

PROVA

ASTINOR 41 CRUISER FLY

Fammi spazio

Sbarca in Italia con questo dodici metri il cantiere galiziano Astinor: grande solidità costruttiva e un'attenzione notevole al comfort. A proposito, ha tre grandi cabine doppie di serie

di Alessandro de Angelis



1

OTTIMIZZAZIONE DEGLI SPAZI

1. Il contrasto tra i toni chiari dei tessuti e il legno dei mobili caratterizza gli interni dell'Astinor 41. In più, da notare l'altezza di quasi due metri della soffittatura.
2. Il grande letto della cabina armatoriale sfrutta bene il disegno della carena.
3. Tutte le cabine si affacciano sul corridoio.
4. Delle due cabine ospiti, una prevede il letto matrimoniale, l'altra due letti gemelli che possono essere uniti tramite un supporto.



2



3



4

Può una barca racchiudere in sé lo spirito di un popolo? Lo so, sembra una domanda altisonante ed eccessiva, ma è quello che mi sono chiesto dopo alcuni giorni trascorsi a Vigo, nel cuore della Galizia, quella punta di Spagna che fronteggia l'oceano Atlantico. Gente particolare, quella che abita qui, abituata a badare più alla sostanza che ai fronzoli, come i due fondatori del cantiere Astinor, del quale ho provato il 41 Cruiser Fly. Novità assoluta per il mercato italiano (non solo la barca, ma tutto il cantiere), spicca proprio per l'estrema solidità e per la concezione semplice e funzionale degli spazi, sia interni sia esterni.

PROGETTO ★★★★★

Un dodici metri che ha mantenuto, oltre alla grande abitabilità interna, una linea sportiva, assicurata dal flying bridge che sfilata fino a coprire quasi interamente il pozzetto e dotato di un basso rollbar. Sul fly, oltre alla consolle di comando, è stato creato un vero e proprio "salottino". Particolarmente fruibili gli interni, dove il cantiere ha realizzato ben tre cabine doppie e due bagni: una configurazione che solitamente viene data come optional e che invece in questo caso è comune a tutti gli esemplari prodotti dell'Astinor 41 Cruiser Fly. Il progetto inoltre prevede una carena mediamente profonda e un baglio di tutto rispetto (3,95 metri), che facilitano il passaggio sulle onde.

COSTRUZIONE ★★★★★

Non sempre, quando vado a provare una barca, ho la possibilità di visitare anche il cantiere, come invece è avvenuto in questo caso. L'Astinor 41 Cruiser Fly è costruito con stratificazioni a mano di vetroresine di diverse tipologie, rinforzate da ossature e sandwich. Ma quello che più mi ha colpito, vedendo gli operai del cantiere al lavoro, è stata la cura nella lavorazione dei legni e dei particolari. Soprattutto, sono impressionanti gli spessori delle paratie interne, indice di solidità anche strutturale: una soluzione per la quale vale la pena di aumentare un po' il dislocamento.

COPERTA ★★★★★

Il cuore degli esterni di una barca di questo tipo non può che essere il flying bridge: i progettisti di Astinor hanno per questo realizzato un ambiente particolarmente vivibile. La consolle di guida centrale è ampia e servita da un vero e proprio divano per tre persone, dotato di schienale abbattibile. In questo modo la seduta si trasforma in un ulteriore divano intorno al tavolo rotondo, già servito da un altro divano a L. L'area a dritta della consolle, riparata dal parabrezza, è stata trasformata in un grande prendisole. Incredibilmente grande, poi, il tambuccio della scaletta che conduce in pozzetto. Un enorme vantag- >>

PREGI

- Tre cabine comode
- Solidità costruttiva
- Il flying bridge è ben concepito

DIFETTI

- Ingresso nei bagni un po' stretto
- Dislocamento elevato



1



2

OTTIMIZZAZIONE DEGLI SPAZI

1. La cucina dispone di due piani di appoggio, al centro dei quali troviamo il piano di cottura a due fuochi e il lavandino.
2. Questi tre cassetti dispongono internamente di sagome portabottiglie.
3. Il bagno ha un vero e proprio box doccia circolare a scomparsa.
4. La grande dinette a L, posta a dritta, è servita da un tavolo regolabile.



3



4

IL ROLLBAR SUL FLY È BASSO E AUMENTA LA SENSAZIONE DI SPORTIVITÀ

<< gio in termini di comodità, perché anche una persona molto alta può salire la scala senza “contorsionismi”! Unico neo, sul modello che ho provato mancava il portello di chiusura: ricordate di chiederlo perché, oltre che per la privacy, è fondamentale in termini di sicurezza, soprattutto in navigazione. Il pozzetto è sgombro, fatta eccezione per il divanetto appoggiato allo specchio di poppa, che nasconde al suo interno un ampio gavone. L'accesso all'area prodiera è assicurato tramite due classici e comodi passavanti laterali, larghi 35 centimetri, sicuri grazie all'alta battagliola che parte già a tre quarti barca e al tientibene fissato sulla sovrastruttura. Al centro della prua il prendisole doppio lascia libero il passauomo che dona luce alla cabina armatoriale. La battagliola si apre sul musone di prua lasciando libero il passaggio per lo sbarco in caso di ormeggio di prua o per intervenire più comodamente sull'ancora.

INTERNI ★★★★★

Uscendo dal porto privato del cantiere, nell'ampia baia di Vigo, ho avuto tutto il tempo di godermi con calma l'effetto di luce nella zona giorno, assicurato dal parabrezza imponente, dalle vetrature laterali e dalla porta a vetri scorrevole che separa la dinette dal pozzetto. Ad aumentare la sensazione di luce contribuiscono i colori chiari dei tessuti e dei ciellini, che ben contrastano con il legno dei mobili. Noto l'altezza, che in dinette raggiunge quasi i due metri. Appena entrati, a dritta un divano a C (lungo ben 193 centimetri) è servito da un tavolo rettangolare regolabile in altezza, di fronte al quale si trova un capiente mobile, ricco di cassetti e stipetti. Particolare la soluzione scelta per la cucina. Posizionata a sinistra su un piano rialzato, conta oltre al frigorifero e ai fuochi, un ulteriore gran numero di spazi di stivaggio (interessante soprattutto la colonna cilindrica con tre profondi cassetti). Per guadagnare ulteriore spazio, il forno può essere incassato in una paratia della soffittatura. Anche la consolle di guida, a dritta, è rialzata rispetto alla dinette: una soluzione che ottimizza la visibilità in ogni situazione. Per accedere alla zona notte si sfrutta invece un corridoio centrale, raggiungibile scendendo alcuni gradini. Le prime due porte, a dritta e a sinistra, conducono alle cabine ospiti, entrambe doppie, di cui quella di sinistra può essere utilizzata con due letti singoli che, in caso di necessità, possono essere uniti. Entrambe contano buone altezze che permettono di sfruttare comodamente l'armadio appendiabiti. La cabina armatoriale è invece posta a prua e sfrutta al massimo la larghezza consentita dalla svasatura della carena. Al centro il letto matrimoniale (sotto al quale sono stati realizzati diversi cassetti) e ai lati dei comodi ripiani. A sinistra ecco il bagno privato, dotato di tutti i comfort e abbastanza spazioso. Un secondo bagno per gli ospiti è invece posizionato a dritta, con accesso dal corridoio comune.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Di tutto di più, recitava uno storico slogan della Rai. Di tutto di più posso dire io guardando la lista delle dotazioni disponibili, tra quelle di serie e gli optional, sull'Astinor 41 >>



STILE SENZA TEMPO

La plancia di comando è il perfetto esempio dello stile classico di questa barca: basta osservare il disegno del volante.



I concorrenti

AZIMUT 38 FLY



Lunghezza: 12,00 m
Larghezza: 4,00 m
Dislocamento: 12400 kg
Cabine: 2
Motorizzazione: 2x355 cv
Prezzo: 320.000 €

DELLAPASQUA DC 11



Lunghezza: 12,71 m
Larghezza: 3,75 m
Dislocamento: 12000 kg
Cabine: 2
Motorizzazione: 2x450 cv
Prezzo: 425.000 €

GALEON GALEON 390



Lunghezza: 11,76 m
Larghezza: 3,72 m
Dislocamento: 12280 kg
Cabine: 2
Motorizzazione: 2x370 cv
Prezzo: 294.000 €

PRESTIGE PRESTIGE 39

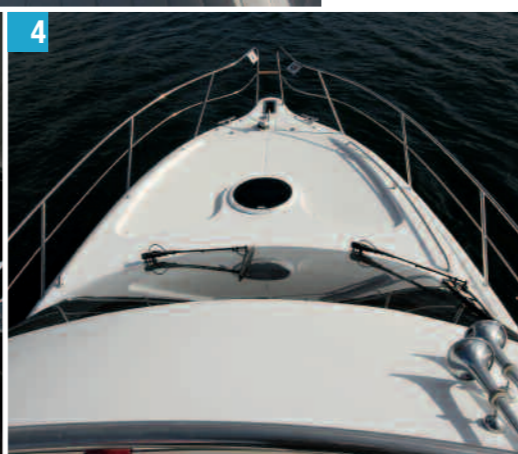


Lunghezza: 12,15 m
Larghezza: 3,90 m
Dislocamento: 8500 kg
Cabine: 2
Motorizzazione max: 2x320 cv
Prezzo: 245.000 €



PENSARE IN GRANDE

- 1. Il fly dispone di una superficie prendisole incredibile per dimensioni.
- 2. La plancia di comando esterna è servita da un divanetto triplo.
- 3. La scala di accesso al fly è integrata nella sovrastruttura.
- 4. L'area prodiera prevede l'incasso per il prendisole.



UN LAYOUT DAVVERO PERSONALE

Le tre cabine sono di serie!

Erro a pranzo con i due titolari di Astinor, dopo aver provato il 41 Cruiser Fly. Commentando i risultati dell'uscita in mare e le impressioni che mi aveva dato la barca, mi sono

ritrovato a chiedere quale fosse la configurazione interna standard. In effetti il fatto che un 41 piedi avesse tre cabine mi aveva colpito. Gli sguardi stupiti dei miei interlocutori

mi hanno lasciato un attimo spiazzato: "Ma è questa la configurazione base!" Beh, cinque stelle a questa soluzione, tanto inusuale quanto intelligente.



<< Cruiser Fly. Dall'elica di prua alla passerella idraulica, dai bracci telescopici per il tender agli impianti dell'aria condizionata e del riscaldamento. Tre le pompe di sentina, tutte dotate di sensore automatico, alle quali si aggiunge anche una pompa manuale. Una nota positiva poi è data dalla cala motori, ben organizzata e nella quale ci si può muovere agevolmente.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Sono ben otto le motorizzazioni disponibili, ma quello che più colpisce è che l'armatore può scegliere tra le trasmissioni classiche in linea d'asse oppure quelle di ultima generazione, come gli IPS di Volvo Penta o lo Zeus della Cummins MerCruiser Diesel. Molto ampio, di conseguenza, anche il range di potenze tra le quali variare: si va da una coppia di Volvo Penta da 260 cavalli fino a una potenza massima di 2x380 cavalli.

PRESTAZIONI ★★★★★

Proprio due Cummins QSB da 380 cavalli con trasmissione in linea d'asse equipaggiavano l'esemplare che ho provato. Il fiordo di Vigo si inoltra nell'entroterra per quasi quindici miglia, di conseguenza l'Atlantico è un po' più calmo rispetto al

suo solito, con onda non eccessivamente alta. In compenso ho trovato un vento fastidioso intorno ai 10/15 nodi, che spesso si rivela essere un problema su questo tipo di barche a causa

dell'altezza del flying bridge. La manovra per uscire dal marina è invece stata tranquilla e senza problemi. A bordo eravamo in quattro persone, con un quarto del carburante imbarcato e circa 250 litri d'acqua. Subito ho portato l'Astinor 41 Cruiser Fly a manetta, raggiungendo una velocità massima di 34,1 nodi a 3200 giri al minuto. Nessun problema di visibilità, né in fase di accelerazione (molto morbida e costante, senza strappi) né giocando a più riprese col timone. La navigazione

si è rivelata confortevole e una corretta velocità di crociera è intorno ai 30 nodi a 2900 giri. La tenuta dello scafo è stata ottima e le vibrazioni sono ridotte al minimo. Quando il vento ha raggiunto i 20 nodi, creando un'onda più netta e fastidiosa, l'Astino 41 Cruiser Fly si è comunque ben comportato, sia con mare in prua sia prendendo l'onda al giardinetto. Dopo un po' lascio il timone al marinaio e mi godo la navigazione come fossi un normale passeggero. Sia all'interno sia in coperta il comfort è notevole, con i divani ben disposti e i tintibene nei punti giusti. ■

UN FLYING BRIDGE MOLTO SOLIDO, DOVE LE VIBRAZIONI SONO INESISTENTI

La prova in cifre

DATI BARCA	
Lunghezza ft	m 12,35
Larghezza	m 3,95
Pescaggio scafo	m 0,95
Dislocamento	kg 10000
Motorizzazione max	cv 380x2
Serbatoi carburante	l 1200
Serbatoio acqua	l 400
Posti letto	62
Costruita da	Astinor (E)
Importata da	Astinor Italia
Via Isaac Newton 1/F, 40017 San Giovanni in Persiceto (BO), tel. 051 6810414, fax 051 6874726, www.astinoritalia.it	

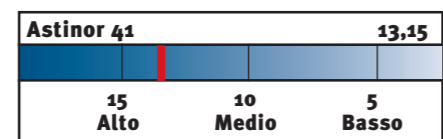
PREZZI	
2x380 cv Cummins	€ 337.770
2x300 cv Volvo Penta	€ 297.000
2x260 cv IPS Volvo Penta	€ 339.000
2x315 cv Yanmar	€ 308.000
Allestimento standard, Iva esclusa.	

DOTAZIONI STANDARD	
Salpancora con ancora e catena 50 metri - Doccia in spiaggia con acqua calda e fredda - Tre pompe di sentina con sensore automatico - Pompa di sentina manuale - Serbatoio acque nere - Doppia postazione di comando (plancia e	

fly) - Mobili in legno nobilitato - Piastra cottura a due fuochi - Frigorifero da 80 litri - Scomparti portabottiglie - WC marino elettrico - Doccia con portello trasparente.

OPTIONAL	
Bimini sul fly - Tendalino camper in pozzetto - Generatore 4,5 kW o 6 kW - Elica di prua - Flap idraulici - Passerella idraulica - Bracci telescopici per il tender - Faro esterno - Impianto aria condizionata - Riscaldamento - Joystick di manovra - Dotazioni di ormeggio - Electronic pack.	

RAPPORTO PESO/POTENZA	
Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento con due motori fornito dal cantiere, 10000 kg, con la potenza dei motori, 760 cv.	



PRESTAZIONI MISURATE	
Condizioni del test	
Velocità del vento reale	.....nodi 15
Stato del mare	.....calmo
Temperatura dell'aria	.....10 °C

Carburante	.....l 300
Acqua	.....l 250
Equipaggio imbarcato	.....4 persone
Pulizia carena	.....buona
Motorizzazione installata	.....cv 380x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test	

Strumentazioni usate	
Gps:	Garmin 12

Giri al minuto/velocità	
600 giri	.....4,3 nodi
2100 giri	.....16,5 nodi
2500 giri	.....23,8 nodi
2800 giri	.....29,3 nodi
3200 giri	.....34,1 nodi

Consumi complessivi dei motori	
2000 giri	.....49,8 l/h
2600 giri	.....96,2 l/h
3000 giri	.....152,4 l/h
NOTA: consumi relativi a entrambi i motori, dati forniti dal costruttore	

Autonomia teorica in ore (riserva 10%)	
2000 giri	.....21 ore 40'
2600 giri	.....11 ore 12'
3000 giri	.....7 ore 02'