

TEST

FLY& command

Absolute 60
Grandi volumi che si spostano facilmente. La filosofia del cantiere è sempre la stessa anche su questo nuovo 60', che rappresenta il primo esemplare della nuova gamma Fly di Absolute

A lot of space, on a boat that can be moved around easily. The yard has maintained its approach on its new sixty foot model, which is the first example of the new Fly range by Absolute

by Michele Mazzoni



QUANDO LA STAZIONE ENTRA NEL VIVO. CARICA DI PROVARE UNA BARCA DOPO L'ALTRA. È un'altra esigenza perché consiste di somiglianza. Il giorno prima della prova del Absolute 60 Fly, a circa due ore dalla presentazione che ho provato era di essere su barca entro domani per questo riguarda spazi e volumi che sono in grado di offrire. La storia è il solito concetto rispettivo alle misure. I passaggi necessari da comunicato stampa, "garantisco spazi spici di un imbarcazione di dimensioni maggiori", è compreso, mi sono ripetuto di non cascare nel falso e non scappare mai in un anelito. Per le cose dicono anche che il 60 Fly mi ha dato proprio questa sensazione. E allora sgomberiamo la mente di pregiudizi, stessa cosa e affrontiamo "facciamoci" la questione. Per prima cosa devo fare i complimenti al cantiere. Spostati da Cossignano perché si affida ad architetti e designer che fanno il corso, minacciando, di mostrare i centimetri come se fossero piani e pesi. Absolute li incassa il completo in casa. Il progetto è sempre dell'ufficio tecnico del cantiere, carica, design, interni e coperta. Mentre di un'esperienza accumulata in tanti anni. Absolute sa quello che vuole perché conosce i suoi armatori e perciò il risultato con tenacia. E così che ogni barca sentira conquistata sempre volentieri nuove e soluzioni funzionali allo scopo. Il nuovo 60 Fly inaugura un restyling di tutta la gamma Hydron. Girellazzo i nomi che ci trovano nella gamma navetta e fly. È una sorta di ibrido, un design che ricopre le linee di entrambe. I passeggeri, per esempio, sono semicoperti, una soluzione che ti aspetti su una navetta, il pilastro, invece, è molto aperto, una sorta di terrazza sul mare che beneficia anche di un naturale prolungamento sull'acqua garantito dalla piattaforma di poppa. Il quale è un layout che difficilmente si incontra su una navetta. Insomma, l'ufficio tecnico del cantiere sembra abbia voluto far tesoro delle caratteristiche positive di entrambe le gamme per sintetizzarne in questo nuovo modello. Per aumentare le superfici a disposizione del pilastro, i progettisti hanno deciso di avanzare la tuga più possibile. In questo modo, verso poppa si usufruisce di uno spazio maggiore inoltre, questa scelta per-

mette di avere un salone dai volumi sorprendenti. E però affinché che il mancato della moltiplicazione dei centravelli si compeli e lascia quasi di stucco. E quindi nel tanto spazio non deve fare niente di complicato per arrivare. Le soluzioni semplici sono quelle che ti fanno apprezzare di più. La zona a prua che è destinata alla plancia di comando, quella centrale al living con un grande televisore con alza monitor a scattarella in un imballo TV, e di fronte il divanetto, infine, verso poppa, la cucina che affaccia sul piazzetto. Sempre ed efficace. Anche per l'area notte sono state fatte delle scelte che sono il risultato di tante esperienze. Ti ne accorgi quando entri nella cabina ammiraglia che non è a centro corsa, ma a prua. Il vantaggio è subito evidente, più in là, lontani dalla sala macchine, migliora la silenziosità e quindi il comfort in navigazione. Di solito, però, la zona di prua è meno ampia di un locale a centro scafo che si tratta per intero il bagaglio. Per ovviare a questo problema Absolute ha deciso di collocare il letto al contrario, nel senso che la testa del letto è frontamarca, cioè quando si sdrai nella cuccetta i piedi sono a prua e la testa vicino alla porta d'ingresso. In questo modo si gode di una splendida vista verso l'esterno, garantita dalle finestrelle sullo scafo. La vista è migliore, soprattutto quando si è privilegiati in rada o ci è in navigazione e la percezione dello spazio sembra aumentare. La stessa sensazione si prova nel salone, dove, in perfetto stile Absolute, le finiture sono abbondanti. La vista è il 360° verso l'esterno: a prua, lateralmente e verso il poppello, nulla ostacola la vista. L'unica cosa che non è contemplata, è un'apertura verso l'alto e le ragioni sono presto dette. Sulla testa c'è il fly, ma ci sono anche dei pannelli solari. Dalle due fune, o i pannelli solari, o una porzione di hard top apribile e il cantiere, anche per aumentare l'autonomia energetica green, ha scelto la prima. L'altra tradizione di Absolute sono i motori. È infatti stato tra i primi cantieri a scegliere gli ips di Volvo. L'Absolute 60 Fly monta gli ips 950 con due Volvo D11 da 725 cv ciascuno. E cosa ci si aspetta dagli ips? Tanta maneggevolezza, buona performance e consumi contenuti. Tutto confermato. Il mare fuori dal porto di Varazze non è quasi completamente



I volumi fanno quasi del miracolo sia nel salone, sia nell'area notte del ponte inferiore. Tre cabine con tre bagno, docce con box doccia separata. Ogni passeggero ha il suo spazio vitale, senza rinunce.

The interior volumes have a practically miraculous feel to them, both in the lounge and also in the cabin area on the lower deck. There are three cabins with three bathrooms, each of them with a separate shower cubicle. Every passenger has their own essential space, without compromise.



ABSOLUTE 60 FLY



però, ma il traffico non manca e così sfrecciano le scie delle barche in transito. Il passaggio della canna è sempre morbido, non da l'impressione di sollevare il mare formato, almeno fino a un'altezza dell'onda regionale. Ottima la maneggevolezza, lo si percepisce anche quando prende il treno dalla posizione sul fly. La barca s'incina il giusto né troppo, né troppo poco. Blueto anche l'accerchiamento comunque dagli intercambi che permettono di avere la barca sempre parallela all'acqua. Nessuna preoccupazione particolare dato che sono automatici. E poi ci sono le prestazioni, quelle che si misurano con i numeri. Uno scafo di più di 18 metri di lunghezza con quasi cinque di larghezza e un fly sopra la testa che naviga a 30 nodi non è male. Per la precisione, il Gps si è fermato a 29,8 con un consumo di 9,6 litri per un miglio. Per pianze battenti poco più di sedici nodi e 142 litri/km. Il consumo minimo è molto costante. Si passa dagli 8,7 litri del minimo di pianata ai 9,6 della velocità massima. Anche questo dato conferma la bontà delle trame d'acqua, efficienti a tutte le andature.

WHEN THE SEASON GETS GOING, I FIND IT'S SEPTRYING OUT ONE BOAT AFTER ANOTHER. It makes for a great experience because it makes it easy to make comparisons. The day before I went out the Absolute 60 Fly, I had been on board a eighty-foot boat and the feeling I got was that the two boats were similar, at least in terms of the surface areas and volumes that they provide.



There is a lot of room on deck. Every area on it, and the flybridge, has a function.

Quando della coperta e del fly assolve a una funzione senza ripliche o doppioni.





It is very manoeuvrable while undocked, and you get a good feeling from both steering positions – one inside and the other on the flybridge.



And I know that this is something that gets repeated ad nauseam – the classic press release formula “offers the level of space you normally only get in larger boats”. And I confess, I had promised myself not to fall into the trap and never write that in a article. But I have to admit that the 60 Fly did tell me that lieing. And so, we have to clear our minds of any kind of prejudice or stereotypical and look at the issue dispassionately. First off, I should like to send my congratulations. People who build boats often commission architects and designers who have the job – a miraculous one – of multiplying the inches available as if it were bread and butter. Absolute performs its miracles in house. The design by the yard's technical department, hat, design, mirrors and deck. That is the benefit of experience acquired over several years. Absolute knows what it wants because it knows its clients and pursue the outcome tenaciously. And that is how their single boat seems as it was acquiring new colours and solutions that make that happen. The 60 Fly starts a redefining for the entire flybridge genre. It brings together the concepts that can be seen in the navetta range and the fly range. It is a bit of hybrid, a design that absorbs the best from both kinds of boats. The gangways, for example, are so covered – the kind of thing you expect on a naval. Whereas the cockpit is very open and is a kind of terrace overlooking the sea which also benefits from a natural extension over the water provided by its stem platform. And that is a layout that you don't find on a navetta. So basically, the yard's design department seems to make good use of the overall characteristics of both ranges and bring them together in this new model. To increase the amount of area available for the cockpit, the designers decided to move the deckhouse as far forward as pos-

Velocità max nodi Top speed knots

29.8

Autonomia mn Range nm

321

Rapporto peso potenza Mass outlet power

33.8

Rapporto lung./larg. L/W

3.8

ABSOLUTE 60 FT

ABSOLUTE YACHTS
Via Petrarca, 4
I-29027 Pedemonte (PV)
T. +39 082 354011
www.absoluteyachts.com

PROGETTO: Ufficio tecnico del cantiere
SCAFO: Lunghezza fl. 11,65m • Lunghezza massima 14,94m • Dislocamento a pieno carico 56.000 kg
• Capacità vetreria: 1000 l • Capacità vetreria cofano: 2.000 l

MOTORE: 2x Volvo D11-IPS60 + Ciclo operativo 4 tempi + 6 cilindri in linea • Potenza 523 kW (725 cv)
• Cilindrata: 10.84 l • Alzaggio per corsa 123mm x 152mm • Regime di compressione 16,5:1
• Regime di rotazione massimo 2500 giri/minuti • Peso a secco: 1.800 kg
CERTIFICAZIONE: CE, CAT B per 16 persone
PREZZO: 1.420.000 € (iva esclusa)

PROGETTO: Shipyard technical department
HULL: LOA 10.80m • Maximum beam 4.94m
• Full load displacement 56.000 kg • Water tank volume: 700 l • Fuel tank volume: 2.800 l
MAIN PROPULSION: 2x Volvo D11-IPS60 + 4 stroke
• 6 cylinders in line • Buffer mechanical power: 523 kW (725 hp) • Fuel tank volume: 10.84 l
• Boat & Strike: 123mm x 152mm • Compression ratio: 16,5:1 • Maximal rotational speed 2500 rpm
• Dry weight: 1.800 kg
EC CERTIFICATION: CAT B 16 people
PRICE: 1.420.000 € (Excl. VAT)

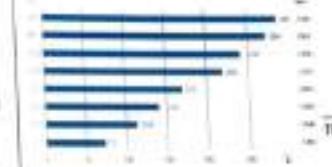
Da 0 a planata in 9 secondi
Gearing time of 10 from 0 to glide
Da 0 alla velocità massima in 79 secondi
Gearing time of 29s for a speed change from 0 to 29.8 knots (maximum speed)

Condizioni della prova Conditions on test

Livello / Pace	Velocità (kn)
Mare / Sea state	Calmo / Calm
Vento / Wind speed	0
Passengeri a bordo / People on board	4
Carburante imbarcato / Fuel volume on board	900 l
Acqua imbarcata / Water volume on board	445 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



La velocità minima di planata è di 16,3 nodi a 1800 giri
The minimum gliding speed is 16.3 knots at 1800 rpm

Litro miglio (velocità 6 crociere) l/na mi (cruising speed)

8.7

Categoria	Velocità km	Consumi totali l/h	Consumi Ultra Miglio	Autonomia mn	Volume su scala A (in piedimi cubi)
Engines rotation speed /kn	Boat speed in knots	Total fuel consumption (per volume flow) l/h	Total fuel consumption (per volume Average l/kn) l/h	Range kn	Sound level in scale A (at the dashboard) dB
1400	11,5	75	0,5	100	56
1600	13,6	114	0,4	233	59
1800	16,3	142	0,3	321	62
2000	18,7	171	0,2	321	63
2200	23,9	230	0,1	304	65
2300	25,8	241	0,1	281	66
2400	28,1	264	0,1	267	68
2500	29,8	285	0,1	231	68



It is easy to handle, thanks to the PS, joystick and interceptors. Everything is simple and practically automatic. It is a boat that can be skippered by an experienced owner without any need for a captain.

Facile da condurre grazie agli ips, il joystick e gli interceptori. Tutto è semplice e quasi automatico. È una barca che può essere condotta da un armatore esperto senza l'aiuto del capitano.

That way there is greater room available as you go aft. This decision also means you can have a surprisingly large lounge. It is inside that the area multiplication miracle takes place, and it is a knockout. And when you have all that room, you shouldn't do anything complicated to fumble it. Simple solutions are the ones that are most appreciated. The area located forward is for the control console, the midships area for a living room with a large television with a screen that disappears into a television unit, and in front of it a sofa. Finally going aft is the galley that looks onto the cockpit. It is straightforward and effective. Even in the cabin quarters, there are things which give the feeling that just having been done by chance, but are rather the result of lengthy experience. You realise that when you go into the master cabin, which isn't massive, but in the bow. The advantage of putting it there becomes clear immediately, as the further one gets from the engine room, the greater is the silence and thus comfort when underway. Normally, however, a room in the bow is smaller than one midships, which can enjoy the widest part of the boat. To reduce that effect, Absolute has decided to position the bed the other way round, so that the headboard looks forward, and when you lie in your feet face the bow and your head is close to the door. That means you can enjoy a far better view out, provided by the windows in the bed. The view is better, especially when you are at anchor or underway and the feeling of space seems to increase. You get the same feeling in the lounge, where, in perfect Absolute style, there are plenty of windows. There is a panoramic view outside: looking forwards, to the side and towards the cockpit – nothing blocks the view.

