

# ABSOLUTE NAVETTA 52 Prix d'excellence

Un an après la Navetta 58, Absolute transforme l'essai avec cette nouvelle vedette à vocation grande croisière, plus aboutie que la première. Sur ce créneau, la marque italienne a plus que jamais le vent en poupe et devient l'exemple à suivre. Texte Michel Luizet - Photos Jérôme Kélagopian et l'auteur



L'Absolute Navetta 52 reprend la silhouette plutôt massive de son aînée, la 58. L'arceau de fly-bridge est une option.

**900 000 €**

Prix TTC avec 2 x 435 ch Volvo IPS

Vitesse maxi (en nœuds)	24
Conso. à 20 nœuds (en l/h)	135
Longueur (en mètres)	16
Couchettes	6 + 1 (marin)

**A**bsolute est passé maître dans l'optimisation des aménagements intérieurs. Il nous le prouve une fois de plus avec cette Navetta 52 lancée à l'occasion du Cannes Yachting Festival en septembre dernier. Depuis quelques années maintenant, le chantier de Piacenza surprend par sa capacité à se démarquer des autres, à trouver des solutions d'agencement nouvelles, toujours avec l'optique d'être le plus fonctionnel possible. On se souvient l'année dernière de l'essai de la 45 FlyBridge (Neptune n°214) que l'on n'avait pas hésité à qualifier de meilleure vedette à fly sur ce segment de taille.

### Retour aux grands fondamentaux

Quelques mois plus tard, Neptune était de retour à Cannes pour tester la Navetta 58, première unité à vocation trawler d'Absolute, dans la lignée des Azimut Magellano ou des Cranchi Ecotrawler. La nouvelle Navetta 52 s'inscrit dans cette continuité, mais si l'habillage et le style extérieur sont quasi identiques à son aînée (le fly par exemple est un vrai copier-coller), les aménagements intérieurs n'ont plus rien à voir. À bord de la 58, les designers d'Absolute avaient tenté de recréer une ambiance bateau de voyage. Cela se traduisait sous la timonerie par davantage de boiserie, un coin cuisine-carré installé dans la partie avant, et un mobilier qui pouvait sembler plus envahissant qu'à l'accoutumée. La Navetta 52 abandonne ce parti pris et signe le retour aux grands fondamentaux de la marque : dégagement des volumes, ergonomie des aménagements et priorité accordée à la lumière naturelle. Mis à part peut-être le pare-brise

Comme à bord de la Navetta 58, le poste de pilotage est centré, impliquant une visibilité moindre en manœuvre de port. Le choix d'un double salon et d'une surface dégagée à l'arrière favorise en revanche la convivialité.



Agencement de l'intérieur quasi parfait. Excellente ergonomie et qualité des rangements autour de la cuisine.

Superbe cabine avant, au niveau de la suite armateur traversante.

Bon rendement sous les 10 nœuds de vitesse.

Finition générale impeccable.



Poste de pilotage intérieur exigü.

Silhouette un peu lourde.

La hauteur sous barrots trop juste dans le cockpit.

La multiplication vertigineuse des options.

- Design ★★★★★
- Plan de pont ★★★★★
- Performances ★★★★★
- Finition ★★★★★
- Aménagements ★★★★★
- ★ à revoir ★★ moyen
- ★★★★ bien
- ★★★★★ très bien
- ★★★★★ exceptionnel

En «creusant» le pont, Absolute parvient à exploiter la plage avant en y installant un sofa ainsi qu'un grand bain de soleil.



Le fly-bridge s'organise autour d'un sofa en U et d'un module cuisine à l'arrière. Au client de choisir l'aménagement qu'il souhaite.



Déjà vu sur les 52 et 56 Fly, le barbecue électrique et son évier intégrés au tableau arrière est une option qu'il est difficile de refuser.



Le retour de la casquette de fly rend possible la fermeture en toile des passavants et du cockpit. Notez aussi, côté droit, la présence d'une porte coulissante latérale donnant accès au poste de pilotage.



Le fly s'étend jusqu'à l'aplomb du tableau arrière. Deux poteaux supportent l'extension arrière qui est sécurisée par une balustrade en inox.



### Au fait...

**ISS, quésaco ?**  
Integrated Structural System, en français, système de structure intégrée, est une méthode de fabrication mise au point par Sergio Maggi, le designer en chef d'Absolute. Ce dernier qui compte plus de 30 ans de maison, chez Gobbi tout d'abord, puis chez Absolute Yachts, a généralisé ce procédé dès 2008, pour toute la chaîne de construction. Il consiste entre autres à renforcer la coque avant même son démoulage par une «grille» de structure sur toute la longueur de la coque qui servira de support aux cloisons, planchers et même plafonds. Cette technique permet notamment de fabriquer des modules d'aménagements à l'extérieur avant de les intégrer à la coque avec une précision au millimètre près.

## L'esprit pratique



En évitant les angles droits, l'agencement de la cuisine n'a jamais été aussi bien optimisé. C'est aujourd'hui ce qui se fait de mieux à bord d'un 50 pieds.

Face à la cuisine, une étroite console a été aménagée en un vaisselier à trois tiroirs, un modèle d'efficacité.



Un écran TV de 49 pouces (qui dit mieux ?) monte et descend derrière le dossier du canapé tribord.



Grand espace cuisine et hauteur des vitrages donnent le tempo de la timonerie.

On constate sur ce plan l'importance du dégagement à l'entrée de plain-pied avec le cockpit. Il contribue à l'impression d'espace à bord.



vertical et la porte latérale près du poste de pilotage, similaires à ceux de la Navetta 58, tout a été chamboulé. Absolute reprend en réalité le canevas intérieur de la fameuse 56 Fly, sans chercher à conserver une quelconque identité trawler. On retrouve ainsi un habitacle segmenté en deux zones principales avec une vaste cuisine à l'entrée communiquant avec le cockpit, prolongée par un grand salon et un poste de pilotage sur le flanc tribord. On dit parfois que la première impression est souvent la bonne. Cela se vérifie avec la

**L'habitacle se distingue par sa transparence et la bon équilibre des aménagements qui s'efforcent de ne pas encombrer inutilement l'espace.**

Navetta 52. Nous l'avions déjà ressenti à bord de la 450 Fly. En entrant dans la timonerie, le visiteur a tout de suite le sentiment que les choses sont à leur place, bien réparties et sans effet de déco clinquante et inutile comme cela arrive parfois chez la concurrence. La vue dégagée jusqu'au pare-brise panoramique, la très faible différence de niveau entre l'entrée et la zone salon, les vitrages latéraux totalement dégagés qui rejoignent le plafond, tout concourt à façonner un espace au style très contemporain. Comme à son habitude,

Sergio Maggi soigne chaque détail des meubles de cuisine et de la console qui lui fait face. Le designer en chef d'Absolute, véritable sorcier du fonctionnel et de l'ergonomie, évite les solutions trop convenues. Exit les plans de travail à angle droit.

### **Bien étudié pour la croisière**

Les lignes sont plus douces, les angles moins saillants. L'organisation de la cuisine est un modèle du genre. Des rangements à foison ▶



Avec sa capacité de rangements impressionnante, la mastercabin ne manque ni d'atouts ni de charme.



La cabine à lits jumeaux partage sa salle de bain avec celle de la cabine avant.



Au pied des marches conduisant à la suite propriétaire, une console fait office de coiffeuse.



La zone de nuit joue la carte de l'originalité avec sa cabine avant à l'agencement inédit.



La mastercabin? Et bien non ! Il s'agit de la cabine avant avec un lit de biais. Une idée géniale qui permet de casser les codes de la cabine convenue à symétrie trop parfaite.



Lumineuse et spacieuse, la cabine de marin peut aussi faire office de cabine d'appoint pour un invité supplémentaire.



La salle de bain dédiée à la cabine avant dispose d'une douche séparée d'excellent standing.

► bien calibrés côtoient four, lave-vaisselle, poubelle intégrée et grand réfrigérateur-congélateur. Tout est bien étudié pour la croisière. Plus en avant, les passagers se contentent d'un beau salon en vis-à-vis qui sert aussi de coin repas. Grâce aux baies vitrées latérales, l'effet transparence et la vue sur mer où que l'on se place sont garantis. La découverte du niveau inférieur procure les mêmes sensations. Le plan d'aménagement est classique avec ses trois cabines (dont une latérale) et ses deux salles de bain.

### Une exceptionnelle suite propriétaire

L'originalité est néanmoins de mise dans la partie avant. La cabine VIP rompt avec le stéréotype sans surprise qui veut que le lit soit placé dans l'axe, au centre d'un environnement parfaitement symétrique. Comme à bord de l'Absolute 60, le lit est cette fois-ci orienté en diagonale de façon à profiter le plus possible des larges ouvertures de coque et d'un écran TV extractible. La suite propriétaire à l'arrière n'est pas en reste. Elle fait forte impression, notamment pour sa capacité de range-►

La vitesse maxi est de  
24 nœuds à plein régime avec  
2 x 435 ch IPS Volvo D6.



► ments (remarquable dressing) et encore une fois l'intégration parfaite d'un mobilier discret, tout autour du grand lit double. Comme nous le disions en préambule, le plan de pont et la coque respectent à la lettre les caractéristiques de la Navetta 58. C'est d'autant plus vrai qu'un petit mètre seulement (16 contre 17 m hors-tout) sépare les deux bateaux. Grâce au long fly-bridge débordant sur les côtés, Absolute a mis en œuvre le même système de fermeture en toile amovible (en option) autour du cockpit et des passavants. Un dispositif d'inspiration trawler pour le coup, permettant de créer une zone de vie protégée supplémentaire, appréciable notamment pour des longs séjours à la marina ou au mouillage. Côté plage avant, on retrouve la ban-

quette plaquée contre le pare-brise ainsi que le grand bain de soleil en forme d'île. Une solide main courante et un pont en creux sécurisent cet espace convivial que l'on peut considérer comme un second cockpit.

### Les avantages de l'IPS Volvo

Si la Navetta est formatée pour recevoir un équipage de six personnes, elle se dote aussi d'une cabine de marin répondant au cahier des charges d'un marché international. Accessible depuis la plateforme arrière, celle-ci communique avec la salle des machines, dispositif rare sur ce segment de taille. Pionnier de la transmission par pods IPS, devenue la règle pour tous ses modèles, Absolute a ►

Les instruments analogiques ont disparu au profit de répéteurs directement connectés aux écrans Raymarine.



## CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	16,00 m
Largeur	4,65 m
Poids	nc
Transmission	Pods IPS Volvo
Puissance maximale	2 x 435 ch
Carburant	2 000 l
Eau	600 l
Cabines	3 + 1 (marin)
Couchettes	6 + 1 (marin)
Catégorie CE	B/14

## LE TEST NEPTUNE

Volvo D6-435-2 x 435 ch @ 3 400 tr/mn  
6 cylindres en ligne - 5,5 l - 699 kg/bloc moteur

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2 000	9	38	4,2	380
2 200	10	50	5	320
2 400	10,5	64	6,1	260
2 600	12	90	7,5	210
2 800	14	95	6,8	235
3 000	16,5	115	7	230
3 200	18,5	130	7	230
3 400	21	145	6,9	240
3 600	24	170	7	230

Conditions de l'essai : 6 personnes à bord, mer calme, vent nul. 65 % carburant et 50 % eau.

## PRIX DE BASE

**750 000 € HT** avec 2 x 435 ch Volvo IPS 600  
**900 000 € TTC**

**Options TTC** Air cond. 48 000 BTU 34 200 € ; générateur 12 kW 10 200 € ; grill + évier arrière 2 160 € ; passerelle hydrau. 22 800 € ; plate-forme immergeable (450 kg levage) 23 280 € ; stabilisateur Seakeeper 57 000 € ; cab. marin 15 720 € ; coque couleur champagne 9 600 € ; fermeture cockpit 9 000 € ; fermeture fly avec T-top 8 640 € ; 3 écrans GPS-carto de 7 700 € à 16 900 € selon modèle ; joystick Volvo avec interface pilote auto 20 280 € ; TV Led salon + décodeur SAT HD + DVD escamotable 6 120 € ; plancher fly en teck 15 840 € ; plancher teck plate-forme 7 440 € ; T-top fly 18 060 € ; plancher chêne tissé gris cuisine + salon 2 460 € (+ cab. 5 040 €) ; porte étanche cale moteur/cab. marin 3 600 €.

## CONTACT

**Distributeurs** JCM Nautisme (La Grande-Motte, 34),  
Modern Boat (Mandelieu, 06)  
**Contact chantier** www.absoluteyachts.com

## SES CONCURRENTS



**Azimut Magellano 50**  
Jusqu'à présent, la référence sur le créneau du bateau de voyage. 16,89 m x 5,44 m - 1 044 000 € avec 2 x 500 ch ligne d'arbre.



**Cranchi Ecotrawler 53**  
Lancé en 2013, il a depuis été rejoint par un petit frère de 40 pieds. 17 m x 4,95 m - 833 400 € avec 2 x 435 ch IPS.



**Bénéteau ST 50**  
Dans l'esprit, le plus proche de la tradition trawler. 14,99 m x 4,65 m - 719 400 € avec 2 x 435 ch IPS.

► installé une paire de Volvo D6 de 435 chevaux chacun. La vitesse plafond flirte avec les 24 nœuds, soit une performance équivalente au Cranchi Ecotrawler 53 (même motorisation) ou à l'Azimut Magellano 53 (2 x 500 ch Cummins) qui, pour sa part, demeure un adepte de la ligne d'arbre. En termes de rendement, la courbe n'est ni plus ni moins différente de celle d'une vedette à fly classique. Le binôme Navetta 52/IPS-Volvo témoigne d'un rendement avantageux sous 10 nœuds, puis la



En dépit d'un haut d'étrave assez rond, la carène est plus en V qu'on ne se l'imagine. La promesse d'un bon passage par mer formée.

\* Avec 20% de réserve



Un effort a été fait pour améliorer l'insonorisation de la cale moteur. À 16 nœuds, le bruit n'excède pas les 65 dB dans la timonerie.

Comme à bord d'un authentique trawler, la cabine du marin communique avec la salle des machines.



courbe devient linéaire au-delà. La carène de l'Absolute semble néanmoins plus planante que ses concurrents si l'on se réfère à la Navetta 58 qui tutoyait les 30 nœuds avec 2 x 600 ch Volvo D11 et IPS 900. Certains pourraient penser que des pods IPS n'ont pas leur place à bord d'une unité à vocation grande croisière.

## Une carène efficace et polyvalente

La technologie a suffisamment fait ses preuves, selon nous, pour fonctionner sur une longue navigation à régime lent aussi bien qu'avec des blocs heavy duty. Sans oublier les appareils annexes (joystick de manœuvre, ordinateur de bord) liés à l'IPS. La polyvalence est l'atout de cette carène large mais pincée au niveau de l'étrave. On ne ressent pas de réelle phase de déjaugage quel que soit le régime choisi. Au final, la Navetta 52 impressionne par la cohérence de son programme, le bon équilibre de ses aménagements et son important volume utile. Bref, c'est le trawler moderne par excellence. ■