



Gli slanci sono proporzionati, il dritto di prua è abbastanza verticale da sfruttare quasi tutta la linea al galleggiamento e contemporaneamente in grado di lavorare bene le onde; il baglio massimo è arretrato quanto basta per avere una poppa abbastanza larga e piatta, guadagnare in abitabilità del pozzetto e in velocità alle andature portanti.

Le linee della coperta sono tese, semplici ed equilibrate, un disegno classico, senza tempo.

L'armo è importante, l'albero passante è 19/20 in alluminio Selden, senza volanti, acquartierato con due ordini di crocette, paterazzo idraulico, per una



1. In cucina ogni oggetto ha il suo posto. I piani di lavoro sono ampi e sicuri anche a barca sbandata. La zona è completa di doppio lavello, forno e due fuochi.
2. Il tavolo di carteggio è spazioso. Il quadro strumenti è chiaro e semplice.
- 3 - 4. Due le versioni proposte: a due e a tre cabine. Qui l'opzione a tre.
5. Lo spazio nel bagno è un po' ridotto.

superficie velica totale (randa e genoa 140%) di 85 mq più naturalmente lo spinnaker o il gennaker.

Progetto

Sia lo scafo che la coperta sono in sandwich di vetro e balsa. La loro unione è sia di tipo chimico, con i collanti sintetici sia di tipo meccanico, mediante bulloni da 8 mm posizionati ogni 12 cm. La loro presenza diventa addirittura un elemento estetico, posizionati come sono a ridosso della falchetta in bella mostra accanto al calpestio in teak.

Lo scafo ha una protezione di gelcoat trasparente e di epossidica sotto la linea di galleggiamento. Una struttura a griglia, solidale con lo scafo, laminata piena in corrispondenza della chiglia, assorbe i carichi dell'opera viva.

Nella parte superiore di questa struttura è stato previsto un piano di gomma di 5 mm per evitare qualsiasi rumore prodotto dal movimento dei paioli. Le paratie dei Finngulf sono strutturali e laminate su entrambi i lati a scafo e coperta.

Il Finngulf 37 ha un dislocamento abbastanza leggero (6 tonnellate), prevede due possibilità di immersioni della chiglia (1,8 - 2 m), una deriva a scarpone con zavorra in piombo di 2,2 ton.

La seconda caratteristica richiesta dal cantiere erano le prestazioni: la prua è penetrante e poco immersa, la poppa più voluminosa e piatta. L'equilibrio è ottimo anche in un'andatura sbandata; la stabilità di rotta è notevole ed è possibile tenere molta tela al vento senza eccessivo sforzo come abbiamo fatto

nella nostra prova. Sarà il timone ad avvertirci dell'avvicinarsi del limite, non tanto con tendenze alla strarza, quanto con alleggerimenti dovuti alla ridotta superficie immersa dell'appendice, a causa dello sbandamento.

Interni

I layout proposti dal cantiere sono due, una versione a due cabine e una a tre. Abbiamo provato quest'ultima; la vivibilità e le dimensioni sono buone in tutti gli ambienti. Sottocoperta i movimenti sono agevoli ed è possibile trovare sempre un appiglio anche a barca sbandata, sebbene avremmo preferito un tientibene sul cielo della dinette. L'altezza è soddisfacente sia in dinette, dove il divano può ospitare 7-8 persone sia nelle singole cabine. Limitati invece



6

gli spazi di stivaggio, così come un po' penalizzate sono anche le dimensioni del bagno.

La cucina ha un'area di lavoro abbastanza ampia, con dotazioni complete, doppio lavello, forno e due fuochi Techimpex. I pannelli del soffitto sono in legno compensato da 4 mm con una leggera schiuma in Pvc, sono verniciati sul lato superiore e distanziati dalla coperta per prevenire la condensa di umidità.

Il tavolo da carteggio è contromarcia; in questo modo ottimizza gli spazi sfruttando la seduta della dinette. Eccellente in quanto a chiarezza e semplicità il quadro elettrico e strumenti.

Da notare in generale le finiture e l'attenzione per i dettagli. Nei poggiaschiena della dinette sono stati ricavati appositi spazi dai

quali effettuare le regolazioni delle sartie semplicemente spostando un cuscino.

Coperta

Il pozzetto è comodo per quattro persone, ben protetto dallo sprayhood e dai paraonde laterali. Al centro il trasto di randa è ampio e non fastidioso per la vivibilità. Interessante la soluzione di posizionare gli strumenti del motore proprio sulla struttura di rinforzo del trasto. In questo modo sono ben protetti e molto leggibili. Poco felice invece la posizione della leva motore e soprattutto la collocazione degli strumenti di navigazione incernierata a quella del timone. È una sistemazione che potrebbe costituire un impedimento al passaggio del boma, in strambata, con la scotta lasciata.

Altro elemento migliorabile è la conformazione del calpestio nella zona del timoniere. Molto comodo per chi ama timonare sottovento, non offre invece una postura altrettanto ideale per chi ama farlo da sopravvento, tanto più che manca completamente un battipiedi e la ruota del timone non è enorme (120 cm di diametro).

Pregevole e ben fatta la copertura in teak del pozzetto, così come molto pratici sono gli spazi creati negli schienali del pozzetto per riporre le maniglie o altri oggetti.

Degni di nota i bozzelli di tipo "stand up" utilizzati per i rinvii in base d'albero.

L'accesso a prua è sicuro e comodo, nonostante i lunghi carrelli per la regolazione del punto di scotta del fiocco. Casomai, a vo-

6. Sulle spalliere della dinette sono stati aperti appositi varchi per la regolazione delle sartie.



1-2. Il pozzetto è comodo per quattro persone. Sulle sedute sono previsti vani per riporre le maniglie o il Vhf portatile. 3. I gradini in teak sullo specchio di poppa contribuiscono a mimetizzare i volumi. In evidenza sulla falchetta le teste dei bulloni passanti per la giunzione del sandwich. 4. L'appoggio dell'albero è sulla struttura a griglia di rinforzo dello scafo. L'aspiratore ad energia solare. Con i Dorare, assicura il ricambio d'aria. 5. Il gavone di prua.

ler essere perfezionisti, avremmo preferito un tientibene più lungo e un'area maggiore della tuga lavorata con il trattamento antiscivolo.

Il gavone dell'ancora è un po' piccolo e non prevede la possibilità di alloggio interno del verricello. Come d'abitudine anche questa zona ha una vetroresina rifinita impeccabilmente. Ben dimensionato l'oggetto dell'ancora sul pulpito di prua. Molto apprezzata la presenza delle bitte a mezzanave.

La prova

Le condizioni meteo che abbiamo trovato durante il test erano perfette per vedere le qualità marine di una barca: mare formato e maestrale variabile tra 18-22 nodi. Abbiamo utilizzato vele North Sails, randa

Full batten con lazy jack e lazy bag, genoa rollabile.

La barca ha dimostrato una stabilità di rotta notevole sebbene sovrainvelata per un'andatura da crociera. Il timone è sempre rimasto sensibile, molto morbido sebbene diretto, trasmettendo contemporaneamente le pressioni sulle vele e sull'opera viva, in grado di dare quel feeling al timoniere che permette di lavorare al meglio le raffiche in bolina così come le onde al lasco. Le uniche occasioni in cui ha avuto una perdita di efficienza sono state in momenti di eccessivi sbandamenti quando la superficie bagnata era troppo ridotta.

La barca nel suo complesso è risultata facile e poco impegnativa. La scotta di randa è correttamente demoltiplicata e

il trasto permette regolazioni millimetriche. Buona anche la posizione dei winches del fiocco, sebbene li avremmo preferiti di diametro maggiore (winch Andersen). Il pozzetto è risultato essere abbastanza riparato. Il fatto che lo scafo sia basso sull'acqua non aiuta a rimanere asciutti, tuttavia la conformazione dei paraonde così come la posizione degli ombrinali permettono una buona vivibilità anche in condizioni di mare formato.

Eccellenti le prestazioni, in tutte le andature. La barca si è dimostrata molto sensibile alle regolazioni delle vele, per la gioia di ogni tailor. È stata potente e reattiva, aggredendo ogni onda di bolina così come inseguendole velocemente al lasco. Uno scafo tutto da godere, con il quale andare a vela è un piacere.

Vela
MOTORE

prova

FINNGULF 37 - IN CIFRE

□ Progetto

Karl-Johan Strahlmann

□ Prezzo

Euro 165.088 + Iva

□ Dati

Lungh. f.t. m 11.30
 larghezza max m 3.50 pescaggio
 m 2.1/1.8 dislocamento t 6 -
 randa mq 41 - genoa 140%
 mq 45 spinnaker mq 100
 acqua dolce lt 140+90 carburante
 lt 135 motore standard Volvo
 Penta MD 2030/S 29 cv
 categoria CE A



□ Motore della prova

Volvo Penta MD 2030
 potenza all'albero motore cv
 29 potenza all'asse elica cv 28
 regime a pieno carico rpm 3.200/
 3.600 cilindrata lt 0,95 - 3 cilindri
 alesaggio x corsa mm 75 x 72
 rapporto di compressione 23:1
 peso a secco kg 141/154.

□ Dotazioni optional

Antivegetativa euro 1.645
 chiglia imm. ridotta m 1,75 1.960
 avvolgifiocco 2.288 - sprayhood
 1.430 - teak in pozzetto 3.055
 teak in coperta 6.916 - tavolo in
 pozzetto in teak 465 - Raymarine
 4000MK2 autopilota 1.430.
 caricabatterie 936 - boiler
 acqua calda 20 lt 885

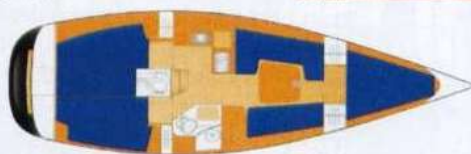
frigorifero water cooler 1.140 -
 motore Volvo Penta 2.340

□ Dotazioni standard

Scaletta da bagno - due batterie
 servizi 110 Ah - una batteria
 motore 70 Ah - motore Volvo
 Penta D1-30S, 29 cv, diesel con
 saildrive - un'elica Volvo Penta
 2 pale abbattibili - un serbatoio
 carburante 90 lt acciaio inox

□ Indirizzi

Costruttore Finngulf Yachts Oy
 Finlandia, www.finngulf.com
 Importatore
Accadue Sailing, Roma
 tel. 06 51605114
 www.h2osailing.it
 sales@h2osailing.it



- ▲ Prestazioni
- ▲ Finiture elevate
- ▲ Design complessivo

- ▼ Prezzo d'acquisto alto
- ▼ Mancanza spazi stivaggio versione tre cabine

□ In sintesi

Imbarcazione velocissima e godibile, elegante, in grado di dare molte soddisfazioni ai futuri armatori. Per contro, il prezzo di ingresso, come per tutte le belle cose, non è tra i più bassi.

□ Le prestazioni

a vela			a motore	
andatura	vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)	giri (rpm)	velocità (nodi)
bolina	18	6,8	2.000	6
traverso	18	10,4	3.500	7,7
lasco	18	9,6		



Un elegante fast cruiser
di undici metri dalle prestazioni
e comfort assicurati.
E' proposto in due versioni
da due a tre cabine.

di Valerio Tesei

Finngulf 37

prova

