

TEST

# Absolute Navetta 53







---

Sedem oseb nas je bilo na krovu na tisti vroči julijski dan, ko smo se na krovu nove Navette poslavljali od prijetne morske sapice in privezovali v marini Varazze, kjer je sonce v negibnem zadahu mesta ponovno vztrajalo pri temperaturi v bližini komaj znosnih 40 stopinj. Dve leti je, od kar sem bil nazadnje tu, tudi takrat na testiranjih v domači marini ladjedelnice Absolute. Ponovno sem se znašel tu, ker nas je Absolute prijazno povabil na predpremierno testiranje prvega trupa novega modela Navetta 53, ki nadomešča zelo uspešen model Navetta 52 (v devetih letih so jih prodali več kot 100). Če smo pošteni, je v igri bolj modernizacija, saj podvodni del trupa in osnovni gabariti ostajajo enaki kot pri modelu 52. Ker pa gre kljub temu za precej konkretno prenovo, so se pri Absolute odločili za novo oznako. Morda želijo s tem ugodno vplivati tudi na prodajne številke, saj je ladjedelnica v zanimivem obdobju: menja se lastništvo ladjedelnice, obenem pa so končali širitev proizvodnih kapacitet (zdaj lahko na leto izdelajo do 20 bark več), razmišljajo pa tudi o širitvi na drugo lokacijo, ki bo omogočila razvoj in izdelavo večjih modelov, tako da bi malo marketinškega pospeška v tem obdobju dobro delo.

---

besedilo Peter Lenarčič • foto Alberto Cocchi







**V**modelni paleti ladjedelnice se Navetta 52, zdaj 53, uvršča na drugo mesto po velikostnem merilu, pred njo je le manjša Navetta 48. A po prodajnih številkah se ta model med vsemi jahtami ladjedelnice Absolute uvršča na tretje mesto, kar seveda pomeni, da gre za enega najpomembnejših modelov ladjedelnice, ki bo še kako krojil prihodnjo zgodbo podjetja. Da gre za Absolute, bo jasno vsakemu že od daleč, saj sta oblika, ki jo določa volumenski premec, pokončna nadgradnja in obsežen



krmarski mostiček postala izredno prepoznavna. V prenovi so vsi bistveni elementi ostali nespremenjeni, a evolucija oblik je vseeno opazna, v avtomobilskem svetu bi jo primerjal z modelom 911.

Pri testu te barke sem imel veliko srečo, kar mi je postalo jasno v hipu, ko sem z malim, a rumeno sijočim Jeepom Avenger zapejhal med pomole marine Varazze. Kajti v številnem društvu plovil Absolute je seveda bila nova 53-ica, a tudi 52-ica. Tako sem lahko direktno primerjal videz, kot ste ga lahko primerjali tudi tisti izmed vas, ki nas spremljate na družbenih omrežjih. Še več naklonjenosti pa mi je Fortuna naklonila nekaj tednov kasneje, ko sem na poti z dopusta med raztegovanjem nog v eni izmed hrvaških marin opazil 52-ico med pristajanjem in s krova zaslišal materni jezik. Prijaznemu lastniku, ki mi je naklonil nekaj minut pogovora in svojih izkušenj s plovilom, se na tem mestu lepo zahvaljujem.

Takoj boste opazili nova okna v trupu s črnim ozadjem, ki jih op-



tično še nekoliko poveča in jim doda povsem novo obliko, še lažje pa boste 53-ico prepoznali po obliki krme, ki je zdaj bolj odrezana in nagnjena nazaj, poudarjajo pa jo kromirani elementi na črnem ozadju. Vse skupaj deluje na moč moderno in v skladu z novo oznako. Pri vkrcanju s krme pa postane jasno, da je težišče bivanja na barki predstavljeno v kokpit in na krmno ploščad – kokpit je v skladu z filozofijo »Absolute Sphere« zdaj odprt, od krmne ploščadi in neskončne širine morja ločen z stekleno steno in tako potnikom nudi večjo povezanost z morjem. Zanimivo, prej omenjenemu lastniku 52-ice pa ravno ta koncept ni tako pri srcu, saj mu »zaprti« kokpit nudi občutek večje varnosti, kar igra svojo vlogo, ko izbirate plovilo, na katerem boste preživljali dopust z malimi otroki.

Vsekakor pa zunanje kuhinje/žara, ki je bil na 52-ici prisoten na krmni ploščadi, tukaj ni več. Sredino krmne stene zavzema vhod v kabino za posadko, kjer sta postelja in toaletni kotiček, ter seveda glavni prehod do strojnice. Svetlobe je po zaslugi steklene površine na krmni dovolj, je pa oprema te kabine na voljo za doplačilo. Prostor je v vsakem primeru uporaben kot dnevni WC in skladišče za mokro opremo. Pa če smo ravno tu, nadaljujmo pot skozi strojnico, kjer sta dva Volvo Pentina D6-IPS650 dizelska motorja, ki sta tudi edina na voljo. Stojne višine v strojnici ni, a se mi je vseeno zdela dovolj prostorna za gibanje in delo, sistemi pa dostopni in pregledni. Drugi vhod/izhod iz nje je skozi loputo v kokpit, tik pred vhodom v salon.

Kokpit je zdaj, kot rečeno bolj odprt, poleg krmnih stekel so tudi boki v tem delu nekoliko privzdignjeni, a z odprtino, ki ponuja optično povezavo z morjem tudi ob straneh. Za doplačilo lahko izberete komplet modularnega pohištva, ki je premično in s katerim lahko v kokpitu postavite poljubno konfiguracijo z le nekaj potezi. Na testni plovbi nismo imeli velikega morja, a za plovbo, ki se je boste lotili z družino na krovu, je kljub premičnosti dovolj dobro domišljeno, da se ne bo premikalo. Tudi preklopna/dvižna mizica je premična, a vpeta v drsnike na palubi. V kokpitu si lahko izberete tudi omarico s krmno postajo, ki bo močno olajšala manevre pristajanja, poleg tega pa dodala tudi nekaj odlagalnega prostora. Omarice brez krmilne postaje pa ni v ponudbi.

Morda še malenkost, ki pa jo sam visoko cenim: strop kokpita, torej krmarski mostiček, ki sega čez kokpit in pokriva tudi bočne prehode na premec, je tapeciran. Čeprav ni strukturnega pomena, mi pove, da ladjedelnica razmišlja o detajlih, ki bivanje naredijo prijetno in udobno, pove pa tudi, da pri izdelavi plovila ne stiskajo. Bočna prehoda na premec sta udobno široka in dobro zaščitena tudi v primeru velikega morja in slabega vremena, na premcu pa najdemo kaj drugega kot prostor za druženje in sončenje. Velika Ležalna površina ima premičen naslon, s katerim del nje spremenimo v udobno klop, za mizico bo tako lahko udobno sedelo šest oseb. Pod klopjo je velik prostor za spravilo opreme (bokobranov in podobnega), ko odmaknemo blazine, pa je tu tudi strešno okno VIP-kabine. Delovni prostor na premcu (sidranje, vezanje) je prostoren in dobro zavarovan, tako da ne bo težav z bolečimi mezinici. Velikih razlik v primerjavi z 52-ico na palubi ni, po besedah prej omenjenega lastnika pa z ženo nimata nobenih težav pri teh zahtevnih manevrih.

Tudi na krmarskem mostičku je veliko prostora, takole na prvo žogo ga lahko razdelimo na tri dele. Krmni del je prazen in čaka na vaše ideje, mogoče boste tja pospravili supe in druge igrčke,







ali pa postavili ležalnike oziroma prej omenjeno modularno pohištvo, saj ta del ni pokrit s streho. Osrednji del pa je že »pod streho« in ga v večini zavzema velika miza s C-klopjo, na levem boku pa spodobno velik kuhinjski blok. Prostor deluje, kot da je zamišljen kot primarni prostor za uživanje v hrani, kadar je vreme lepo seveda. Sprednji del krmarskega mostička pa je namenjen krmarjenju. Krmarsko mesto, tako kot prej, zaseda osrednji prostor, s sedišči/ležišči za »sokmarje« levo in desno. Krmarska konzola ima svoje, po višini nastavljivo vetrobransko steklo, ki odlično opravlja svojo funkcijo, kajti glavno ukrivljeno vetrobransko steklo vetra ne preusmerja preveč učinkovito.



## Notranjost

Glavna novost Navette 53 je seveda notranjost, ki prinaša sodobni oblikovalski slog ladjedelnice Absolute. Torej kontrast mehkih in svetlih barv s temnimi poudarki. Občutek v notranjosti je tako zelo sodoben, obenem pa jim je uspelo ohraniti mehko in prijetno domačnost, kar se pri modernističnih oblikovalskih prijemih rado izgubi. Iz kokpita najprej stopimo v kuhinjo, ki je na levem boku, prehod naprej pa poteka ob desnem, salon in krmarsko mesto sta pozicionirana za stopnico višje. Jedilna miza, obkrožena z udobno sedežno garnituro, je na levi, še ena sedežna garnitura mehkih, a nepravilnih oblik pa na desnem boku, kjer je tudi krmarski položaj z kapitanovim sedežem, pod katerim se skriva vinski hladilnik ... priročno na dometu roke, ko sedimo za mizo.

Še nekaj je treba omeniti, razporeditev kabin in prostorov je fi-

ksna, izbirate lahko le med odtenki barv in materiali (les). V podpalubju imamo tri kabine, pri čemer je lastniška predvidena na sredini barke, saj zaseda celotno širino plovila in je tako najbolj prostorna, seveda z lastno kopalnico. Med plovbo pri polni hitrosti sem v njej nameril 86 dB hrupa. V premcu je VIP-kabina z diagonalno postavljenimi posteljami, ki ga poznamo že iz 52-ice, na desnem boku pa je manjša kabina za goste oziroma otroke, z dvema ločenima posteljama. Kopalnico pa si delita.

## Na valovih

No, kaj dosti valov na tisti vroči dan ni bilo, saj je ob 10-ih, ko smo izpluli, na morju pred marino Varazze pihljala le rahla sapica. Sedem se nas je pred vročino stisnilo v ohlajeni prostor salona, ko smo manevrirali iz marine. Zasloni so kazali 80 % goriva in 35 % vode v rezervoarjih, a seveda je bilo tu še nekaj ledeno mrzle vode v hladilniku ... vina žal (ali na srečo) ni bilo. Morje so kodrali dolgi, a nizki valovi. Kot je bilo ob mojem prvem obisku pri Absolutu, tako je bilo tudi zdaj, to je bil prvi trup in Absolute je skupaj z nami na njem izvajal prve meritve. Krmarili smo tako z zgornjega kot tudi notranjega krmarskega mesta, preglednost je pri obeh dobra, le pristajal bi sam raje iz spodnjih krmarskih mest. Kljub vsemu je preglednost pri teh manevrih nekoliko omejena, ko govorimo o sredinskih krmarskih mestih. Glede plovbe je odziv na plin pričakovano dokaj počasen, barka se odziva nežno in uglajeno, nikamor se ji ne mudi. Koristna lastnost pri barki polni otrok in gostov, ker tudi po pomoti





ne morete ogroziti varnosti z nepremišljenim premikom ročice plina ali krmila. Polni obrat pri 20 vozlih se zgodi brez nagiba, vrednega omembe, in zelo nežno. Tudi pospeševanje na polno se odvije brez opaznega dviga premca, krmar ima ves čas dober pregled tudi iz salona. Prehodi čez lastni val. Pri 20 vozlih se ga čuti, pri 17 pa jih lepo »požira«. Navetta 53 je izglisirala pri malo nad 15 vozli in pri cca 3000 vrtljajih, na testu pa smo dosegli največjo hitrost 24,4 vozla pri 3.750 vrtljajih. Kot udobna potovalna hitrost pa se je izkazala plovba med 18 in 20 vozli, ko se motorja vrta z okoli 3.300-

#### TEHNIČNI PODATKI

Dolžina: 15,98 m  
 Širina: 4,65 m  
 Ugrez: 1,22 m  
 Gorivo: 2000 l  
 Voda: 600 l  
 Motorji: 2 x Volvo Penta D6-IPS650

Zastopnik za Slovenijo:  
 Adriatic Wave  
[www.adriaticwave.com](http://www.adriaticwave.com)

3.400 vrtljaji in skupaj porabita približno 140–150 litrov goriva na uro. Pri plovbi je bil vključen avtomatski trim.

Sodeč po videnem, bo 53-ica »plula« po brazdi uspeha svoje predhodnice, saj je ohranila vse tisto, kar lastniki na njej cenijo, dodala pa moderen videz tako zunaj kot znotraj. Po zaslugi koncepta odprtega kokpita bo bivanje na Absolute 53 posadko še bolj približalo morju in – mar ni to bistvo navtike?

NAJVIŠJA  
HITROST

**24,4**  
kn

POTOVALNA  
HITROST

**18-20**  
kn

PORABA PRI  
HITROSTI 20 kn

**7,5**  
l/NM

ABSOLUTE NAVETTA 53 testna plovba

vtljaji	hitrost kt	poraba l/h	obremenitev %
600	2,7	2,5	23
1000	4,7	7,2	30
1500	7	18,9	35
2000	9	38	40
2500	10,8	76	60
2800	12,5	100	67
3000	15,2	120	73
3200	17,6	138	80
3400	20	150	88
3600	22,5	170	92
3750	24,4	189	100

