

boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

NEUE SERIE
HAFEN-MANÖVER
TEIL 1: DIE RICHTIGE LIEGEPLATZWahl

BEILAGE
TANKSTELLEN-ÜBERSICHT
STANDORTE
ÖFFNUNGSZEITEN
TELEFON - UKW

EINSTEIGER
WAS GEHT MIT 15 PS?
WIR VERGLEICHEN VIER FÜHRERSCHEINFREIE BOOTE FÜR JEDERMANN

TECHNIK
230 VOLT AN BORD
ALLE ALTERNATIVEN ZUM KLASSISCHEN LANDSTROM

FAHRBERICHT
ABSOLUTE NAVETTA 52

REPORTAGE KROATIEN IM HERBST
CHARTERN MUSS NICHT TEUER SEIN. AUF DIE RICHTIGE JAHRESZEIT KOMMT ES AN.



BeNeLux € 6,00 Dänemark DKK 57,00 Finnland € 7,50 Griechenland € 7,80 Italien € 6,90 Portugal (Cont.) € 6,90 Slowakei € 6,90 Spanien € 6,90 Printed in Germany



KLEINE SCHWESTER

ABSOLUTE NAVETTA 52: Absolute ergänzt ihr Angebot an edlen Reisebooten



Feinheiten Die Navetta 52 gibt es oben auch ohne festes und stattdessen mit normalem Bimini (l.o.). Der Grill am Heck kostet zwar extra, macht aber Sinn und hält die Pantry sauber (o.). Auf der Fly kann man sich die Liegen vielfältig positionieren (u.).

Im Januarheft 2015 haben wir die große Schwester Navetta 58 als einen Traum in Türkis vorgestellt. Nun fahren wir die um sechs Fuß kleinere Navetta. Beide haben dieselben Gene und unterscheiden sich nicht allzu viel: ausladende Flybridge mit oder ohne T-Top, Sonnenliege vorn mit Sitzbank vor der Windschutzscheibe, von der Flybridge überdeckte Seitendecks, überdachtes Cockpit, Salon mit rundum großer Fensterfront und Badeplattform. Selbst Form und Anzahl von Fenstern und Bullaugen im Rumpf sind unverändert. Und nicht geringer fällt die Anzahl der Kabinen unter Deck aus: drei plus eine. Nur, während man in der großen drei Bäder mit Toiletten vorfindet, ist es in der kleinen eine Einheit weniger. Das ist aber den Maßen geschuldet, da die Navetta 52 einen Meter kürzer und 35 cm schmaler daherkommt. Was aber nicht heißt, dass das Raumangebot nicht ebenso großzügig erscheint. Das fällt insbesondere beeindruckend in der Bug- oder VIP-Kabine

auf, wo die Doppelkoje nicht längs, sondern mit der kurzen Seite, sprich Kopfende, an der Backbordwand angrenzt. Das schafft Platz und dank der Fensterfronten einen herrlichen Ausblick nach draußen. Man hat von dieser Kabine einen direkten Zugang zum Tagesbad mit Toilette an Backbord. Daran schließt sich die zweite Einheit an, die aber nur von der Eignerkabine aus zugänglich ist. Auch sie reicht über die gesamte Bootsbreite und wartet mit jeder Menge Annehmlichkeiten auf, wie zum Beispiel beidseitig angeordnete Fensterfronten. Die Gästekabine ist nach wie vor mit zwei Einzelkojen bestückt.

Erst im Salon fällt der Unterschied auf, wo in der Navetta 52 die Pantry gleich am Eingang zum Salon an Backbord untergebracht ist und dort zugleich als Bar für die Gäste im Cockpit fungiert. Die große, U-förmige Sitzbank ist nun nach vorn gewandert und erfüllt zugleich die Aufgabe der Dinette. Hinter dem Fahrer, wo in der 58 die Pantry steht, ist eine kleine Sitzbank



Freiheit Im Salon ist Platz zum Chillen (l.). Die Pantry bietet sich auch als Bar an (m.). Egal, für wen die Bugkabine gedacht ist, Sonnenauf- oder untergänge vom Bett aus zu sehen, macht Laune (r.). Bäder zum Wohlfühlen, mehr braucht es nicht (u.).

DATEN

DAS BOOT

Werft...	...Absolute/Italien
Typ...	Navetta 52
CE-Kategorie...	...B = außerhalb von Küstengewässern
Länge über alles	...16,00 m
Breite...	...4,65 m
Gewicht...	...22 000 kg
Tiefgang...	...1,12 m
Durchfahrthöhe mit T-Top...	...6,67 m
Kraftstofftank...	...2000 l
Wassertank...	...550 l
Fäkalientank...	...515 l
Kabinen...	...3 + 1
Kojen...	...6 + 1
Testmotorisierung	...2 x D6-IPS600 320 Kw (435 PS)
Mögl. Motorisierung	...Wie Testmotorisierung
Preis (Standardausführung)	...916 300 €
Vertrieb	...Levien Sails and Drive GmbH 23730 Neustadt
	...www.levien-boote.de

DER MOTOR

Hersteller...	...Volvo Penta
Typ...	...D6-IPS600
Leistung	...320 kW (435 PS)
Volllastdrehzahl...	...3500 U/min
Zylinder...	...R 6
Hubraum...	...5,5 l
Kraftstoff...	...Diesel
Kühlung	...Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung...	...1,82:1
Testpropeller...	...T55

untergebracht. Der Fahrstand bleibt an Steuerbord und ist auch in der 52 mit allem ausgestattet, was die digitale Technik zu bieten hat – beispielsweise mit einem Touchscreen, der alles abbildet, was mit Boots- und Motorentechnik zu tun hat. Der Kompass bleibt analog, und dank einer Tür gelangt der Skipper schnell auf das Seitendeck.

Die Motorauswahl beschränkt sich auf zwei Volvo Penta D6 IPS-600, die jeweils 435 PS auf die Pod-Antriebe bringen. Dieser Antriebstyp ist serienmäßig mit Joysticks verbunden, mit deren Hilfe das Boot in langsamer Fahrt in jede Richtung bewegt werden kann. An- oder Ablegen wird so auch für den weniger erfahrenen Skipper zur leichten Angelegenheit.

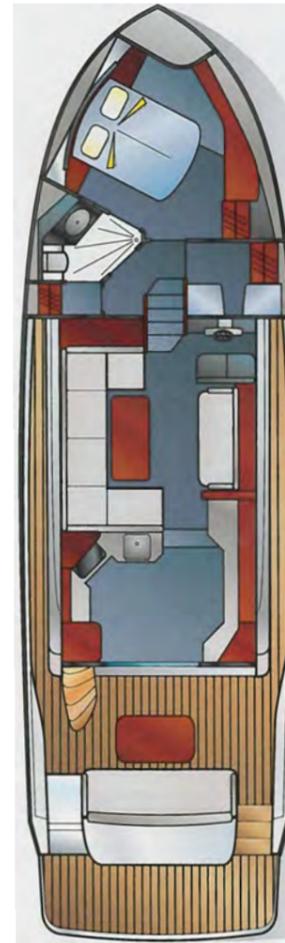
Die langsamen Passagen fahren wir mit maximal 6 kn, damit die vom Boot erzeugten Wellen nicht stören. Ohne sich allzu viel zu vertrimmen, geht das Testboot von Verdränger- in Gleitfahrt über und fährt ab 2600 U/min, zugleich auch kleinste Gleitfahrt (12 kn), bis hin zu Vollgas (25 kn) stets im grünen Bereich. Oder anders gesagt immer wirtschaftlich, denn eine Tankfüllung ist für theoretische Reichweiten um 320 sm plus 15 % Reserve gut. Reicht uns aber nicht für einen Trawler. Für größere Strecken am Stück muss man langsam fahren. Bei 6 kn Fahrt sind es etwa 1800 sm plus Reserve. Dank wirksamer Schalldämmung misst der Schalldruckpegel im Salon selbst bei Vollgas nicht mehr als das, was bei einer normalen Unterhaltung anfällt.

Das Kapitel Extremmanöver fällt dank IPS-Antrieben kurz aus, da nichts Extremes passiert. Die Einschlagwinkel der An-

triebe werden von Drehzahlen und Geschwindigkeit bestimmt, was jedwede Kurven in Gleitfahrt leicht ausgedehnt verlaufen lässt. Und nur, wer schnell genug am Ruder kurbelt, bringt das Boot minimal über die Längsachse zum Pendeln. Das war alles. Auch zum Rauwasserverhalten unseres Testbootes können wir nichts sagen, da Poseidon vor Varazze in Italien einen Ruhetag eingelegt hat. Zumindest beim Überfahren eigener Wellen und denen von Fischerbooten vermittelt der Rumpf den Eindruck, auch mit größeren Kalibern umgehen zu können.

Absolute agiert seit Gründung auf hohem Niveau, was Verarbeitung und verwendete Materialien angeht, und ist bestrebt das Niveau zu halten und zu verbessern. In jeder Hinsicht „gelungen“ sagen wir dazu. Nur ein Beispiel: Überall, wo Gefahr besteht, sich den Kopf anzustoßen, hat man im Motorraum einen Kantschutz angebracht. Das erfreut nicht nur den Mechaniker, der ansonsten im Motorraum gut klar kommt. Positiv fällt auch die Standardausstattung auf, da vieles dabei ist, was man zum Fahren oder Sichwohlfühlen auf dem Boot braucht. Was nicht heißt, dass man das Boot mit Hilfe der Zubehörliste nicht noch dem eigenen Geschmack anpassen und auch sonst noch je nach Fahrgebiet und Revier perfektionieren kann. So empfiehlt es sich, ein Bugstrahlruder mitzubestellen, damit auch bei starkem Seitenwind längere Rückwärtsfahrten gerade verlaufen. Mit auf der Liste sollte auch die elektro-hydraulisch zu betätigende Gangway stehen, weil dann der Einstieg über das Heck kinderleicht wird.

Peter Lässig



FAZIT

Die Navetta 52 hat fast alles, was man auf einem Trawler braucht. Standardausstattung und Verarbeitung können sich sehen lassen. Fahreigenschaften und Sicherheitsstandard passen: der Antirutschlack auf dem Salonboden ist einzigartig. Und, dass man in Gleitfahrt stets auf fast gleichem Verbrauchsniveau (l/sm) fährt, spricht für sich. Nur, wie sie bei „Schietwetter“ fährt, wissen wir nicht.

**NICHT RASEN,
REISEN LAUTET
DAS MOTTO AUF
DER NAVETTA 52**



BOOTE-MAGAZIN.DE
WEBCODE: #47125