Test

# Eccezione alla regola

## The exception to the RULE

ELEGANZA, SPORTIVITÀ E COMFORT: TRE CONCETTI RACCHIUSI IN UNA BARCA SOLA E TUTTI PIENAMENTE SODDISFATTI. DISEGNATA DA STEFANO PASTROVICH, HA UNA VELOCITÀ MASSIMA DI OLTRE 32 NODI

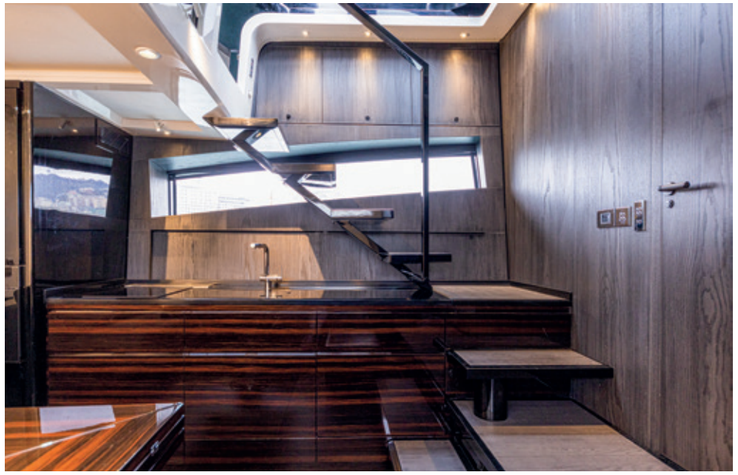
ELEGANT, SPORTY AND COMFORTABLE: THREE REQUIREMENTS WHICH ARE COMPLETELY MET IN THIS BOAT DESIGNED BY STEFANO PASTROVICH, AND WITH A TOP SPEED OF OVER 32 KNOTS

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello

16.65m

La prima volta che l'ho vista era ormeggiata al Salone Nautico di Genova, e sicuramente mi ha colpito. Le linee particolari si distinguevano dalle altre imbarcazioni che le stavano accanto. Qualche mese dopo, sempre a Genova, ho avuto l'opportunità di provarla e mentre mi avvicinavo alla banchina quelle linee mi facevano uno strano effetto: alte a centro scafo e degradanti velocemente verso poppa. Sono molto ripide, tant'è che ho pensato che avrei rischiato di cadere fuori bordo durante la prova. Salendo a bordo, però, mi sono accorto che si trattava di un'impressione sbagliata. *P54* non si fa solo notare. È una bella barca. Le linee sono eleganti e sportive e, a dispetto della sensazione che si ha osservandola dall'esterno, il piano della coperta è perfettamente in assetto, senza alcun rischio di cadere verso poppa. Che cosa mi è piaciuto di più? Fuori ricorda un bel motoscafo, dentro ha volumi decisamente ampi. Non è così scontato. Di solito le barche voluminose non sono molto belle da vedere. *P54*, invece, rappresenta l'eccezione alla regola. Un hard top di sedici metri ha solitamente una dinette allo stesso piano della coperta. Gli spazi sotto sono dedicati all'area notte. Nella migliore delle ipotesi, si trova una cucina e un piccolo tavolino per la colazione. Stefano Pastrovich, il progettista, è invece riuscito a ricavare uno spazio molto ampio e confortevole. Lo dicono i volumi, numeri alla mano, ma anche la sensazione che si prova quando si è a bordo. Sottocoperta c'è un vero e proprio salone che può comodamente accogliere tante persone, senza spazi sacrificati. Mi è piaciuto molto anche il rapporto tra superfici vetrate e vetroresina. Spesso molte barche hanno una dinette completamente circondata di superfici vetrate. *P54* ha le fiancate in vetroresina e la luce arriva dalle proporzionate finestrature laterali, dall'alto e dal portellone trasparente per scendere sottocoperta. Proprio come un motoscafo anni '60, dove lo stile era importante. Il layout di questo primo esemplare è a tre cabine, l'armatoriale a poppa e altre due a prua, divise tra una cabina Vip con letto matrimoniale e una con letti singoli sovrapposti. Ogni cabina ha un suo bagno. E anche questo non è scontato su una barca di 54 piedi. In alternativa, c'è una versione degli interni con due sole cabine, una a poppa e una che occupa per intero la prua. Con il layout da tre cabine è stata scelta una soluzione con paratia scorrevole che



divide i due locali di prua. È una paratia spessa perché all'interno contiene un armadio. Mi sembra un'ottima soluzione. Non mancano i volumi per lo stivaggio, se si vuole la si tiene chiusa e le due cabine sono separate, diversamente la si lascia aperta e si hanno due locali comunicanti che danno anche una sensazione di avere maggiori spazi a disposizione. Anche il piano di coperta è diverso dal solito. Si può scegliere

Non solo cabine e spazi in cui passare la notte, ma anche un salone voluminoso e molto abitabile. Perfetto se a bordo si vuole trascorrere molto tempo e non solo in piena estate.

*There are not just cabins and areas to spend the night in, but also a very large and very liveable saloon. It is perfect if you want to spend a lot of time on board, and not only in high summer.*

tra una versione più open, con il solo rollbar, oppure una più chiusa con un hard top. Quello che è diverso sono i camminamenti per muoversi a bordo. Per andare a prua c'è un passaggio centrale reso possibile da un portellone al centro del parabrezza. Una sorta di grande bow rider.
Il vantaggio di questa soluzione è che sfrutta per intero il baglio, quindi si hanno superfici maggiori a disposizione e il passaggio verso prua è molto largo e sicuro. Inoltre, ci si può permettere di evitare battagliole e tientibene sulle fiancate che certo non fanno bene all'estetica, ma che sono indispensabili per muoversi senza rischiare di cadere fuori bordo. Il vantaggio di avere degli spazi sottocoperta anche per il living, permette di dedicare tutta la coperta al relax. La prua può essere un unico prendisole, se lo si desidera, mentre altri due si trovano a poppa, uno singolo e uno doppio. Oltre a questo, c'è una plancia da cui si ha una buona visibilità, sedute, tavoli e tavolini. Insomma, tutto quello che serve per il comfort all'aperto. L'hard top protegge dal sole la parte centrale, una prolunga che poggia su pali mobili serve se si vuole riparare anche la poppa e lo stesso si può fare nella zona di prua. Alcuni particolari sono degni di nota come le bitte e i passascafi a scomparsa oltre al sistema di ribaltamento dell'ancora che ottimizza gli spazi dentro il pozzo catena. L'ancora c'è, ma non si vede e anche il gavone non occupa tutta l'estrema prua aumentando lo spazio al camminamento. Infine, tra i grandi volumi che sono stati ricavati all'interno, ci sono la cabina marinaio e il garage per il tender. Tutto bello, ma la navigazione? A Genova il mare è quasi del tutto calmo, ma la sensazione è quella di una carena molto morbida. I motori sono due Volvo D11 da 725 cavalli ciascuno e sistema Ips. Molto maneggevole quindi e facile da timonare. L'inclinazione dello scafo in virata è corretta: né troppo sbandata, né troppo poco. L'angolo di virata non è eccessivo, ma del resto questa non è una barca per fare lo slalom tra le boe. È, invece, una barca da crociera che supera i 32 nodi di velocità massima. I consumi sono molto contenuti perché a 20 nodi servono solo 150 litri/ora circa e a 25 nodi ce ne vogliono 180. In conclusione, si può dire che Pastrovich e Fiart hanno dimostrato che volumi ed estetica non sono due concetti in conflitto tra loro. Così come non lo sono comfort e design.

Buona l'autonomia grazie ai consumi contenuti e ai quasi 3.000 litri di capienza del serbatoio del carburante. Il range di crociera è di ben 20 nodi: si plana a 12,1 e la massima è 32,4 e i consumi variano da 74 a 283 litri/ora.

*The range is good because of the limited fuel consumption, and a tank that holds nearly 3,000 litres. The choice of cruising speeds spans as much as twenty knots: it gets on the plane at 12.1 knots, and the top speed is 32.4, while fuel consumption ranges from 74 to 283 litres per hour for both engines.*

The first time I saw it was at the quay at the Genoa Boat Show, and it made an impression. The distinctive lines stood out from the other boats that were moored alongside. A few months later, and again in Genoa, I got the chance to try it out and when I was walking up to it the lines had a strange effect on me: they are high midships, and quickly slope off to the stern. They drop off very quickly, and I thought I might have been in danger of falling overboard during the test. But when I got on, I realised that I had got the wrong impression. The *P54* doesn't just attract looks. It is a beautiful boat, with elegant and sporty lines, and – despite appearances – the deck is perfectly trimmed, without any danger of sliding off the stern. So, what did I like best about it? From the outside, it looks like a beautiful motorboat, but inside it certainly has a lot of room. That's not something you can take for granted, as normally boats with a lot of space below decks aren't so good to look at. But the *P54* is an exception to the rule. A sixteen-metre hard-top boat normally has a dinette at deck level. The areas below are set aside for accommodation. In the best cases, a boat would have a kitchen and a small breakfast table. However, Stefano Pastrovich, the designer, has managed to carve out a very large, comfortable space. The figures tell the story about the spaciousness, but the feeling you get on board does too. Below decks, there is a genuine lounge that comfortably holds a good number of people, without any feeling that space for other things has been sacrificed. I also really liked the relationship between the glass and fibreglass areas. In many boats, the dinette is completely wrapped in glass surfaces. The *P54* has sides fibreglass sides, and natural light flows in from the well-proportioned windows, from above, and from the see-through companionway door. Just like in a 1960s motorboat, back when style was important. The layout of this, the first unit produced, has three bedrooms – the master cabin in the stern, and two more in the bow: a VIP room with a double bed, and one with bunk beds. Each of the cabins has en suite bathrooms, something else that you can't take for granted on a 54-foot boat. You can also opt for the version with just two cabins, one in the stern, with the other taking up the whole of

**VELOCITÀ MAX NODI**
TOP SPEED KNOTS

**32.4**

**AUTONOMIA MN**
RANGE NM

**376**

**RAPPORTO PESO POTENZA**
MASS OUTLET POWER
kg kw

**25**

**RAPPORTO LUNG./LARG.**
L/W

**3.2**

**FIART MARE**
Via Lucullo, 71
I-80070 Baia (NA)
T. +39 081 8040023
www.fiart.com

**PROGETTO**
Stefano Pastrovich
• Ufficio tecnico del cantiere

**SCAFO**
Lunghezza f.t. 16,65m • Larghezza massima 5,10m • Serbatoio carburante *2.900 l* • Serbatoio acqua *1.000 l* • Dislocamento 27.000 kg

**MOTORE**
2xVolvo D11-Ips950 • Potenza 533 *kW* (725 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata *10,8 l* • Alesaggio per corsa 123mm x 152mm • Rapporto di compressione 16,5:1 • Regime di rotazione massimo 2500 giri/min • Peso a secco 1.800 kg

**CERTIFICAZIONE CE**
CAT B

**PREZZO**
A partire da € 1.620.000

**PROJECT**
Stefano Pastrovich
• Shipyard technical department

**HULL**
LOA 16.65m • Maximum beam 5.10m • Fuel tank volume *2,900 l* • Water tank volume *1,000 l* • Displacement 27,000 kg

**MAIN PROPULSION**
2xVolvo D11-IPS950 • Outlet mechanical power 533 *kW* (725 hp) • 6 in-line cylinders • Swept volume *10.8 l* • Bore&Stroke 123mm x 152mm • Compression ratio 16.5:1 • Maximal rotational speed 2500/min • Dry weight 1,800 kg

**EC CERTIFICATION**
CAT B

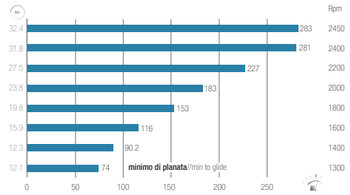
**PRICE**
Starting from € 1,620,000

**CONDIZIONI DELLA PROVA**
CONDITIONS ON TEST

| | |
|---|---|
| **Località**//Place | Genova |
| **Mare**//Sea state | Calmo//Calm |
| **Vento**//Wind speed | 7 nodi//knots |
| **Persone a bordo**//People on board | 7 |
| **Carburante imbarcato** Fuel volume on board | *2,300 l* |
| **Acqua imbarcata** Water volume on board | *500 l* |

**VELOCITÀ IN NODI**
SPEED IN KNOTS

**CONSUMI L/H**
FUEL CONSUMPTION L/H




Da zero a planata in 6 secondi
Gliding time of 6s from 0 to glide
Da zero alla massima velocità in 29 secondi
Gliding time of 29s for a speed change from 0 to 32.4 knots (Maximum speed)

**LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)**
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)

**7.7**

| Giri/min | Velocità kn | Consumi totali l/h | Consumi litro miglio | Autonomia mn | Rumore su scala A (in plancia) dB |
|---|---|---|---|---|---|
| Engine rotational speed 1/min | Boat speed in knots | Total Fuel consumption (as volume flow) l/h | Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi | Range na mi | Sound level on scale A (at the dashboard) dB |
| 1300 | 12.1 | 74.0 | 6.1 | 475 | 65 |
| 1400 | 12.3 | 90.2 | 7.4 | 391 | 66 |
| 1600 | 15.9 | 116 | 7.3 | 397 | 66 |
| 1800 | 19.8 | 153 | 7.7 | 376 | 67 |
| 2000 | 23.8 | 183 | 7.7 | 376 | 69 |
| 2200 | 27.5 | 227 | 8.2 | 353 | 70 |
| 2400 | 31.8 | 281 | 8.8 | 329 | 70 |
| 2450 | 32.4 | 283 | 8.7 | 333 | 71 |

### Engine room

Con la coppia di Volvo D11 da 725 cv e il sistema Ips si ottengono delle prestazioni molto equilibrate. Ideali per la crociera. Consumi contenuti, ma velocità comunque più che soddisfacenti.

*The pair of 725-horsepower Volvo D11s and the IPS system deliver a very balanced performance which is perfect for cruising. Fuel consumption is good, while its turn speed is nevertheless more than acceptable.*

the bow area. With the three-cabin layout, the design solution is a sliding bulkhead that divides up the two bow rooms. The bulkhead is thick enough to contain a wardrobe, which is an excellent idea. There is no lack of storage space, and if you want, you can keep it closed with the two separated cabins, otherwise, you leave it giving the feeling of having more space. The arrangement of the deck is also different from what you normally find. You can choose a more open version, with just the rollbar, or a more closed one with a hard top. They differ in the ways to get around. To get to the bow there is a central walkway that has been made possible by a large door in the middle of the windscreen, making it a kind of large bow rider. This means you can take full advantage of the beam, so you get more room and the passageway forward is very wide and safe. That also means you can do without having rails and grab handles on the sides, which certainly don't do anything to improve a boat's looks, but which are essential to get around without running the risk of falling overboard. The advantage of also having a living room below is that the entire deck area can be set aside for relaxation. The bow can become a single sun pad, while there are a further two in the stern, one single and one double. In addition to that, there is the bridge – which has good sightlines – chairs and tables, both big and small. So basically, everything you might need to be comfortable in the open air. The hard top protects the amidships area from the sun, and there is an extension that rests on movable poles if you also want to shade the stern, and you can do the same in the bow. Some aspects are worthy of note, such as the disappearing cleats and through-hull fittings as well as the anchor lowering system which optimises the use of space in the chain well. There is an anchor, but you can't see it, and even the locker for it doesn't take up all of the areas deep in the bow, which increases the room for getting around. Finally, amongst the large volumes that have been found in the interior, are the sailor's cabin and the tender garage. All very nice, but how does it fare when underway? We found a sea that was nearly completely calm at Genoa, but the hull felt very forgiving. There are two 725-horsepower Volvo D11s, and an IPS system. That makes it very easy to handle and to helm. When turning it heels just the right amount, not too little or too much. The tacking angle is not excessive, but after all, this is not a boat for slaloming between buoys. What it is, however, is a cruiser that will do over 32 knots, and fuel consumption is good: at 20 knots you just need about 150 litres an hour, and at 25 knots that figure is 180. So, in conclusion, you could say that Pastrovich and Fiart have shown that interior volumes and good looks are not necessarily mutually exclusive. And the same can be said for comfort and design.

SPORTIVA ED ELEGANTE ALLO STESSO TEMPO. IL DESIGN È PARTICOLARE, MA NON SEMBRA UNA BARCA FATTA PER STUPIRE A TUTTI I COSTI.
IT IS BOTH SPORTY AND ELEGANT AT THE SAME TIME. THE DESIGN IS INDIVIDUAL, BUT IT DOESN'T APPEAR TO BE A BOAT THAT IS MADE TO IMPRESS AT ALL COSTS.

# BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

In edicola dal 24 Febbraio - MARCH 2023 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

## Cover
## Custom Line *140'*

**Superyachts**
Mangusta *Oceano 50.2*

**Events**
Art Basel Miami

**The Idea Factory**
Arcadia Yachts *A96*
*55 Open* Sunreef Power

1993-2023 30 Years BARCHE

**People**
*Gianguido* Girotti

**Boats**
- Sunseeker *88 Yacht*
- Victory Design *Bolide 80*
- Fiart *P54*
- Fim *Regina 470*

**Components**
Seakeeper

**Shipyards**
Anvera

**Design**
Talenti

**Veteran Boats**
Western Flyer

ISSN 1124-3732

ANNO//year 30 • N° 3 • AUT 9,00 € • BE 9,00 € • Côte d'Azur 10,60 € • F 10,50 € • D 11,50 € • PTE CONT. 8,00 € • E 8,00 € • CH 10,50 Chf • CH CT 10,00 Chf | Marzo//March 2023 | Italy only 7 €