

Finngulf 46

Il cantiere finlandese presenta la sua ammiraglia, un fast cruiser dalle linee accattivanti e dalla grande cura artigianale

di VANNI GALGANI

In un mondo dove regna la specializzazione, trovare barche veramente all-round sta diventando sempre più raro. Con all-round intendiamo non solo buone prestazioni in tutte le condizioni ma, allargando il concetto, barche non finalizzate ad alcuna funzione e, di conseguenza, non estremizzate nelle scelte e nel design. Barche adatte alla regata come alla crociera, alle traversate oceaniche come ai weekend con la famiglia; soprattutto pensate per durare a lungo con un design che non sia legato alle mode del momento, soggetto quindi a invecchiare rapidamente. Nonostante i Finngulf siano comparsi solo di recente sul nostro mercato, il loro nome ha conquistato una rapida notorietà, e il motivo è semplice: catturano immediatamente l'occhio (esperto) perché sono barche belle. Belle perché pensate con amore e disegnate nel dettaglio in punta di matita, belle perché intimamente in armonia con l'elemento su cui vivono. E se la curiosità, o talvolta l'esibizionismo, portano molti neofiti a scegliere oggetti all'ultima moda - e più sono strani e meglio è - chi naviga da tempo e apprezza la tradizione navale rimane colpito da questi oggetti discreti ma dal carattere forte e deciso. Abbiamo avuto la fortuna di trascorrere tre giorni sul Finngulf 46, nuova ammiraglia del cantiere finlandese, ma è come se l'avessimo conosciuta da sempre: sincera, accogliente, delicata, elegante. Impossibile non amarla.



prova Finngulf 46



Contrariamente alla maggior parte delle barche, dove occorre un certo periodo per farci l'abitudine, è facile entrare in intimità con la nuova ammiraglia Finngulf. Le sue linee sono invitanti e poco impegnative, il design non intimorisce, gli arredi hanno un aspetto familiare: basterà aggiungere qualche oggetto personale e la sentirete subito "vostra". D'altronde per comprenderne lo spirito basta conoscere e navigare con gli artefici di queste barche, persone schiette, competenti ma decisamente alla mano e molto appassionate del loro lavoro. A cominciare dal progettista, Karl-Johan Strähmann, per tutti Kamu, sempre sorridente e disponibile a fornire spiegazioni dettagliate. Le linee del

Finngulf 46 ricalcano l'impostazione delle sorelle minori: fornire buone prestazioni in tutte le andature e condizioni. Quindi la carena ha forme tirate ma particolarmente bilanciate, con estremità leggere e alte sull'acqua, baglio massimo piuttosto centrale, murate svasate e grande equilibrio nella distribuzione dei volumi anche a barca sbandata. Esteticamente Kamu ha una mano veramente felice: lo scafo è proporzionato con forme attuali ed eleganti, gli slanci sono contenuti ma evidenti, l'insellatura pronunciata, la prua e la poppa particolarmente curate nel disegno. In coperta la tuga è modellata con arte: ne risultano linee classiche dai volumi contenuti con mille piccoli dettagli, come il ricercato

disegno dei paraonde, che ne addolciscono le forme. Il Finngulf 46 è comunque pensato come cruiser-racer, adatto a regatare in Ims o Irc, e la conformazione delle appendici lo conferma: il bulbo integralmente in piombo, formato da una lama con scarpone terminale, viene offerto con due diverse immersioni e il timone appeso ha una forma allungata ed efficiente. Anche il piano velico ha un'impostazione sportiva: è un classico 19/20 con crocette acquartierate e paterazzo con regolazione idraulica. Il genoa racing è previsto a sovrapposizione (137%), ma le dimensioni abbondanti della randa consentono ottime prestazioni anche con un fiocco. Unico neo per le prestazioni, l'attacco delle lande piut-

1 La tuga, stretta e ben profilata, lascia ampie parti della coperta libere per camminare e sdraiarsi. Solo le lande risultano un po' larghe; **2** Il pozzetto è ben protetto e di corrette dimensioni in crociera, un po' ridotto per un equipaggio da regata. Le panche, con il bordo verso prua ampio e inclinato, risultano comode per sdraiarsi. La posizione del timoniere è corretta sottovento ma poco agevole da sopravvento, dove la mancanza di puntapiedi e il pavimento inclinato non favoriscono la posizione in piedi; **3** La larghezza dei passavanti e l'inclinazione dei fianchi della tuga rendono particolarmente agevole camminare in coperta a barca sbandata; **4** I winch sui paraonde sono posizionati su specifici alloggi; **5** Il comodo gradino ribassato per accedere alla poppa

Zoom



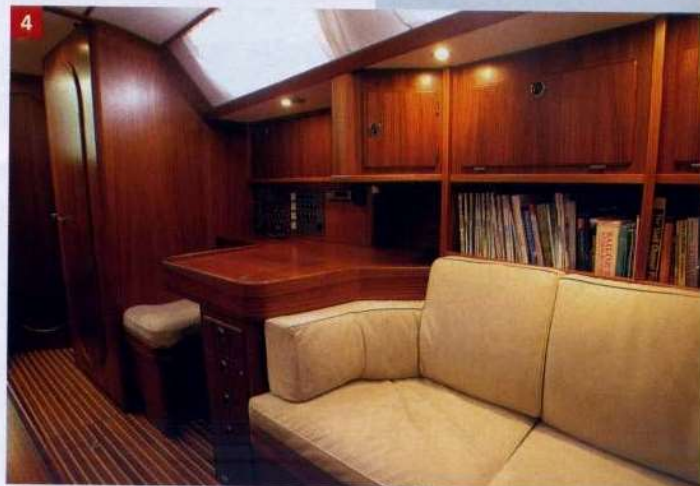
6 Le panche offrono un adeguato numero di sedute anche se, per puntare i piedi, bisogna per forza usare il profilo in teak sul pavimento. Di serie viene fornito un tavolino amovibile in legno; **7** Il pulpito ancorato su quattro punti risulta aggressivo senza essere aperto, avvantaggiando la gestione del genoa; **8** A prua vi è una profonda calave che contiene agevolmente vele da lasco e parabordi, sopperendo alla scarsità dei gavoni a poppa. Manca comunque un vano dove riporre l'autogonfiabile; **9** Lo sprayhood ha un alloggio piuttosto invasivo che lo nasconde parzialmente. Da notare l'organizzazione degli stopper, sfalsati e quindi smontabili singolarmente; **10** Il bel disegno della tuga, curato nei particolari, è uno degli elementi che caratterizzano la linea di questo fast cruiser

tosto largo in coperta non consente angoli ottimali ai genoa grandi. Per la regata è anche previsto un piano velico maggiorato con albero in carbonio più alto di 130 cm. In coperta la tuga stretta e poco invasiva lascia i passavanti larghi e comodi. Il pozzetto ha buone dimensioni per la crociera ma potrebbe risultare affollato in regata; è profondo e ben protetto dall'ampio sprayhood dotato di alloggio. L'organizzazione delle manovre è tradizionale con winch sui paraonde, quello di randa manovrabile dal timoniere. Proprio quest'ultima manovra, a nostro avviso, ha un'organizzazione un po' contorta: la scotta corre parallela al trasto, poggiato sul fondo del pozzetto, per poi salire e raggiungere i winch scorrendo

su due pulegge incastonate nella vetroresina: il tutto, oltre a necessitare di pezzi realizzati su misura, comporta notevoli attriti; non sarebbe meglio una bella e lineare scotta alla tedesca, magari recessa sotto il piano di coperta? Il trasto sul fondo e la doppia timoneria consentono un accesso diretto verso poppa; qui la parte centrale della seduta è stata ribassata a formare un gradino facilmente scavalcabile, una soluzione intelligente che agevola l'accesso allo specchio attrezzato mantenendo la protezione intorno alle timonerie. Non abbondano i gavoni, con i due a poppa profondi ma poco accessibili e l'unico sotto la panca di sinistra decisamente piccolo; fortunatamente a prua vi è una grande cala vele.

A Il musone dell'ancora ha un oggetto sufficiente considerando l'inclinazione della prua; **B** I due gavoni di poppa sono profondi ma poco sfruttabili, anche in relazione alla limitata dimensione dei portelli. Sotto il gradino centrale trovano alloggio due grandi bombole del gas; **C** L'unico gavone sotto le panche del pozzetto è piuttosto piccolo e non consente l'alloggiamento di una zattera autogonfiabile; **D** Questa vistosa puleggia realizzata custom è uno dei pezzi che compongono il circuito della scotta di randa; **E** Finiture di pregio insieme a elementi migliorabili: la bella cornice di legno sul piedistallo della colonnina stride con l'inadente tappo in plastica bianca che copre l'attacco per la barra d'emergenza

prova Finngulf 46



Prima ancora che per i disegni, i Finngulf sono famosi per la qualità della costruzione. Non per i materiali, che rientrano nella norma, ma per il metodo ancora artigianale usato sia per le parti strutturali che per la falegnameria e le finiture. Scafo e coperta sono in sandwich di balsa, con uso di tessuti unidirezionali nelle zone di maggior stress; la resina usata è poliestere isoftalica. Il bulbo è interamente in piombo, il timone ha l'asse in acciaio pieno rastremato e le timonerie, della Jefa, sono a trasmissione cardanica. La struttura è composta da un fitto reticolato di massicci longheroni e madieri resinati direttamente allo scafo, e include anche l'attacco delle lande; inoltre le paratie sono laminare su entrambi i lati a

scafo e coperta. Non vi sono controstampi di alcun tipo, eccezion fatta per i pavimenti dei bagni. Anche i ciellini sono tradizionalmente realizzati con pannelli avvitati, quindi totalmente smontabili e ispezionabili. Tra le note caratteristiche, tutte le parti non a vista (interni dei gavoni, sentine) sono protette con tre mani di vernice e i supporti dove poggiano i paioli sono isolati con spessori in gomma da 4 mm. Lo stile interno è parte integrante del fascino di queste barche. È spontaneo, artigianale, persino ingenuo in alcuni punti. I mobili, interamente in teak, sono lavorati a mano con abbondanza di masselli, gli sportelli sono a toppa e l'unica modernità è costituita da qualche bordatura in lamellare. Il concetto

di design quasi non esiste: gli arredi seguono l'andamento della barca e sono organizzati per sfruttare gli spazi al meglio, senza tener conto di simmetrie, allineamenti, orientamento delle vene o richiami stilistici. "Queste son cose da architetti" sembrano voler dire i finnici, "noi facciamo barche per gente che naviga". E in effetti il tipico cliente Finngulf percorre in media 1.000 miglia all'anno. In più molte scelte negli interni sono dovute proprio ai clienti: uno dei pregi di questo metodo costruttivo sta nella grande possibilità di personalizzazione, che sui Finngulf può coinvolgere l'attrezzatura di coperta e quasi tutto per gli interni, dal layout alla realizzazione di vani specifici a qualunque elemento di impiantistica.

1 Il carteggio ha un buon piano di lavoro aperto sulla parte anteriore, quindi adatto a stendere carte tradizionali. Offre vari spazi di stivaggio compresi tre cassetti e un vano di scarsa profondità per le carte. Il quadro elettrico è di buona fattura ma scarseggiano le utenze; **2** Il quadrato si allunga verso prua e offre una dinette di buone dimensioni. Da notare la colonna di sostegno sullo spigolo della cucina: a parte questo, però, i tintibene interni scarseggiano; **3** La cucina offre buoni spazi di stivaggio, compresi un ampio vano sotto i lavelli e il grande volume che risulta tamponando lo spazio sotto la coperta: la profondità media degli stipetti ricavati è di ben 42 cm; **4** Il design spontaneo degli interni ha fruttato questo bell'angolo che unisce la dinette e il carteggio



5 Nonostante non sia enorme, il quadrato dà una bella sensazione di spazio. Da notare i ciellini realizzati in modo tradizionale, in perfetto stile con il resto degli interni. L'aria e la luce sono garantite da cinque oblò e un osteriggio; **6** Il letto di prua offre la possibilità di dormire con la testa su entrambi i lati. La particolare forma consente di aumentare la superficie calpestabile; **7** Gli unici elementi controstampati sono i pavimenti dei bagni. Quello di prua ha una discreta dimensione ma la doccia si fa con una tenda. Bello il paiolato a doghe; **8** Le cabine di poppa hanno una piccola differenza sulla forma del calpestio. Soffrono entrambe un po' l'incombenza del pozzetto e quella di sinistra subisce anche l'ingombro del gavone. L'aerazione è garantita da due oblò a contrasto

L'organizzazione interna del 46 è un giusto compromesso tra spazi vivibili e volumi di stivaggio. La forma della tuga restringe le zone con altezza utile, ma lo spazio sotto i passanti viene destinato ad armadi e stipetti. La scala per scendere è ben protetta, anche se i gradini sono piatti e si restringono verso il basso. Il quadrato è lungo e offre una buona sensazione di spaziosità. La dinette è composta da un ampio divano a "C" con sedute per 6/8 persone che serve il tavolo fisso; di fronte vi è un altro piccolo divano che si integra col mobile del carteggio. Quest'ultimo ha un bel piano e discreto spazio per l'elettronica, compresa una console aerea adatta a un plotter cartografico. Tutto intorno vi sono librerie e profon-

di stipetti, organizzati con oltre 20 tra portelli apribili e cassette. La cucina ha una tradizionale disposizione a "L" con frigorifero di buone dimensioni. Anche qui, più che le aree di lavoro, piuttosto scarse, abbondano gli spazi di stivaggio. La cabina armatoriale a prua offre un letto dal disegno particolare che ne aumenta la superficie calpestabile; completano l'ambiente un divanetto, un armadio e il bagno annesso, di buone dimensioni ma privo di box doccia separato. La forma dello scafo e la profondità del pozzetto sacrificano un po' le cabine di poppa, dotate comunque di letti accettabili. Ottime le altezze in quadrato che si mantengono discrete anche nelle cabine.

A Sotto la cuccetta di prua vi sono ampi volumi con fondo pavimentato, accessibili sollevando piani incernierati. Da notare il vano ricavato sotto il piano per stivare con ordine le carte nautiche; **B** Alcuni dei gradini d'ingresso sono dedicati allo stivaggio (nella foto alcuni attrezzi di sicurezza); **C** Per accedere al motore bisogna smontare tutta la scala, operazione tutt'altro che semplice; **D** Un altro bel vano di stivaggio immediatamente accessibile sotto il divano; **E** Il bagno di poppa ha una buona superficie ma è penalizzato in altezza dalla tuga. È completo di zona per appendere le cerate

prova Finngulf 46

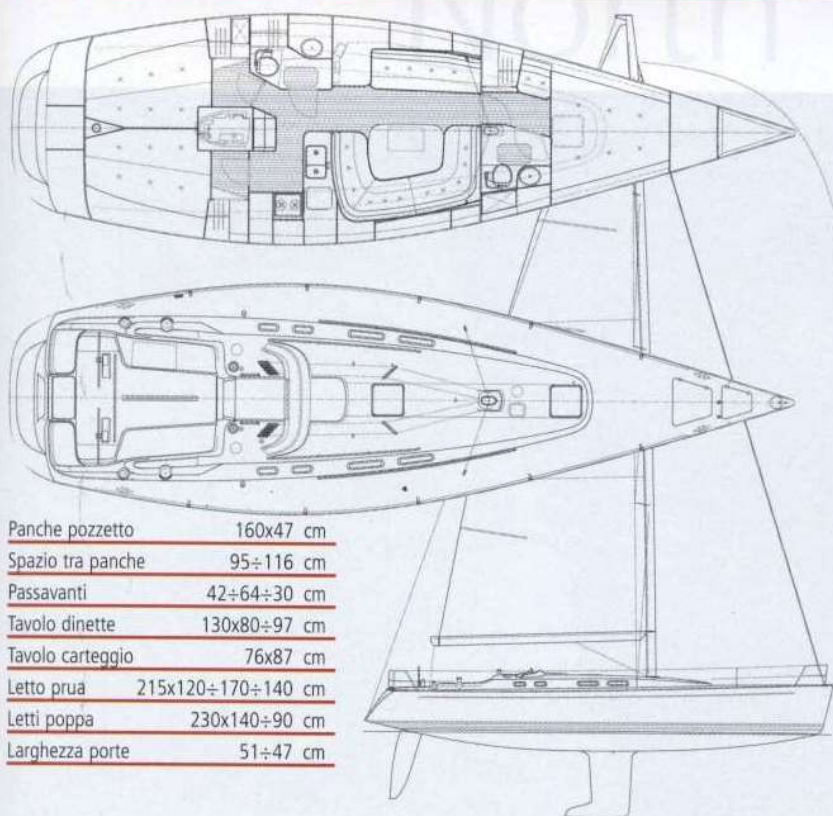


Benvenuti a bordo

Il carattere leale di questo bel cruiser sportivo si manifesta sin dai primi bordi. Durante le tre giornate di prova abbiamo avuto modo di navigarci per molte ore in tutte le andature, ma non abbiamo mai avuto sorprese: il Finngulf 46 si muove in modo sincero, comunica con chiarezza le sue reazioni senza mai comportarsi bruscamente o imprevedibilmente. Le condizioni incontrate sono state medio-leggere, con vento oscillante tra i 5 e i 16 nodi in un mare prevalentemente calmo. La barca si è dimostrata reattiva già con poco vento: il piano velico abbonda e in crociera non si sente la necessità del genoa grande. In queste condizioni la poppa rimane alta consentendo un minor trascinarsi. Man mano che il vento aumenta, il galleggiamento si allunga e la barca guadagna passo ma il comportamento cambia di poco: rimane sempre morbida al timone e costantemente sotto controllo. Le velocità sono buone in tutte le andature: se in bolina, stringendo 40° abbiamo navigato tra i 6,9 e i 7,4 nodi, allargando l'andatura si raggiungono medie superiori agli 8 nodi. Ma è ai laschi che ci ha stupito: di solito le barche all-round, quando si allarga molto l'andatura, tendono a sedersi trascinando a poppa una discreta quantità di acqua; il Finngulf, invece, anche senza vele da lasco scivola liscio e leggero staccando rapidamente l'onda dalla poppa, quasi in silenzio e senza muovere l'acqua. La prua rimane sempre alta e la barca mantiene un assetto equilibrato

anche quando naviga sbandata. Questo avvantaggia il piacere nel portarla: il timone, mai carico, rimane efficiente e bastano pochi gradi per cambiare direzione, permettendo al timoniere di reagire con prontezza a ogni variazione del vento. La validità della carena è confermata anche dalla virata: se avrete l'accortezza di arrotondarla, manterrete un buon abbrivio con perdita di velocità quasi nulla. L'attenta collocazione dei pesi e la distribuzione bilanciata dei volumi lasciano intendere un buon comportamento anche con mare formato, dimostrando una buona attitudine a mantenere medie elevate in qualunque condizione. La posizione al timone, però, ha qualche difetto: se sottovento ci si appoggia comodamente alle draglie con un buon controllo sul genoa, sopravvento si fatica a stare in piedi con scarsa visibilità sui filetti. Inoltre non abbonda lo spazio tra la ruota e il bordo della seduta di poppa sul quale, tra l'altro, sono stati montati l'acceleratore del motore e gli altoparlanti. La scotta di randa manifesta i suoi attriti risultando un po' faticosa e l'organizzazione del trasto non consente il controllo da parte del timoniere. Bisogna però ricordare che l'attrezzatura di coperta può essere organizzata secondo le proprie esigenze. A motore il Finngulf si comporta onorevolmente, con una velocità di punta di 8,6 e una media a regime di crociera di 8 nodi; buona anche la manovrabilità con un leggero ritardo di risposta a retromarcia.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	160x47 cm
Spazio tra panche	95÷116 cm
Passavanti	42÷64÷30 cm
Tavolo dinette	130x80÷97 cm
Tavolo carteggio	76x87 cm
Letto prua	215x120÷170÷140 cm
Letti poppa	230x140÷90 cm
Larghezza porte	51÷47 cm

Dedicato a...

Il Finngulf 46 è una barca per intenditori. Anche se a una prima e superficiale analisi può sembrare scontata, persino anacronistica, il grande successo che riscuote da parte di chi naviga sul serio e da lungo tempo la dice lunga sulle sue qualità. Il Finngulf 46 piace agli armatori-marina perché viene progettata e costruita da gente che, più di ogni altra cosa, ama andare in barca. Naviga con equilibrio e sicurezza in armonia col suo elemento, comunicando sempre l'impressione di essere sotto controllo. È realizzata con passione e dà ancora la sensazione di essere fatta con le mani da uomini (europei), non senza difetti ma proprio per questo più umana. Può essere personalizzata per diventare ancor più vicina alle necessità di ogni armatore. E, più di ogni altra cosa, ha una bellezza sobria, una linea elegante e discreta che non vi stancherete mai di guardare. Tutti questi elementi, lontani dalle mode e dalla cultura dell'apparire, ne fanno una barca senza tempo, sempre valida perché concepita secondo elementi di sostanza, un oggetto ideale per diventare la vostra barca definitiva.



i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Dehler 47	Dehler	14,28	4,20	12.500	125,20	349.950
X-46	X-Yachts	14,01	4,15	10.400	126,70	366.000
Solaris 44	SeRiGi	13,46	3,97	11.000	124,00	470.000
Sweden 45	Sweden Yachts	14,15	4,18	12.400	125,00	474.000

Progetto	Karl-Johan Stråhlmann	
Lunghezza scafo	14,00	m
Lunghezza gall.	12,10	m
Larghezza	4,17	m
Immersione	2,20-2,55	m
Dislocamento	11.500	kg
Zavorra (33%)	3.800	kg
Sup. vel. (randa + genoa 137%)	127,00	mq
Motore Volvo 2D55 sail drive	55	hp
Serbatoio nafta	240	l
Serbatoio acqua	300	l

Attrezzatura

- albero 19/20 Selden 2 crocette acquaretate, sartame in spiroidale
- tendipaterazzo idraulico Sailtec
- avvolgifiocco Furler 300 S
- vang rigido Selden
- winch Andersen 2x58 ST + 4x46 ST
- stopper Spinlock XCS (12)
- attrezzatura di coperta Harken - Rutgeron

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in balsa; resina poliesterio isoftalica
- struttura: madieri in vtr resinati allo scafo, paratie resinata a scafo e coperta

Dotazioni

- osteriggi (2) e oblò (12) Lewmar
- timonerie Jefa, ruote ø 90 cm
- serbatoio acque nere 80 l
- batterie 12 v 2x120 + 1x70 Ah
- impianto 220 v + caricabatt. Mastervolt 25 Ah
- salpancore elettrico
- boiler acqua calda 40 l
- frigo elettrico 150 l
- elica tre pale abbattibili
- tavolo legno in pozzetto

Meteo della prova

- vento da 5 a 16 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

€ 365.792

Optional

Bulbo racing immersione 2,55 m	2.145
Tangone in carbonio	2.970
Sprayhood	1.664
Teak in pozzetto	3.796
Teak in coperta	10.374
Teak sulla plancetta di poppa	611
Riscaldamento Eberspächer	4.732
Serbatoio acqua aggiuntivo	1.575
Copertura timoni in pelle d'alce	624
Copertura interna albero in pelle d'alce	705

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Accadueo Sailing

Via Adelaide Bono Cairoli, 37 - 00145 Roma

Tel. 06 51605114 - Fax 06 51606127

www.finngulf.com - sales@accadueosailing.it

prova



Una suggestiva immagine del quattordici metri finlandese in navigazione tra le solitarie isole della sua patria