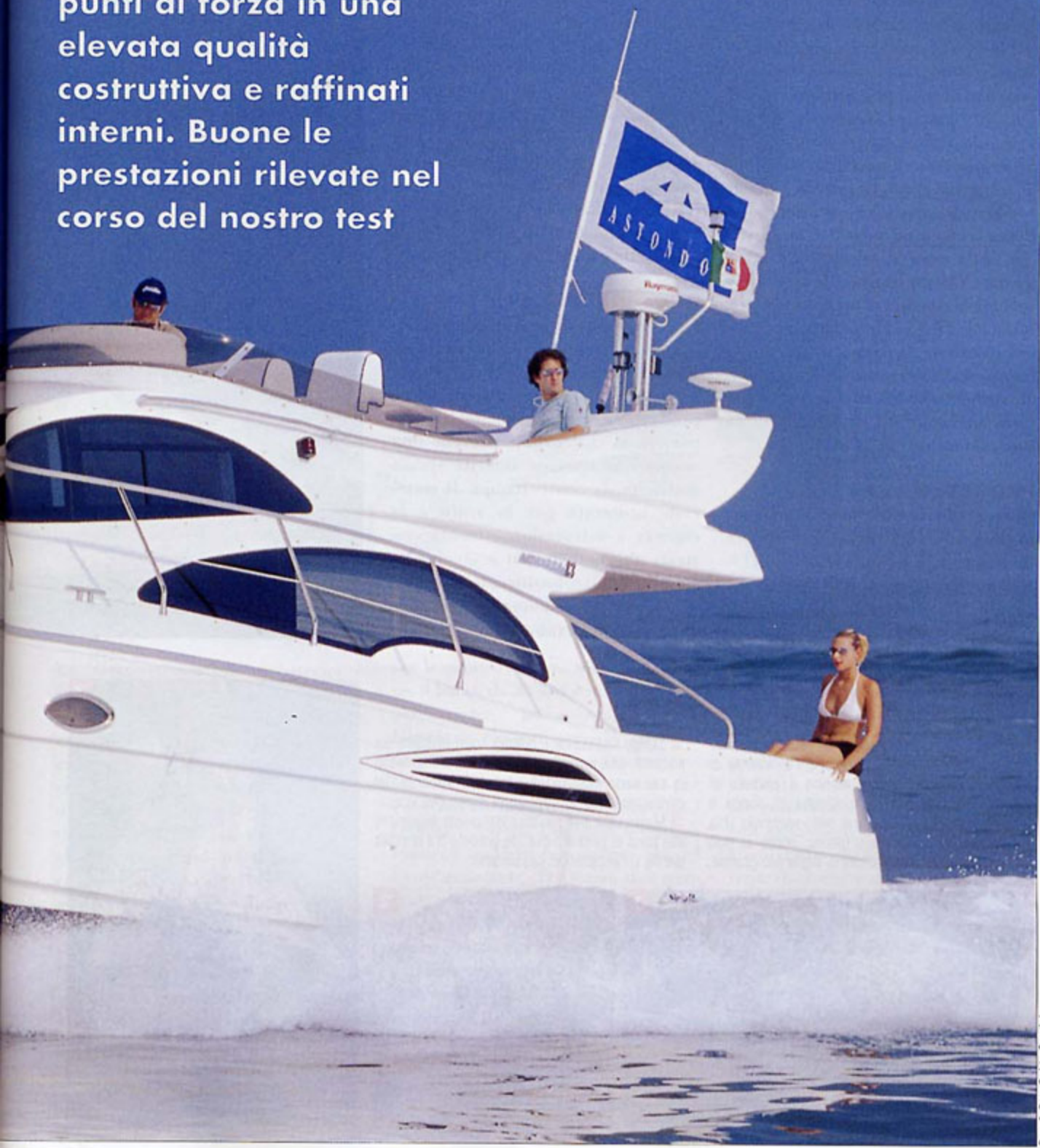


ASTONDOA AS 43



L'Astondoa AS43, che si presenta con una giusta proporzione tra le superfici di coperta e quelle dell'opera morta, ha una linea esterna slanciata e particolarmente gradevole.

Da uno dei più noti cantieri spagnoli arriva questo nuovo fly di 13 metri, che ha i suoi punti di forza in una elevata qualità costruttiva e raffinati interni. Buone le prestazioni rilevate nel corso del nostro test



Sea & See-Guido Cantini

Le origini del cantiere spagnolo Astondoa, risalgono all'inizio del secolo scorso, e più precisamente nel lontano 1916. In oltre otto decenni la costante crescita, dovuta a un attento controllo dei processi costruttivi e all'evoluzione delle tecnologie, ha portato ad avere una distribuzione del lavoro in tre diverse aree del territorio iberico. A Vizcaya vengono costruite le unità più sportive, come il noto 40 Open, ad Almansa si allestiscono le imbarcazioni da 35 a 54 piedi, mentre a Santa Pola quelle da 57 a ben 122 piedi. In tutto la gamma comprende un express cruiser, sette flying bridge e sei modelli di motoryacht. Una vera e propria industria nautica con un range di prodotti che solo pochi cantieri al mondo può vantare. Per l'Italia l'importazione delle imbarcazioni Astondoa è affidata a Nautica Stella Mare di Aprilia Marittima, che distribuisce sul territorio nazionale tutti i modelli da 35 sino alla misura di 54 piedi.

PROGETTO ★★★★★

Questa imbarcazione nasce dal lavoro in team dello staff tecnico del cantiere iberico e dalla collaborazione con l'italiano Cristiano Gatto che ne ha curato il design e gli arredi. L'Astondoa AS43 è stato concepito

con due cabine e due bagni, senza possibilità di avere una terza cabina, come ci si potrebbe aspettare da una imbarcazione di oltre 13 metri. Una scelta che potrebbe dare qualche handicap sul mercato dell'usato, ma che conquista sicuramente i neo armatori per gli ampi spazi delle zone di convivio. Scafo e coperta sono geometricamente ben bilanciati; le murate, non troppo alte nella zona poppiera, salgono verso prua per deflettere le onde, mentre la sovrastruttura, sebbene di generose dimensioni, non appesantisce la linea generale della imbarcazione. Le ampie vetrature laterali e il parabrezza si raccordano dolcemente alla tuga di prua grazie a modanature dalle linee morbide.

COSTRUZIONE ★★★

La costruzione di questa imbarcazione presenta molte di quelle caratteristiche tipiche dei cantieri che si sono sviluppati a livello industriale. La produzione è rigorosamente di serie, per cui la costruzione prevede una compartimentazione interna spesso costituita da controstampi. Il materiale utilizzato per lo scafo e la coperta è vetroresina ottenuta con strati alternati di mat e stuoie. La struttura di irrobustimento interno è mista, con longitudinali, madieri e ordinate opportunamente resinati.



Sea & Sea-Guido Cantini

DETTAGLI AZZECCATI

1 Per consentire una buona agilità del pozzetto, le bitte sono state posizionate all'interno di appositi gavoni laterali, mentre il portello di comunicazione con la spiaggia di poppa è bombato come la superficie dello specchio. Una soluzione raffinata quest'ultima, come si può riscontrare su imbarcazioni di taglia più grande.



2 Lungo i passavanti laterali sono disposti dei pozzetti, con portello a filo del camminamento in cui sono posizionati i tappi di imbarco del carburante e gli ombrinali di scolo dell'acqua.



3 Molto utile per passare dal ponte superiore alla zona di prua è il grande gradino tra la scala del fly e l'accesso ai passavanti.





PREGI

- Buona qualità di materiali e finiture
- Zona living ampia e molto luminosa
- Grande pozzetto con panca integrata

DIFETTI

- Staccabatterie in sala macchine
- Antisdrucciolo poco efficace se bagnato
- Plancia di guida del fly poco ergonomica

A venti nodi di velocità di crociera, l'Astondoa AS43 ha un'autonomia di 400 miglia con i 1200 litri di gasolio di capacità dei serbatoi. Il modello da noi provato era dotato di due Volvo Penta, che sviluppano 430 cavalli ciascuno a 2500 giri.

La compartimentazione interna è suddivisa da paratie, di cui completamente stagne sia quella della sala macchine, sia quella del gavone ancora. Una ulteriore separazione è stata fatta nella zona di poppa per dividere i due motori da un locale tecnico destinato agli impianti. Per gli interni alcuni particolari sono rifiniti con legno di ciliegio, mentre per i fascioni e le bordature è stata utilizzata l'alcantara.

IMPIANTISTICA ★★★

La capacità di carburante di 1200 litri consente un'autonomia di navigazione a 20 nodi di oltre otto ore con una riserva di circa 100 litri. In condizioni meteo discrete si possono dunque percorrere sino a 400 miglia. I 500 litri di acqua dolce sono più che sufficienti

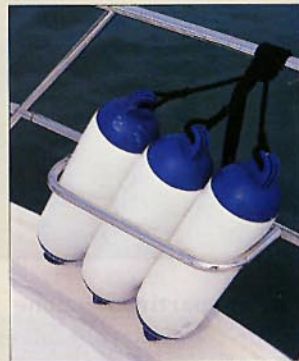
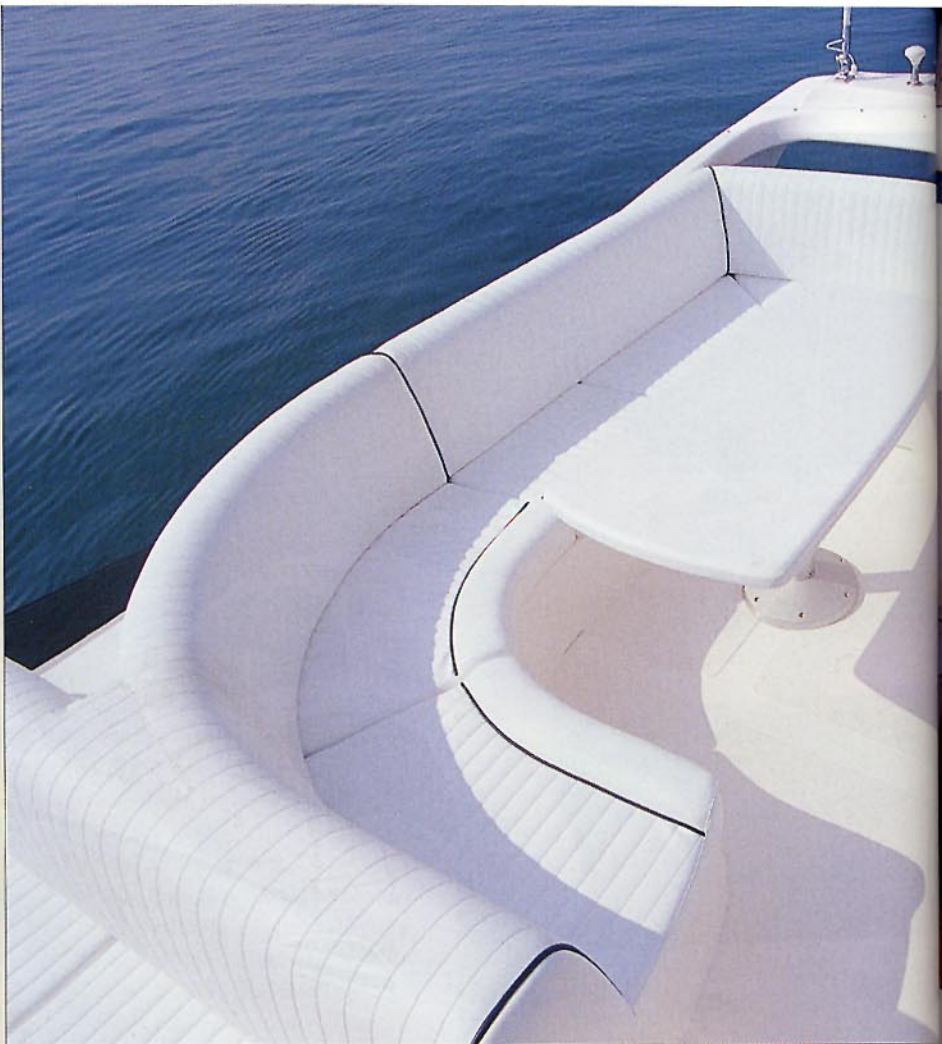
per le quattro persone alloggiate, mentre il boiler da 30 litri è un po' piccolo per poter accontentare tutti. L'impianto elettrico prevede 6 batterie da 148 Ah, un caricabatterie Mastervolt e una batteria separata per l'avviamento del generatore Mase da 5 chilowatt. Buona l'agibilità a tutti gli apparati sia della sala motori, sia del locale antistante. Tra questi due comparti però è stato lasciato un passaggio aperto che, a nostro avviso, dovrebbe essere chiuso, per offrire una maggiore protezione in caso di incendio in sala macchine e una ulteriore barriera per aumentare il comfort acustico.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Il cantiere prevede per questa imbarcazione sei tipi di motori, Volvo Caterpillar e Yanmar, con potenze da

2x370 a 440 hp. I propulsori adottati sull'unità della nostra prova erano due TAMD 74 L EDC, che sviluppano 430 cavalli ciascuno a 2500 giri. Si tratta di un gruppo termico sovralimentato con turbocompressore, aftercooler e scambiatore di calore con espansione integrata, che vengono gestiti elettronicamente da una centralina elettronica. La cubatura è di 7.280 cc suddivisa in sei cilindri in linea. L'invertitore scelto è un Twin Disk MG serie 5070 A con rapporto di riduzione di 2,05:1, che riduce la potenza erogata all'asse a 412 cavalli. Il peso di ogni singolo motore e relativo gearbox è di 1045 chili al netto di tutti i liquidi. In ordine di marcia il peso dell'intero gruppo propulsivo è circa 17% del dislocamento dell'imbarcazione.

A destra, il grande divano che domina il flying bridge. Può ospitare comodamente sei persone e fungere anche da prendisole. Sotto, vista frontale con il prendisole di prua e l'ampia finestratura.



Sopra, il sempre utile portaparabordi inserito nel pulpito. Sotto, un particolare del passavanti ben protetto dal pulpito.

Sopra, il prendisole prodiero è abbastanza largo, ma un po' ridotto in lunghezza a causa del passauomo della cabina di prua. A destra, il musone a una via e il salpancora elettrico con l'utile campana di tonneggio per recuperare la cima di ormeggio.





Sea & See-Guido Cantini



Sopra, la consolle sul fly ha un design accattivante, ma purtroppo si è rivelata poco ergonomica. La posizione del volante infatti è troppo bassa, mentre le manette, che sono lontane, obbligano il pilota a guidare senza appoggiare la schiena.

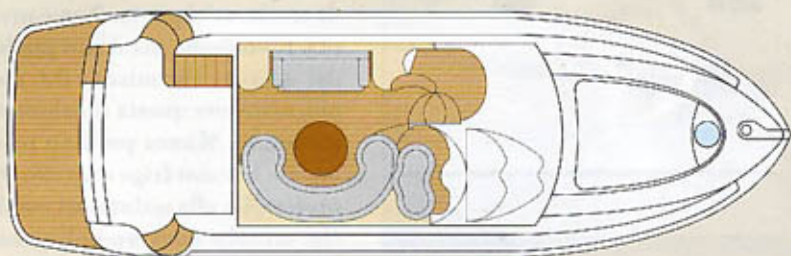
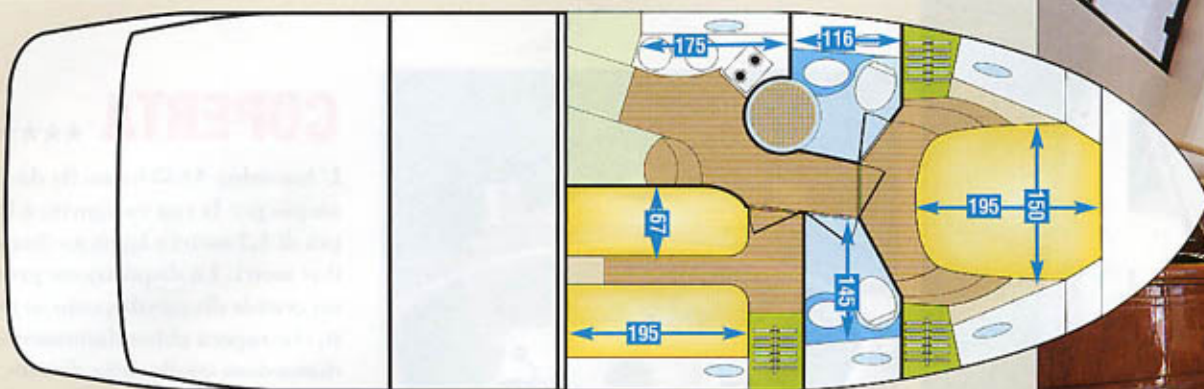
COPERTA ★★★★★

L'Astondoa AS43 ha un fly davvero ampio per la sua categoria; è lungo più di 4,2 metri e largo mediamente due metri. La disposizione prevede un grande divano disposto su tre lati, che supera abbondantemente per dimensioni quello della dinette, una plancia di guida e una piccola seduta a lato del pilota. Non è presente il prendisole, ma il lato più lungo del divano, che misura 2,6 metri, può assolvere questa funzione egregiamente. Manca però un piccolo mobile bar con frigo e lavello, forse preferibile alla seduta del copilota, che sarebbe davvero indispensabile per godere di questa area conviviale senza scendere sottocoperta. Sul ponte principale di poppa si trova un pozzetto ben riparato dal sole grazie al fly molto allungato. Questa soluzione, che sinora ha dato solo vantaggi, ha il piccolo inconveniente di dover fare attenzione a non urtare col capo quando si sale in barca dalla passerella. La tuga di prua è interessata principalmente dal prendisole che, a causa della posizione avanzata della sovrastruttura, ha un materasso finemente sagomato per consentire l'apertura del passauomo della cabina armatoriale. Il musone a una via ospita un'ancora Delta che viene servita da un salpancora elettrico con ruota barbotin e campana di tonnellaggio. Tutte le parti metalliche della coperta, compresa la porta di accesso ai locali interni, sono realizzate in acciaio inox con finitura lucida, sono robuste e ben fissate alla struttura dell'imbarcazione. I passaggi laterali non sono particolarmente larghi, ma ben serviti da un pulpito alto e solido e da un mancorrente posizionato sopra le vetrate laterali. Abbiamo riscontrato un solo inconveniente derivato dall'antidrucciolo, che presenta una insolita grana a maglia larga tipo buccia d'arancia. Con il ponte bagnato è facile scivolare a piedi scalzi; meglio adottare una calzatura nautica con suola in gomma.



Sopra, il pozzetto è di ampio respiro ed è corredato di una seduta sullo specchio di poppa. A sinistra, la plancetta ha una notevole superficie che consentirebbe di poter alare un piccolo tender.

Le dimensioni sono espresse in centimetri



La spaziosa zona living dispone di due divani contrapposti con un tavolo centrale. La plancia di comando è separata e posizionata su un livello più elevato.

A destra, la cabina armatoriale è sufficientemente larga, ma non ha molto spazio tra il letto e la porta.

ALTEZZE IN CABINA

Cabina di prua.....	cm 190/160
Cabine ospiti poppa.....	cm 195/137
Dinette/cucina.....	cm 196/250
Toilette armatore.....	cm 186
Toilette ospiti.....	cm 186

IL COMMENTO DELLA SIGNORA

Praticità cucina.....	★★★★
Volumi cambusa.....	★★★
Volume frigo.....	★★★★
Estetica interni.....	★★★★★
Funzionalità toilette.....	★★
Volume armadi.....	★★★
Dimensioni cuccette.....	★★★
Dimensioni prendisole.....	★★★★
Volume gavoni.....	★★★
Agibilità del ponte.....	★★★★★
Funzionalità scaletta.....	★★★★★



A sinistra, la cabina ospiti a letti paralleli ha un piccolo disimpegno con armadio a murata. Sopra, la consolle di guida con la strumentazione elettronica di controllo e navigazione.

INTERNI ★★★★★

La disposizione dei locali è razionale, con un buon sfruttamento degli spazi nonostante le forme arrotondate degli arredi. La configurazione prevede gli alloggi dell'equipaggio divisi in due cabine doppie con relativo bagno. Sullo stesso piano della zona notte si trova anche la cucina, mentre al livello del pozzetto si estende la zona living composta da una dinette, un divano a due posti e la plancia di comando rialzata. La postazione di guida interna risulta molto comoda, la strumentazione chiara e ben leggibile e le utenze a portata di mano. La visuale esterna è ottima frontalmente e sul lato sinistro, ma leggermente

limitata dal massiccio montante destro del parabrezza. Lo stile degli interni è ben curato nelle finiture e sovente ricercato, come alcuni inserti in ciliegio che incorniciano vari pannelli di rivestimento. Per fare un esempio, sul soffitto della dinette, delle doghe in alcantara, finemente lavorate e sagomate, creano un movimento ondulato decorativo. Le cabine sono accoglienti e ben corredate di armadi, cassetti e gavoni. L'illuminazione naturale è insufficiente nella cabina

ospiti dotata di un solo oblò, mentre l'armatore gode di luce e aria a volontà. I bagni sono quasi speculari sia come dotazioni sia come configurazione, ad eccezione di quello annesso alla cabina di prua, che ha il box doccia separato. Il cantiere ha voluto esagerare con le raffinatezze, mettendo il Corian anche sui pavimenti dei bagni. Il richiamo estetico e cromatico con il piano dei lavelli è sicuramente pregevole, ma questo materiale dalla superficie liscia, che diventa scivoloso quando è umido, potrebbe creare qualche problema quando si usano saponi e shampoo.

Guido Cantini



Sopra a sinistra, la zona living è molto luminosa grazie alle tappezzerie chiare e alle grandi vetrate laterali. Sopra a destra, sul lato sinistro e a ridosso della porta di accesso si trova un pratico mobile bar con ripiano per la tv.



Sopra, il bagno armatoriale è previsto anche di box doccia separato. A destra, la cucina, che è separata dalla dinette, è ben studiata e dispone di tutti gli accessori.



LA PROVA TECNICA

PRESTAZIONI ★★★★★

Prestazioni buone per uno scafo che non gode di un vantaggioso rapporto peso/potenza. La planata è comunque rapida: il tempo di 8 secondi per uscire dall'acqua è invidiabile anche da una imbarcazione più sportiva come un express cruiser. La velocità minima di planata è adeguata per uno scafo di queste dimensioni con un valore di 11,8 nodi a poco più di 1500 giri. I regimi di crociera consigliati variano tra 2000 e 2200 giri, con un'andatura che varia da 21 a 25 nodi a secondo del carico e delle condizioni meteo. Buona anche la velocità di punta che, a nostro giudizio, potrebbe essere migliorata con un'elica più performante, dato che il regime massimo dei motori è stato di 100 giri superiore ai 2500 come indicato dalla Volvo Penta.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m 13,20
Lunghezza al galleggiamento	m 10,50
Larghezza	m 4,20
Pescaggio massimo	m 0,71
Dislocamento	kg 13812
Motorizzazione	cv 2x430
Serbatoio carburante	lit 1200
Serbatoio acqua	lit 500
Posti letto	4+2
Portata persone	10
Categoria di progettazione	B
Costruito da	Construcciones Navales Astondoa
Imp. Nautica Stella-Mare, Via del Coregolo 5, 33050 Aprilia Marittima (UD), tel. 0431 53179, fax 0431 522707.	

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere, con la potenza dei motori installati sulla unità provata. I parametri del calcolo sono dunque 13812 kg divisi per la potenza installata, 860 cavalli.

AS 43	16,06
ALTO	10
MEDIO	6
BASSO	64550

RUMOROSITÀ

B	600 giri	2000 giri	2500 giri	600 giri	2000 giri	2500 giri	600 giri	2000 giri	2500 giri	600 giri	2000 giri	2500 giri
90												
85												
80												
75												
70												
65												
60												
55												
	Pozzetto	Cab. poppa	Dueletti	Cab. prua								

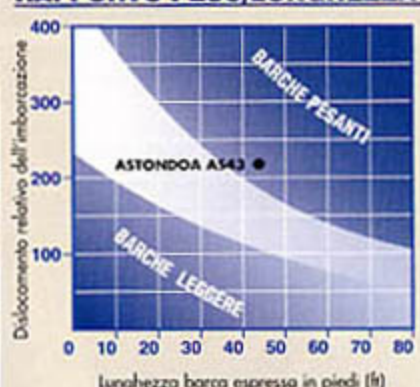
L'ANALISI DELLA CARENA

La carena è studiata per offrire ampi volumi interni, a discapito delle prestazioni. Un compromesso che si addice a questa tipologia di imbarcazioni, ma che consente tuttavia di ottenere una discreta navigazione. Lo slancio di prua non è molto pronunciato e la ruota, di ampio raggio, inizia subito dove nasce la linea di spigolo per raccordarsi dolcemente con la chiglia. Questa geometria consente un morbido passaggio sull'onda, ma tiene troppo immerso lo scafo durante la navigazione. Di conseguenza, alle medie andature, la prua rimane leggermente immersa, garantendo una buona stabilità di rotta, riducendo leggermente la manovrabilità che accusa un certo ritardo di risposta ai timoni.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	n.c.
Dislocamento prova	kg 12500
(effettivo peso della barca in prova)	
Larghezza/Lunghezza	0,318
(la media è tra 0,265 e 0,390)	
Immersione/Lunghezza	n.c.
(la media è tra 0,05 e 0,09)	
Dislocamento relativo	219

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).

LE PRESTAZIONI MISURATE



Condizioni del test

Velocità del vento reale	5 nodi
Stato del mare	calmo
Temperatura dell'aria	34 °C
Carburante	lit 850
Equipaggio imbarcato	5 persone
Pulizia carena	buona
Motorizzazione installata	2x860 cv

ATTENZIONE: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Consumi dei motori

Giri al min.	litri x ora
1600 giri	108
2000 giri	134
2500 giri	244

Dati forniti da Volvo Penta.

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

1600 giri	10 ore 00'
2000 giri	8 ore 05'
2500 giri	4 ore 26'

I dati sono calcolati in base ai consumi.

Dal pozzetto si accede, attraverso un portello a pagliolo, alla sala motori che è divisa in due locali separati: quello dei propulsori e quello degli impianti di bordo.

PREZZI

Con dotazioni standard e la motorizzazione Volvo Penta TAMD 74 L EDC 2x430 cv, IVA esclusa € 352.630,00

TASSA DI STAZIONAMENTO

Viene calcolata in base alla lunghezza dello scafo di 11,99 metri
Annuale € 531,65

DOTAZIONI

Verricello elettrico 1000w, ancora Delta 16 kg, con 50 metri di catena, caricabatterie 40 AH, 2 wc elettrici, frigorifero in acciaio inox, forno microonde, cucina in vetroceramica, flap idraulici con doppio pistone, apparato VHF, ecoscandaglio, radio stereo CD, cuscini prendisole di prua, tergicristallo, bottazzo in acciaio inox, piattaforma bagno in teak, vetrature cristallo temperato, antivegetativa, parabordi, cime ormeggio, decorazioni interne personalizzate a scelta del cliente

OPTIONAL

Aria condizionata
Dissalatore
Elica direzionale di prua
Generatore

I CONCORRENTI

FERRETTI 430



Ecco quattro modelli di imbarcazioni con misure e caratteristiche simili a quelle dell'Astondoa AS43.

La zona di convivio del Ferretti ha una parte rialzata per la plancia e la zona pranzo.



Lunghezza fuori tutto	m 13,30
Larghezza	m 4,35
Dislocamento a vuoto	kg 12000
Motorizzazione	cv 2x350
Serbatoi carburante	lt 1500
Serbatoi acqua	lt 700
Posti letto	6
Prezzo	n.c.
Costruito da	Ferretti
Via Ansaldo 5/7, 47100 Forlì, tel. 0543 474411, fax 0543 782410.	

ADVANTAGE 120



La cabina armatoriale di prua propone rivestimenti di tonalità chiare e in legno.



Lunghezza fuori tutto	m 13,75
Larghezza	m 4,20
Dislocamento a vuoto	kg 13000
Motorizzazione	cv 2x450
Serbatoi carburante	lt 1200
Serbatoi acqua	lt 500
Posti letto	6
Prezzo	325.368,00
Costruito da	Ars Monaco
Via del Fosso 33/A, 57024 Donoratico (FI), tel. 0565 776012, fax 0565 777077.	

DC 12S



I legni dalle tonalità più calde e la plancia con un grande cruscotto caratterizzano il DC.



Lunghezza fuori tutto	m 13,30
Larghezza	m 4,32
Dislocamento a vuoto	kg 14300
Motorizzazione	cv 2x400
Serbatoi carburante	lt 1200
Serbatoi acqua	lt 400
Posti letto	6+2
Prezzo	320.000,00
Costruito da	DellaPasqua
Via del Marchesato 11, 48023 Marina di Ravenna (RA), tel. 0544 530243, fax 0544 530490.	

PHANTOM 43



La zona living ha un arredo interno sobrio, moderno, ma dall'aspetto confortevole.



Lunghezza fuori tutto	m 13,53
Larghezza	m 4,15
Dislocamento a vuoto	n.c.
Motorizzazione	cv 2x370
Serbatoi carburante	lt 1520
Serbatoi acqua	lt 650
Posti letto	6
Prezzo	n.c.
Costruito da	Fairline
Importato da	Marina 2000
Porto Marina degli Aregai, 18010 S. Stefano al Mare (IM), tel. 0184 481003, fax 0184 481513.	

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	LFT (m)	LARG. (m)	DISLOC. (kg)	CV	MOT.	CUCC.	CANTIERE	PREZZO (€)
Astondoa AS43	13,20	4,20	13812	2x370	EB	4+2	Astondoa	333.150,00
Alpa 42	13,32	4,04	12000	2x370	EB	4/6+2	Alpa	294.380,00
Azimut 42	13,29	4,16	12000	2x390	EB	4/6	Azimut	350.000,00
Challenger 440	13,40	4,10	11750	2x370	EB	4+2	Birchwood	467.586,44
Cayman 42 Fly	13,70	4,26	14000	2x420	EB	6	C.N. Tirreno	n.c.
Carnevali 130	12,90	4,10	12000	2x450	EB	4+2	Carnevali	n.c.
Levante Fly	12,96	4,34	12400	2x420	EB	4+2	Raffaelli	415.727,14

Note: Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".