

# Tutta un'altra barca

## An entirely different boat



228

229

Molto più di un semplice restyling, la nuova versione del 17 metri del cantiere di Podenzano mette in mostra nuovi layout, nuovi arredi, un elevato livello di lusso e attenzione ai dettagli

Much more than just a straightforward restyling job, the new 17-metre model from the Podenzano boat builder has new layouts, fittings, more attention to detail and a higher level of luxury

*by Luca Sordelli*



«COSA C'È DI UGUALE? SOLO LA CARENA». Stiamo lasciando l'ormeggio, Jimmy Valente è al mio fianco. È uno dei dealer storici di Absolute, ci conosciamo da tempo, abbiamo provato insieme praticamente tutta la gamma del cantiere di Podenzano. Non posso che dargli ragione, in effetti solo mettendo piede in pozzetto della nuova versione della *Navezza 58* la prima sensazione è stata completamente diversa. La barca, la prima, l'avevo provata quando era uscita, tre anni fa. La conosco bene. «È tutta un'altra cosa» - ribadisce Jimmy e mentre parliamo è lui ai comandi, stiamo uscendo da un ormeggio strettissimo, a Genova. Il marina è pieno di barche, è mattina presto e, puntualmente, la Tramontana picchia duro. Insomma, una manovra non facilissima: per girarsi bisogna anche fare il pelo alle altre trappe, lo spazio d'azione è veramente poco. Jimmy è un comandante esperto, certo,

ma non posso non notare come la barca, lunga più di 17 metri e con un'opera viva esposta al vento decisamente imponente, sia estremamente agile da manovrare. Merito della propulsione Ips, per la precisione due 800 con i D8 da 600 cv, del joystick e dell'elica di prua: tutto è molto semplice. Approfitto del tempo necessario per arrivare fuori dalla diga foranea per studiarla la barca. Sono cambiati i layout sia del ponte principale sia di quello notte. Nuovo anche il *decor* di tutti gli interni. Subito spicca la nuova posizione della cucina, non più a centro barca, ma affacciata sul pozzetto. Una soluzione di impostazione americana, ma estremamente funzionale e sempre più apprezzata dagli armatori. In più qui la sliding door in acciaio e cristallo a tre ante, una volta chiusa, scompare: il dentro e il fuori diventano una cosa sola. Bella anche la soluzione del vetro a scomparsa e a movimentazione elettrica

**Il salone principale è caratterizzato da vetrate che permettono una vista a 360° senza interruzione. La disposizione è classica, funzionale e confortevole.**

The main saloon is characterized by windows which allow you an all-around view. The layout is classical, functional and comfortable.



The stateroom area on the lower deck is undoubtedly the large master cabin in the centre of the boat. Not only does it fully exploit the maximum five metres of hull beam, it is also extremely bright thanks to large side windows.

Zona regina del lower deck è sicuramente la grande cabina armatoriale a centro barca, che non solo sfrutta in pieno i cinque metri di baglio massimo dello scafo, ma può anche contare sulla grande luminosità garantita dalle estese finestre laterali.

che, dall'altro lato del bancone della cucina, affaccia verso il salone. Anche qui l'obiettivo, centrato, è la trasformabilità degli spazi a seconda delle esigenze d'uso. Nel salone spiccano altri bei dettagli, come il sistema delle bocchette dell'aria condizionata che scompaiono grazie ad un bel lavoro di falegnameria. Nel complesso finiture e materiali sono di prima qualità. Piacevole in particolare l'alternanza tra arredi in rovere chiaro opaco e rovere laccato lucido scuro e con molte linee curve, più difficili da modellare, ma sicuramente di grande effetto. Non posso non pensare che Absolute, da quando è arrivata

l'ammiraglia, la Navetta 73, si sta avvicinando sempre più al mondo dei superyachts. Qui, su Navetta 58, il passo in avanti è evidente. «È il frutto di un lavoro lungo, che parte dalla nostra esperienza – mi spiega Valente –, il mercato chiede standard sempre più alti, e noi ci stiamo adeguando in fretta». Un lavoro che comporta anche costi maggiori... «Tra i due modelli la differenza di prezzo si aggira su un più 3/4%, ma la crescita di valore della barca è estremamente superiore». La bella sensazione di lusso continua anche al lower deck dove, i cambiamenti sono di meno, ma si fanno sentire. Bene

il nuovo orientamento in diagonale del letto della cabina vip a prua che sfrutta meglio i volumi a disposizione, e bene anche le porte, ora a scorrimento all'interno delle paratie, altra soluzione che fa guadagnare preziosi centimetri calpestabili. E in navigazione, come se la cava? Bene, e non avrebbe avuto senso cambiare qualcosa rispetto alla versione precedente, molto apprezzata dal mercato. Alla base di tutto c'è la consolidata collaborazione con Volvo Penta con la quale Absolute è riuscita a mettere a punto una formula che funziona e che all'inizio sembrava difficile da conciliare, propulsione lps e concetto di Navetta. In realtà, grazie ad una carena molto versatile, si è trovata la quadratura del cerchio con buone performance sia in dislocamento sia in planata. I dati della prova lo dimostrano. Il passaggio avviene intorno ai 14/15 nodi: sotto si naviga ad un livello di comfort assoluto, silenzio, zero vibrazioni e consumi ridotti (al limite dei 100 litri/ora). Volendo affondare le manette si può arrivare fino ad una velocità massima di 26 nodi. Da notare come la curva dei consumi, cosa comune a tutti gli scafi della gamma Navetta, sia molto piatta in alto: da 2500 fino a 3000 giri/min, quindi da 17 fino a 26 nodi, si rimane sui 250/255 litri ora, cioè 9,4 litri miglio. Valori nel complesso ottimi viste le 33 tonnellate abbondanti di dislocamento, e viste anche le generose volumetrie di questo 58'.



«WHAT'S THE SAME? JUST THE HULL». We're leaving the berth and Jimmy Valente is at my side. He's one of Absolute's longstanding dealers, we've known each other a long time and have tested practically the entire range at the Podenzano yard. I can't disagree with him – even the initial sensation when just stepping onto the new version of the *Navetta 58* was completely different. I'd tried the first version when it came out three years ago, and I know it well. «*This is in another league*» – stresses Jimmy, and while we're chatting he's at the controls, getting us out of the tight berth in Genoa. The marina is full of boats, it's early morning and, right on time, the north wind bites hard. So in other words, not the easiest of manoeuvres. The space was really limited, and turning meant squeezing past the other moorings. Jimmy is an expert skipper of course, but I can't help but notice how the boat, which is over 17 metres long, with a distinctly mighty hull exposed to the wind, is extremely agile to manoeuvre. This is thanks to the IPS, the precision of twin 800 D8 600 horsepower engines, the joystick, and the bow propeller, making everything so easy. I take advantage of the time it takes to get outside the seawall by having a look at the boat. Layouts have changed on the main deck and the night area. The interior decor is also completely new. The new position of the

In termini di design esterno, la nuova *Navetta 58* si distingue prima di tutto per la diversa forma delle finestrate e per l'assenza delle "alette" in vtr sui montanti a poppa, tra main deck e flybridge.

In terms of external design, the new *Navetta 58* stands out first and foremost due to the different shape of the glazing, and the absence of the fibreglass 'fins' on the astern columns between the main deck and the flybridge.

## Velocità max nodi Top speed knots



## Autonomia mn Range nm



## Rapporto peso potenza Mass outlet power



## Rapporto lung./larg. L/W



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

**PROGETTO:** Ufficio tecnico del cantiere  
**SCAFO:** Lunghezza f.t. 17,42m • Larghezza massima 5,04m • Immersione 1,40m • Dislocamento 33.190 kg • Capacità serbatoio carburante 2.400 l • Capacità serbatoio acqua 650 l  
**MOTORE:** 2 Volvo Penta D8 IPS 800 • Potenza 441 kW (600 cv) • Alesaggio per corsa 110mm x 135mm • Cilindrata 7,7 l • Regime di rotazione massimo 3000 giri/min • Peso 1.410 kg  
**CERTIFICAZIONE CE:** Categoria B-14  
**PREZZO:** 1.218.000 €, IVA Esclusa, con IPS 800

**PROJECT:** Shipyard technical department  
**HULL:** LOA 17.42m • Maximum beam 1.39m • Draft 1.40m • Displacement 33,190 kg • Fuel tank volumes 2,400 l • Water tank volume 650 l  
**MAIN PROPULSION:** 2 Volvo Penta D8 IPS 800 • Outlet mechanical power 441 kW (600 hp) • Bore & Stroke 110mm x 135mm • Swept volume 7.7 l • Maximal rotational speed 3000/min • Weight 1,410 kg  
**EC CERTIFICATION:** CAT B-14  
**PRICE:** 1,218,000 €, Excl.VAT, powered with IPS 800

Velocità minima di planata 14 nodi a 2300 giri/min  
Minimum gliding speed 14 knots at 2300/min

La prova è stata fatta con mare formato, in condizioni normali la velocità massima è di 27,7 nodi.

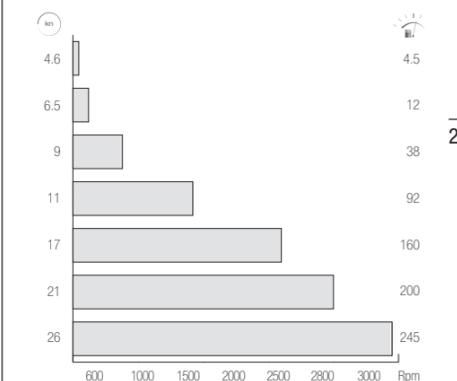
We did the test in a rough sea. Normally the maximum speed is 27.7 knots.

## Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Genova  
Mare//Sea state Mosso//Rough  
Vento forza//Wind speed 20 knots  
Direzione//Wind direction NE  
Altezza onda//Wave height 40 cm  
Persone a bordo//Number of people on board 8  
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board 50%  
Acqua imbarcata//Water volume on board 30%  
Motore//Main propulsion 2 x D8 800 IPS Volvo

## Velocità in nodi Speed in knots

## Consumi l/h Fuel consumption l/h



## Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



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
600	4.6	4.5	0.9	2.600	58
1000	6.5	12	1.8	1.300	60
1500	9	38	4.2	571	62
2000	11	92	8.3	289	63
2500	17	160	9.4	255	65
2800	21	200	9.5	252	67
3000	26	245	9.4	255	69



The cabin for the crew has two entrances, from the cockpit and the **stern bridge**. The latter was made by Opacmare especially for Absolute and is **watertight**.

La cabina per l'equipaggio ha un doppio ingresso, sia dal pozzetto sia dalla **plancia di poppa**. Quest'ultima è **affondabile**, realizzata da Opacmare apposta per Absolute.



galley stands out immediately, which now faces onto the cockpit and is no longer at the centre of the boat. A solution with an American vibe, but extremely practical and always appreciated by owners. What's more, the three-leaf glass sliding door, made of steel, is concealed once closed. Indoors and outdoors become one. The concealed glass solution and electric operation which, from the other side of the galley counter faces towards the lounge, is also a nice touch. Here too the aim was achieved to transform space according to the intended use. Other features stand out in the lounge, such as the air conditioning outlets, which are concealed thanks to some clever carpentry. Overall the finish and materials are top quality. Of particular appeal are the alternating fittings in light and dark oak, dark, polished lacquered oak, and numerous curved lines, which are harder to model but create an impact. I can't help but think that since the arrival of the flagship, the *Navetta 73*, Absolute has been getting closer to the world of superyachts. With the *Navetta 58*, the step forward is evident. «This is the result of extensive work,



## Engine room

In sala macchine ci sono due Volvo Penta IPS 800 con i D13 da 600 cv. Lavorando insieme ad una carena decisamente all round, portano a buone performance sia in dislocamento sia in planata.

*The engine room houses two Volvo Penta IPS 800 D13 600 horsepower engines. Combined with a distinctly versatile hull, they deliver both good displacement and planing performance.*



Le novità sulla nuova versione della *Navetta 58* riguardano anche il fly: qui c'è un nuovo disegno dell'hardtop con la parte centrale in tela apribile elettricamente.

Si può anche installare un bimini, anche lui servoassistito, che si estende verso poppa.

*with our experience as the starting point», explains Valente. «The market is demanding increasingly higher standards, and we're losing no time in responding to that». This work has also involved additional costs. «The price difference between the two models is around 3-4%, but the increase in the boat's value is considerably higher». The wonderful feeling of luxury continues on the lower deck, where fewer changes have been made, but those which have are still noticeable. The new diagonal orientation of the bed in the VIP cabin at the bow works well, and capitalises on the space available, in addition to the doors, which slide into the bulkhead to gain additional precious walking space.*

The flybridge on the new *Navetta 58* also has new features - the hardtop has been restyled with the central canvas section that can open via electric operation.

A power-assisted bimini top can also be fitted, which extends towards the stern.

What about sailing it, how does it perform? Very well, and it would have been pointless to make changes to the previous version, which has had significant appeal on the market. Underlying the entire design is the well-established partnership with Volvo Penta, in which Absolute has optimised a formula that works, even though it seemed difficult to reconcile propulsion with IPS and the design of *Navetta* at the start. In reality the impossible has been achieved thanks to an extremely versatile hull, delivering both good displacement and planing performance. The test figures demonstrate this. The changeover occurs around 14-15 knots. Lower than this enables sailing in complete comfort, silence, zero vibrations and reduced consumption (100 litres/hour at the most). A maximum speed of 26 knots can be reached by opening the throttle. Worthy of note is how the consumption curve, as with all hulls in the *Navetta* range, is very flat at the top: between 2500 and 3000 revs/min, so from 17 to 26 knots, consumption remains at 250-255 litres an hour i.e. 9.4 litres per mile. Overall these figures are excellent given the considerable 33 tonnes of displacement, and also given the generous volumes of this 58. ▀