, in quanto la maggiore resistenza è compensata dal migliore assetto. La massima velocità continua di crociera è intorno ai 32,5 nodi (3000 giri/minuto), mentre la migliore prestazione riscontrata nelle condizioni di prova è stata di 38,7 nodi. Vale la pena di sottolineare come anche a queste velocità il rumore rimanga sotto la soglia degli 80 dBA in tutto il pozzetto, consentendo di conversare piacevolmente. La massima accelerazione viene sviluppata da 2000 a 3300 giri/minuto, mentre il miglior rendimento del sistema di propulsione e dello scafo si registra nel range da 2500 a 3000 giri/minuto. In virata lo sbandamento dello scafo è notevole e le costolature laterali della tuga limitano inevitabilmente la visuale. Il raggio è volutamente limitato dal controllo elettronico di sterzata, proprio per attenuare l'inclinazione della barca, mentre la correzione di rotta, ad esempio per evitare un pericolo, è molto rapida e lo scafo risponde sempre con precisione e sicurezza. Nell'area di poppa, in prossimità del prendisole, si verifica a certe velocità il risucchio di goccioline d'acqua sollevate dalla scia; il fenomeno potrebbe probabilmente essere eliminato intervenendo sul profilo aerodinamico della tuga. Il dato più interessante è comunque la notevole efficienza dinamica del sistema di propulsione, in relazione alla potenza impiegata, al dislocamento e alla velocità raggiunta. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Absolute 56	16,75	4,65	15750	3x435	eb	Absolute	835.000,00
Primatist G57	16,86	4,56	18600	2x900	eb	Bruno Abbate	950.000,00
A 53 Open HT	16,40	4,65	-	2x715	eb	Astondoa	716.000,00
Aqua 54	17,00	4,80	20000	2x775	eb	Baia	1.000.000,00
55 Atlantis	16,70	4,65	-	2x710	eb	Gobbi	730.000,00
V53	16,36	4,47	20560	2x675	eb	Princess	n.c.
54 Sport	16,40	4,50	20000	2x730	eb	Uniesse Marine	n.c.

NOTE I prezzi sono IVA esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".