

Sulle onde senza paura

*Riding the WAVES, without **fear***



Tanto spazio, ma anche prestazioni interessanti. Alla gamma Navetta del cantiere di Podenzano si aggiunge una entry level di quindici metri di lunghezza che abbiamo provato in condizioni meteo impegnative

Lots of space and also interesting performance levels. The Navetta range from the Podenzano-based yard has a new fifteen-metre entry-level boat, which we tried in demanding weather conditions

by Luca Sordelli

15.1m

L

La barca è piena, siamo in undici, la densità a bordo è quasi da metropolitana in ora di punta. Siamo davanti a Varazze, ci sono una ventina di nodi di vento, un metro d'onda, un cielo basso e grigio. Nessuno ha voglia di stare fuori a prendere freddo e schizzi. Eccoci allora tutti insieme, fianco a fianco, nel salone centrale. È la prima uscita in pubblico della *Navetta 48* di Absolute, la curiosità per vederla e provarla è tanta e il cantiere di Podenzano ha radunato la stampa nautica di tutto il mondo: ho a fianco una giornalista che arriva dalla Malesia e davanti un collega russo. Abbiamo il pieno di acqua e gasolio, ma fuori le condizioni meteo non sembrano voler migliorare, anzi. Questa uscita in mare, alla fine, si sta rivelando una vera prova del fuoco per l'ultima nata in casa Absolute. Come se la caverà? Per fuggire un po' dalla folla scendo a fare un giro sotto, al ponte inferiore, quello riservato alla zona notte. Le cabine sono tre, lo spazio è veramente molto. La palma di "armatoriale" se la giocano quasi ad armi pari quella di prua, che può contare su un layout con il letto orientato in diagonale e la finestratura a filo del mare su entrambi i lati, e quella a centro barca, meno luminosa, ma con un'altezza maggiore. Entrambe sono dotate di un grande bagno con doccia separata e letti matrimoniali aggirabili su tre lati. C'è poi un'altra cabina con letti separati con accesso ai piedi della scaletta, a cui va ad aggiungersi anche quella singola per il marinaio, con un piccolo bagno e ingresso separato dalla plancia di poppa. Penso che nel complesso non è niente male per uno scafo di queste dimensioni. Il discorso non cambia ritornando "al piano di sopra". Rimango subito colpito da come, nonostante la folla e il tempo grigio, il grande salone regali comunque una bella sensazione di luminosità. Merito delle grandi vetrate laterali, dei colori chiari di legni e tessuti e del largo portellone che affaccia in pozzetto, ma anche dell'intelligente distribuzione degli spazi, con la cucina a poppa e i due divani centrali che

si fronteggiano. Alla fine tutti hanno trovato il proprio posto, nessuno si pesta i piedi. Mi siedo in plancia, apprezzo la buona visibilità nonostante gli schizzi e i tergicristalli che vanno al massimo. In sala macchine ci sono due Volvo Penta D6 di 435 cavalli ciascuno, la propulsione è affidata a due pod IPS 600 e io inizio a dare gradualmente gas. La *Navetta 48* è studiata, come il 52 e il 73 piedi, per navigare bene sia in assetto dislocante che planante. Una carena versatile, fatta non tanto per correre veloci, ma per godersi il piacere del viaggio. E le condizioni di oggi la mettono a dura prova. Il cambio di assetto, uscendo dal dislocamento, è quasi impercettibile, lo scafo cabra, ma in maniera lieve e molto graduale. Mi accorgo che lo scafo riesce a mantenere diverse andature di crociera merito proprio di queste carene. A 2300/2400 giri si registrano dodici nodi, a bordo c'è grande tranquillità e

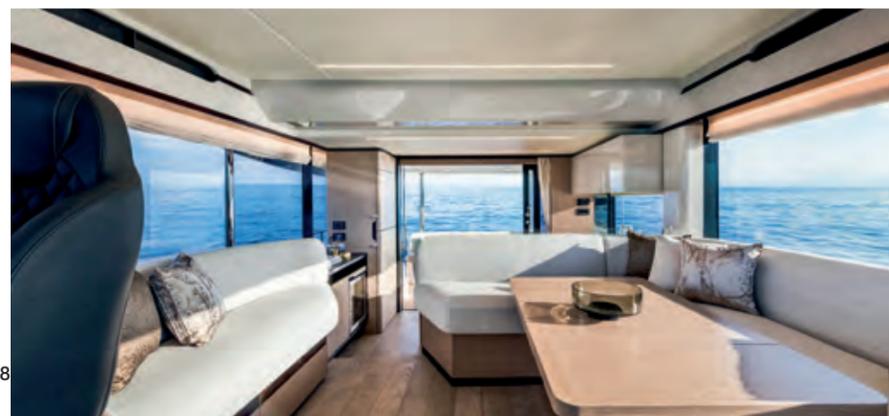


“

Il fly della *Navetta 48* si allunga molto verso poppa, fin quasi al limite del coronamento. Questo consente di avere una **grande area living** alle spalle della postazione di guida e uno sconfinato prendisole.

*The flybridge of the Navetta 48 stretches out a long way aft, nearly to the end of the stern. This creates a **large living area** behind the driving position and an enormous sunbathing area.*

”





Come per tutti i modelli della gamma *Navetta* anche sulla nuova 48 i volumi interni sono sorprendenti, sia nel salone principale che sul ponte inferiore dove ci sono tre cabine e due bagni.

As is the case with all the models in the *Navetta* range, the internal area in the new 48 is surprising, both in the main living room and on the lower deck, where there are three cabins and two bathrooms.

i consumi sono contenuti al minimo: circa 5 litri/miglio per 370 miglia di autonomia. Bene anche salendo a 19/20 nodi, il comfort rimane più che accettabile, basta non mettersi proprio con l'onda al traverso, e anche il tributo che i due propulsori chiedono in termini di gasolio è decisamente contenuto: 6,6 litri ora. Nel complesso anche questa *Navetta*, così come tutte le altre della gamma, mette in mostra una bella curva dei consumi che rimane piatta in tutta la sua parte alta, a conferma dell'efficienza della carena. Chiedo poi un po' di pazienza al mio numeroso equipaggio e proseguo nella prova, sono curioso di portare al limite la *Navetta 48*. Arrivo a 3000, poi 3200 e alla fine a 3600 giri, tutti quelli che i due Volvo Penta possono darmi. Con le onde al mascone arrivo a circa 25 nodi, l'impatto è notevole, ma la prua batte veramente poco. Apprezzo anche come le vibrazioni e cigolii siano veramente pochi. Poi mi metto col mare al giardinetto e in poppa. Bene la stabilità, bisogna solo fare qualche correzione al timone

sulle onde più fastidiose, ma la situazione continua ad essere assolutamente sotto controllo, arrivo a toccare i 27 nodi. Prova superata a pieni voti.

The boat is full. There are eleven of us, and the crowding on board is nearly like a commuter train at rush hour. We are off Varazze and the wind is blowing at around twenty knots, the waves are a metre high, and the sky is low and grey. Nobody wants to be outside in the cold and spray, and so there we all are, huddled together in the central living room. It is the first public outing of the *Navetta 48* by Absolute, and there is so much interest in seeing and trying it out that the Podenzano-based yard has brought together the yachting press from all over the world: beside me there is a journalist who has come from Malaysia, and in front of me a Russian colleague. The diesel and water tanks are full, but outside the weather conditions don't seem to want to improve, in fact quite the opposite. At the end

of the day, this trip out to sea is proving to be a really tough test for the latest offspring from the Absolute firm. How will it handle it? To escape a bit from the crowd, I go to take a look below, on the lower deck, the one reserved for cabins. There are three of them, and there is really a lot of room. The one in the stern, which can boast a diagonally-orientated bed and sea-level windows on both sides, and the one amidships, which is not as light but has more headroom, have nearly equal rights to the title of "owner cabin". Both have a large bathroom with a separate shower and double beds that can be accessed on three sides. Then there is another cabin with separate beds which can be reached from the foot of the stairs, and to this should also be added the single bed in the crew cabin, with a small bathroom and separate access from the rear steering station. I think that overall it isn't at all bad for a boat of this size. It's the same thing when we go back to the "upper floor". I am immediately struck by how, despite the mass of people and the grey weather, the large living room feels bright. That is thanks to the large side windows, the light wood colours and materials and the large door that looks onto the cockpit. It also comes from the intelligent distribution of the areas, with the galley in the stern and the two central sofas facing each other. In the end, everybody found somewhere to sit, and nobody was forced to stand. I sat down at control panel, I appreciate the good visibility despite the spray and the wipers which were working flat out. There are two 435 hp Volvo Penta D6s in the engine room, and propulsion is entrusted to two IPS 600 pods – I gradually open the throttle. Like the 52 and 73 footers, the *Navetta 48* has been designed to move well both when it is in displacement mode and when planing. It is a versatile hull, made not so much for speed, but to enjoy the pleasure of the trip.

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Varazze
Mare//Sea state	mosso//rough
Vento forza//Wind speed	20 kn
Direzione//Wind Direction	NE
Altezza onda//Wave height	100 cm
Persone a bordo//Number of people on board	11
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	100%
Acqua imbarcata//Water volume on board	100%
Motore//Engines	2 x D6 IPS 600 Volvo Penta

Velocità max nodi
//Top speed knots

27

Autonomia mn
//Range nm

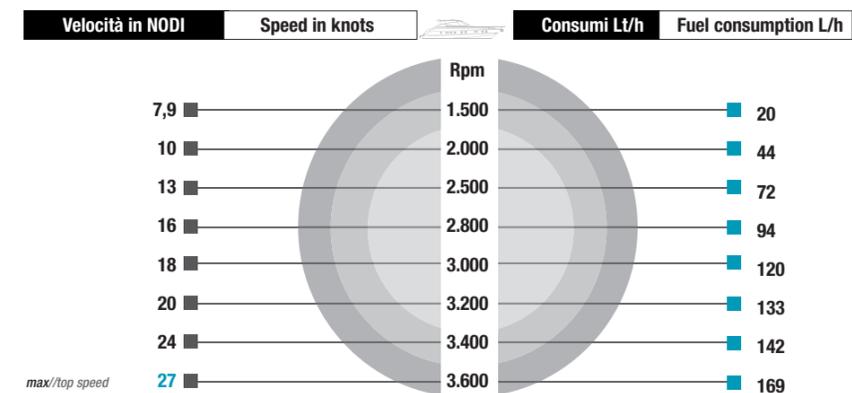
325

Rapporto peso potenza
//Mass outlet power

36.2

Rapporto lung./larg.
//L/W

3.24



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
1.500	7,9	20	2,53	711	72
2.000	10	44	4,4	409	76
2.500	13	72	5,53	325	78
2.800	16	94	5,87	306	78
3.000	18	120	6,6	272	79
3.200	20	133	6,65	270	80
3.400	24	142	5,91	304	83
3.600	27	169	6,25	288	84

Absolute S.p.a.
Via F. Petrarca 4
Loc. I Casoni – Gariga
I-29027 Podenzano (PC) – Italy
TEL +39 (0)523 354011
info@absoluteyachts.com
www.absoluteyachts.com

PROGETTO Ufficio Tecnico Cantiere
SCAFO Lunghezza ft 15.1m
• Larghezza massima 4.65m
• Immersione 1,25 m
• Dislocamento 22.500 kg
• Capacità serbatoio carburante 1800 / • Capacità serbatoio acqua 530 /
MOTORE 2 Volvo Penta D6 IPS 60 • Potenza 320 kW (435 hp) • Numero di cilindri 6 • Alesaggio per corsa 103mm x110mm • Cilindrata 5.5 / • Regime di rotazione massimo 3.500 giri/min
• Peso 594 kg
CERTIFICAZIONE CE CAT B - 14
PREZZO 737.000 €

PROJECT Shipyard technical department
HULL LOA 15.1m • Maximum beam 4.65m • Draft 1.25m
• Displacement 22,500 kg
• Fuel tank volumes 1800 / • Water tank volume 530 /
MAIN PROPULSION 2 Volvo Penta D6 IPS 600
• Outlet mechanical power 320 kW (435 hp) • Number of cylinders 6 • Bore & Stroke 103mm X110mm
• Total swept volume 5.5 / • Maximal rotational speed 3500/min • Weight 594 kg
EC CERTIFICATION CAT B - 14
PRICE 737,000.00 €

Velocità minima di planata
11 nodi
Minimum gliding speed:
11 knots





And today's conditions provide it with a tough test. The change in trim, as it moves out of displacement mode, is practically imperceptible, the hull's nose rises slightly, but very gradually. I agree that the yacht manages to hold different cruising speeds precisely because of these hulls. At 2,300/2,400 rpm we register twelve knots, and on board things are very calm and fuel consumption is at a minimum: around five litres per nautical mile for a 370 mile range. It is also good when we go up to 19 or 20 knots, with the level of comfort staying more than acceptable, you just have to not take the waves side on, and what the price demanded by the two engines in return in terms of diesel consumption is really not too high: 6.6 litres per hour. Overall this Navetta, like all the others in the range, has a nice fuel consumption curve that is flat throughout its upper part, which confirms the efficiency of the hull. Then I ask for some patience from my numerous fellow passengers and continue with the test: I am curious to take the *Navetta 48* to the limit. I get to 3,000, then 3,200 and finally to 3,600 revs, which is all that the two Volvo Pentas can give me. With the waves on the bow I get to around 25 knots, the impact is substantial, but the bow doesn't slam down much at all. I like the fact that there are very few vibrations or creaking. Then I place us with the sea on the quarter, and with a following wind. The stability is good, you just have to make a few adjustments at the helm when the waves are more difficult, but the situation continues to be completely under control, and I even touch 27 knots. The test was passed with flying colours. ■

La tecnica costruttiva di tutti gli Absolutes si avvale del sistema brevettato ISS, Intergrated Structural System. Si tratta di una tecnica che vede la struttura interna costituita da una griglia biassiale di materiali multistrato, di compensati marini e altri materiali che vengono assemblati ad incastro. A fine processo la struttura viene sigillata con vetroresina formando un corpo unico con scafo e coperta.

The construction technique for all the Absolutes makes use of the ISS, the patented Integrated Structural System. It is a technique in which the internal structure consists of a biaxial grid made of multi-layer materials, marine compensates and other materials that are made to interlock with one another. At the end of the process the structure is sealed with glass fibre making a single unit with hull and deck.

