

# FINNGULF 41





**Una gradita sorpresa che ci giunge dai mari freddi ma che perfettamente si adatta ai nostri climi.**

**È in Finlandia che abbiamo scovato questo "gioiellino", ancora sconosciuto dalle nostre parti, ma che presto, scommettiamo, farà parlare di sé**

**C**ome sapete, oltre alla produzione in grande serie, ogni tanto ci piace presentarvi barche fuori dai grandi mercati, oggetti che non avete mai visto e che rappresentano espressioni di culture marinaresche diverse dalle nostre. Qualche volta, però, può capitare di incontrare barche belle e adatte ai nostri mari, che ancora non sono conosciute o perché destinate per scelta a mercati diversi, o perché il cantiere è giovane e ancora non ha avuto il tempo e le possibilità di farsi conoscere anche fuori dal proprio paese. Come nel caso di Finngulf, giovane ma affermato cantiere finlandese (la patria delle più belle barche del mondo) operativo dal 1981 che, però, da poco produce barche appetibili per il mercato mediterraneo. Anzi, forse proprio questo 41, nato dalla collaborazione con il giovane e promettente progettista Karl-Johan Stråhlmann (esperienze anche in Nautor durante la progettazione del recente Swan 45), è il primo di una serie di barche, che comprenderà anche il 33 e il 46, pensate come cruiser-racer adatte a tutti i mari. Finngulf è una realtà importante in Finlandia, ha circa 30 dipendenti nella sede principale più altre unità produttive in Estonia dove realizza i modelli piccoli. Ha inoltre grandi possibilità di espansione dato il recente acquisto di capannoni per 4.000 mq e una base sull'acqua con più di 100 posti barca. Una realtà solida, gestita come sempre da queste parti: pochi dirigenti, tutti comunque velisti e impegnati direttamente sulle barche, e operai altamente specializzati, ognuno con la sua esperienza, ognuno con le sue idee. Ne nascono barche particolari, molto caratterizzate e dotate di una forte personalità, dove la parola "sinergia" non esiste neppure. Barche dove l'abilità degli ebanisti, la manualità degli operai, la bravura degli attrezzisti, hanno ancora un forte peso. Barche, inoltre, dove data la totale mancanza di industrializzazione, è possibile ottenere molte personalizzazioni anche su taglie molto piccole. Noi abbiamo incontrato il Finngulf 41 quasi per caso, ma vi abbiamo passato sopra due giorni e non saremmo voluti più scendere. Quindi, è con grande piacere che vi presentiamo questo 12 metri che, nonostante la linea attualissima, ha il sapore dell'artigianalità di una volta. Se, in attesa che qualcuno si interessi per l'importazione, siete incuriositi dall'oggetto, non esitate a chiamare in Finngulf. Potrete tranquillamente avere un rapporto diretto con Stig Nordblad, signore cordiale e disponibile che, tra l'altro, è il proprietario del cantiere.



La prima cosa che ci ha colpito del Finn Gulf 41 è la grazia e la piacevolezza delle linee. Nonostante sia una barca nuova e pensata anche per l'ImS, non ha nulla delle forzature e delle esasperazioni che questo regolamento ha recentemente imposto. Gli slanci sono contenuti ma presenti, il cavallino è piacevolmente pronunciato e la forma della tuga si integra perfettamente con lo scafo. **Il progetto**, come dicevamo, si deve alla matita di Karl-Johan Stråhlmann, giovane e affermato designer locale che ha progettato alcune barche da regata e, per la Finn Gulf, il 28 e i recenti 33 e 46. **Le linee d'acqua** sono attuali ma non estreme: la tendenza è comunque quella di avere sezioni di prua fini, lunghezza al galleggiamento importante e uscite di poppa piatte e potenti. **Le appendici** sono dell'ultima generazione: il bulbo (che si può avere con diverse immersioni) finisce con uno scarpone a garanzia di un buon raddrizzamento, il timone è appeso e molto allungato; durante la nostra prova ha dimostrato una notevole effi-

cienza. Anche **il piano velico** ricalca le ultime tendenze: è un 19/20 con grande randa che consente ad un equipaggio ridotto di navigare con un genoa al 100% della J senza penalizzare troppo le prestazioni. Le crocette sono acquartierate e non vi sono volanti né stralotto. A richiesta si può montare la trinchetta. **Il piano di coperta** è ben studiato e unisce una buona efficienza in regata con il comfort per la crociera e la possibilità di essere gestito da due sole persone. Il pulpito aperto è poggiato su quattro punti. Il gavone per l'ancora, ampio e profondo, ha il portello diviso in due parti e può essere aperto anche quando è armato il bompresso. Da notare la dotazione, sia a prua che a poppa, di passacavi e bitte grandi, fatto raro per le barche nordiche. La tuga, ben disegnata, è costellata di elementi per l'illuminazione e l'aerazione degli interni in quantità da fare invidia a molte barche nostrane: vi sono ben 10 oblò, 2 osteriggi oltre al tambuccio, 3 maniche a vento Dorade e 2 aspiratori a batterie solari. Per ovviare alla

**Foto 1:** la coperta in teak ben lavorata e la gradevole forma della tuga; **2, 3:** il grande pozzetto, ergonomico e disegnato con cura. **4:** il pulpito di prua aperto; **5:** la timoneria completa di console per gli strumenti; da notare il pavimento rialzato per il timoniere; **6:** ampia e ben realizzata, la capote si ripiega senza coprire gli strumenti; **7, 8:** i bei winch Andersen, di corrette dimensioni e sempre ben posizionati (notare gli incassi nei paraonde)

posizione un po' larga delle rotaie, ne sono state montate altre due sulla tuga più interne per i genoa 100%. Noto la cura con cui è stato disegnato **il pozzetto**. Vi sono segni dappertutto, scavi per i winch, superfici stondate e altre dritte, parti convesse e parti concave, tutto raccordato in armonia e senza forzature. Il risultato è gradevole alla vista ed estremamente rigido per la struttura. Gli stopper sulla tuga, ben 10, sono tutti pezzi singoli e montati sfalsati: questo, oltre a impedire di farsi male nell'utilizzo, consente di poterli smonta-



re singolarmente. La posizione e la dimensione dei prestigiosi winch Andersen, sei di serie, è sempre corretta. Unici nei, il sistema di scotta randa che rende duro il trasto (tra l'altro poco parancato) e l'assenza di gavoni sotto le panche (ve ne sono solo sotto la seduta di poppa, inutilizzabili per l'autogonfiabile). Decisamente ben studiata la postazione del timoniere, dotata di grande ruota Whitlock a sistema cardanico, di ampia (e forse un po' ingombrante) console per strumenti e di pavimento rialzato. Il risultato è un controllo sempre ottimale delle vele in posizione comoda. Mancano però i puntapiedi e risulta poco pratica la posizione dell'acceleratore del motore, sul verticale della panca di poppa. Bello e funzionale lo specchio di poppa attrezzato. Il tambuccio per scendere sottocoperta è comodo e largo ben 70 cm. La scala è ampia e protetta, anche se i gradini non sono sagomati. In generale si ha la sensazione di trovarsi in una barca d'altri tempi. Le lavorazioni sono artigianali ma ben rifinite, il

legno è presente in abbondanza con largo uso di cornici e masselli, il design è spontaneo e poco ricercato. Il tutto, unito a una buona possibilità di personalizzazione, rende il Finngulf 41 accogliente e familiare. **Il quadrato** risulta ben sviluppato in lunghezza, dato che la paratia è posizionata oltre l'albero. **La dinette** ha un grande tavolo servito solo dal divano a "C": con un'anta abbattibile si potrebbe sfruttare anche il divano sulla sinistra, aumentando i posti a tavola. In ogni caso, anche così ci si possono comodamente apparecchiare fino a sei posti. **Il carteggio** è rivolto verso poppa in modo da sfruttare come seduta parte del divano, soluzione pratica e intelligente. E' ricco di spazi per l'elettronica e dispone di un'ampia libreria. Completo di indicatori e ben realizzato il quadro elettrico. **La cucina** è disposta a "L", ha buone aree di lavoro, volumi di stivaggio abbondanti e ricchi di cassetti, e un frigo decisamente grande. **Il bagno** è ben rifinito e vi trova spazio un grande lavello. Comode e complete tutte le **cabine**,

**Foto 8:** il quadrato con la grande dinette e il carteggio girato; **9:** la cucina, ampia e razionale; **10:** il carteggio guarda verso poppa, è dotato di ampi spazi per l'elettronica e di una libreria; **11:** l'unico bagno, ricco e ben rifinito; **12, 13, 14:** le cabine sono vivibili e particolarmente ricche di mobili, alcuni fatti su misura per l'armatore (come le mensoline nella foto)

dotate di buon calpestio, di letti grandi e di notevole quantità di volumi per gli effetti personali. Molto ampi gli armadi a due ante. Non è previsto, per ora, un secondo bagno, importante per il nostro mercato: abbiamo consigliato di ricavarlo a prua spostando indietro la paratia, soluzione che è attualmente allo studio. La barca viene offerta in **due versioni, crociera e regata**, di cui vi elenchiamo le differenze: costruzione in sandwich di balsa (8.500 kg) o in divinycell (7.500 kg), immersione di 1,85 m o di 2,20 m, albero a due crocette con sartie in spiroidale o a tre crocette e sartie in tondino. ■



## Benvenuti a bordo

Avevate per caso visto la foto del Finn Gulf 41 su una rivista e, dovendo andare in Finlandia per altri motivi, avevate deciso di prendervi il week-end per provare la barca. In cantiere vi avevano dato appuntamento alla marina di Airisto, nell'arcipelago di Turku, costa sud-ovest della Finlandia. Dopo aver prelevato vostra moglie all'aeroporto, avevate raggiunto il porticciolo. Arrivando, nonostante fossero le nove di sera passate, la luce era ancora forte (era giugno): il clima era particolarmente mite per quei posti e l'atmosfera, calma e rarefatta, era assolutamente magica. Vi aveva accolto Stig Nordblad, signore alla mano dai vispi occhi blu che, in seguito, avevate scoperto essere nientemeno che il proprietario del cantiere. Dopo i convenevoli e un pasto a base di strani pesci (la cucina non è il loro forte), vi aveva dato la chiave della stanza dell'albergo dicendovi che, però, se preferivate, potevate dormire in barca. La domanda per voi era retorica: in un attimo eravate sul moletto di legno dove, di fianco, era ormeggiato il Finn Gulf 41, elegante, immacolato, con lo scafo blu notte. Si erano fatte le undici, ma la luce non accennava a diminuire. Così, lasciati soli, con vostra moglie eravate stati più di due ore a rimirare la barca in ogni particolare, fino a quando la stanchezza non aveva avuto la meglio. Eravate stramazziati sulla comoda cuccetta di prua, larga più della media e dotata di ottimo materasso. La sveglia era arrivata presto. Nel bagno avevate apprezzato il wc e il lavandino di misure abbondanti ("perché non li montano tutti?"). Oltre a Stig, col quale vi sentivate ormai amici, era venuto anche il progettista, giovane e atletico ragazzone, rigorosamente biondo con occhi azzurri, e sempre sorridente. Motore acceso (appena percepibile), vi avevano subito invitato al timone. Karl (per esteso Karl-Johan, il nome del progettista) aveva tirato fuori un libro ad anelli con carte tipo "tuttocittà": navi-

gare da queste parti è davvero complicato, le isole sono migliaia e tutte hanno migliaia di scogli. La reazione del motore vi aveva sorpreso: la barca montava il 55 hp (opzionale) che reagiva in un modo impressionante, complice anche l'ottima elica a tre pale abbattibili. Il resto lo faceva il timone. Risultato: manovre ineccepibili (con meraviglia di vostra moglie), come se non aveste fatto altro nella vita. Fuori dal porto avevate dato gas: come una moto, il Finn Gulf 41 aveva accelerato e, a 2500 giri, eravate già oltre gli 8 nodi!! A regime massimo navigavate come un motoscafo a quasi 9 nodi. Impressionante. Ma era tempo di cose serie. La brezza soffiava sui 10 nodi destinati ad aumentare nel pomeriggio e nei canali tra le isole. Randa e genoa 100%, e la barca, nonostante la ridotta vela di prua, aveva preso subito un buon passo, sopra i 7 nodi. Ma quello che più vi stupiva era la sensazione al timone: la ruota era estremamente sensibile e manteneva la stessa morbidezza anche quando, sotto raffica, la barca sbandava di più. Una sensazione fantastica, non vi sareste più staccato da lì per nessun motivo. Navigando con Karl e Stig vi eravate reso conto della sincera amicizia e del grande affiatamento che c'era tra i due. Entrambi usavano navigare sulle loro barche, spesso insieme: è così che si risolvono i problemi, ponendosi e discutendone insieme, il progettista e il costruttore. Dopo un po', girando intorno a un'isola, il vento aveva girato fino al lasco, era giunto il momento del gennaker: bompreso e calza, in due minuti stavate navigando a 8 nodi con una vela coloratissima a prua. Il panorama era fantastico: isolotti disabitati, vegetazione da lago di montagna, uccelli e pesci in grande quantità. Le strambate si erano susseguite con naturalezza, alla fine avevate ammainato per ormeggiarvi in un improbabile isolotto rubato da un libro di fiabe. Scendendo a terra, potevate rimirare da lontano il Finn Gulf 41 che ormai sentivate vostro: complice la Finlandia, vi aveva stregato, eravate pronto per il contratto.

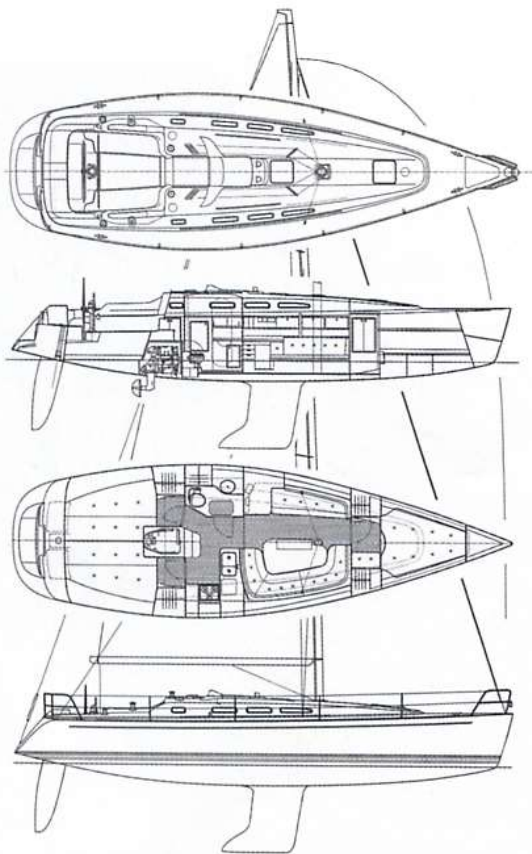


FOTO FINNGULF



FOTO FINNGULF

### UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 135x45 cm  
 Spazio tra le panche 76+96 cm  
 Passavanti 35+50 cm  
 Trasto randa 180 cm  
 Tavolo dinette 160x84 cm  
 Tavolo carteggio 80x70 cm  
 Letto prua 220x173+55 cm  
 Letti poppa 200x158+105 cm  
 Larghezza porte 50 cm

### DEDICATO A...

Non sappiamo bene come individuare il cliente tipo del Finn Gulf 41, dato che attualmente non è importato in Italia e il prezzo è piuttosto alto. In linea generale, è un cruiser-racer dalle alte prestazioni (i risultati in regate finlandesi contro barche più blasonate lo dimostrano) che, però, nulla sacrifica della vivibilità e delle finiture interne, ricche di legni caldi e accoglienti. Quindi una barca per chi ama le prestazioni ma vuole comunque usarla soprattutto per comode e piacevoli crociere. Poi va detto che è decisamente bella a vedersi. Dalle linee dello scafo ai più svariati particolari, tutto è studiato tenendo in considerazione anche il lato estetico. Ma la carta vincente è forse proprio quel sapore di cui parlavamo in apertura, quella sensazione che i mobili non siano tagliati dalle macchine, quell'atmosfera che ti fa capire che quella curva, quel massello, siano stati pensati e manipolati principalmente da un uomo, quindi a volte non perfetti, a volte un po' ingenui, ma sempre dotati di un'anima. Può sembrare un discorso fatuo che nulla ha a che vedere con la prova tecnica di un'imbarcazione. Ma a nostro avviso, e ve lo abbiamo sempre detto, l'acquisto di una barca è un fatto fondamentalmente irrazionale, dove la mente viene offuscata dalle sensazioni, dai sentimenti: quindi la battaglia per avervi come clienti la vincerà chi catturerà il vostro cuore. E, in questo senso, il Finn Gulf 41 parte avvantaggiato perché, rispetto alla maggior parte della concorrenza, è col cuore che viene pensato e realizzato.

### SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Karl-Johan Stråhlmann

|                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| Lunghezza f.t.                   | 12,50 m                          |
| Lunghezza gall.                  | 10,95 m                          |
| Larghezza                        | 3,86 m                           |
| Immersione                       | 1,85/2,20 m                      |
| Dislocamento                     | 7.500/8.500 kg                   |
| Zavorra                          | 2.860/3.100 kg                   |
| Sup. vel. (randa + genoa)        | 106,80 mq                        |
| Piano velico                     | I=16,68; J=4,56; P=16,00; E=5,40 |
| Motore Volvo MD 2040 (saildrive) | 40 hp                            |
| Serb. nafta                      | 135 l                            |
| Serb. acqua                      | 250 l                            |

### ATTREZZATURA

- Albero 19/20 2 crocette acquarterate Selden, sartie in spiroidale
- Winch Andersen self tailing 2x52 + 2x46 + 2x40
- Attrezzatura di coperta Rutgeron
- Stopper 12 Spinlock XT
- Timoneria Whitlock cardanica, ruota ø 160 cm
- Rotaia genoa con carrello a regolazione continua
- Due mani di terzaroli con manovra singola

### COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich di vetro E, anima in balsa o divynycell, resina isofalica per lo strato esterno; paratie laminate a scafo e alla coperta

### DOTAZIONI

- Oblò (10) e osteriggi (2) Lewmar
- Batterie 2x120 Ah + 1x70 Ah
- Elica a tre pale abbattibili Volvo
- Maniche a vento (3) tipo Dorade
- Ventilatori (2) ad alimentazione solare
- Serbatoio acque nere 90 l

### METEO DELLA PROVA

Vento: da 10 a 20 nodi reali.

Mare: calmo

### PREZZO

Finn Gulf 41 € 200.000

Optional:

|   |       |
|---|-------|
| Avvolgifiocco Furlex 300 S                | 3.070 |
| Ponte in teak                             | 6.300 |
| Vang rigido                               | 520   |
| Motore Volvo D2-55 hp                     | 1.920 |
| Bulbo da regata 2,20 m immersione         | 1.550 |
| Capottina paraspruzzi                     | 980   |
| Presca 220 v banchina + caricabatt. 25 Ah | 990   |
| Attrezzatura gennaker con bompreso        | 1.280 |
| Acqua calda 20 l                          | 770   |
| Riscaldamento Eberspächer D3CL            | 2.590 |
| Frigo elettrico                           | 920   |
| Serbatoio acqua supplementare 100 l       | 520   |
| Strallo di trinchetta + volanti           | 520   |
| Pilota automatico Raytheon 6000           | 4.170 |
| Tangone spi in carbonio                   | 1.520 |

Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa

### PER INFORMAZIONI

Finn Gulf Yachts Oy

P. O. Box 16, FIN-10211 Inkoo, Finland

Tel. +358-9-2211703 - Fax+358-9-2211793

E-mail: sales@finngulf.com

www.finngulf.com



FOTO FINNGULF

### I CONCORRENTI

| NOME            | CANTIERE    | LUNGH. | LARGH. | DISL. | SUP. VEL. | PREZZO € |
|-----------------|-------------|--------|--------|-------|-----------|----------|
| X-412           | X-Yachts    | 12,90  | 3,90   | 7.400 | 100,50    | 185.573  |
| Elan 40         | Elan        | 12,20  | 3,83   | 7.200 | 90,00     | 136.143  |
| Grand Soleil 40 | C. d. Pardo | 12,19  | 3,80   | 6.800 | 102,00    | 140.476  |
| Dehler 39       | Dehler      | 11,80  | 3,82   | 7.150 | 92,00     | 149.525  |