

ASTONDOA



Elisa Gargani

126 **BAM** marzo

PROVA 

AS 394

Dalla Spagna un
flying bridge di 12
metri dal progetto
equilibrato, con
ampi spazi per la
vita all'aperto e
interni ben vivibili

di ELENA GAGGINI



marzo **BAM** 127

Tre generazioni e quasi un secolo di storia caratterizzano il marchio spagnolo Astondoa, che oggi si attesta tra le più importanti realtà nautiche della penisola iberica. Forte dunque di una consolidata esperienza nella progettazione e costruzione di imbarcazioni da diporto, unita a una particolare attenzione rivolta all'evoluzione tecnologica, il cantiere spagnolo propone una gamma di scafi dall'inusuale estensione. Si parte infatti da 39 piedi per arrivare alla nuova ammiraglia, prossima al varo, di 138 piedi. Le sedi produttive sono divise in tre realtà: a Vizcaya, vengono costruite le imbarcazioni Open, ad Almasa i flying bridge da 39 a 60 piedi e infine a Santa Pola prendono forma i grandi yacht da 66 a 138 piedi. Oggetto della nostra prova è l'AS 394, ovvero, con i suoi 12,60 m fuoritutto, il più piccolo flying bridge della gamma Astondoa.

PROGETTO ★★ ★★

Alla base dunque della gamma, l'AS 394 è un'imbarcazione concepita per la crociera,

anche a lungo raggio, in grado di offrire un buon comfort a un equipaggio di quattro persone. Ampi gli spazi dedicati al convivio sia sottocoperta che all'aperto e corretta la privacy, anche se un secondo bagno sarebbe ben apprezzato. Le sue linee si presentano piuttosto classiche e slanciate, nonostante una sovrastruttura assai importante. Le ampie

finestrature laterali e il parabrezza si raccordano inoltre con armonia alla tuga prodiera grazie a morbide modanature. La sua carena, studiata per offrire una navigazione confortevole anche con onda formata, è caratterizzata da un deadrise di 17° e da tre pattini di sostentamento più uno spigolo ad ala rovesciata per parte. Quest'ultimo, co-

(segue a pag. 132)

PREGI

- Solidi tientibene ben distribuiti
- Pozzetto spazioso con divanetto integrato
- Cucina attrezzata con frigo-freezer a colonna

DIFETTI

- Dimensioni contenute della cala motori
- Occhi di cubia troppo profondi
- Specchio nel bagno in posizione troppo alta

I VOTI DI Barche a Motore

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

128 **BAM** marzo



Sopra, il flying bridge dell'AS 394 si presenta particolarmente spazioso e ben agibile.



A sinistra, la salita al fly è assicurata da solidi tientibene, mentre larghi passavanti consentono di raggiungere la zona prodiera.

DETTAGLI AZZECCATI

1 Lungo i passavanti, gli imbarchi del carburante sono nascosti sotto al calpestio in un vano dotato di un pratico ombinale di scarico per un facile drenaggio. **2** Contro la paratia del pozzo catena è stata fissata una pratica rastrelliera portaparebordi. **3** Sul fly si apprezza il solido mancorrente che corre lungo il perimetro del mobiletto a poppavia del sedile pilota. La sua presenza, offrendo solidi appigli, rende più sicuri gli spostamenti durante la navigazione.



COPERTA



Ben studiato, il flying bridge dell'AS 394 si presenta spazioso e ben agibile. La postazione di guida centrale può contare su un cruscotto dalle forme ergonomiche e in grado di ospitare una strumentazione completa ben disposta per un'immediata lettura, e su un divanetto riservato al pilota. A sinistra, gli ospiti dispongono di un divano a L per 5-6 persone, mentre a dritta si trova una seduta per il copilota, dotata di schienale basculante, in modo da poter ampliare la zona di conversazione. Alle spalle della timoneria, inglobato nello stampo del divanetto pilota, è stato sistemato un mobiletto che può essere attrezzato con frigo e lavello. Questo mobile si fa apprezzare per il solido mancorrente che corre lungo il suo perimetro, particolarmente utile per rendere sicuri tutti gli spostamenti durante la navigazione. Scendendo al ponte principale, si è accolti da un ampio pozzetto dotato di un comodo divanetto gajonato, appoggiato allo specchio di poppa. Quest'ultimo presenta un'apertura sul lato di dritta che consente di accedere alla spiaggetta poppiera, imprescindibile dal calpestio rivestito in teak. Il pozzetto, grazie a una superficie superiore a 6,5 mq, si presta all'allestimento di una dinette all'aperto, mentre una zona prendisole, dedicata agli appassionati della tintarella, è stata ricavata sulla tuga prodiera, attrezzata con la dovuta cuscineria. Il passaggio a prua è garantito da passavanti di corrette dimensioni, ben protetti da robuste battagliole e serviti da solidi tientibene fissati alla sovrastruttura. A prua estrema segnaliamo il pozzo catena attrezzato con una rastrelliera portaparbordi e il verricello dell'ancora dotato anche di barbotin per le cime, molto utile nelle manovre d'ormeggio per il recupero del corpo morto. Assai meno pratici per le manovre d'ormeggio, che richiedono rapidità, risultano i due occhi di cubia ricavati agli angoli dello specchio di poppa poiché la loro profondità di ben 49 cm rende difficoltoso il passaggio delle cime e quindi non immediato il raggiungimento delle galloce.

Sotto, ben sfruttato, sul lato sinistro, il fly accoglie un grande divano in curva che si estende dal cruscotto fino a poppa estrema.

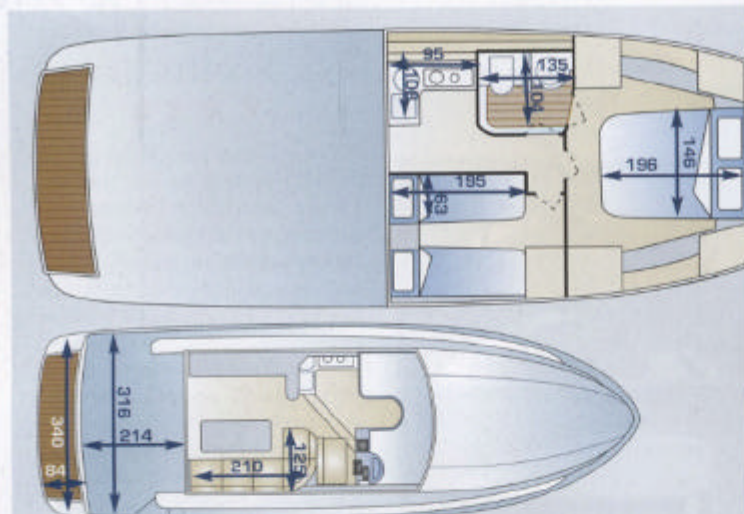


A sinistra, dalla plancetta poppiera, rivestita in teak, si accede direttamente al pozzetto attraverso un portello ricavato nello specchio di poppa. Sotto, l'ampio pozzetto si presta all'allestimento di una piacevole dinette all'aperto.



Sopra, solide battagliole proteggono i passavanti. A fianco, la zona prodiera con il verricello elettrico a scomparsa. Sotto, la postazione di comando sul fly è al centro e ha un grande cruscotto.





Le dimensioni sono espresse in centimetri.

ALTEZZE LOCALI INTERNI

Cabina di prua	cm 191
Cabina ospiti	cm 197/123
Toilette	cm 196
Quadrato	cm 198



Sopra, la cabina armatoriale prodiera si presenta spaziosa e con generosi volumi di stivaggio. Sotto, la cabina ospiti offre due letti affiancati.



Sotto, pilota e copilota possono contare su un cruscotto ben organizzato e dotato di una strumentazione completa.



Sopra, a dritta il quadrato ospita un divano a L in grado di accogliere 6 persone comodamente sedute. Il tavolo centrale permette di allestire una dinette per 4.

INTERNI



Accogliente e direttamente aperto sul pozzetto, il living dedica al convivio due divani contrapposti, uno a due-tre posti e appoggiato alla murata sinistra e uno più grande a L in grado di ospitare fino a 6 persone sedute a tavola, a dritta. Sempre su questo lato, ma situata su un livello rialzato, troviamo la timoneria dotata di un divanetto a due posti per pilota e copilota regolabile avanti e indietro in modo da adattarsi alle varie stature. Da qui, stando comodamente seduti, si gode di una buona visibilità per la navigazione, inoltre le due finestrate laterali apribili consentono di aerare bene questa zona. La cucina, disposta a L, è invece sistemata a un livello inferiore. Per questioni di praticità di pulizia, in questa zona il calpestio invece che con la moquette è stato rivestito in Corian, come il piano di lavoro; riteniamo tuttavia questa scelta non troppo indovinata a causa della scivolosità di questo materiale affrontato con i piedi umidi. Per il resto la cucina risulta funzionale e ben attrezzata; particolarmente apprezzato il frigorifero a colonina con freezer. Scendendo un ulteriore gradino, si raggiunge la zona notte, che prevede la classica cabina armatoriale prodiera con letto centrale, servito da pratici portaoggetti che corrono lungo le murate. Nella base del letto sono stati ricavati due capienti cassetti, mentre sul lato di dritta troviamo un armadio a due ante con appendiabiti e mensole. Un appunto va fatto al piano di appoggio del materasso rivestito in moquette, un materiale che non favorisce una buona aerazione del materasso. Agli ospiti è invece riservata una cabina con due letti affiancati che, nonostante sia parzialmente infilata sotto alla timoneria, si presenta ben vivibile e dotata di un vestibolo di corrette dimensioni. Il locale toilette, comune alle due cabine dispone di doppio accesso ed è completo di wc elettrico, doccia, lavabo e capienti stipetti. Peccato però che lo specchio sopra al lavabo sia posizionato a un'altezza tale da essere utilizzabile solo da persone la cui altezza superi necessariamente 1,65 m.



Elisa Gargano



Sopra, il living si presenta spazioso e luminoso. A fianco, per ampliare la zona di conversazione di fronte alla dinette è stato sistemato un secondo divanetto. Sotto, la funzionale cucina con frigo-freezer a colonna.

Sotto, l'unica locale toilette con doppio accesso è completa di wc, lavabo, doccia e stipetti.



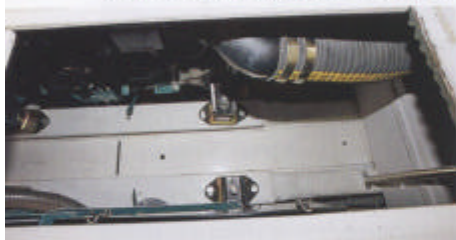
AS 394

(segue da pag. 128)

me noto, assicura allo scafo una maggiore stabilità, sebbene penalizzi leggermente la rapidità della planata.

COSTRUZIONE ★★★★★

Per far fronte a uno sviluppo così importante, il cantiere Astondoa ha organizzato la sua produzione a livello industriale. Ad Almansa, dove viene costruito l'AS 394, si trovano ben due unità produttive distinte per lo stampaggio e l'assemblaggio del flying bridge da 39 a 50 e da 50 a 60 piedi, e altre unità dedite alla manifattura degli accessori, alla falegnameria, gli uffici ecc. per un totale di circa 17 mila mq coperti. La produzione avviene dunque rigorosamente in serie, lasciando comunque al



In quadrato, un'apertura a pagliolo permette di accedere alla sala motori.

cliente una buona scelta di colori, di essenze di legno e di tessuti per personalizzare gli interni. Lo scafo viene realizzato in laminato pieno, mentre per la coperta e per la sovrastruttura è stata preferita la tecnica della stratificazione a sandwich con anima in balsa, al fine di coniugare al meglio leggerezza e robustezza. Una scelta che, oltre a offrire un migliore isolamento termo-acustico, consente di ottenere un manufatto più rigido evitando pesanti strutture di rinforzo, a tutto vantaggio della leggerezza che, specie sopra al galleggiamento, si traduce in un baricentro più basso e quindi in maggiore comfort durante la navigazione. Nella specifica della laminazione vengono impiegati strati alternati di stuoie, mat e tessuti multiassiali, impregnati di resina isofalica. Per offrire la migliore protezione contro i fenomeni dell'osmosi gli strati di fibra più esterni vengono impregnati di resina vinilestere. Una ulteriore barriera contro l'osmosi è garantita dalla stesura di gelcoat isofalico. La struttura di rinforzo dello scafo è costituita da madieri e longheroni opportunamente resinati allo scafo. Altri elementi di

(segue a pag. 134)

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft	m 12,60
Lunghezza omologazione	m 11,99
Larghezza	m 3,97
Pescaggio	m 0,76
Dislocamento a vuoto	kg 11200
Motorizzazione	cv 370x2
Serbatoio carburante	litri 950
Serbatoio acqua	litri 335
Posti letto	4+2
Portata persone	10
Categoria di progettazione	B
Costruita da	Astondoa
Importata da	Nautica Stella Mare
Via Strada Vecchia per Rivignano, Teor (UD), tel. 0432 773028, fax 0432 773438, www.stellamare.com, e-mail: info@stellamare.com	

L'ANALISI DELLA CARENA

Lo scafo di questo fly è di tipo planante con un'opera viva dal fondo a spigolo e angolo del diedro variabile. La carena si presenta quindi con una V di prua abbastanza profonda e dalle sezioni slanciate, che si riduce fino a un valore di 17° nella zona di poppa. La prua ha un dritto abbastanza slanciato con la linea dello spigolo ben raccordata e posizionata a circa mezzo metro al di sopra del galleggiamento. Questa soluzione consente un buon passaggio sull'onda poiché "ammorbidisce" l'impatto con l'acqua. I pattini di sustentamento sono tre per lato e interagiscono con lo spigolo ad ala rovescia che si forma tra il fondo e le fiancate.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	n.c.
Dislocamento prova	kg 12300
(effettivo peso della barca in prova)	
Larghezza/Lunghezza	0,320

0,3	0,4
stretta	larga

Immersione/Lunghezza	n.c.
0,05	0,08
piatta	profonda

Dislocamento relativo	243
(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

2x370 cv Volvo Penta D6 € 302.000,00
Con dotazioni standard, IVA esclusa, franco cantiere.

DOTAZIONI DI SERIE

Vernice elettrico, ancora e catena - Elica di prua con doppia stazione di comando - Vhf - Ecotelecom - Impianto acqua calda con boiler - Impianto stereo con Cd - Televisione Lcd con Dvd - Teli protezione finestre - Finestrature laterali a specchio - Spiaggetta poppiera in teak - Cuscineria prendisole - Flap elettroidraulici - Serbatoio acque nere - Doccetta esterna

OPTIONAL

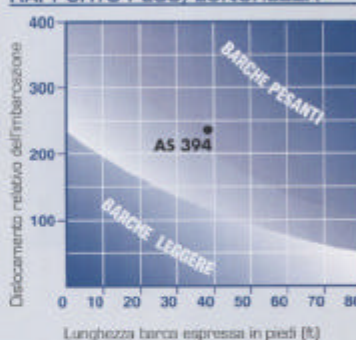
Generatore - Passerella idraulica - Strumentazione elettronica - Pilota automatico - Aria Condizionata

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 11200 kg divisi per la potenza installata, 740 cv.

AS 394	15,13	
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	20 nodi
Stato del mare	mosso con corrente
Temperatura dell'aria	20 °C
Carburante	litri 450
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	sporca
Motorizzazione installata	cv 370x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test.	

Strumentazioni usate
Gps-Plotter Geonav
RadioShack Level Sound

Giri al minuto/velocità	
2200 giri	18,3 nodi
2500 giri	23,5 nodi
2700 giri	28,0 nodi

Consumi dei motori	
Giri al min.	litri x ora
2200 giri	45
2500 giri	70
2700 giri	80
Dati approssimativi forniti dal cantiere.	

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
2200 giri	19 ore 00'
2500 giri	12 ore 12'
2700 giri	10 ore 40'

RUMOROSITÀ A MOTORE

Pozzetto	
1650 giri	79 dbA
2500 giri	86 dbA
Dinetta	
1650 giri	74 dbA
2500 giri	81 dbA
Cabina di prua	
1650 giri	71 dbA
2500 giri	78 dbA



Sopra, l'AS 394, spinto da 740 cavalli è in grado sfiorare con agio 30 nodi. La generosa riserva di carburante, 950 litri, unita a consumi particolarmente contenuti dei nuovi motori Volvo Penta D6, garantisce una buona autonomia di navigazione.

[segue da pag. 132]

rinforzo trasversale sono le paratie strutturali e stagne di prua e della cala motori. Gli interni presentano murate e ciellini rivestiti in sky impreziosito da inserti in Alcantara e in ciliegio o in rovere sbiancato come i mobili.

IMPIANTISTICA ★★★★★

La riserva di carburante di 950 lt, ripartita in due serbatoi in lega di alluminio, posizionati lungo le murate della cala motori, garantisce una buona autonomia di navigazione. Più esigua, ma ampiamente nella norma per uno scafo di questa taglia e tipologia, è la riserva di acqua dolce di 335 lt. L'impianto di acqua calda prevede un boiler da 20 lt. Sotto al pozzetto è stato ricavato un locale dove sono raggruppati vari impianti: acqua dolce con serbatoio in alluminio, autoclave e boiler, generatore (optional), autoclave e presa a mare e prefiltro gasolio, scatole dei flap, ispezione ai timoni, centralina della passerella idraulica (optional). Questo vano si presta inol-

tre allo stivaggio di attrezzature ingombranti. Dal quadrato, attraverso un'apertura a pagliolo, si accede alla cala motori che risulta parecchio sacrificata nelle dimensioni, tanto che, per qualsiasi intervento sui motori che vada oltre una rapida ispezione, è necessario spagliolare l'intero quadrato. Sottocoperta si apprezzano invece le facili ispezioni all'impianto elettrico, al serbatoio acque nere, alla pompa doccia, alla presa a mare wc e alla pompa di sentina centrale. Da notare: elica di prua, Vhf, ecoscandaglio e tv con lettore Dvd forniti di serie.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

L'unità oggetto della prova era spinta da due entrobordo Volvo Penta TAMD 63 P, da 370 cv ciascuno, ma dal 2005 il cantiere propone l'AS 394 con due entrobordo, sempre Volvo Penta, di nuova generazione: i D6 da 370 cv. Si tratta di motori molto leggeri e compatti caratterizzati da un impianto di iniezione common rail, comandato elettronicamente, che garantisce

emissioni gassose particolarmente contenute. Tra i punti di forza dei motori D6 teniamo anche a sottolineare i bassi consumi e l'elevato valore di coppia in grado di offrire un'accelerazione sempre brillante.

PRESTAZIONI ★★★★★

Durante la nostra prova, con vento forte, corrente, onda formata e carena sporca, l'AS 394 sotto la spinta di 740 cv è stato in grado di entrare in planata in 9 secondi e di raggiungere il regime massimo di 2700 giri e 28 nodi in soli 18 secondi. L'importatore dichiara che con carena ed eliche pulite i motori riescono a girare a pieni giri, ovvero 2800, permettendo di superare agevolmente 29 nodi. Corretto il regime minimo di planata a 1650 giri e 12 nodi e interessante la velocità di crociera di 18,3 nodi per i consumi particolarmente contenuti. In navigazione abbiamo apprezzato l'accelerazione dolce e progressiva e il morbido passaggio sull'onda affrontata sia di prua che di poppa, al traverso e al mascone. Relativamente rapida e precisa si è inoltre rivelata la risposta ai comandi nonostante la forte corrente. Il comportamento della carena si è dimostrato corretto anche nelle virate più strette, denotando una buona stabilità laterale. Nelle manovre d'ormeggio più difficili si apprezza l'ausilio dell'elica di prua, fornita di serie. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
AS 394	12,60	3,97	11200	3x370	eb	Assoluto	302.000,00
Azimut 39	12,06	4,02	13500	2x355	eb	Azimut	290.000,00
Carnevali 120	12,00	3,75	9000	2x350	eb	Carnevali	n.c.
EM 40	12,80	4,10	-	2x370	eb	Enterprise Marine	348.000,00
OC 11 S Fly	11,95	3,75	12000	2x400	eb	Dellapasqua	300.000,00
Intermare 37 Fly	11,90	3,85	9000	2x320	eb	Intermare	294.000,00

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