

TEST

Paganini non ripete, ma Swan sì. Il 58 è l'ennesima barca ben riuscita sia per le performance sottovela, sia per i volumi e il comfort che offre sopra e sotto coperta.

Paganini doesn't do repeats, as they say, but Swan do. The 58 is the latest in a long line of boats that are great successes both in terms of performance under sail and also for the amount of room and comfort levels both above and below decks.

by Alessio Hignat

Bene, BRAVI, bis



Colori, tessuti, essenze: Miss Poggi propone tre versioni per scegliere gli interni più in sintonia con la personalità e i gusti dell'armatore.

Colours, fabrics, materials: Miss Poggi offers three versions so that owners can choose the interiors that best suit their taste.

LE COSE LE FANNO PER BENE E, DA SEMPRE, LE FANNO DENTRO LE MURA DEL LORO CANTIERE IN FINLANDIA. Swan è quasi autarchica, perché, fatta eccezione per il progetto di German Frers, tutto il resto nasce a Pietarsaari, il nuovo 50 però rappresenta un modello che incita i beneficiari di un allargamento del team di lavoro. Al momento questo è avvenuto solo per la parte progettuale, visto che all'irriducibile architetto svedese argentino si è aggiunto Lucio Micheli che ha disegnato la coperta e Miss Poggi che si è occupata dell'interior design. Non è un caso dato che tutta l'organizzazione produttiva del cantiere si sta predisponendo per ottimizzare i tempi, ingegnerizzare e avvalersi di fornitori qualificati. In questa direzione rientra l'arrivo di Michelangelo Casadei, nuovo Chief Technical and Operations Officer con una lunga esperienza nel Gruppo Ferretti. L'obiettivo è presto detto: continuare a garantire uno standard produttivo di altissima qualità aumentando la produzione. È il mercato che lo chiede. E non solo perché Swan ha recentemente deciso di aprirsi al mondo del motore, ma anche perché la richiesta dei suoi modelli a vela è sempre forte. Un esempio è questo 50 con tredici unità vendute sulla carta e altri contratti in fase di definizione, per un'imbarcazione che ama quasi a due milioni di euro. E chi l'acquista adesso deve pazientare fino al 2023 per averla. La qualità non è in discussione e quello che molti cantieri consi-

derano optional, Swan lo inserisce nelle dotazioni standard. A conti fatti quindi i due motori sono ragionevoli, ma per capire il valore del brand, e la sua reputazione, dobbiamo considerare che ci sono stati molti armatori che hanno deciso di staccare un assegno solo guardando i rendering fatti da German Frers. Iniziamo proprio da questi. Il lavoro di Frers ha dell'incalcolabile. Riesce a fare ogni volta una barca nuova, senza tradire la filosofia del cantiere. Il design è pulito, ma a bordo non manca niente. La filosofia è sempre quella del Blue Water Cruiser: quindi una barca confortevole, performante e soprattutto in grado di affrontare lunghe navigazioni in tutto il mondo. Il design della coperta mi è piaciuto particolarmente. Alla mano di non ha mai sentito dire di un designer che si ispiri all'automotive, ma in questo caso Lucio Micheli il mondo dell'auto lo conosce e lo frequenta. E lo ha applicato alla coperta del 50, ma non solo per una sensazione evocativa o estetica. La tuga e la linea del pozzetto ricordano il design che siamo abituati a vedere sulle auto e risultano particolarmente equilibrate. Contribuiscono a dare quelle sensazioni di pulizia, senza però rinunciare ai volumi indispensabili per il confort a bordo. Le panche del pozzetto a L, ne sono una dimostrazione. Lo spazio del resto non manca anche grazie a un baggio che supera abbondantemente i cinque metri. All'abilità dei progettisti si aggiunge l'esperienza del cantiere.

190





Così si spiegano alcune soluzioni di allestimento particolarmente innovative. Come i winch in coperta che sono cinque, uno per le scotte di randa al dritto e due su ciascuna lancia. Tutto è a portata di mano. Chi usa la barca in regata, infatti, preferisce avere dai winch accessibili anche all'equipaggio e non tutti a pochi millimetri uno dall'altro. È facile e quindi è possibile condurre la barca da rattracci e quindi è possibile condurre la barca da rattracci, ma se si è in tanti, magari perché si sta partecipando a una regata, tutti i telari avranno il loro spazio. La cura nei dettagli si nota nella piattaforma di poppa, nella scottola o scomparsa ma con i tendiscandole per scendere in acqua, nel garage per il tender e lo spazio di ospitare un gommone di tre metri con poppa abbattibile e, soprattutto, nel vano per l'outboard gonfiabile che si trova in mezzo al pozzetto, facilmente da raggiungere. Sotto coperta la musica non conta: abitabilità, comfort e allestimenti funzionali alla navigazione. Si può personalizzare, scegliendo tra le opzioni che il cantiere offre. La prima scelta riguarda il numero delle cabine. La versione standard ne prevede tre con tre bagni, quella optional ne offre quattro, ma la particolarità è che non si deve sacrificare un bagno. Sarà anche per questo che la metà degli armatori che ha comprato questa barca sulla carta ha scelto la versione con quattro cabine e tre bagni. La quarta cabina può avere uno o due letti sovrapposti e si presta a una triplice funzione. Serve all'armatore/skipper durante le lunghe navigazioni oppure, nella versione a due letti, per due giovani ragazzi o, ancora, come locale di svago. Tante le opzioni anche per il carteggio. Si può scegliere la dimensione del tavolo e perfino la sua collocazione. Anche questa customizzazione è stata pensata per incontrare il favore di diversi armatori. Chi naviga molto, magari in oceano, di spazio al carteggio ne ha bisogno tanto. In prova abbiamo avuto un ven-

to Swann 55 che è stato sempre tra i sette e gli otto nodi e mezzo. Abbiamo navigato a vele bianche e la barca è un modello avvolgibile nel burro, quindi non è certo troppo invivibile. Nonostante ciò lo Swann 55 ha che è un paciere. A 40°, con poco meno di 1000 litri di vento reale, ne facciamo quasi otto e mezzo di velocità. A motore, anche grazie a un rivelatore più potente di quello standard che è da 1700 cc, dato che il nostro era un Volvo D3 da 150 cc, abbiamo raggiunto performance da nave a motore. Sarda stordisce troppo il propulsore a regata, infatti, ha otto e nove nodi. Una velocità che permette veloci trattamenti quando il vento è assente. Per il resto, è così facile e piacevole da condurre che anche con un soffio di aria conviene sempre scendere le vele.

THEY DO THINGS WELL AND HAVE ALWAYS DONE SO WITHIN THE CONFINES OF THEIR YARD IN FINLAND. Swan is nearly self-contained because except for the German Fiat project, everything else is born at Pietarsaas. But the new 55 represents a model that starts to benefit from the enlargement of the team. Thus far that has only taken place in the design area, given that Fiers, the impeccable Argentine naval architect, has been joined by Lucio Micheliotti, who designed the deck, and Misa Poggi, who handled interior design. It is not by chance, given that the entire production process of the yard is being organised to optimise times, improve engineering and use certified suppliers. This includes the arrival of Michelangelo Casadei, the new Chief Technical and Operations Officer who has lengthy experience at the Ferretti Group. The aim is simple: to continue to ensure very high standards in production while increasing output. It is the market that demands it.



Anche la scottola di prua si può personalizzare, allestendola come cabina per il marinaio.

You can even customise the self lockers in the bow, by fitting them out as a crew cabin.

The interior layout has a standard version with three cabins and three bathrooms. Or, as an optional you can have four cabins and three bathrooms.

I layout degli interni prevedono una versione standard con tre cabine e tre bagni oppure una optional con quattro cabine e tre bagni.





TEST

And not just because Swin has recently decided to open up to the world of power boats, but also because the demand for their sailing craft is as strong as ever. An example of this is the 52, of which thirteen units have been sold in a matter of other contracts are being finalized for a total that costs nearly two million euros. And buyers have to wait until 2023 for delivery. There is no doubt as to the quality, and Swin includes as standard what a lot of other yards consider to be optional. So at the end of the day, two million isn't an unreasonable price, but to understand the value of the brand, and its reputation, you have to bear in mind that there have been thirteen buyers who have decided to sign a check after just seeing the rendering, by German Fries. Let's begin from that point. Fries's work is incredible. He manages to design a boat that every line, but without betraying the yard's approach. The design is incredibly clean, but nothing is missing on board. The result is still a bluewater cruiser, so a comfortable boat that performs well and above all that is capable of tackling long trips throughout the world. The deck design was something I especially liked. Raise your hand if you have never heard of a designer who is inspired by cars, but in this case, Lucio Micheletti is somebody who knows the world of automobiles and frequents it. And he has applied that knowledge to the deck of the 52 not just to produce an evocative feeling or look. The deckhouse and the cockpit lines recall the kind of design that we are used to seeing on cars and they are particularly well balanced. They create a clean feeling, but without losing out on aspects that are essential to keep life on board comfortable. The L-shaped benches in the cockpit are a perfect example of that. And a beam that is easily over five meters is a further reason why there is no lack of room. The experience of the yard has combined well with the designer's ability. That is what is behind some particularly fortuitous solutions in the interior.

Bompreso integrato, Code 0 con avvolgitore, randa avvolgibile e fiocco autovirante. Si può scegliere il piano velico più da regata o più da crociera, ma sempre senza rinunciare alle performance.

integrated bowsprit, a Code 0 with winder, furling mainsail and self-tacking jib. You can opt for a racing sail plan, or one that is more for cruising, but still doesn't neglect performance.



Velocità max di bolina
nodi
Hauling max speed
in knots

8.4

Superficie velica m²
Sailing surface m²

214

Rapporto lung./larg.
LW

3.6

Dislocamento
Displacement

25.4

Prestitazioni a motore/Under power performance

Cilindrata	Velocità kn	Consumo a scalo A (litri/ora)
Engine (bhp)	Peak speed in knots	Seaw' level or scull A (lit/cabin/h)
1000	5.2	62
1500	7.2	80
2000	8.1	70
2500	8.4	73
3000	9.7	76

SWIN 52

Ruator's Swan
Pietarsaari, Finland

Ruator Holding Italian Headquarters
Borgo SS. Apostoli, 28
I-50123 Firenze
T. +39 055 240282
info@ruatorswan.com
www.ruatorswan.com

PROGETTO: German Fries (architettura navale) + Lucio Micheletti (coperta) + Mia Poggi (interio)
SCARFO: Lunghezza ft. 15,11m + Lunghezza scalo 17,96m + Larghezza al palleggiamento 17,09m + Baglio massimo 5,27m + Pescaggio 2,70m + Pescaggio performance 3,80m + Dislocamento a vuoto 25.400 kg + Zavorra 7.500 kg + Serbatoio carburante 1.080 l + Serbatoio acqua 840 l + Randa 116,52 m² + Genoa 97,48 m² + Genoaier 334 m²
MOTORE: Volvo Penta D3-150 + Potenza 110 kW (150 cv) + Ciclo operativo 4 tempi + 5 cilindri + Allestigio per corsa 01mm + 93,2mm + Regime di compressione 16.5:1 + Cilindrata 2,4 l + Regime di rotazione massimo 3000 giri/min + Peso a secco 301 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT A

PROJECT: German Fries (naval architecture) + Lucio Micheletti (superstructure) + Mia Poggi (interior)
HULL: LOA 15.11m + Length 17.96m + LWL 17.09m + Maximum beam 5.27m + Draft 2.70m + Performance draft 3.80m + Light mass displacement 25.400 kg + Ballast 7.500 kg + Fuel tank volume 1.080 l + Water tank volume 840 l + Mainsail 116.52 m² + Genoa 97.48 m² + Genoaier 334 m²
MAIN PROPULSION: Volvo Penta D3-150 + Ducted mechanical power 110 kW (150 hp) + 4 stroke + 5 cylinders + Bore&Stroke 01mm + 93.2mm + Compression ratio 16.5:1 + Swept volume 2.4 l + Maximal rotational speed 3000/min + Dry weight 301 kg

CE CERTIFICATION: CAT A

Condizioni della prova
Conditions on test

Località / Place: Scario (GR)
Pesare a bordo / People on board: 11
Carburante imbarcato / Fuel volume on board: 450 l
Mare / Sea state: Calma / Calm
Vento / Wind speed: Tra 10 e 12 nodi
Between 9 and 12 knots



Zavorra
Ballast

7.5

Prestitazioni a vela/Under Sail Performance

Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Speed knots	Real Wind knots
30°	8.8	8.3
35°	8.1	12.6
40°	8.4	16.0
45°	7.0	8.1
50°	7.5	8.9
55°	7.0	10.7



Tanto spazio, ma tutto ben sfruttato. Ottima la scelta del doppio tavolo a ribalta del pozzetto che permette di muoversi comodamente a bordo oppure di avere un ampio tavolo da pranzo.

There is a lot of room, but all of it is well used. There is a very good option of having the double fold-down table in the cockpit that means you can get around easily, or, alternatively, you can have a large dining table.

Like the five-deck winches, one for the mainsheet in the center, and two on either side. Everything is to hand. Anyone using the boat in a race wants to have winches that are also accessible to the whole crew, and not all of them right next to one another. The helm can easily reach one of the five electrical winches and so the boat can be handled alone, but if there are a lot of you, perhaps because you all are taking part in a race, all of the tailors have space for themselves. Attention to detail is seen in the stern platform in the ladder that goes to the water, which folds away but nevertheless has handrails, and in the tender garage that can

open up and, above all, in the locker for the self-inflating life raft located in the middle of the cockpit, where it is very easy to get at. It's the same story below decks: it is comfortable and the headroom is good and is well set up for sailing. It can be customised by choosing between the options the yard provides. The first choice option is the number of cabins. The standard version involves the three-bathroom version, while the optional has four and yet does not lose the bathroom. That is why half of the off-plan buyers have gone for the four-cabin/three-bathroom version. The fourth cabin can have a single bed or two bunk beds and can have three functions. The owner/skipper can use it during long journeys or, in the two-bed version it can be used by two youngsters or even as a storage area. There are also a lot of options for the map area. You can choose the size of the table, and even where it is located. It is a customisation that has been designed to cater to the preferences of a variety of potential buyers. People who sail a lot, perhaps in the ocean, need plenty of space for maps. During our test, the wind varied between eight and twelve knots, and we always registered between seven and eight and a half knots speed. We use the mainsails and the mainsail furls into the boom, but it certainly doesn't carry too much sail. Despite that, the Swan 58 moves beautifully. At forty degrees and with true wind at just under eleven knots, we did nearly eight and a half. Using the engine, not least because we had a 150 hp Volvo D3, rather than the standard 110 horsepower motor, we got to a similar performance level to motorised yachts boats. So, without pushing the engine very much we did between eight and nine knots. That is a speed that means you can get around quickly when there's any wind. It is also easy and pleasant enough to handle that even with a breath of air it always makes sense to unfurl the sails. ▲

