

# Spazio, luce, silenzio

Roomy, **light** and  
**SILENT**





FEDELE AL DNA DEL CANTIERE, LA NUOVA AMMIRAGLIA  
DI ABSOLUTE SI DISTINGUE PER LA GENEROSITÀ DEI VOLUMI  
E IL GRANDE COMFORT IN NAVIGAZIONE  
ABSOLUTE'S NEW FLAGSHIP HAS STAYED TRUE TO THE YARD'S  
HERITAGE WITH THE AMOUNT OF SPACE AVAILABLE AND HOW  
COMFORTABLE IT IS WHEN UNDERWAY

by Luca Sordelli  
photo by Alberto Cocchi

Metro alla mano, è questione di soli sessanta centimetri. *Navetta 75* è la nuova ammiraglia di Absolute, toglie lo scettro alla poco più piccola 73. Su un totale di ventitré metri può sembrare poco. Non è così. In realtà, l'ultima nata rappresenta molto bene l'evoluzione del cantiere di Podenzano, che quattro anni fa aveva messo piede per la prima volta nel mondo delle big-boat al limite dell'immatricolazione CE e che ora dimostra di essere diventato uno dei punti di riferimento in questa, affollata e super competitiva, fascia di mercato. Lo fa partendo dal suo Dna, da ciò che da sempre contraddistingue le navette di Absolute: spazio, luce, silenzio. Basta salirci, navigare, fare poche miglia, l'accoglienza è immediata. Partirei dalla cabina armatoriale, uno dei suoi punti forti. È a prua, sul main-deck, ed è full-beam, sfrutta quindi tutta la larghezza massima dello scafo, soluzione mutuata da yacht ben più grandi che regala agli armatori l'uso indisturbato di quasi un terzo di questo ponte. La luce è assicurata dalle due grandi finestrate laterali e il silenzio è totale, ben lontani dalla sala macchine, a velocità di crociera si sente solo

Molto ben disegnata la postazione di pilotaggio interna, la sua posizione rialzata consente una buona visibilità verso prua. Un joystick può essere installato a poppa per facilitare l'ormeggio in banchina.

*The indoor dashboard is extremely well designed, and by being raised it means you get good sightlines looking forward. A joystick can be fitted in the stern to help to moor at the quay.*





il rumore dell'acqua sullo scafo. Il discorso non cambia al capo opposto di questo ponte, parlando del pozzetto che si allunga bene verso poppa, con tanta superficie calpestabile ottenuta grazie alla soluzione "a terrazza".

La separazione dalla plancia da bagno è quasi impercettibile, grazie ai due larghi passaggi laterali e alla parte centrale dello specchio di poppa vetrata, il che significa luminosità e un'ancora maggiore sensazione di spazio, data dalla vista verso il mare. Per lo stesso scopo, sempre in pozzetto, le due murate laterali sono "bucate", aperte alla vista, alla luce e all'aria. Qui la silenziosità è assicurata in primis dalla scelta della propulsione Ips: poche vibrazioni motori molto a poppa e molto in basso. Cosa si sente navigando ad andatura di crociera? In sostanza solo il vento e il rumore dell'acqua mossa dalla scia a poppa. Da sottolineare come qui, e

anche sul fly, divani e mobili siano tutti free standing e consentano quindi una grande personalizzazione da parte degli armatori. A centro barca, nel grande salone centrale, a colpirmi sono prima di tutto la sconfinata superficie delle vetrate, dal cielino a camminamento, e all'opposto la contenuta dimensione dei montanti. Risultato? Una grande ricchezza di volume tra dentro e fuori. Lo spazio, quello vero, è tanto, ma quello percepito è ancora di più. Il ponte inferiore è dedicato alle cabine per gli ospiti, tre con altrettanti bagni. Qui mi piace sottolineare come l'accesso sia indipendente da quello per la suite armatoriale, uno dei dettagli che racconta come in Absolute abbiano studiato e ben differenziato i flussi a bordo, per agevolare le operazioni all'equipaggio e dare maggiore privacy agli ospiti. Per esempio, per raggiungere il fly ci sono due scale, a prua e a poppa,

e anche due portelloni laterali sui passavanti. Inoltre, alla zona crew si accede dalla plancia da bagno.

In navigazione *Navetta 75* conferma tutte le qualità del *73*, le linee d'acqua sono state leggermente allungate, ma mantengono le stesse geometrie. Buone quindi le prestazioni, sia in dislocamento, sia in planata. In sala macchine ci sono due Ips 1350, dotati di due piccoli assi di trasmissione che consentono di spostare un po' più a centro barca i due D13 di Volvo Penta, a tutto vantaggio dell'assetto; inoltre l'entrata e l'uscita in planata sono quasi impercettibili, con un angolo di cabrata minimo.

Il ponte inferiore è dedicato alla suite armatoriale e alle tre cabine per gli ospiti con altrettanti bagni.

*The lower deck is dedicated to the owner's suite and three guest cabins with as many bathrooms.*







A manette tutte abbassate si raggiungono i 25 nodi, consumando 385 litri/ora (15,40 litri/miglio). *Absolute 75*, però, da vera Navetta, non è una barca nata per correre. Il meglio di sé lo dà ad andature più tranquille come 18/19 nodi, la velocità di crociera ideale è a 18 nodi (220 litri/ora, 12,22 litri/miglio), o anche a regime da trasferimento, 11 nodi, dove i consumi scendono a 69 litri/ora, quindi 6,45 litri/miglio, per ben 620 miglia di autonomia.

**IL FLY È SCONFINATO, "UNA BARCA SULLA BARCA". VERSO POPPA SI ALLUNGA FIN QUASI AL CORONAMENTO, VERSO PRUA LA SCELTA DI UN PARABREZZA QUASI VERTICALE AUMENTA LA SUPERFICIE CALPESTABILE E VIVIBILE.**

THE FLY DECK HAS AN ENDLESS FEEL TO IT, ALMOST AS IF IT WERE ANOTHER BOAT SITTING ON TOP. GOING AFT IT STRETCHES PRACTICALLY TO THE TAFFRAIL, WHILE TOWARDS THE BOW THE ANGLE OF THE WINDSCREEN - NEARLY VERTICAL - LEAVES THE GREATER USEABLE SURFACE AREA.







If you measure it, it is just a matter of sixty centimetres. The *Navetta 75* is the new flagship of the Absolute range, stealing the crown from the smaller 73. When we are talking about a 23-metre, that might not seem like a lot. The latest in the dynasty gives a good idea of how the Podenzano-based yard has evolved, after its first outing – four years ago – in the world of big boats coming in under the EU 24-metre limit. It is now showing that it has become a point of reference in that crowded and highly competitive sector. The firm is doing so starting from its DNA, from what has always set Absolute *navettas* apart: they are roomy, quiet and have plenty of natural light. You just have to get on board and do a few miles to feel how quickly you feel at home. I shall start from the master cabin, one of its strong points. It is on the main deck and, being full beam, gets the

most out of the maximum width of the boat, a technique borrowed from much larger yachts and which gives the owner sole use of nearly a third of that deck. Luminosity is guaranteed by the two large side windows and there is complete silence, far from the engine room: at cruising speed, all you hear is the sound of the waves on the hull. It is the same story at the other end of the deck, with the cockpit stretching deep into the stern, with a lot of usable surfaces thanks to the terraced approach. Any separation from the swimming platform is hardly noticeable thanks to the two wide side decks and the central part of the transom made of glass. That means you get luminosity and even more feeling of space with a view of the water. Still in the cockpit, the same approach has been taken with the “perforations” on the sides, which provide a view, light and some breeze. Quietness is ensured primarily by the choice to go with IPS propulsion systems: there isn't much engine vibration, and what there is comes deep down right in the stern.

So, what do you hear at cruising speed? Just the wind and the sound of the water in the wake. It is worth

pointing out that both in the cockpit and on the flybridge, the sofas and furniture are all free-standing and so buyers have great liberty to customise the layout. The first thing that struck me amidships, in the middle of the large central lounge, was the huge floor-to-ceiling window surface, and by contrast how small the supports were. So, what does that do? It creates genuine confusion between what is inside, and what is out. There is so much room, real room, but the perceived space is greater still. The lower deck is set aside for guest accommodation, with three cabins and the same number of bathrooms. Here one notices that its access takes a different entrance from the one that leads to the master suite, one of the details that shows how Absolute has

Una delle zone più interessanti della barca è il “triangolo” di prua, che va a duplicare la zona living in pozzetto.

Oltre ad un grande prendisole ci sono due divanetti e un tavolo ribaltabile.

*One of the most interesting areas on the boat is the bow “triangle”, which is similar to the living area in the cockpit. As well as a large sun pad, there are two sofas and a table that can fold down.*



**VELOCITÀ MAX NODI**  
TOP SPEED KNOTS

**25**



**AUTONOMIA MN**  
RANGE NM

**315**



**RAPPORTO PESO POTENZA**  
MASS OUTLET POWER

kg  
kW

**10.5**

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

**4.06**



**PESO FULL MASS**  
DISPLACEMENT

**16.5**



**ABSOLUTE S.P.A**

Via F. Petrarca 4  
Loc. I Casoni – Gariga  
I-29027 Podenzano (PC)  
T. +39 0523354011  
info@absoluteyachts.com  
www.absoluteyachts.com

**PROGETTO**

Ufficio Tecnico e Stile Absolute

**SCAFO**

Lunghezza f.t. 22,82m • Baglio massimo 5,61m  
• Dislocamento a secco 15.500 kg • Capacità serbatoio carburante 4.000 l • Capacità serbatoio acqua 1.110 l

**MOTORE**

2 Volvo Penta D 13 Ips 1350 • Potenza 735 kW (1.000 cv) • Alesaggio per corsa 131mm x 158mm  
• Cilindrata 12,8 l • 6 Cilindri • Regime di rotazione massimo 3000 giri/min • Peso 2.458 kg

**CERTIFICAZIONE CE**

CAT B

Numero max persone imbarcabili 18

**PREZZO**

A partire da 3.680.000 €

**PROJECT**

Absolute Tecnical and Style department

**HULL**

LOA 22,82m • Maximum beam 5,61m • Light mass displacement 15,500 kg • Fuel tank volume 4,000 l • Water tank volume 1,110 l

**MAIN PROPULSION**

2 Volvo Penta D 13 IPS 1350 • Outlet mechanical power 735 kW (1,000 hp) • Bore&Stroke 131mm x 158mm • Swept volume 12,8 l • 6 Cylinders  
• Maximal rotational speed 3000/min  
• Weight 2,458 kg

**EC CERTIFICATION**

CAT B

Max 18 people on board

**PRICE**

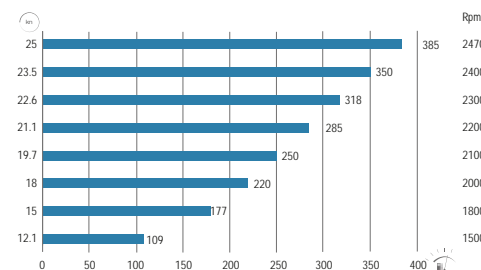
Starting from 3,680,000 €

**CONDIZIONI DELLA PROVA**  
CONDITIONS ON TEST

**Località**//Place Genova  
**Mare**//Sea state Calmo//Calm  
**Vento forza**//Wind speed 5 nodi//knots  
**Direzione vento**//Wind direction NE  
**Altezza onda**//Wave height 0 cm  
**Persone a bordo**//People on board 8  
**Combustibile imbarcato** 29%  
Fuel volume on board  
**Acqua imbarcata** 88%  
Water volume on board  
**Motore** 2 x IPS 1350 Volvo Penta  
Main propulsion  
**Stabilizzatori**//Stabilisers Seakeeper 800

**VELOCITÀ IN NODI**  
SPEED IN KNOTS

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



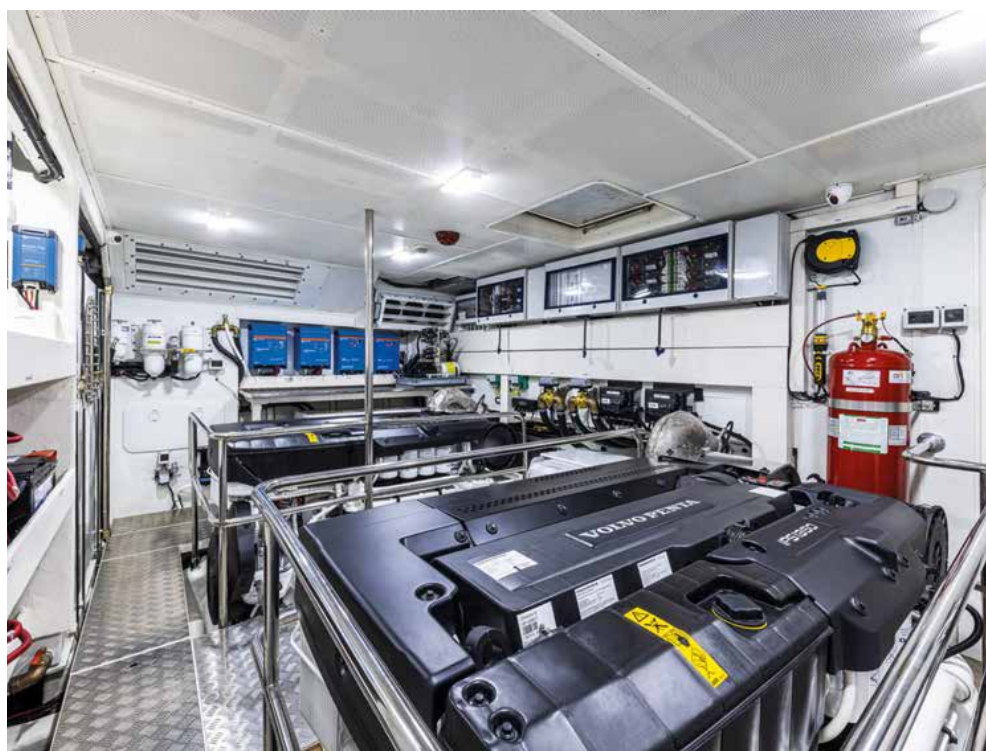
Velocità minima di planata 15 nodi  
The minimum gliding speed is 15 knots at 1800/min

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



**14**

Ciri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
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
1500	12.1	109	9,01	444
1800	15	177	11,80	339
2000	18	220	12,22	327
2100	19,7	250	12,69	315
2200	21,1	285	13,51	296
2300	22,6	318	14,07	284
2400	23,5	350	14,89	269
2470	25	385	15,40	260



### Engine room

In sala macchine la sola motorizzazione disponibile è con due Volvo Penta Ips 1350 e due D13 da 1.000 cavalli ciascuno. Per un migliore bilanciamento dei pesi ci sono due piccole assi che consentono di avere i due motori più verso centro barca.

*The only power option available is to fit two Volvo Penta IPS 1350s with two D13s producing 1,000 horsepower each.*

*Two small jackshafts mean that the engines have been moved closer to the middle of the boat to improve weight distribution.*

taken a close look at on-board traffic, and separated the foot flows to make it easier for the crew to work and give the guests greater privacy. For example, to get to the flybridge there are two sets of stairs, fore and aft, and also two doors that open onto the side decks. Furthermore, you get to the crew area from the swimming platform. When underway the *Navetta 75* shows that it has all of the qualities of the 73, the waterlines have been slightly stretched, but they keep the same look. So, the performance is good, both in displacement mode and when planning. There are two IPS 1350s in the engine room, which have been fitted with two small transmission shafts, which means that the two Volvo Penta D13s can be moved closer to the middle of the boat, which helps with the trim; you hardly feel it when you are planning or come back down, with just a small change in pitch angle. With the throttles opened right up we got to 25 knots, using 385 litres of fuel an hour (and 15.40 litres per nautical mile). But the *Absolute 75*, as a true *navetta*, hasn't been made for speed. You get the best out of it going slower, for example at 18 or 19 knots, and the best cruising speed is 18 knots (220 litres per hour, 12.22 litres per mile), or for longer distances, 11 knots, where fuel consumption goes down to 69 litres an hour, so 6.45 litres per mile, to give a range of as much as 620 miles. ▴

