

ASTONDOA



A 54 GLX

Punta di diamante della gamma flybridge del cantiere spagnolo Astondoa, questa imbarcazione, prodotta nello stabilimento di Almansa, si distingue per gli ampi spazi di coperta e per le prestazioni

di MATTEO VANDONI



Fondato nel lontano 1916, il cantiere spagnolo Astondoa è una delle più importanti aziende nautiche della penisola iberica. In oltre otto decenni, la costante crescita, ottenuta con un attento controllo dei processi costruttivi e dell'evoluzione tecnologica, ha permesso di distribuire la produzione in tre diverse aree del territorio iberico. A Vizcaya vengono costruite le unità più sportive, come il 40 Open, ad Almansa si allestiscono le imbarcazioni fly da 35 sino al modello della nostra prova, mentre a Santa Pola quelle da 66 a ben 122 piedi. In tutto la gamma comprende due express cruiser (è stato presentato di recente l'AS 53 Open), quattro flybridge 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 Stel-Mare di Aprilia Marittima.

PROGETTO ★★★★★

L'estetica complessiva dell'Astondoa A 54 GLX è molto gradevole, con un profilo piuttosto sfuggente e dalle estremità affusolate. Per ottenere un'adeguata altezza sottocoperta, la tuga di prua risulta un po' voluminosa rispetto alla linea del camminamento del ponte, ma il suo impatto visivo viene attenuato dal parabrezza molto inclinato. Il bordo libero risulta invece particolarmente slanciato per un'imbarcazione fly e si raccorda, tramite una superficie inclinata, alla plancetta di poppa. La

forma delle finestrate laterali non è molto originale, ma richiama marcatamente uno stile che è diventato un classico in questa fascia di mercato. Pregevole invece il tocco di design del ponte superiore, dove un ampio divano circolare avvolge completamente la seduta del pilota. Il pozzetto, che è di generose dimensioni, è ben protetto dal sole grazie all'estensione del flying bridge e del rollbar, che creano un cono d'ombra su tutta la sua superficie. Disponibile in una seconda versione di layout del fly e degli interni, la compartimentazione ha un taglio molto razionale, con una suddivisione simmetrica della zona notte. La dinette di questo sedici metri propone una configurazione con due divani contrapposti e la cucina posizionata sullo stesso livello della plancia di comando.

COSTRUZIONE ★★★★★

Dalle specifiche tecniche fornite dal cantiere si riscontra un tipo di costruzione tradizionale in vetroresina. La stratificazione è eseguita manualmente impiegando sia il gelcoat sia le resine di tipo isotalico. Lo stratificato è a "singola pelle" per quanto riguarda lo sviluppo dello scafo, mentre si è adottata la soluzione a sandwich con anima in balsa per la coperta e le sovrastrutture. L'irrobustimento della carena è garantito da longheroni ben dimensionati attraversati da una fitta serie di madieri trasversali. Le paratie strutturali e quelle di compartimentazione interna sono costituite di compensato marino multistrato, rinforzato con fibra di vetro e fascettato sul fondo e sulle fiancate. Le ampie finestrate laterali e il

L'Astondoa A 54 GLX quando raggiunge la planata abbassa la prua e trova un buon assetto longitudinale di navigazione.



DETTAGLI AZZECCATI



1 Un pratico mobile è stato ricavato sulla parte rotonda della penisola che si trova a metà strada tra la cucina e la dinette. Abbastanza capiente e profondo, questo vano si adatta perfettamente per stivare le stoviglie, grazie al bordo di contenimento dei ripiani. **2** Il supporto del tavolo della dinette, oltre a presentare un'estetica gradevole, è stato realizzato con due ante che consentono di sfruttare il volume interno. Questa soluzione non consente però di regolare l'altezza. **3** Il quadro elettrico di controllo delle apparecchiature e di monitoraggio della corrente di bordo è situato in prossimità della plancia, in una posizione accessibile non solo da chi conduce l'imbarcazione. Alcune scritte sono in spagnolo, ma i simboli riportati indicano chiaramente l'utenza associata.





PREGI

- Ampi spazi in coperta e sul ponte superiore
- Discreta insonorizzazione della sala macchine
- Impianti ben fatti, soprattutto quello antincendio

DIFETTI

- Un solo bagno è riservato alle cabine degli ospiti
- Antidrucciolo della coperta poco efficace
- Scaletta bagno poco pratica

Sea & Sea

parabrezza frontale sono realizzate in cristallo temperato, mentre gli oblò sulle murate hanno il telaio in acciaio inox. Durante la nostra prova abbiamo constatato una discreta rigidità strutturale sia dello scafo sia degli arredi interni, frutto dunque di un curato assemblaggio dei componenti.

IMPIANTISTICA ★★★★★

I 2000 litri di gasolio imbarcabile consentono una discreta autonomia sia con il motore a bassi regimi, sia ad andature più sostenute. La riserva di acqua dolce di 700 litri è più che sufficiente per servire le due toilette ed eventualmente i servizi del locale marinaio. L'impianto elettrico dispone di un generatore Kohler di 9 kW, con batteria di avviamento dedicata, e un carica-batterie di 50 Ampère. L'interruttore generale magnetotermico bipolare ha una

protezione differenziale di 30A, mentre il cavo di presa diretta dalla banchina è di ben 50A. Seguendo questo fattore di sicurezza, segnaliamo che tutti i cablaggi delle utenze sono protetti singolarmente e hanno un dimensionamento del 50% superiore rispetto l'ampereaggio nominale. Molto curato anche l'impianto antincendio installato in sala macchine. L'erogazione dell'agente estinguente avviene tramite una serie di tubi metallici e speciali dissipatori, mentre l'innescio della bombola è gestito da tre sensori disposti in varie zone del vano motori. L'esaurimento delle sentine è affidato a 4 pompe elettriche a elevata portata situate sul fondo della zona di prua, in sala motori e nel vano della timoneria.

MOTORIZZAZIONE ★★★

Il cantiere spagnolo lascia alla propria clientela la scelta dei motori, proponendo tre fra le case costruttrici più importanti del mercato, ma limitatamente a potenze nell'ordine dei 700 cavalli. Il modello della nostra prova era equipaggiato con una coppia di Volvo Penta D12 C per un totale di 1430 cavalli. Sono propulsori diesel a quattro tempi, sei cilindri in linea, con quattro valvole in testa, iniezione diretta elettronica e sovralimentazione tramite turbocompressore e aftercooler. Questi motori vantano un'ottima affidabilità, ma anche un peso leggermente superiore a quelli di altre case offerte dal cantiere.

I VOTI DI Barche a Motore

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



Sopra, l'estrema prua è interessata da un grande gavone con doppio portello che contiene i 50 metri di catena. Sotto, la plancia di comando del fly ha una strumentazione essenziale.



A sinistra, i passavanti non sono molto larghi, ma sono corredati di passamano e maniglioni di sicurezza. A destra, il prendisole di prua con due materassi separati.



A destra, la plancetta con il fondo rivestito in teak ospita un vano con portello, nel quale è alloggiata la scaletta per la risalita dal mare.



A destra, nonostante l'ampia e comoda scala del fly, integrata alla stampata in vetroresina, gli spazi del pozzetto sono davvero enormi.



A sinistra, una panoramica del ponte superiore mostra la grande seduta circolare con la poltrona del pilota in posizione centrale.

COPERTA



La configurazione della coperta prevede due grandi aree di convivio e relax. Il pozzetto, che è ben riparato dai raggi solari grazie alla notevole estensione del ponte superiore e dal rollbar inclinato, si adatta facilmente a zona pranzo. Inoltre, l'ampia superficie e il lungo divano integrato nello specchio di poppa, consentono agli ospiti di fruire pienamente di questo spazio. In più, la porta in cristallo semicircolare che immette nella dinette ha un'apertura tale che permette di estendere maggiormente l'area. Il flying bridge è sicuramente apprezzabile per l'ampia seduta, che è in grado di ospitare otto persone, e per il prendisole in posizione ben riparata. Nella versione da noi provata, non vi è spazio per attrezzare una piccola cucina con lavello e barbecue, cosa che è prevista nella seconda versione di layout. Per le ore più calde è possibile installare un bimini top e rinfrescarsi con le bibite stivate nella pratica ghiacciaia. La tuga di prua è dedicata a chi desidera stendersi al sole per l'abbronzatura; un prendisole "king-size" e un vano portabibite consentono di rilassarsi anche con un leggero rollio. La plancetta di poppa è di discrete dimensioni, ma disturbata dalla presenza della passerella centrale, che supporta la funzione gruetta per l'alaggio del tender. La scaletta da bagno è di tipo manuale e viene ripiegata all'interno di un gavone; un'operazione che non sempre è molto agevole. Meglio studiata è invece la zona delle manovre a prua, con un salpancora a campana verticale posto in coperta e un grande gavone della catena. Le bitte d'ormeggio, sono posizionate in linea con i passacavi facilitando le operazioni di attracco in porto. Segnaliamo come unico neo la superficie dei camminamenti che vanta un antisdrucciolo poco efficace.

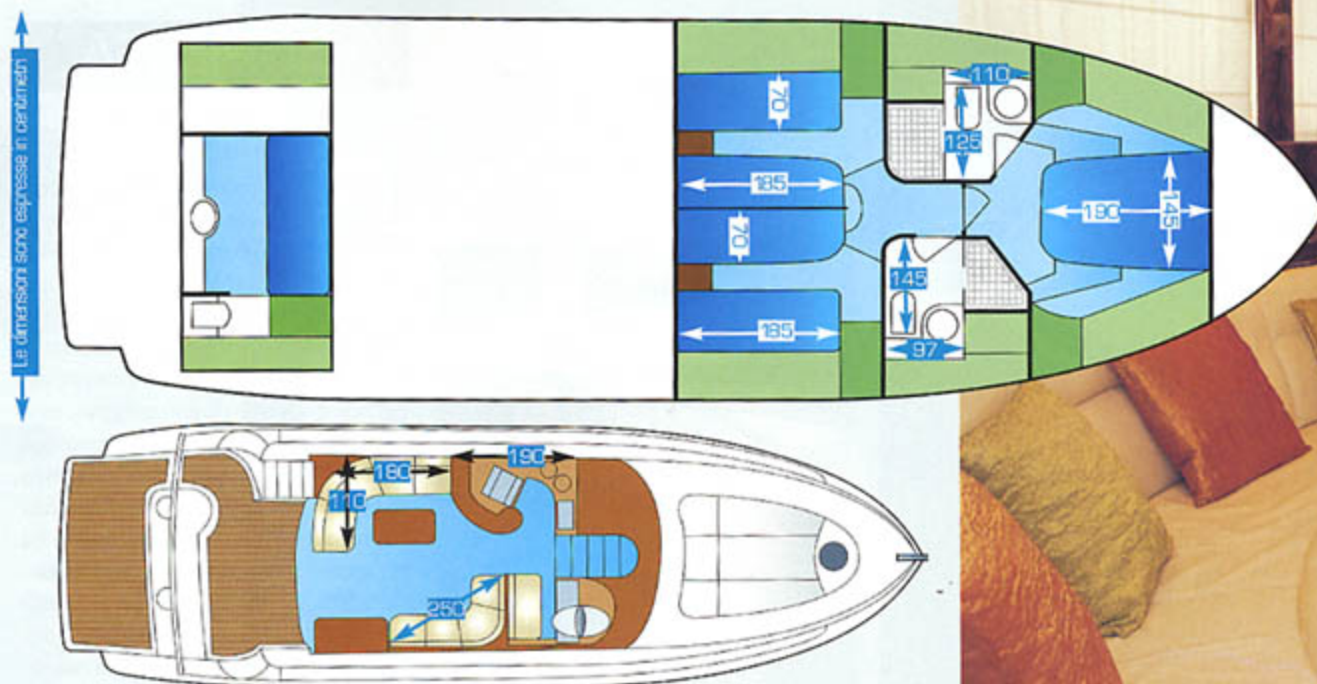


Sopra, alle spalle della poltrona del pilota, posizionata al centro del fly, è sistemata la ghiacciaia per le bevande. A sinistra, il prendisole del ponte superiore è ben riparato dal vento grazie allo schienale del divano. Su richiesta, è possibile installare un bimini top.



Sopra, per accedere al profondo vano catena, sono previsti due portelli. A destra, la visuale dal fly è molto buona; per le notturne è previsto un faro orientabile.





ALTEZZE IN CABINA

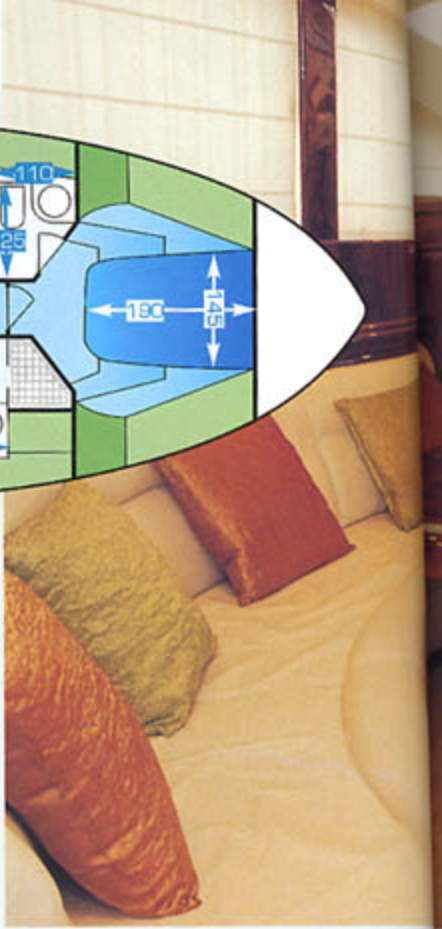
Cabina di prua	cm 197
Cabina ospiti	cm 205/148
Dinetta/cucina	cm 200
Toilette armatore	cm 196
Toilette ospiti/poppa	cm 196

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 bagno	**

Sopra, i disegni delle cabine e della zona living.

A destra, il grande soggiorno, che è molto luminoso grazie alle ampie vetrate disposte su tutti i lati perimetrali, dispone di un mobile tv.



Sopra, la cabina di dritta, speculare in ogni dettaglio a quella di sinistra, vanta l'accesso diretto al bagno e un ciellino più alto. Sotto, dalla plancia si ha una buona visuale di navigazione.



Sopra, il letto della cabina armatoriale è fasciato con una pregevole sagoma in massello. A sinistra, la cabina con letti singoli, optional il matrimoniale.

INTERNI



La razionalità della distribuzione e le tonalità classiche degli arredi rendono l'Astondoa 54 uno yacht raffinato che soddisfa sicuramente i gusti di una vasta clientela. Il contrasto tra le tonalità chiare delle tappezzerie e la calda tinta del mogano, voluto dall'armatore, hanno un gradevole impatto visivo. Di serie, i mobili hanno finiture in ciliegio, ma la flessibilità costruttiva del cantiere spagnolo, permette di spaziare fra diverse soluzioni d'arredo fino alla personalizzazione completa della barca. La zona living si presenta ampia e molto luminosa grazie alle grandi superfici vetrate perimetrali. Due divani contrapposti delimitano la zona relax dalla dinette; in quest'ultima è disposto il tavolo da pranzo con supporto di tipo fisso. Sullo stesso livello della plancia di comando si trova la cucina, che ha il piano di lavoro in corian a vista ed è corredata di 4 fuochi elettrici con superficie in vetroceramica, due lavelli e un frigorifero di 120 litri, nella seconda versione di layout la cucina, posizionata a sinistra, è più ampia.

Per quanto riguarda la postazione di comando, l'ampio cruscotto consente di avere una visione completa della strumentazione, ma l'ergonomia generale non è eccezionale; chi pilota da seduto impugna le manette in modo non naturale, e la corona del timone è un pò bassa. Una timoneria con il tilt regolabile potrebbe risolvere il problema.

La cabina armatoriale è piuttosto confortevole, con un discreto disimpegno e due armadi capienti. Le cabine ospiti

per motivi di volumetrie interne vincolate dalla zona living sovrastante risultano un po' contenute nelle dimensioni. Anche i bagni hanno proporzioni particolari.

Sopra, la cucina ha un discreto piano di lavoro ma, data la sua posizione, non può essere corredata di pensili. Gli spazi fruibili sono dunque molto pochi.

Sotto, il bagno delle cabine ospiti, sulla sinistra l'ampio box doccia. Tutti i bagni hanno finiture di pregio: cornici in legno massello, piani in corian e carabottino in teak.



A sinistra, il disimpegno che porta alle cabine ospiti e la scala di accesso alla zona giorno. Sotto, un dettaglio della penisola incurvata che delimita la cucina.



LA PROVA TECNICA

PRESTAZIONI



Durante il test di navigazione l'Astondoa ci ha convinto soprattutto per la sua carena morbida e per il buon assetto longitudinale. Le velocità registrate ai vari regimi sono più che discrete, così come lo "scatto" con partenza da fermo. Discreta la maneggevolezza come il raggio della virata; il cambio di direzione non è velocissimo e la barca non ha comportamenti anomali. La risposta alle manovre in porto, realizzate con il solo ausilio degli invertitori, sono state discrete grazie anche alla pronta risposta delle manette elettroniche. In manovra bisogna tenere conto del dislocamento della barca.



I due Volvo Penta D12 hanno una cilindrata complessiva di oltre 24 litri.

PREZZI

Con due Volvo Penta D12 da 715 cv IVA esclusa € 676.000,00
 Con due Man D-2876 LE401 da 730 cv IVA esclusa € 678.000,00
 Con due Caterpillar C12-7 da 710 cv, IVA esclusa € 677.000,00

DOTAZIONI

Apparato Vhf con ripetitore sul fly
 Gruppo elettrogeno 9 kW
 Ecoscandaglio
 Divani in pelle naturale
 Pozzetto e plancetta in teak
 Cuscini prendisole di prua e fly
 Elica di prua
 Lettore DVD
 Schermo tv a LCD
 Cristalli laterali a specchio
 Teli protezione cristalli
 Radiosterio CD

OPTIONAL

Passerella idraulica
 Aria condizionata/reversibile
 Cabina del marinaio
 Radar e Gps

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 16,50
 Larghezza scafo m 4,65
 Pescaggio massimo m 1,12
 Dislocamento a pieno carico kg 20370
 Motorizzazione cv 715x2
 Serbatoi carburante lt 2000
 Serbatoi acqua lt 700
 Posti letto 6+1
 Portata persone 10
 Categoria di progettazione B
 Costruito da Astondoa
 Importato da 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 a pieno carico fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 20370 kg divisi per la potenza installata di 1430 cavalli.

Astondoa A 54 GLX	14,2
Alto	10
Medio	6
Basso	

RUMOROSITÀ A MOTORE

dB	Alte			Normale			Basso			Pezzetto	Cab. poppa	Dinette	Cab. prua
	800 gn	1800 gn	2300 gn	800 gn	1800 gn	2300 gn	800 gn	1800 gn	2300 gn				
90													
85													
80													
75													
70													
65													
60													
55													

Test eseguito con apparecchiatura fonometrica Delta Ohm HD 8701.

LE PRESTAZIONI MISURATE



Condizioni del test
 Velocità del vento reale ... 10 nodi SW
 Stato del mare quasi calmo
 Temperatura dell'aria 25 °C
 Carburante lt 1000
 Equipaggio imbarcato 4 persone
 Pulizia carena buona
 Motorizzazione installata cv 715x2

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

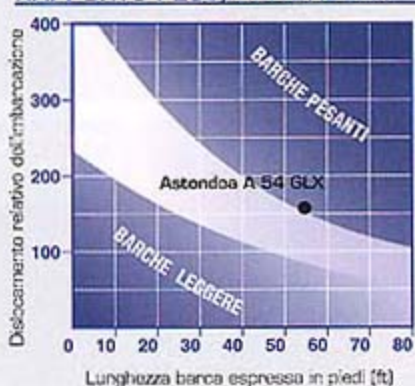
L'ANALISI DELLA CARENA

Il fondo presenta una geometria con deadrise variabile. A sezioni abbastanza fini della zona di prua si susseguono sezioni sempre più piatte e piatte sino ad arrivare allo specchio di poppa. In quest'ultima porzione di scafo sono stati scavati due semitunnel per favorire l'inserimento delle eliche e contenere l'inclinazione degli assi rispetto alla linea di chiglia. La lunghezza al galleggiamento di 13,60 metri denota un discreto slancio di prua e influisce nel calcolo del dislocamento relativo, posizionando questa imbarcazione al confine superiore del dislocamento relativo medio.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo n.c.
 Dislocamento prova kg 19500 (effettivo peso della barca in prova)
 Larghezza/Lunghezza 0,347 (la media è tra 0,265 e 0,390)
 Immersione/Lunghezza n.c. (la media è tra 0,05 e 0,09)
 Dislocamento relativo 162

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).

Consumi dei motori
 Giri al minuto litri/ora
 1600 giri 104
 2000 giri 176
 2300 giri 270
 Dati ufficiali forniti da Volvo Penta.

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)
 1600 giri 17h 19'
 2000 giri 10h 12'
 2300 giri 6h 40'
 I dati sono calcolati in base ai consumi.

A sinistra, una panoramica del ponte superiore mostra la grande seduta circolare con la poltrona del pilota in posizione centrale.

COPERTA



La configurazione della coperta prevede due grandi aree di convivio e relax. Il pozzetto, che è ben riparato dai raggi solari grazie alla notevole estensione del ponte superiore e dal rollbar inclinato, si adatta facilmente a zona pranzo. Inoltre, l'ampia superficie e il lungo divano integrato nello specchio di poppa, consentono agli ospiti di fruire pienamente di questo spazio. In più, la porta in cristallo semicircolare che immette nella dinette ha un'apertura tale che permette di estendere maggiormente l'area. Il flying bridge è sicuramente apprezzabile per l'ampia seduta, che è in grado di ospitare otto persone, e per il prendisole in posizione ben riparata. Nella versione da noi provata, non vi è spazio per attrezzare una piccola cucina con lavello e barbecue, cosa che è prevista nella seconda versione di layout. Per le ore più calde è possibile installare un bimini top e rinfrescarsi con le bibite stivate nella pratica ghiacciaia. La tuga di prua è dedicata a chi desidera stendersi al sole per l'abbronzatura; un prendisole "king-size" e un vano portabibite consentono di rilassarsi anche con un leggero rollio. La plancetta di poppa è di discrete dimensioni, ma disturbata dalla presenza della passerella centrale, che supporta la funzione gruetta per l'alaggio del tender. La scaletta da bagno è di tipo manuale e viene ripiegata all'interno di un gavone; un'operazione che non sempre è molto agevole. Meglio studiata è invece la zona delle manovre a prua, con un salpancora a campana verticale posto in coperta e un grande gavone della catena. Le bitte d'ormeggio, sono posizionate in linea con i passacavi facilitando le operazioni di attracco in porto. Segnaliamo come unico neo la superficie dei camminamenti che vanta un antisdrucciolo poco efficace.



Sopra, alle spalle della poltrona del pilota, posizionata al centro del fly, è sistemata la ghiacciaia per le bevande. A sinistra, il prendisole del ponte superiore è ben riparato dal vento grazie allo schienale del divano. Su richiesta, è possibile installare un bimini top.



Sopra, per accedere al profondo vano catena, sono previsti due portelli. A destra, la visuale dal fly è molto buona; per le notturne è previsto un faro orientabile.

