

TORNA A

TEST NAVETTA 52 DI ABSOLUTE YACHTS, L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE.

BARCHE, CANNES YACHTING FESTIVAL / BY GIACOMO GIULIETTI / OCT 10, 2017



La Navetta 52 di Absolute Yachts ha, come sua peculiare caratteristica, la capacità di fare evolvere la tipologia di cui è rappresentante. Fino a una decina scarsa di anni fa, il concetto di navetta era infatti legato in maniera inossidabile all'idea della **barca dislocante dalle forme codificate** (spesso a poppa tonda) e con una sovrastruttura articolata su più ponti, in genere con fly bridge, con buona parte del ponte principale coperta e riparata. Insomma, un'imbarcazione, generalmente sopra i 20 metri, **destinata alle navigazioni a lungo raggio**.

Le cose sono poi cambiate e i cantieri hanno cominciato a proporre **yacht dalle dimensioni più contenute, ma con gli stessi contenuti prestazionali** delle navette propriamente dette, vale a dire un serio mezzo per affrontare con serenità spostamenti anche di lunga tratta. In più, **le carene sono divenute più veloci** e dalla

navigazione in dislocamento puro si è passati al semidislocamento o alla semiplanata a seconda del tipo di geometrie applicate nell'opera viva. Così come **l'impatto visivo si è affrancato dai canoni tradizionali** per proporre scafi e sovrastrutture dall'aspetto rimaneggiato, con il fine sia di aggiornare l'estetica, ma anche di fornire nuove possibilità a chi la barca la deve usare, con **nuovi e maggiori spazi** in coperta e, soprattutto, negli interni.

La barca

Navetta 52 è, per il momento, la più piccola dell'omonima serie di yacht realizzati dal cantiere piacentino che si compone anche di altri due modelli: la **Navetta 58** e la recentissima e già pluripremiata **Navetta 73**.

Tra i tre rappresentanti, però, è quella che meglio rinnova il concetto di questa tipologia riuscendo, in 16 metri di lunghezza fuori tutto, a **mantenere i contenuti cambiando le forme, che risultano le più originali**. Magari, tra gli amanti delle sovrastrutture più affilate e degli scafi più affusolati, la preferenza estetica potrebbe cadere sulle consorelle, ma in realtà è proprio in questo modello, il più piccolo, che l'ufficio design del cantiere ha saputo **ampliare gli spazi oltre le aspettative**.



Di sicuro, il colpo d'occhio la differenzia dalla maggioranza delle imbarcazioni della fascia 15-18 metri che si vedono oggi in giro: la **Navetta 52 ha la ruota di prua perpendicolare all'acqua**, la sovrastruttura che sale verticalmente verso il fly bridge, le superfici vetrate che praticamente rivestono tutti gli interni del ponte principale, e le numerose sedute e il prendisole che arredano e completano la zona prodiera, soluzioni non così comuni. Anche da un punto di vista marino, il modello che abbiamo provato

riserva delle piacevoli evoluzioni. Per esempio la possibilità di **navigare efficacemente oltre i 20 nodi**, sfruttando la dualità della carena capace di procedere sia in dislocamento, che rimane il suo andamento preferito, sia la planata.

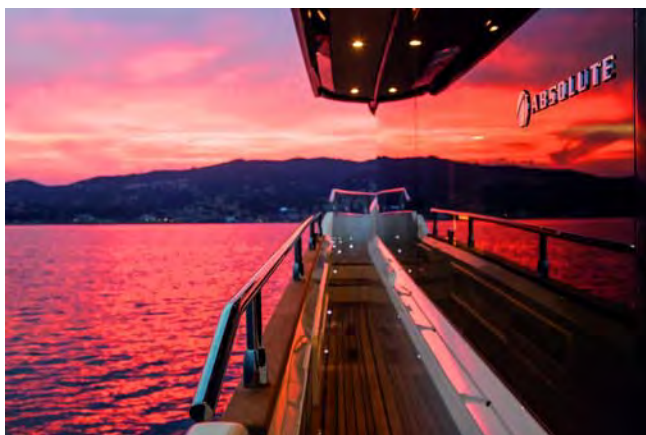
Gli esterni

Sull'**Absolute Navetta 52** si abbandona il concetto di barca prettamente mediterranea. Ma la sua fruibilità esterna è considerata in funzione dell'**Absolute Global Project**, l'**iniziativa che ha come fine la progettazione e la costruzione di barche adatte a una destinazione mondiale**, per armatori che navigano nelle acque del Sud Est asiatico, tra le isole caraibiche o nel Mare Nostrum.

Il pozzetto ha un'impostazione classica, con un divanetto addossato alle specchio di poppa che serve il tavolino per il pranzo. Per proteggere dal sole o per garantire la privacy quando si è in porto, questa zona può essere **riparata con una tenda che scende dal fly bridge** (soluzione analoga si ha anche sui passavanti, per ridurre la quantità di luce esterna che arriva nel quadrato). Il cielino del pozzetto è rifinito con tappezzeria



proprio per sottolineare la continuità tra interni ed esterni. Questa zona torna a essere **uno dei centri attivi della vita sociale di bordo**: è qui che sono serviti i piatti cucinati nel grill che può essere installato nello specchio di poppa e a cui si accede dalla plancetta semovente. Se non si desidera questa seconda postazione di cucina esterna -di gestione non comodissima se il tender è tenuto a riposo qui- è possibile usare questo spazio come gavone aggiuntivo.



I già citati **passavanti sono larghi, protetti in alto dall'oggetto del ponte superiore**, e di lato da una robusta impavesata che rende sicuro con ogni tempo il transito. Di sicuro, però, l'uso più intenso della zona prodiera è con il bel tempo, vista la sua destinazione privilegiata: **area relax e prendisole**. Qui, a dispetto delle dimensioni totali dell'**Absolute 52 Navetta** i designer del cantiere sono riusciti a posizionare in

maniera armonica **un prendisole per tre persone con poggiaschiena regolabili, più un divanetto altrettanto capiente** installato a ridosso del parabrezza. Tutto quanto senza che siano limitate le possibilità di manovra in fase d'ormeggio anche con sei ospiti in questa zona.

Articolato in modo intelligente anche **il fly bridge, dalle dimensioni generose** paragonato alla lunghezza totale dell'imbarcazione. La plancia comando è centrale, con la comoda poltrona del timoniere dotata anche di un indicatore di peso di chi si siede per poter regolare l'ammortizzatore della seduta nel modo più personalizzato possibile. Circondata, appena qualche

centimetro a poppavia, dalle lunghe sedute per gli ospiti che possono così essere di compagnia a chi timona restando nel più completo relax. Arretrando **verso poppa si incontra la zona pranzo, sita sulla dritta**. Alloggia sei persone che possono usufruire delle pietanze cucinate sul grill che appare dal mobile con frigo e lavello posto sul lato di sinistra, proprio di fronte alle scalette che comunicano con il main



deck. Tutta questa zona è **protetta da un T-Top** che può ombreggiare parzialmente anche la zona prendisole posta all'estrema poppa, grazie a una **tenda avvolgibile** installabile sulla sua sommità.

Gli interni



Come è ormai tradizione in casa Absolute, appena si accede agli interni di yacht a dimensione familiare, in cui è l'armatore a poter gestire personalmente la barca anche senza bisogno di aiuti professionali, **la cucina è il primo ambiente** che si incontra, sistemato allo stesso livello del pozzetto. Questo luogo, a sinistra dell'ingresso, diventa il cardine tra i due mondi, quello esterno e quello interno che può servire in egual

modo. Noto il lavoro compiuto dal cantiere per **rendere elegante e pulito uno spazio**

che deve essere prima di tutto funzionale, ma a cui è dato anche il compito di accogliere gli ospiti. Così pure essendo presenti il lavello, il piano di cottura in vetroceramica, la lavastoviglie, il forno, il frigorifero con il congelatore e un buon piano di lavoro, oltre al mobile sulla murata di dritta con **i cassetti dotati di sedi proprie per tutte le stoviglie** di bordo, l'impatto rimane di grande pulizia e stile.

Ad aiutare in tutto questo il gioco dei colori chiari -alternati tra calpestio in rovere color pietra, tappezzerie e ciellini- e più scuri dei mobili e degli arredi in legno, ma soprattutto la grande quantità di luce che arriva **dalle enormi finestre che circondano tutto il ponte** dando visibilità su tutto l'orizzonte. Siccome alla Absolute disegnano barche e non case, anche i dettagli sono finalizzati a migliorare la vita di bordo, il calpestio è dunque tramato per aumentare l'effetto antisdrucchiolo e **nel ciellino sono integrati in maniera discreta dei tientibene** che rendono sicuro lo spostamento anche in navigazione con mare mosso.



Verso prua il livello del pagliolato si alza, **idealmente a separare la zona più interna**, per il resto integrata senza soluzione di continuità con il resto degli spazi comuni. Qui è



posizionata la **tavola da pranzo**, sempre sulla sinistra e separabile dalla cucina tramite un vetro a scomparsa, che alloggia fino a sei persone. Di fronte è alloggiato un divanetto per due.

La **plancia di comando interna** è all'estrema prua, sul lato di dritta. Compatta quanto basta da ospitare tutti gli strumenti e i comandi per la gestione della navigazione è **ben riparata anche dalla luce del giorno dal**

labbro del fly bridge che offre una superficie ombreggiante su un'alzata altrimenti perfettamente verticale. Utile e insolita per uno yacht di queste dimensioni, **l'apertura laterale che mette in contatto diretto la timoneria e il passavanti**, soluzione di grande aiuto per chi usa la barca in equipaggio ridotto.

Alla **zona notte** è dedicato il ponte inferiore. La **cabina armatoriale è posizionata a mezza nave**, nel punto meno ballerino della barca. La sua pianta a tutto baglio permette di ricevere luce dalle aperture luminose realizzate sulle murate e di lasciare spazio a un divano sul lato di sinistra e a un vanity sulla dritta. Non manca lo spazio per un tv pop up e uno stipetto per i vestiti, mentre il letto è di dimensioni standard. Ovviamente **il bagno**

è **privato**, arredato con un piano il marmo scuro con venature ruggine e con spazio doccia separato.



La cabina armatoriale.



La cabina vip.

La **cabina vip** è a **prua**, con il letto posto a 45 gradi rispetto alla linea di chiglia per avere spazio in cabina, ma senza sacrificare i volumi dedicati alle necessità tecniche come il pozzo dell'ancora. L'accesso al bagno, che divide con la terza cabina a letti gemelli, posizionata subito a dritta della discesa, è chiuso da una porta

scorrevole, soluzione in genere evitata in barca per via delle vibrazioni, ma qui risolte in maniera impeccabile. Buona parte del merito è anche dovuta al sistema di costruzione **ISS (Integrated Structural System)** che prevede la realizzazione degli interni fuori opera e poi l'assemblaggio finale delle due parti monolitiche: scafo e arredi. Il tutto garantisce maggiore rigidità e

durata oltre a una serie di **vantaggi costruttivi e manutentivi**.

Dallo specchio di poppa si **accede al locale marinaio**, corredato di un vero locale toilette, e da qui si arriva alla sala macchine dove sono alloggiati i due **Volvo Penta D6 IPS 600 da 435 cavalli l'uno** che, come lascia intuire al sigla identificativa, scaricano in acqua la loro potenza grazie a trasmissioni Ips.



La prova



Abbiamo testato la **Navetta 52** di Absolute in condizioni molto vicine al limite di utilizzo. Non tanto per lo stato del mare, **mosso da un'onda lunga di circa un metro di altezza**, ma per le 10 persone a bordo circostanza che può verificarsi per un'uscita giornaliera, ma di sicuro non in vista di una crociera, la prima destinazione di utilizzo di chi sceglie una navetta. Ancora prima di

analizzare i numeri riguardanti consumi e prestazioni, che possono essere verificati nella tabella dedicata, a colpire del binomio "carena-impianto propulsivo" è la **stabilità in navigazione**. Arrivata in **velocità di crociera planante, a circa 19 nodi**, la barca scorre veloce e con un eccellente comfort a bordo anche con il mare che fa il suo lavoro.

Grazie all'utilizzo della trasmissione Ips invece che in linea d'asse, durante le manovre **la navetta si è dimostrata più agile di quanto ci si aspetterebbe da una tipologia di imbarcazione del genere** che di sicuro non nasce per slalomare tra in velocità tra i flutti, ma per portarci con un buon passo, a navigare lontano e ovviamente, navigando in



dislocamento, la meta del nostro incedere può essere molto più lontana: con i **2000 litri di gasolio** che trovano posto nei due serbatoi in alluminio, **a nove nodi si coprono oltre 450 miglia**, che scendono a 238 quando si sceglie di tenere il log sui 20 nodi. Molto interessante anche la **velocità di crociera economica in dislocamento** che, a 7,2 nodi,

porta l'autonomia a poco meno di 1.000 miglia, un gran bel navigare !

Altro elemento che colpisce è la **totale assenza di spruzzi in coperta**. Certo, specialmente per quanto riguarda l'intensità del vento la prova non è stata effettuata in condizioni particolarmente maschie, ma comunque già sufficienti a sollevare un bello spaglio di acqua quando si affrontavano le morbide onde di scaduta in piena velocità. Tanta asciuttezza è **merito della geometria dell'opera morta** caratterizzata da uno



pigolo lo spigolo sulla murata che, a circa tre quarti della lunghezza dello scafo, partendo da poppa, dal galleggiamento si eleva verso la ruota di prua stoppando, di fatto, le particelle d'acqua dirette verso la coperta e la sovrastruttura.

Per quanto riguarda la parte alta delle prestazioni, spingendo le manette a fine corsa, a 3600 giri e aiutando con i flap lo scafo a mantenere l'assetto più corretto si

sono raggiunti i 22 nodi, una velocità di tutto rispetto per, lo ripetiamo, un'imbarcazione che nasce per navigare placidamente a regimi ben più contenuti.

Nota finale, il prezzo di listino è di 750mila euro più Iva. Una cifra davvero interessante per quanta barca ci si porta via.

Le prestazioni

	Giri/minuto	Velocità	lt/h	lt/miglio	Autonomia
	600	3,0	2,4	0,8	2.500
	1000	4,7	7,1	1,5	1.333
Vel. Crociera economica	1500	7,2	15,1	2,1	952
Vel. Crociera dislocante	2000	9,0	39,6	4,4	455
	2250	11,0	66,0	6,0	333
	2500	11,6	85,8	7,4	270
Vel. Planata	2750	13,0	97,5	7,5	267

	3000	15,5	124,0	8,0	250
Vel. Crociera planante	3250	20,0	168,0	8,4	238
Vel. Max	3600	21,7	173,6	8,0	250