



MAJHNA IN PRIVLAČNA LADJA

besedilo **Mitko Ivanovski** • foto **Mitko Ivanovski** in arhiv **Absolute yachts**

Absolute navetta 58

Prvi t. i. trawler v Absolutovi floti je nov, drugačen in privlačen. Z najmočnejšim IPS800 propulzijskim sistemom navdušuje pristaše modernih plovil s kančkom tradicionalizma, pa tudi s prostornostjo in svetlobo v notranjosti. Preizkusili smo ga v vodah Tirenskega morja pred pristaniščem legendarnega Kolumbovega mesta.



ni »majhna in privlačna ladja«, kar prav dobro ponazori tudi zunanost Absolutovega modela, Navette 58, ki pa se ponaša tudi z določenimi posebnostmi. Danes je na trgu kar nekaj primerkov ali tekmecev s podobno filozofijo – moderna izvedba trawlerja za tiste kupce, ki ne prisegajo popolnoma na oceansko plovo (kot recimo Grand banks ali Fleming), ampak na drugačen razpored prostorov z najnovejšim propulzijskim sklopom (IPS). Roko na srce, danes je tehnologija gradnje plovil že tako dovršena in znana, da inženirji lahko zadostijo še tako različnim okusom. Inženirji Absoluta to odlično obvladajo in tako so tudi prodajniki dobili nov razred kupcev, kar je za lastnike ladjedelnice več kot zadovoljivo. Uspeh je očitno vžgal, saj so na letošnjem BOOT-u že pokazali prve skice in načrte manjšega bratca omenjenega modela Navetta 58, v celoti pa ga bodo pokazali javnosti na letošnjem jesenskem navtičnem sejmu v Cannesu.

Drugačna in zanimiva zunanost

Vsake oči imajo svojega malarja, pravi jo, a o tem, kaj je lepo in kaj ne, je zelo težko govoriti. Zunanost Absolutove Navette 58 sodi ravno v to kategorijo, saj je mnoge popolnoma navdušila, nekatere pa tudi ne. Najbolj prepriča zelo nenavadna doplačilna barva trupa (turkizna), s katero so ponudili Hull No.1. Sicer je serijska barva bela in mimogrede, podobno turkizno barvo smo že opazili pri nekaterih tekmečih. Ta barva še bolj izstopa, ker so okna v sprednji kabini podolgovata in črne barve, okna v centralni lastnikovi kabini prav tako črne barve v obliki kvadrata, celotna nadgradnja s salonom in krmarnico pa prav tako. Vse skupaj deluje zelo kontrastno in nekako neurejeno, sploh zato, ker nimamo nobene horizontalne ločnice ali pa črte, ki bi plovilo optično podaljšalo. Morda bi bil vtis drugačen, če bi bila barva trupa v doplačilni barvi šampanjca ali pa morda v temnejšem odtenku (modra, zelena, rdeča ...).

Poglavje zase sta jambor in trda streha na sončni palubi. Na prvi pogled oba delujeta nekako izven koncepta in vizualno povečujeta višino, kar še bolj popači sicer všečno estetiko celotne podobe. Pod slednjo spada tudi premec, ki je tu popolnoma trendovski (sekiraste oblike) in oblikovan tako, da je premična izboklina zelo široka (prostor na VIP kabina).

Ob preizkusu Absolutovega modela Navette 58 se mi je v glavi zavrtil film iz leta 2013, ko so pri Absolutu na takratnem jesenskem navtičnem sejmu v Cannesu govorili o popolnoma novem projektu, drugačnem od tekmecev. Ker je Absolute yachts pod vodstvom ambiciozne Patrizzie Gobbi tudi sicer zelo inovativen, je bil BOOT 2014 prizorišče prvih posnetkov in razporedov prostorov. Povsem logično je bilo, da ga bodo predstavili na navtičnem sejmu v Cannesu 2014, kar so tudi storili. Navdušenje in zanimanje med strokovno

javnostjo ter bodočimi kupci je bilo precejšnje, saj je model Navetta 58 povsem drugačen od vseh dosedanjih trawlerjev. Še posebej izstopa njena zunanost, predvsem pa pogon – Volvopentin IPS, tokrat IPS800. Dogovor o preizkusu je bil takoj dosežen in na oktobrskem navtičnem sejmu v Genovi smo ga tudi mi preizkusili v vodah Tirenskega morja.

Majhna in privlačna ladja

Že samo ime »navetta« hitro in povsem jasno pove, kam so merili inženirji Absoluta. Navetta v italijanščini pome-

xxxxxx



1



2



3



4

foto 1: x
foto 2: x
foto 3: x
foto 4: x

Takšen premec po drugi strani ponuja izredno veliko vodno linijo plovila (ta je enaka celotni dolžini trupa) in model Navetta 58 se ponaša kot plovilo z dolžino vodne linije 17 metrov ali pa drugače povedano kot plovilo (s klasičnim premcem) dolžine 20 metrov. Nasploh je omenjeni model kombinacija zelo položnih ali pa povsem navpičnih podrobnosti. Stekla krmarnice so povsem navpična, nosilca trde strehe pa povsem položna. Podpirata jo dva navpična nosilca, nadstrešek kokpita pa tudi dva navpična nosilca. Sicer vse skupaj deluje zelo prepoznavno in drugačno, kar je za bodoče kupce zanimivo in privlačno.

Odlična razporeditev prostorov

Notranja razporeditev prostorov je bistveno manj inovativna od zunanosti, nekaj podobnega pa smo že videli pri tekmečih in tudi v lastni hiši – nič neobičajnega in slabega.

Na Navetto 58 vstopamo preko plavalne ploščadi na obeh stranskih vratih kokpita. Pomični mostiček je skrit na desni strani v drugi stopnici. Kokpit je odličen, saj ponuja veliko sedežno klop, spodobno mizo in še dovolj

površin za udobno sedenje vseh šestih gostov. Proti sončni palubi vodijo stopnice na levi strani kokpita, tu je tudi vstop v strojnico, proti salonu pa so velika in široka steklena vrata.

Pred nami se odpre dnevno-bivalni del, kjer kraljujejo salon, kuhinja, dinette in krmarnica.

Barvne kombinacije so umirjene in zelo moderne – oreh, sivi hrast, slo-nokoščena siva. Takoj na desni strani je sedežni komplet v obliki črke U, ob njem pa je klubska mizica za pijače ali kaj drugega in nasproti dvosed. Zopet lahko rečemo, da je vse skupaj zelo udobno za vseh šest potnikov. Naprej proti krmarnici je na desni strani kuhinja v obliki črke L, nasproti nje pa je t. i. dinette ali obedovalnica. Kuhinja je popolna, saj ima vse, kar potrebuje kuharica, ki je lahko tudi mornar, saj so zanj posebej predvideli prostor v krmarnici tik ob strojnici. Tudi obedovalnica je prostorna, vseh šest gostov pa bo sedelo in uživalo v hrani, če bodo dodatno sedeli na manjših stoli ali pa taburejih. Pri tem je potrebno izpostaviti izredno svetlost dnevno-bivalnega dela, saj ga obdajajo velika steklena okna, kar je danes samoumevno in zaželeno.

Kraljevska krmarnica majhne in privlačne ladje

Absolute je tipičen primer moderne ladjedelnice, ki sledi tokovom tehnologije na področju navigacijskih naprav. Dobro se spomnim časov izpred treh ali štirih letih, ko sem vprašal projektante motornih plovil za zabavo, če poznajo integrirane poveljniške mostičke, pa so vsi večinoma odklanjali z glavo, češ da to še ni pravo in ni za nas. Tehnologija gre naprej in danes so integrirani poveljniški mostički dostopni tudi v plovilih za zabavo, tudi tistih pod 15 metrov. Absolute je tu med vodilnimi, saj smo v Valu že leta 2013 preizkusili njihovega novince Absolute 64 fly, ki je takrat že imel integriran poveljniški mostiček proizvajalca Garmin.

Absolute Navetta 58 pri tem ni izjema. Krmarnica je odlično opremljena in ergonomična ter zelo »prijateljska« za vodenje plovila.

Dva velika 15-palčna monitorja ponujata radarsko sliko, elektronsko karto in celo kopico podatkov o delovanju in kontroli motorjev ter ostalih parametrov plovbe. Pohvaliti je potrebno odlično postavljene ročice Volvo penta za vrtljaje obeh motorjev, znameniti



1



2



5



3



4

ti joystick za vodenje plovila v marinah ter avtopilot, ki je na levi strani, tik ob prekrasnem lesenem krmilu. Za hitro komuniciranje s premcem in krmom so poskrbeli s pantografskimi vrati, za udobno sedenje in nadzor nad plovo pa z dvema udobnima stoloma. Edino, česar morda nisem razumel, sta dva brisalca sprednje šiše, saj sem imel občutek, da bosta trčila eden v drugega.

Tri popolne kabine v podpalubju

Inboard Performance System ali na kratko IPS je na tržišču že 11. leto in prav njemu gre zasluga, da so strojnice popolnoma na krmi ter zelo kratke. Posledično so lahko inženirji izkoristili dolžino trupa za še eno kabino na najbolj iskanem mestu – v centralnem delu plovila. Absolute Navetta 58 pri tem ni izjema. Po zaslugi IPS ima v podpalubju tri izredno velike kabine, ki morda tudi najbolj pritegnejo kupce. Lastnikova kabina je v centralnem delu trupa, po celi širini in s kraljevsko zakonsko posteljo, z zelo prostornimi toaletnimi prostori, dvosedom na desni strani in obilico svetlobe ter »njen« kozmetično mizico na drugi strani.

Proti premcu je VIP kabina z ravno tako zakonsko posteljo in s popolnimi sanitarijami. Tudi tretja, najmanjša kabina, se ponaša z dvema ločenima posteljama in z lastnimi sanitarijami. Oprema in barvne kombinacije so v stilu ostale Navette – moderno in všečno.

Ni kaj, tri popolne kabine so bile pred nekaj leti domena plovil z vsaj 20 metri ali več dolžine, danes pa je IPS omogočil takšno razkošje tudi na 17 metrih dolžine.

Sončna paluba nad povprečjem

Na sončno palubo vstopimo po stopnicah na levi strani kokpita in pred nami se odpre naravnost nenavadno velika površina. Tu so se Absolutovi inženirji izkazali – krmarsko mesto je na sredini sončne palube in opremljeno skoraj tako kot v salonu – sestavljajo jo dva monitorja, ročice za vrtljaje, legendarna IPS ročica, kontrola avtopilota in DSC postaja. Krmar sedi na posebnem stolu, okrog njega levo in desno pa so ostali potniki, ki ga opazujejo med plovo. Občutek je odličen. Za njim je klop v obliki črke U, nasproti nje pa majhna kuhinja z obveznim hladilnikom.

Še več prostora je v nadaljevanju palube. Na preizkusni plovi nas je bilo 12 in moram priznati, da gneča sploh ni bila opazna. Ali bo lastnik izbral sončno palubo za prostor za pomožni čoln ali pa ga bo privezal na plavalno ploščad, je njegova izbira. S sončne palube na premcu hitro opazimo veliko ležalno površino in sedežni element v obliki črke C, kjer lahko gostje sedijo in uživajo v hitrosti z vetrom v laseh.

Zelena strojnica z dvema možnostma

Preizkusni Absolute Navetta 58 je bil opremljen z dvema IPS800 propulzijskima sklopoma. O IPS smo v Valu že napisali celo knjigo, a tokrat morda na kratko. IPS800 je nadaljevanje uspešne zgodbe, ki se sedaj nadaljuje z motorjem D11-625 in 625 KM (460 KW) pri 2.300 obratov. V osnovi model Navetta 58 ponujajo z dvema opcijama, in sicer IPS600 in IPS800. Na prvi pogled se morda zdi, da so si številke po moči in obnašanju blizu, v resnici pa je med obema sklopoma ogromna razlika. Motor D11-625 je skoraj dvakrat večji po prostornini (D6-435 ima 5,5 litra) in ima precej nižje obrate (2.300 proti 3.500).

foto 1: x

foto 2: x

foto 3: x

foto 4: x

foto 5: x



xxxxxxx

V praksi se večji motor D11-625 obnaša bistveno bolj suvereno, manj ga je treba priganjati, ima več moči pri manjših vrtljajih, a ta prednost oz. pomanjkljivost se zelo hitro pokaže v denarnici. Cena modela Navette 58 z manjšimi IPS600 je 850 tisočakov, cena z močnejšimi IPS800 pa kar 990 tisočakov. Razlika je kar za 140 tisočakov, kar se mi zdi malo preveč, še večja pa je razlika v porabi goriva. Po uradnih podatkih zmore Navetta 58 z IPS800 največ 28 vozlov (51,8 km na uro) in križari pri 18 vozlih (33,3 km na uro) ter porabi 160 litrov goriva na uro. Z manjšimi IPS600 zmore omenjeni model največ 23 vozlov (42,5 km na uro), križari pri 16 vozlih (29,6 km na uro) in porabi samo 85 litrov ali dvakrat manj kot večji motor. O teh parametrih je treba temeljito razmisliti, sploh tistim, ki jim hitrost ni pomembna in bolj uživajo v udobni, mirni in počasnejši plovbi. Ladjedelnica ponuja gyroskopske stabilizatorje Seakeeper za 93.000 evrov, ki omogočajo udobno plovbo tudi v zelo razburkanem morju.

Preizkusna plovba

Kot sem povedal uvodoma, smo preizkusno plovbo opravili pred pristaniščem Genove, kjer je skoraj po pravilu morje precej neugodno za plovbo. Na Navetti 58 je bilo kar 12 oseb – gostov, kupcev in predstavnikov ladjedelnice, rezervoarji pa so bili skoraj do vrha polni. Volvopentina magična ročica je bila kot nalašč za manevriranje in izplutje iz sicer dokaj neugodne marine v Genovi, saj smo pluli po poti, kjer smo srečevali 10.000 TEU-kontejnerske ladje. Krmarjenje pri majhnih hitrostih je bilo odlično, Navetta je sledila palici in počasi smo zapustili marino. Pritisk na tipko, iz-

ključili smo znamenito ročico in prešli na običajni ročici za vrtljaje obeh motorjev.

Ker so bili motorji že ogreti, smo takoj preverili hitrost plovbe pri 1.000 vrtljajih, tik nad vrtljaji v prostem teku (700 vrtljajev). Pluli smo na 8,2 vozla (15,1 km na uro), vrtljaje pa nato dvignili na 1.500 in Navetta 58 je plula z 11,5 vozla (21,2 km na uro). Pri tem sta oba motorja porabila skupaj 85 litrov goriva. Ročici sem postavil na 1.750 vrtljajev in pluli smo s 13,5 vozla (25,0 km na uro). Preveril sem porabo goriva, ki je znašala 125 litrov. Krmilo levo in desno, Navetta je sledila brez oklevanja in ko sem postavil krmilo na sredino, je lepo in mirno plula. Prešel sem v višje vrtljaje in ročico dvignil na 2.000 vrtljajev, log pa je pokazal 18,3 vozla (33,8 km na uro). Ročico sem prestavil na 2.250 vrtljajev in pluli smo z 21,5 vozla (39,8 km na uro) in pri tem trošili 180 litrov na uro. Navetta 58 je plula odlično, brez oklevanja in streslajev je zavijala in držala smer. Preveril sem tudi plovbo z avtopilotom in Navetta je dobro držala smer.

Ročici do konca, vrtljaji so se dvignili na 2400 (nekaj več, kot dovoljuje Volvo penta) in dosegli smo 27,5 vozla (50,9 km na uro) ter pri tem porabili 220 litrov goriva na uro. Preveril sem hitrost križarjenja in hitrost za dolge plovbe. Rezultat: če želimo hitro pluti, potem se zdi najprimernejša hitrost motorjev med 2.000 in 2.250 vrtljajev, če pa želimo pluti počasneje in predvsem dlje, potem je vrtenje motorja priporočljivo med 1.500 do 1.750, ko plujemo od 11,5 do 13,5 vozla (21,2 do 25,0 km na uro). Preveril sem tudi hrupnost, ki je daleč pod običajnimi vrednostmi, zasluga za to pa gre IPS in predvsem trdni gradnji – v lastnikovi kabini je med 65 in 75 decibelov pri 1.200 oz. 2.200 vrtljajev.

Iz doplačilne opreme

Z dolgega seznama doplačilne opreme je treba vsekakor razmisliti o tem, kateri IPS kupimo za strojnico, saj je razlika kar 140 tisočakov. Sicer pa bi bilo med pomembnejšimi dodatki treba razmisliti o klimatski napravi, ki stane 28.000 evrov. Pomisliti je treba tudi na ostale dodatke: desalinizator stane 18.000, pomični mostiček 20.000, plavalna ploščad 19.400, stabilizatorji seakeeper 93.000 evrov, četrta kabina v krmu 20.000, posebna barva trupa 9.000 evrov, navigacijski dodatki s 15-palčnimi monitorji v krmarnici 16.900 in jambor s trdno streho 23.000 evrov.

Sklepna beseda

Če ste ljubitelj modernih trawlerjev in se pri tem ne mislite odreči modernim tehničnim rešitvam, kot so IPS v strojnici, tri velike kabine, moderno pohištvo ter obilica svetlobe v prostorih, potem je ta majhna in privlačna ladja prava za vas. Tudi zame bi bila, če bi imela moder trup. □

TEHNIČNI PODATKI

DOLŽINA ČEZ VSE	17,00 m
ŠIRINA	5,00 m
MOTORJI	2-krat Volvo penta IPS800
MOČ	2x625 KM (2x460 KW) pri 2.300 vrtljajih
NAJVIŠJA HITROST	27,5 vozlov (50,9 km na uro)
GORIVO	2.400 l
VODA	600 l
KABINE	3
CENA	850.000 evrov + DDV naprej
GRADITELJ	Absolute Yachts

www.absoluteyachts.com

