



PROVA

ASTONDOA AS 464



Nasce per sostituire uno dei modelli di grande successo del cantiere spagnolo. La barca ora vanta una carena più lunga, interni di più ampio respiro e accorgimenti rivolti a un maggior comfort di bordo

di MATTEO VANDONI

Come molti cantieri, anche Astondoa aggiorna con una certa frequenza i propri modelli con modifiche volte a migliorare i prodotti. In questo caso il nuovo 464 è l'evoluzione del fortunato 46' fly, una imbarcazione comoda e prettamente pensata per la famiglia. La buona esperienza di questa azienda spagnola nel settore dei fly è ormai comprovata con ben 16 modelli da 34 piedi sino ai giganteschi 138 piedi. Ma non mancano anche gli open, ritornati di gran moda in questi ultimi anni: un 40' con linee filanti e due modelli con hard top di 43' e 53'.

PROGETTO ★★★★★

Del precedente modello, il 464 eredita quasi tutto, a parte la carena che nell'opera viva è stata allungata, dilatando lievemente gli spazi abitativi interni. Un nuovo cruscotto trova spazio in plancia, mentre i bagni sono stati ridisegnati per dare un po' più di agio. Anche il fly ha ricevuto qualche aggiornamento rispetto al modello precedente, con un nuovo mobiletto e un parabrezza più alto che offre maggiore protezione senza influire sulla linea che resta pur sempre filante.

Sul ponte principale non sono state apportate sostanziali modifiche, a parte una porta in vtr integrata nello specchio per l'accesso alla plancetta e due gavoni in più sulle fiancate interne per stivare le cime di ormeggio. La linea complessiva delle sovrastrutture rimane invariata, con la bella finestratura

PREGI

- Buona abitabilità sia interna sia della coperta
- Scala di accesso al fly comoda e poco ripida
- Motori progressivi nella erogazione

DIFETTI

- Passaggi laterali sacrificati
- Impianto antincendio non adeguato
- I motori molto vicini ai serbatoi d'acqua dolce

laterale dal disegno snello e allungato. Gli interni prevedono tre cabine doppie e due bagni, di cui quello padronale ensuite e l'altro riservato agli ospiti. Non vi sono ulteriori configurazioni di interni, così come il solo bianco avorio per la carena.

(segue a pag. 130)

I VOTI DI Barche a Motore

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



Sea & Sire

Sopra, il fly con la grande seduta continua che ingloba anche la postazione di guida. Sotto, la consolle del fly vanta un parabrezza più grande che offre una più che discreta protezione.



Sopra, il mobiletto del fly è attrezzato come una piccola cucina all'aperto.



DETTAGLI AZZECCATI

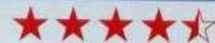
1 In pochi hanno pensato che forse non è così comodo passare dalla passerella direttamente sulla plancetta e viceversa. Per non dover andare in pozzetto e usufruire dell'apposito passaggio è bastato installare un pratico gradino a metà altezza dello specchio di poppa.

2 Di ottima fattura e di generose dimensioni sono le due cubie a poppa che fungono da passacavo. Inoltre, restano in posizione elevata per far toccare i traversini (o spring) con la passerella.



ASTONDOA AS 464

COPERTA



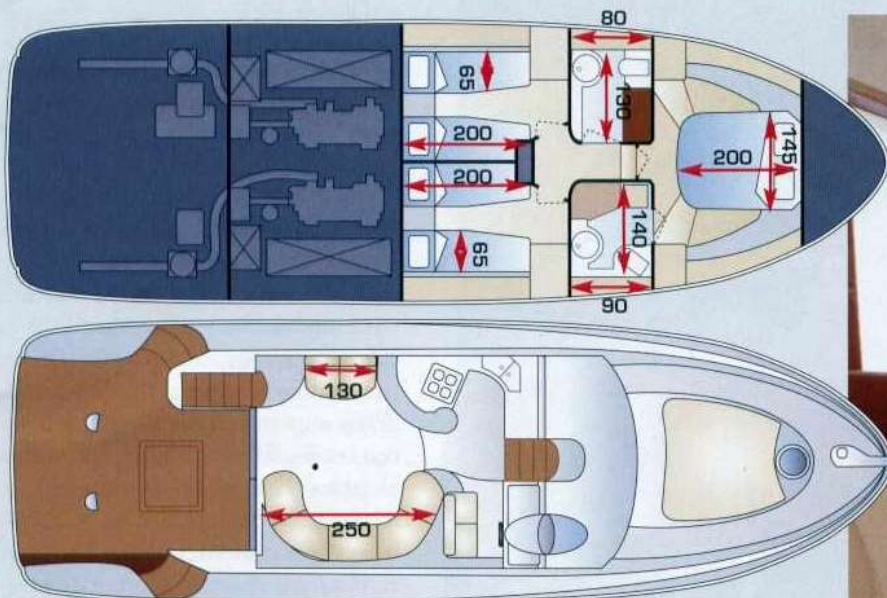
Non vi sono sostanziali cambiamenti della coperta rispetto al modello precedente. Infatti anche questo modello nasce dallo stesso stampo dell'Astondoa 46, ma si avvale di alcuni particolari in più. Il ponte superiore è ampio e ora più fruibile grazie a un nuovo mobiletto studiato con lavello, frigo e possibilità di piastra elettrica o barbecue. La bella seduta ha una geometria sagomata che ingloba anche il posto di pilotaggio. Sotto al rollbar, corredato di supporti per antenne e strumentazione di navigazione, è sistemato l'autogonfiabile di emergenza. Un nuovo parabrezza dal profilo più alto ripara efficacemente durante la navigazione, mentre il bimini top optional è in grado di mettere in ombra una buona porzione del fly. Sul ponte principale notiamo un grande pozzetto, riparato quasi totalmente dal prolungamento del fly. In configurazione standard non ha sedute applicate, ma viene lasciato sgomero appositamente per consentire alla clientela di personalizzarlo a piacimento. Sulla murata di sinistra è stata messa una porta in vetroresina (in luogo del cancelletto in acciaio) di accesso alla plancetta. Quest'ultima ha una discreta superficie orizzontale per consentire il ricovero di un eventuale tender. La scaletta da bagno in acciaio inox è di tipo manuale, ma non si presenta molto bene a causa delle finiture poco curate. Per raggiungere il prendisole, posizionato come di consueto sulla tuga di prua, bisogna percorrere dei passavanti non molto comodi a causa della larghezza ridotta. Di generose dimensioni la cuciniera che viene fissata alla coperta tramite pratiche cinghie ed è contenuta da una bordatura perimetrale. A corredo della zona prendisole due utili portabicchieri. La zona tecnica delle manovre di prua vanta un grande gavone dell'ancora nel quale si possono riporre agevolmente i parabordi. Il salpancra elettrico è dotato di campana per il tonneggio e musone a una via con bilancino, per facilitare le operazioni di recupero.

A sinistra, i passaggi laterali di accesso al ponte di prua non sono molto larghi. Nella zona verso poppa, si deve prestare attenzione a non sbattere contro la sporgenza del prolungamento del fly.

Sopra, la grande plancetta di poppa attrezzata con la passerella idraulica che ha anche la funzione di gruetta per l'alaggio del tender.

A destra, il pozzetto è molto ampio e offre la possibilità di personalizzarlo a piacimento. In questo caso il divano di poppa in vetroresina con cuscineria è proposto come optional dal cantiere.





Le dimensioni sono espresse in centimetri

ALTEZZE LOCALI INTERNI

| | |
|-------------------------|---------|
| Quadrato | cm 196 |
| Cabina armatore | 190 |
| Cabina ospiti | 193/130 |
| Toilette armatore | cm 190 |
| Toilette ospiti | cm 200 |
| Cucina | cm 190 |

A destra, il layout della zona living è piuttosto tradizionale con grande divano a ferro di cavallo fronteggiato da un divanetto. Un po' piccolo il tavolo che non è di tipo apribile.



A sinistra, la cabina armatoriale di prua, finemente rifinita con una bordatura in ciliegio massello perimetrale al letto.



A sinistra, la plancia di comando interna. Il pannello laterale sinistro ospita la strumentazione di navigazione, mentre al centro vi sono gli strumenti motori. Il rivestimento scuro sotto al parabrezza evita fastidiosi riflessi sul vetro.

ASTONDOA AS 464

INTERNI



Dal modello precedente questa imbarcazione eredita tutte le caratteristiche, sia per la compartimentazione interna sia per la disposizione dei complementi di arredo. L'allungamento della carena ha consentito di guadagnare preziosi centimetri anche nei locali abitativi. La zona living si è arricchita di un divano più grande e di un mobile bar/Tv sul lato sinistro. Nel salone non è prevista una dinette e l'unico tavolo presente non è molto comodo per accogliere sei persone. Sarebbe opportuno prevederne uno di tipo estensibile, per un maggiore comfort. La cucina è ricavata dietro a un bel bancone dalla forma ricurva ed ha il piano di lavoro in corian. Le dotazioni sono complete, ma forse non adeguate a una imbarcazione di questa taglia e segmento. I due soli fuochi elettrici e il frigo di piccola capienza forse non soddisferanno le cuoche più esigenti. La plancia di comando vanta una consolle ergonomica e tutto sommato compatta, ma non per questo priva di ogni strumento necessario. Una colorazione blu scuro della zona parabrezza evita fastidiosi riflessi sul vetro. La scala centrale di accesso alla zona notte è comoda e poco ripida. Gli alloggi sono suddivisi in due cabine ospiti perfettamente speculari a letti singoli, una cabina padronale a prora e due bagni. L'armatoriale vanta il bagno ensuite e una discreta serie di armadi per i propri effetti personali, ma risulta un po' sacrificato invece il disimpegno di fronte al letto. Anche negli alloggi riservati agli ospiti mancano gli spazi e i gavoni di stivaggio. Per chi desiderasse apportare modifiche alla configurazione delle cabine, il cantiere offre la possibilità di avere una delle due cabine per gli ospiti con letto matrimoniale. Le finiture sono piuttosto classiche con tanto legno di ciliegio a finitura lucida che contrasta con pannellature color avorio. Gli arredi sono ben fatti con importanti masselli finemente lavorati e accoppiati secondo le venature.



Sopra, i bagni non sono ampi, ma sapientemente disegnati per consentire anche il box doccia separato.



A sinistra, nella zona living sono stati ricavati preziosi sportelli per lo stivaggio e l'installazione dei gadget personali. In questo caso il mobile ricavato sfruttando una parte del sottoscala di accesso al fly. Sotto, il bel mobile della cucina sagomato a riccio non consente però un buon sfruttamento degli spazi interni.



ASTONDOA AS 464

(segue da pag. 126)

CONSTRUZIONE ★★★★★

La costruzione, solida e robusta, si avvale di gelcoat neopentilico e stratificati in vetro con resina isoftalica. La laminazione eseguita è di tipo manuale con l'impiego di tecnologia mista; stratificato semplice per l'opera viva e sandwich per le altre zone dello scafo. In entrambi i casi viene impiegato vetro combinato in mat e tessuti biassiali. Le strutture interne sono costituite principalmente da un'anima in pvc pre-assemblata fuori opera e resinata successivamente allo scafo. Le paratie e i rinforzi trasversali sono costituiti di compensato marino multistrato rinforzato con



La sala motori ospita due entroboard Volvo Penta da 575 cv con V Drive.

mat, stuoie e biassiali. Oltre alle paratie di compartimentazione interna e della sala macchine è presente una paratia di collisione a prua. Peccato che il grande vano sotto al pozzetto, utilizzabile come gavone per riporre l'attrezzatura, non sia separato da un'ulteriore paratia che consenta di migliorare l'isolamento acustico della sala macchine.

IMPIANTISTICA ★★★★★

L'Astondoa 464 è ben equipaggiato, con componenti di qualità e affidabili. La riserva di carburante è più che discreta: 1500 litri consentono una buona autonomia di navigazione. I due serbatoi del gasolio sono in acciaio inox e sono isolati con coibentazione speciale sia per un motivo acustico, sia per non riscaldare il combustibile ivi contenuto. Peccato che questo accorgimento non sia stato fatto anche per i due serbatoi dell'acqua dolce che, essendo anch'essi in sala macchine, si scaldano parecchio e d'estate può non risultare sempre piacevole. L'impianto elettrico è ben fatto, con cablaggi chiusi in canaline e pas-

(segue a pag. 132)

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

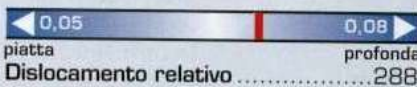
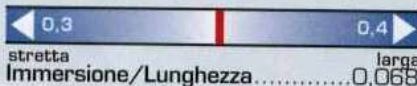
| | |
|----------------------------|--|
| Lunghezza ft | m 14,40 |
| Lunghezza costruzione | m 13,90 |
| Larghezza | m 4,30 |
| Pescaggio | m 1,20 |
| Dislocamento a vuoto | kg 15070 |
| Motorizzazione | cv 500x2 |
| Serbatoi carburante | lt 1500 |
| Serbatoi acqua | lt 500 |
| Posti letto | 6 |
| Portata persone | 10 |
| Categoria di progettazione | B |
| Costruita da | Astondoa |
| Importata da | Stella Mare Marina Punta Faro, Lignano Sabbiadoro, Latisana (UD), tel. 0431 513209, www.stellamare.com |

L'ANALISI DELLA CARENA

Questa imbarcazione vanta una carena abbastanza proporzionata nelle dimensioni "subacquee". L'allungamento fatto da un buon rendimento in termini di sostentamento idrodinamico, consentendo di mantenere la planata anche a bassi regimi del motore. Forse una diversa geometria delle sezioni prodire potrebbe diminuire il baffo che si crea a prua, sollevando così un po' di acqua. Nonostante questo i pattini sono ben dimensionati e deflettono con efficacia gli spruzzi. Il baricentro risulta però un po' "alto" poiché abbiamo riscontrato un certo rollio con l'imbarcazione alla fonda.

RAPPORTI DI FORMA

| | |
|---------------------|--|
| Immersione scafo | m 0,85 |
| Dislocamento medio | kg 16045 (effettivo peso della barca in prova) |
| Larghezza/Lunghezza | 0,350 |



Dislocamento medio 288 (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

2x575 cv D9 Volvo P..... € 473.000,00
Con dotazioni standard, Iva esclusa, franco cantiere.

DOTAZIONI DI SERIE

Verricello elettrico, ancora e catena - Impianto antincendio - Elica di prua con comandi doppia stazione - Stereo con caricatore 6 Cd - Tv Lcd 15" e Dvd - Mobili in ciliegio lucido - Preinstallazione Tv nelle cabine - Serbatoio acque nere - Strumenti Volvo digitali - Falp idraulici con doppia stazione di comando - Telo copri consolle sul fly - Doccetta esterna - Impianto acqua calda - Frigo e freezer - Luci di cortesia su scala accesso fly, pozzetto e poppa.

OPTIONAL

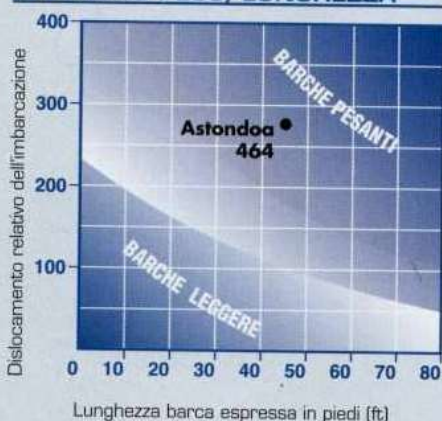
Generatore Mase 5 kW - Aria condizionata - Passerella idraulica con funzione gruetta - Divani salone in pelle - Divano del pozzetto con cuciniera - Bimini top sul fly - Allestimento - Varo e collaudo.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento massimo con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 17020 kg divisi per la potenza installata, 1000 cv.

| | | |
|--------------|----------|---------|
| Astondoa 464 | 17,02 | |
| 15 Alto | 10 Medio | 5 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 10 nodi
Stato del mare quasi calmo
Temperatura dell'aria 28 °C
Carburante lt 1400
Equipaggio imbarcato 4 persone
Pulizia carena buona
Motorizzazione installata cv 500x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Strumentazioni usate

Gps Raymarine E80

| | |
|-------------------------|-----------|
| Giri al minuto/velocità | |
| 2000 giri | 19,8 nodi |
| 2300 giri | 25 nodi |
| 2600 giri | 29,7 nodi |

Consumi dei motori

| | |
|--------------|-------------|
| Giri al min. | litri x ora |
| 2000 giri | 48x2 |
| 2300 giri | 60x2 |
| 2600 giri | 95x2 |

Dati approssimati

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

| | |
|-----------|------------|
| 2000 giri | 14 ore 03' |
| 2300 giri | 11 ore 20' |
| 2600 giri | 7 ore 07' |

ASTONDOA AS 464



Sopra, l'Astondoa 464 spinto da 1000 cavalli, raggiunge la velocità massima di poco inferiore a 30 nodi a 2600 giri. La navigazione è piuttosto morbida e confortevole, ma la carena tende a sollevare un po' di spruzzi nella zona prodiera.

(segue da pag. 130)

saggi adeguati che vengono rinviati due quadri di controllo: uno in plancia e un sottoquadro utenze nel vano motori. Le batterie, divise in due gruppi separati (servizi e avviamento motori) sono racchiuse in appositi contenitori. Su questa unità era installato un generatore Mase 6.5, un modello di potenza maggiore di quello proposto, sempre come optional, dal cantiere. Gli impianti di fornitura e smaltimento dell'acqua a bordo sono adeguati alle varie utenze. L'autoclave ha una buona portata, mentre il boiler elettrico ha una capacità abbastanza esigua. Sono installate delle pompe per lo svuotamento delle docce, mentre di serie è disponibile il serbatoio di raccolta acque nere. La sentina è invece tenuta asciutta da alcune pompe elettriche a immersione che aspirano in diverse zone del fondo. La timoneria è di tipo idraulico manuale con due postazioni di comando. La ruota del timone risulta abbastanza morbida per bassi angoli di virata, mentre tende a indurirsi man mano che ci si avvicina al fine corsa. Un cilindro forse più grande unito a una pompa idraulica

di maggiore capacità potrebbero rendere la guida più morbida. Buona scelta quella del salpancora elettrico con campana di tonnellaggio, ancora da 35 chilogrammi e musone con bilancino. Le operazioni di ormeggio risulteranno più facili e dar fondo in rada più sicuro, grazie ai 70 metri di catena fornita.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

L'unità oggetto della nostra prova era equipaggiata con due Volvo Penta D9 a controllo elettronico, da 500 cavalli ciascuno, con trasmissioni in linea d'asse inclinata. Questo 6 cilindri, per ora unica motorizzazione proposta dal cantiere, è dotato di quattro valvole per cilindro, turbocompressore con doppio ingresso e aftercooler. La generosa cilindrata unita al sistema di iniezione a controllo elettronico consentono di ottenere elevate prestazioni con basse emissioni nocive allo scarico. In dotazione a questi propulsori vi è una strumentazione completa denominata EVC che comprende anche comandi elettronici per acceleratore e invertitore. Il riduttore accoppiato è uno

ZF Marine modello 280 A (angolato) con rapporto di riduzione di 2:1.

PRESTAZIONI ★★★★★

I mille cavalli a disposizione dell'Astondoa 464 non sono pochi e comunque più che sufficienti per renderla una imbarcazione brillante. I propulsori Volvo Penta spingono bene, soprattutto ai medio/bassi regimi. Veramente impressionante la coppia e la progressione dell'erogazione. Per raggiungere la planata con partenza da fermo si impiegano 5 secondi, mentre bisogna aggiungerne altri 13 per arrivare al regime massimo di 2600 giri. Il minimo regime di sostentamento idrodinamico si ottiene a 1500 rpm, con una velocità di poco inferiore a 10 nodi. Segno dunque di una discreta carena che offre una bella spinta, senza avere un grande angolo di inclinazione. L'assetto longitudinale infatti rimane abbastanza piatto, anche se richiede una leggera correzione con i flap. Molto maneggevole in fase di ormeggio, questa carena si governa già bene giocando con le leve degli invertitori, ma diventa sorprendentemente agile utilizzando in abbinata sia l'elica di prua che quella di poppa (quest'ultima installata come optional). Un unico appunto sulla stabilità laterale durante le soste in rada; il baricentro, forse non troppo basso di posizione, influisce sull'oscillazione che risulta un po' accentuata. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

| NOME | LUNG. | LARG. | DISL. (KG) | CV | MOT. | CANTIERE | PREZZO (€) |
|---------------|-------|-------|------------|-------|------|-----------|------------|
| Astondoa 464 | 14,40 | 4,30 | 15070 | 2x500 | eb | Astondoa | 473.000,00 |
| Azimut 46 | 14,93 | 4,36 | 17700 | 2x505 | eb | Azimut | 540.000,00 |
| Phantom 46 | 14,59 | 4,32 | 14500 | 2x500 | eb | Fairline | n.c. |
| Carnevali 145 | 14,50 | 4,40 | 15500 | 2x575 | eb | Carnevali | 625.000,00 |
| Ferretti 500 | 15,65 | 4,60 | 18600 | 2x730 | eb | Ferretti | n.c. |
| Princess 50 | 15,32 | 4,47 | 17700 | 2x500 | eb | Princess | n.c. |

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