

Test

# Happy Island



# 16.50m

SI CHIAMA MAHON E INFATTI È UN 54' FATTO PER NAVIGARE A LUNGO E CON QUALSIASI CONDIZIONE DI MARE. COME DA TRADIZIONE AUSTIN PARKER ITS NAME IS MAHON AND IT IS A 54-FOOTER DESIGNED FOR SPENDING A GOOD LONG TIME AT SEA, WHATEVER CONDITIONS. JUST LIKE THE AUSTIN PARKER TRADITION

by Niccolò Volpatic

La prima volta che si arriva in barca a Mahon, sull'isola di Minorca, è difficile rimanere indifferenti. È uno dei più grandi fiordi naturali del Mediterraneo. Un porto sicuro per proteggersi da qualsiasi vento di tramontana e da quelli che soffiano dal Golfo del Leone verso Sud senza trovare alcun ostacolo. Minorca, infatti, è in mezzo a tutto, per questo, sin dai tempi dei fenici, Mahon è stato utilizzato come approdo sicuro. La sensazione quando ci si avvicina è che sia lì, a portata di mano, ma in realtà c'è ancora un'ansa da superare. È un fiordo talmente profondo che la città sembra non arrivare mai. Qualcosa di simile lo si prova forse solo a Bonifacio, ma il fiordo di Mahon è più profondo. È come entrare in una grotta, lasciando fuori tutti i pericoli. Austin Parker ha deciso di chiamare *Mahon* il suo nuovo 54' e mai nome fu più appropriato, perché la sicurezza in navigazione, oltre all'eleganza, è la sua cifra stilistica. Il progetto è sempre di Fulvio De Simoni, le linee sono classiche e i motori sono due Cummins da 715 cavalli ciascuno in linea d'asse. Niente colpi di testa e sperimentazioni. Tutto quello che funziona si ripropone, aggiornato. Le banchine di Santa Margherita Ligure non sono certo quelle di un grande porto commerciale, lo spazio per fare manovra non è molto. Il 54' ha un joystick con eliche di prua e di poppa e, nonostante la linea

Si può dire che si tratta di un semicustom, soprattutto per gli interni, visto che si può scegliere tra un layout a tre o a due cabine. La plancia è alla giusta distanza e si timona confortevolmente sia seduti, sia in piedi. Tutto è a portata di mano e comodo da utilizzare.

*You could say that it is a semi-customised boat, especially in terms of the interiors, given that you can choose between a layout with two or three cabins. The dashboard is at the right distance and you can steer comfortably whether sitting or standing. Everything is close at hand and comfortable to use.*



d'asse non brilli per agilità, mollare gli ormeggi e districarsi in spazi stretti non mi è sembrato difficile. Fuori dalla banchina il mare è calmo, ma la presenza di grandi imbarcazioni nel Golfo Paradiso, soprattutto davanti a Portofino, mi consentono di testare il passaggio sull'onda. La carena appare molto stabile e sicura. Ha la classica postura da lobster, come tutti gli Austin Parker: leggermente seduta sulla poppa, anche perché il peso dei propulsori è lì, V di prua accentuata per fendere l'onda e andatura sicura di sé. Al timone il governo dell'imbarcazione appare facile. Non è una barca per mettersi a fare gincane tra le boe, ma garantisce comunque un buon livello di manovrabilità. Vira senza problemi, accelera senza strappi e alla massima velocità raggiunge quasi 27 nodi. Insomma, è quel tipo di barca che quando metti la prua fuori dalla diga foranea ti viene voglia di navigare a lungo. La sensazione è che non avrebbe sofferto anche se le condizioni del mare fossero state più impegnative, del resto l'omologazione CE è un categoria A come tutti i modelli del cantiere.

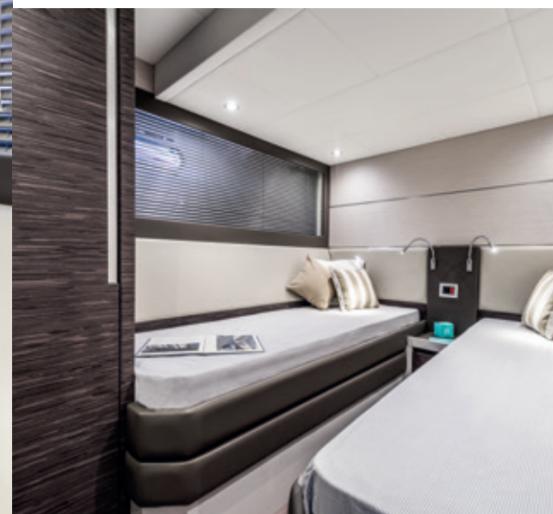
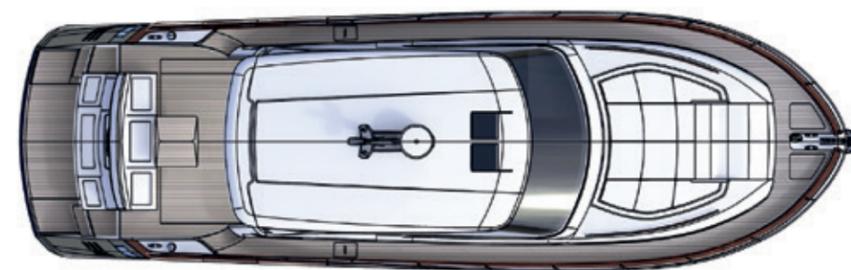
Della postazione di comando mi è piaciuta l'ergonomia. La plancia è alla giusta distanza e si timona confortevolmente sia seduti, sia in piedi. Tutto è a portata di mano e comodo da utilizzare. Meno convincente la visibilità. Niente di drammatico, ma il parabrezza è composto da due pezzi, pertanto la parte centrale che li divide ostacola leggermente la visuale. Il vantaggio della collaborazione con Fulvio De Simoni è quello di poter realizzare delle barche sempre migliori. Si possiede la conoscenza di ciò che ha funzionato ed è stato apprezzato e ci si può dedicare alla cura dei dettagli per migliorare i nuovi modelli. Un esempio è la silenziosità del 54' Mahon. Da due entrobordo in linea d'asse ci si aspetterebbe molto rumore e invece non è così. I decibel sono decisamente pochi fino a 20 nodi e i valori più alti si raggiungono solo alle velocità più sostenute. Merito certamente di un'ottima insonorizzazione della sala macchine e anche le vibrazioni sono del tutto assenti, perfino nelle due cabine ospiti collocate a centro barca, quindi molto vicine ai propulsori. Per quanto

riguarda le prestazioni, si passa dai 14,5 nodi del minimo di planata ai 26,7 nodi della velocità massima. Interessante il dato dei consumi perché la forbice, per le stesse andature, passa da circa 100 litri a 284 litri/ora per entrambi i motori. In sostanza, è possibile navigare tra 15 e 20 nodi con un consumo complessivo compreso tra 100 e 200 litri/ora. Un valore contenuto che smentisce l'idea che con i motori in linea d'asse ci sia bisogno di molti litri di carburante. Dipende da voi, in sostanza. Il consumo cresce in modo più consistente solo dai 25 nodi in su. Inoltre, i 2.500 litri di capacità dei serbatoi garantiscono una giusta autonomia per navigare in lungo e in largo per il Mediterraneo. L'autonomia è sufficiente per raggiungere Mahon dalla Sardegna, così come dalla costa francese, a qualsiasi andatura si decida di navigare, perfino alla massima velocità. Il layout della coperta e del ponte principale è tradizionale, ma funzionale. Area living e sedute in dinette e in pozzetto, prendisole a prua. Il 54' misura sedici metri e mezzo di lunghezza fuori tutto, lo spazio quindi non manca, ma non



Armatoriale a prua, due cabine ospiti a centro barca e due bagni. Gli interni sono quelli che il cantiere consente di modificare di più, sia come disposizione, sia per gli arredi.

*The master cabin is in the bow and there are two guest cabins amidships and two bathrooms. The interiors are the part of the boat that the yard allows you to modify most, both in terms of layout and furnishing.*



**SQUADRA CHE VINCE NON SI CAMBIA: ANCHE QUESTO MODELLO DEL CANTIERE È STATO PROGETTATO DA FULVIO DE SIMONI. DON'T CHANGE A WINNING TEAM: ONCE AGAIN IT WAS FULVIO DE SIMONI WHO DESIGNED THIS BOAT FOR THE YARD.**

è nemmeno sprecato. Mi è piaciuta la larghezza dei passavanti perché consente di muoversi in sicurezza anche quando la barca è in navigazione. Forse più innovativo è il layout dell'area notte, ma egualmente molto convincente. La cabina armatoriale è stata collocata a prua, distante dalla sala macchine, in modo da regalare all'armatore uno spazio ancora più confortevole. La cuccetta matrimoniale, inoltre, è in diagonale, in questo modo si percepisce uno spazio perfino maggiore rispetto a quello a disposizione. E poi si gode di un'ottima vista verso l'esterno grazie

alle finestrate sullo scafo che vanno da centro barca fino a prua. Gli ospiti, trovano posto nelle due cabine con letti paralleli di poppa. L'unica cosa che non mi ha del tutto convinto degli interni è la larghezza delle porte delle tre cabine che si limita a 50 cm rendendo non troppo agevole l'accesso.

**T**he first time that you boat into Mahon on the island of Menorca, it is hard not to be impressed. It is one of the Mediterranean's largest natural fjords. A safe harbour to protect from any north wind and from those that

blow south from the Gulf of Lion without finding any obstruction. Menorca is indeed in the middle of everything, and that is why Mahon has been used as a safe mooring since the time of the Phoenicians. As you approach, it feels like you could reach out and touch it, but there is still a curve you have to go around. It is such a long fjord that the city never seems to arrive. Perhaps only Bonifacio gives one the same feeling, but the Mahon fjord is deeper. It is like going into a cave with all the dangers left outside. Austin Parker has decided to call its

new 54-footer *Mahon* and never has a name been more appropriate, because its most distinctive feature, as well as its elegance, is how safe it is underway. The project is again by Fulvio De Simoni, the lines are classic and there are two 715 hp Cummins engines with shaft drive. No experimentation or anything impulsive. Everything that works has been used again but updated. The quays at Santa Margherita Ligure certainly aren't like those in a large commercial port, and there isn't a lot of room for manoeuvring. The 54' has a joystick with bow and stern thrusters and, even though straight-shaft transmission isn't especially agile, unmooring and negotiating tight spaces didn't feel difficult. Away from the quays, the sea was calm but the large yachts in Golfo Paradiso, especially in front of Portofino, meant that I was able to try out how the boat went through waves. The hull seems very stable and secure. It has the classic profile of a lobster boat, like all the Austin Parkers: it sits back slightly to the stern, not least because the weight of the engines is there, there is an accentuated V-shaped bow to cut through the waves and it is

sure of itself when underway. At the helm, it seems easy to handle. It isn't a boat to start slaloming between the buoys, but despite that, it ensures a good level of manoeuvrability. It turns without any problem, accelerates smoothly and reached nearly 27 knots. All around it is the kind of boat that when you get beyond the harbour walls, you want to sail for a good long time. It gave the impression that it wouldn't have struggled even if the sea conditions had been tougher, and it holds a Category A CE certification, like all of the yard's models. I liked the ergonomics of the steering position. The dashboard is at the right distance, and you can steer comfortably whether sitting or standing. Everything is to hand, and easy to use. What was less

La coperta è tradizionale, ma molto ben organizzata con spazi separati che, se si aprono portelloni e finestrate, diventano attigui e in continuità tra loro.

*The deck is traditional, but very well organised with separate spaces which, if you open door and windows, become connected and continuous.*



**VELOCITÀ MAX NODI**  
**TOP SPEED KNOTS**

# 26.7


**AUTONOMIA MN**  
**RANGE NM**

# 277


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

# 23.4

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

# 3.2


**AUSTIN PARKER INTERNATIONAL SLU**  
 E-08320 Masnou 'EL - Barcelona, Spain

**SALES OFFICE**

 Santa Margherita Ligure (GE)  
 T. 0185 699022  
 www.austinparker.com

**PROGETTO**

Fulvio De Simoni Yacht Design

**SCAFO**

 Lunghezza f.t. 16,50m • Larghezza massima 5,10m  
 • Dislocamento a pieno carico 25,000 kg • Serbatoio carburante 2,500 l • Serbatoio acqua 600 l

**MOTORI**

 2x715 Cummins QSM11 • Potenza 533 kW (715 cv)  
 • 6 cilindri in linea • Cilindrata 10,8 l • Alesaggio per corsa 125mm x 147mm • Regime di rotazione massimo 2300 giri/minuto • Peso 1.188 kg

**CERTIFICAZIONE CE**

CAT A - 12 persone

**PREZZO**

€ 1.530.000, IVA Esclusa, con 2x715 Cummins in linea d'asse

**PROJECT**

Fulvio De Simoni Yacht Design

**HULL**

LOA 16,50m • Maximum beam 5,10m • Full load displacement 25,000 kg • Fuel tanks volume 2,500 l • Water tank volume 600 l

**MAIN PROPULSION**

2x715 Cummins QSM11 • Outlet mechanical power 533 kW (715 hp) • 6 cylinders inline • Swept volume 10,8 l • Bore&amp;Stroke 125mm x 147mm • Maximal rotational speed 2300/min • Weight 1,188 kg

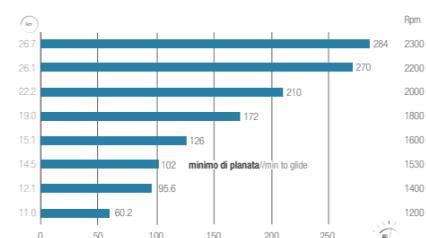
**EC CERTIFICATION**

CAT A - 12 people

**PRICE**

€ 1,530,000, Excl. VAT, powered with 2x715 Cummins inline engines

**CONDIZIONI DELLA PROVA**  
**CONDITIONS ON TEST**
**Località//Place** Santa Margherita Ligure (GE)  
**Mare//Sea state** Calmo//Calm  
**Persone a bordo//People on board** 3  
**Carburante imbarcato** 1.200 l  
 Fuel volume on board  
**Acqua imbarcata** 600 l  
 Water volume on board

**VELOCITÀ IN NODI**  
**SPEED IN KNOTS**
**CONSUMI L/H**  
**FUEL CONSUMPTION L/H**


Da 0 a planata in 11 secondi

Gliding time of 11s from 0 to glide

Da 0 a velocità massima in 27 secondi

Gliding time of 27s for a speed change from 0 to 26.7 knots (maximum speed)

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


# 9

convincing was the visibility. It wasn't bad, but the windscreen is made from two pieces, so the central section with the division slightly blocks your view. The advantage of the partnership with Fulvio De Simoni is that they can make boats that are better and better. They know what has worked and has been appreciated, and can concentrate on getting the details just right to improve the new models. An example of this is how quiet the 54' Mahon is. You would have expected two onboard shaft drive engines to produce a lot of noise, but they don't. There were not a lot of decibels up to twenty knots, and you only get the higher figures at the top speeds. That is thanks to the excellent soundproofing of the engine room – and there is also a complete lack of vibration, even in the two guest cabins located midships, so very close to the engines. In terms of performance, you go from 14.5 knots minimum planning speed to 26.7 top speed. The fuel consumption data is interesting because the range for the same speeds goes from around 100 litres to 284 litres per hour for both engines. Essentially you can go between 15 and 20 knots with overall fuel consumption of between 100 and 200 litres per hour. That is a fairly limited amount, which rebuffs the idea that having shaft drive



engines necessarily require a lot of fuel. It depends on you. Fuel consumption only really increases significantly above 25 knots. And the 2,500-litre capacity of the tanks ensures that you have the right range to go up and down the Mediterranean. The range is enough to reach Mahon from Sardinia, and also from the French coast, even at top speed. The layout of the open spaces and the main deck is traditional but functional. The living area and the chairs in the

dinette and the cockpit, with the sun pad in the bow. The 54 is sixteen-and-a-half metres long overall, so there is no lack of room, but neither is it wasted. I liked the width of the gangways because they mean you can get around safely, even when the boat is underway. Perhaps the layout of the cabin area is more innovative, but at the same time very convincing. The master cabin has been located in the bow, far from the engine room to give the owner an even more comfortable area. The double bed is arranged diagonally, and in that way, it feels as if there is more space than there is. And then you can enjoy an excellent view out thanks to the windows on the hull which run from midships up to the bow. There is room for guests in the two twin rooms in the stern. The only thing that didn't completely convince me about the interiors was the width of the doors of the three cabins, which is only 50 centimetres, meaning that getting in isn't too easy. ▴


**Engine room**

I 1.430 cavalli complessivi dei due motori Cummins offrono un range ampio di velocità da crociera. Chi lo desidera può comunque chiedere che siano installati gli Ips di Volvo.

*The 1,430 combined horsepower from the two Cummins engines gives a good range of cruising speeds. Volvo IPS motors can be installed as an optional.*

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
1200	11.0	60.2	5.4	462	65
1400	12.1	95.6	7.9	316	66
1530	14.5	102	7.0	357	66
1600	15.1	126	8.3	301	67
1800	19.0	172	9.0	277	76
2000	22.2	210	9.4	265	76
2200	26.1	270	10.3	242	77
2300	26.7	284	10.6	235	81