

da 10 a 12 metri



# Najad 355

Dalla Svezia la nuova regina delle piccole di lusso, per chi non sa rinunciare alla massima qualità anche in misure contenute

La qualità di un megayacht in meno di undici metri: questo, e molto altro, fa della nuova entry level del cantiere svedese Najad una vera rarità nell'affollato e variegato mondo delle piccole. Infatti, se tra le barche di misure ragguardevoli è facile incontrare oggetti veramente lussuosi, molto più arduo è trovare cantieri di prestigio disposti a investire su taglie al di sotto dei 38 piedi. Ciò avviene perché, sulle misure piccole, la differenza dei costi incide maggiormente sul prezzo finale e si rischia di mettere sul mercato barche fuori prezzo o antieconomiche per il cantiere. Dall'altra parte, però, il pubblico delle "piccole di lusso", da sempre numeroso nei mercati nordeuropei, è in continua crescita anche nel nostro Paese. Di solito sono armatori facoltosi che, dopo anni di crociere impegnative, e relativo bagaglio di esperienze acquisite, vogliono ridurre il raggio di utilizzo della barca, talvolta anche ai soli week-end, senza però rinunciare al lusso e all'esclusività di un oggetto realizzato con la massima cura fin nei minimi dettagli; ma sono anche giovani famiglie che desiderano iniziare la loro avventura di crocieristi partendo da subito con quanto di meglio offre il mercato. Se vi sentite parte di questo mondo o se cercate una barca poco impegnativa dal punto di vista delle dimensioni ma il massimo per la qualità, Najad ha esaudito i vostri desideri producendo questo undici metri che possiamo definire senza indugio la nuova regina della categoria.

Il nuovo undici metri svedese mentre cavalca, a vele ridotte, il possente mare incontrato durante la nostra prova



## da 10 a 12 metri/najad 355

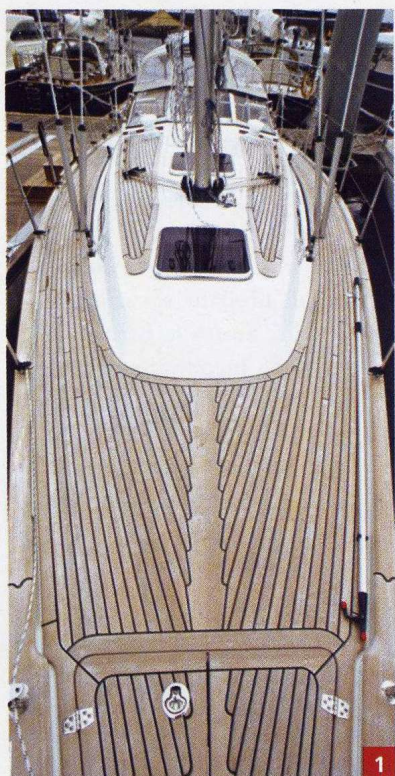


FOTO DE MARIACANON



2



FOTO DE MARIACANON



FOTO DE MARIACANON



FOTO DE MARIACANON

La percezione di qualità e di cura, tipica della tradizione Najad, si percepisce appena saliti a bordo. Quello che invece non traspare immediatamente è la notevole differenza rispetto agli standard Najad per quanto riguarda le prestazioni e il comportamento in mare. Questo riguarda un po' tutta l'impostazione dell'attuale gestione Najad. Rispetto ai modelli tradizionali, pesanti e mediamente invelati blue water cruiser ottimizzati per lunghe e impegnative navigazioni, i nuovi Najad, specie quelli di taglia minore, sono progettati con una concezione più performante. Questo aspetto, già ampiamente dichiarato (anche se non completamente attuato) col 440, trova una effettiva tangibile applicazio-

ne proprio in questo nuovo 35, forse il primo Najad della storia a dimostrare un atteggiamento veramente sportivo. E con sportivo intendiamo prestazioni divertenti anche con poco vento, comportamento allegro, persino nervosetto in alcune occasioni, notevole reattività al timone e alle regolazioni; di contro, però, minor prevedibilità delle reazioni e necessità di ridurre tela piuttosto in anticipo rispetto alla media dei tradizionali cruiser nordici. In ogni caso, la nuova impostazione sarà sicuramente gradita agli utenti mediterranei, in quanto la barca mantiene le caratteristiche nordiche per quanto riguarda protezione e facilità di utilizzo ma offre prestazioni decisamente più adatte alle nostre tipiche condi-

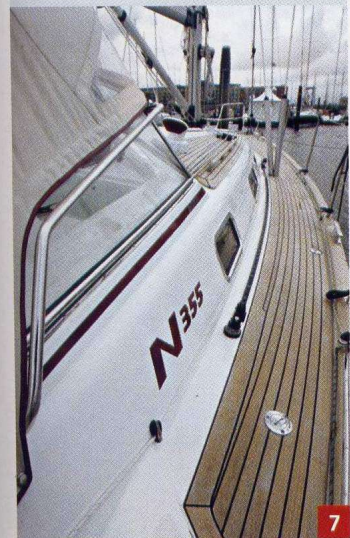
zioni. La nuova tendenza si ripercuote in modo evidente anche sull'estetica: il corpo canoa più magro e, soprattutto, meno immerso, comporta murate più alte e vistose, oltre a una tuga dotata di evidente bolzone (curvatura trasversale); a questo si aggiunge un cavallino quasi retto e slanci contenuti, specie quello di prua. Nel complesso una linea al passo coi tempi, un po' più "maschia" e meno paperella rispetto alle precedenti, anche se sempre elegante è arricchita con segni distintivi, come la falchetta con teak massello di testa o il parabrezza protettivo del pozzetto. Per quanto riguarda le linee d'acqua vere e proprie, i segni sono da tipico cruiser-racer: entrate di prua a cuneo con

**1** La coperta è curata come sui modelli più grandi e dotata di serie del rivestimento in teak massello (optional solo sulla tuga); **2** Il pozzetto è un capolavoro di ergonomia per la navigazione con equipaggio ridotto. Il timoniere, che dispone di sedute comode e riparate, trova intorno a sé tutta l'attrezzatura per gestire completamente le manovre. Comode anche le panche, destinate agli ospiti e ben riparate dall'ampio sprayhood; **3** Il gavone dell'ancora è ricco di dettagli pratici e offre volume supplementare per stivare i parabordi; **4** Nel gradino dello specchio di poppa sono ricavati alcuni vani perfetti per stivare materiale umido; **5** Il grande parabrezza, prolungato con lo sprayhood abbattibile, fa parte della tradizione nordica. A richiesta la parte centrale può essere apribile



6

FOTO DE MARIA/CANON



7

FOTO DE MARIA/CANON



8

FOTO DE MARIA/CANON



9

FOTO DE MARIA/CANON

6 Per non rovinare la continuità delle sedute il trasto di randa è incassato. Da notare il generoso diametro della ruota e la piccola tasca scavata sul paraonde di sinistra. Oltre al profondo gavone sotto la panca di dritta, ve ne sono altri due aprendo i portelli sulle sedute di poppa; 7 La posizione interna delle lande e la falchetta alta, su cui sono annegati i perni dei candelieri, rendono comodi i passaggi. La lunga rotaia, fissata lateralmente alla tuga, consente l'adozione di genoa a sovrapposizione. Da notare il robusto tientibene ai lati del vetro; 8 La posizione ravvicinata dei winch li rende di facile utilizzo da parte del timoniere: solo per raggiungere gli stopper ci vuole un aiuto; 9 La drizza di spi, opzionale, si manovra dall'albero con un winch supplementare dedicato. Il vang rigido a gas è fornito di serie

semiangolo stretto, baglio massimo spostato verso poppa e superficie bagnata decisamente contenuta. Analoga impostazione seguono il piano velico e le appendici, il primo un 9/10 con crocette leggermente acquartierate e randa importante, le seconde ad alto rapporto di allungamento, il bulbo dotato di lama in ghisa e scarpone finale in piombo, il timone a spada completamente appeso, da vero racer. Nessun compromesso, invece, per la coperta: l'imperativo è facilitare la conduzione il più possibile, rendendola agevole anche in solitario. Quindi tutta la vita, eccezion fatta per la drizza di spi che si manovra con un winch (opzionale) all'albero, si svolge in pozzetto. Qui il lavoro fatto dai progettisti è

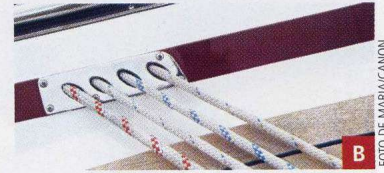
eccellente: il timoniere dispone di una grande ruota intorno alla quale si allargano le sedute a formare comodi appoggi sopra e sottovento. Le manovre sono organizzate tutt'intorno: il piccolo ma funzionale trasto, incassato per non intralciare le sedute, è subito davanti alla timoneria, mentre i winch, due per lato, sono ravvicinati e a portata di mano. Su questi ultimi sono rinvii vang, drizze e terzaroli, le scotte del genoa e quella di randa, organizzata alla tedesca. In questo modo il timoniere può veramente gestire la barca da solo. Andare a prua è agevole, con passavanti comodi protetti dalla falchetta, e non mancano le accortezze per i mari caldi, come il passaggio diretto allo specchio di poppa.

## Zoom



A

FOTO DE MARIA/CANON



B

FOTO DE MARIA/CANON



C

FOTO DE MARIA/CANON



D

FOTO DE MARIA/CANON



E

FOTO DE MARIA/CANON

A La parte centrale della panca di poppa è smontabile per dare accesso diretto ai bagni di mare. Unico difetto, il pezzo asportato va poi riposto da qualche parte; B Nonostante tutte le manovre vadano verso poppa, questa trappola per l'acqua rende il pozzetto completamente stagno; C Il grande e profondo gavone sotto la panca di dritta è organizzato con ripiani e alloggi appositi. Contiene anche parte dell'impiantistica, come l'impianto di riscaldamento fornito standard; D Per non avere tutte le code delle cime in pozzetto sono stati ricavati due pratici vani; E Queste belle sedute sul pulpito di poppa risultano particolarmente comode e piacevoli in navigazione

da 10 a 12 metri/najad 355



FOTO DE MARIACANON



FOTO DE MARIACANON



FOTO DE MARIACANON



FOTO DE MARIACANON

Storicamente Najad è noto per essere uno dei migliori cantieri al mondo per qualità complessiva e cura dei dettagli. Le barche sono realizzate senza risparmiare su spessori e materiali, con utilizzo di materie prime e componentistica delle migliori marche. Questo significa grande robustezza ma anche qualche chilo di troppo, talvolta in zone dove potrebbero essere risparmiati. Il 355 rappresenta una novità anche in questo, una piccola rivoluzione per lo storico produttore svedese. Infatti, per la prima volta su una barca di tali caratteristiche, la laminazione avviene mediante la tecnica dell'infusione e l'utilizzo di resina epossidica. Questa scelta coincide con l'apertura di un nuovo stabilimento organizzato per la costru-

zione in infusione dove, a cominciare proprio dal neonato 355 (a cui seguirà tra breve un nuovo 50 piedi), verranno costruiti i nuovi Najad. L'infusione, ricordiamo, è un procedimento di laminazione che prevede la stesura dei materiali (sandwich con fibre di vetro ed espanso, in questo caso Divinycell) a secco di resina, con successiva sigillatura mediante sacco a vuoto, estrazione dell'aria e relativo risucchio della resina per depressione (cioè senza pressione di immissione aggiunta). Questo comporta un miglior rapporto fibra/resina, con vantaggi in termini di rigidità e di peso, oltre a un maggior rispetto dell'ambiente attraverso il totale controllo delle emissioni in atmosfera. Se aggiungete l'utilizzo di resina epossidica

- vantaggi in rigidità, peso e antiosmosi - per tutto il laminato, ecco che il nuovo Najad costituisce un notevole salto in avanti per tutta la cantieristica scandinava, di solito prudente e tradizionalista. Per la struttura si resta nella consuetudine, con griglia di longheroni e madieri che corre lungo tutta la barca più numerose paratie resinare a scafo e coperta.

Se il laminato adotta tecniche sofisticate, per gli arredi e le finiture non viene tradita la proverbiale qualità Najad. Con l'aggiunta di un aspetto innovativo anche in questo campo, già introdotto sui più recenti modelli. Alla tipica falegnameria in mogano viene affiancato il lavoro di uno dei più quotati designer d'interni, Dick Young. Ne nasce una rivisitazione

**1** Il quadrato offre una sensazione di spazio superiore alle sue effettive dimensioni, con elementi di arricchimento come le due librerie angolari. Da notare lo stile caldo ma ordinato e la qualità delle lavorazioni; **2** Di serie il carteggio è orientato verso poppa e sfrutta come seduta parte del divano. In opzione si può avere una soluzione tradizionale, con divano più corto, e una versione con due divanetti e tavolino centrale. Il piano nella foto risulta di misure limitate ma sugli esemplari successivi si è creato uno sfondamento verso la murata; **3** La cucina risulta pratica e ben lavorata, con abbondanza di volumi per lo stivaggio compresi quattro cassetti con soft lock. Di qualità il fornello della Force 10; **4** La metà a sinistra del tavolo in dinette è fissa. Da notare il disegno avvolgente degli schienali



5 FOTO DE MARIA/CANON



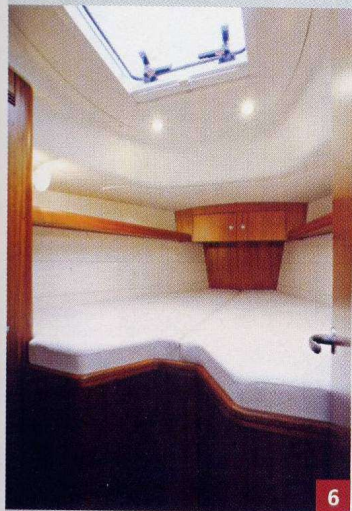
A FOTO DE MARIA/CANON



B FOTO DE MARIA/CANON



C FOTO DE MARIA/CANON



6 FOTO DE MARIA/CANON



7 FOTO DE MARIA/CANON



8 FOTO DE MARIA/CANON



D FOTO DE MARIA/CANON



E FOTO DE MARIA/CANON

5 La scala di ingresso, con gradini sagomati, è comoda e supportata da due maniglie. I ciellini sono a pannelli senza alcun inserto in legno, forse un po' freddi rispetto al resto degli interni. Da notare il robusto tientibene sulla tuga; 6 La cabina di prua ha cuccette di buone dimensioni anche ai piedi. Come in quella di poppa, i letti sono separati nella parte finale, elemento che, oltre a facilitarne l'accesso, comunica una grande sensazione di ricchezza. Completano la dotazione due armadi alti a cui in opzione si possono aggiungere due pensili; 7 Il bagno è veramente una meraviglia: grande, rifinito al meglio, dotato di superfici in Corian, wc di misura superiore e fantastico box doccia separato: quante barche, di qualsiasi taglia, possono offrire altrettanto? 8 La cabina di poppa, comoda e ben rifinita

in chiave attuale della tradizione svedese, con design più lineare e, soprattutto, con maggior ordine e coerenza nelle disposizioni. Al mogano biondo vengono affiancati a contrasto legni più scuri, come lo Jatoba e il Wenge, con ampie superfici in skai color panna, particolari in acciaio lucido e rivestimenti di bagno e cucina (quest'ultimo inspiegabilmente optional) in Corian finemente lavorato. Completano la fornitura componenti, come interruttori, faretti, ferramenta, tessuti, della migliore qualità. Il risultato è sotto i vostri occhi: un'atmosfera calda ed esclusiva, con caratteristiche normalmente appannaggio di barche ben più impegnative, molto distanti da tutta la diretta concorrenza. L'organizzazione

degli interni è fatta in modo da aumentarne la sensazione di spazio. Il pozzetto abbastanza compatto avvantaggia la campata del quadrato, il design dei mobili ne arricchisce l'aspetto. Questo ambiente comprende una bella cucina a "L", dotata di grande frigo e numerosi volumi di stivaggio, e una dinette a divani contrapposti su cui si integra il carteggio, raccolto e orientato verso poppa. Grande importanza è stata data anche all'equilibrio e alla vivibilità dei locali, con cabine comode e bagno, rifinito in modo ineccepibile, organizzato in modo da offrire un box doccia separato di generose dimensioni, una vera rarità su un 35 piedi. Completa e ben realizzata tutta l'impiantistica. ▲

A I piani delle cuccette di prua sono incernierati per facilitare l'accesso al vano sottostante, tutto dedicato allo stivaggio. Le semiparatie sono tutte resinare a scafo; B Sollevando lo schienale del divano di dritta si ottiene una cuccetta di guardia lunga 190 cm. Notate il rivestimento in stoffa della seduta che prosegue anche sul bordo verticale; C Molti i dettagli di falegnameria pregiati, come questo lamellare lavorato con notevole perizia (fa parte del piano che si solleva); D Soluzione pratica per il coperchio del frigo: si apre in due parti e può essere completamente rimosso; E Le finiture pregiate del bagno comprendono anche il piano con lavello integrato, il tutto realizzato in Corian finemente lavorato

da 10 a 12 metri/najad 355



FOTO DE MARIA/CANON

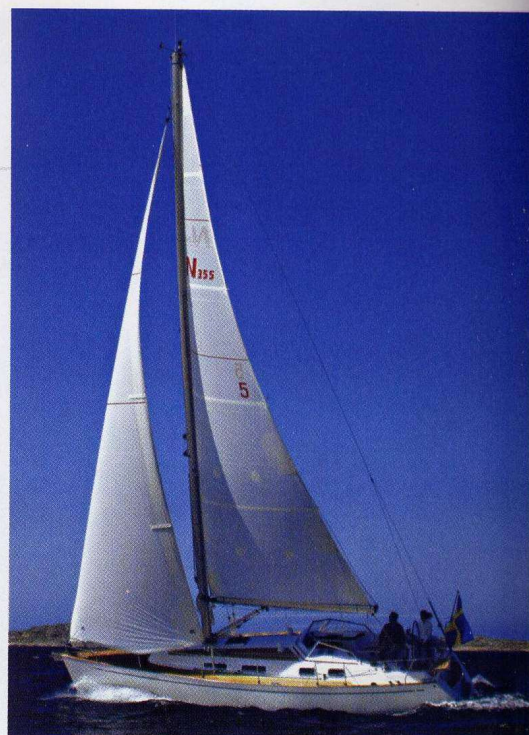


FOTO DE MARIA/CANON



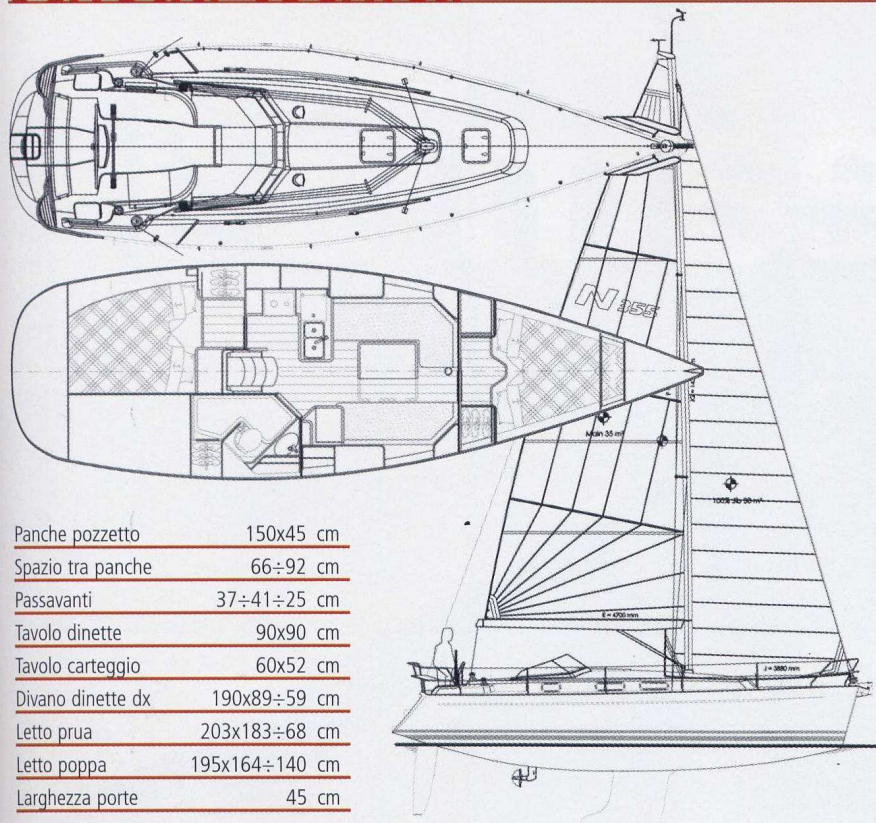
FOTO DE MARIA/CANON

## Benvenuti a bordo

Il nuovo Najad 355 mantiene le promesse derivanti dal suo aspetto. Il comportamento in mare è più vicino a un fast cruiser che a una tipica barca da crociera nordica. Abbiamo avuto modo di provarla a Ijmuiden (Olanda) in condizioni variabili, con vento dai 15 ai 35 nodi e mare sia calmo (dentro il canale) che molto agitato con onde ripide e confuse, tipiche di quando la corrente si oppone alla direzione del moto ondoso. La barca si è dimostrata subito allegra e reattiva, con ottima sensibilità sulla ruota (una vera rarità su questo tipo di barche) e prontezza di risposta alle regolazioni. Inoltre la disposizione dei pesi in centro, con buona percentuale del dislocamento concentrata nel bulbo, diminuisce la tendenza al beccheggio rendendola più efficace nel passaggio tra le onde. Le velocità riscontrate sono state interessanti, tra i 6,5 e i 7 in bolina, vicina agli 8 al lasco con planatone esagerate fino a 12 nodi spinti da qualche ripido frangente, tanto da dare la sensazione di poter competere con successo in regate di club o classiche d'altura. Tutto questo, però, ha un prezzo: l'andatura frizzante, a tratti persino nervosa, si riperquote sul comportamento in navigazione, sempre più confortevole e meno tendente a sbattere dei

leggeri e vuoti cruiser-racer ma un po' più agitato dei tradizionali cruiser nordici. Inoltre l'abbondanza di superficie velica, specie la grande randa, fanno apparire la barca piuttosto morbida alla tela con necessità di ridurre già intorno ai 20 nodi apparenti (in condizioni tra i 25 e i 30 reali abbiamo navigato bene con due mani di terzaroli). Quindi il messaggio è: non aspettatevi una lenta e tranquilla barca "da vecchietti" con cui navigare in ogni condizione riducendo poco e regolando ancora meno (ma andando a motore molto spesso); aspettatevi invece uno splendido fast cruiser con cui godersi la vela anche con vento debole, solo molto più protetto e rifinito di qualunque cruiser-racer sul mercato. Indovinata l'organizzazione dell'attrezzatura se amate manovrare da soli: l'ergonomia della zona intorno alla ruota si è confermata efficiente anche in condizioni dure, con possibilità di stare comodi sia in piedi che seduti, con la ruota tra le gambe e un piede poggiato sulla colonnina. Mancano solo i puntapiedi, realizzabili però su richiesta nella posizione che preferite. Buone anche le prestazioni a motore, più di 7 nodi a regime di crociera (col 40 cavalli opzionale), eccellente la manovrabilità.

# scheda tecnica



Panche pozzetto	150x45 cm
Spazio tra panche	66÷92 cm
Passavanti	37÷41÷25 cm
Tavolo dinette	90x90 cm
Tavolo carteggio	60x52 cm
Divano dinette dx	190x89÷59 cm
Letto prua	203x183÷68 cm
Letto poppa	195x164÷140 cm
Larghezza porte	45 cm

## Dedicato a...

Il nuovo Najad 355 è un piccolo cruiser realizzato in grande, ma non rappresenta solo un esercizio di stile. Anche se fosse costruito da un cantiere mediocre rimarrebbe un progetto centrato (non per niente porta la pregevole firma Judel/Vrolijk) con soluzioni riuscite sia sul profilo estetico, sia su quello funzionale, specie considerando le sue finalità. In realtà però offre ben altro: è il primo vero esempio di cruiser dalle caratteristiche nordiche che si comporta in modo adatto anche ai nostri mari. È inoltre la barca più lussuosa e meglio rifinita della sua categoria, un grande sforzo per soddisfare armatori da massima qualità in (relativamente) piccole misure. Con tanti primati positivi, ve n'è anche uno (c'era da spettarselo) per così dire negativo: è la barca più cara della sua taglia, costa per intenderci come un Bavaria 50 o, se preferite, come due Dufour 365. Certo, le dotazioni sono molto ricche, ma il prezzo è di gran lunga superiore anche ai più diretti concorrenti. Sono soldi giustificati? No se misurate le barche un tanto al chilo, sì se rappresenta il livello di qualità che state cercando a cui non volete rinunciare: in questo senso il Najad 355 non ha alternative.



## i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Hallberg-Rassy 342	H-Rassy	10,32	3,42	5.300	60,00	147.000
Sunbeam 34	Sunbeam	10,60	3,35	6.000	63,00	136.358
Comfortina 35	Comfort Yachts	10,70	3,35	5.800	67,00	112.340
Southerly 35 RS	Northshore	10,82	3,57	6.980	54,37	183.708

Progetto	Judel/Vrolijk
Lunghezza scafo	10,90 m
Lunghezza gall.	9,27 m
Larghezza	3,40 m
Immersione	1,70/1,90 m
Dislocamento	6.200 kg
Zavorra (37%)	2.500 kg
Sup. vel. (randa + genoa avv. 110%)	63,50 mq
Motore Volvo D1-30 sail drive	30 hp
Serbatoio nafta	150 l
Serbatoio acqua	250 l

### Attrezzatura

- albero 9/10 Selden 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale
- vang rigido Selden
- paterazzo meccanico Selden
- avvolgifiocco Furler 2005
- winch Andersen 2x46 ST + 2x28 ST
- ruota in acciaio ø 140 cm Lewmar
- stopper Spinlock XTS (8)
- attrezzatura di coperta Ronstan/Spinlock

### Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in Divinycell, resina epossidica, tecnica dell'infusione
- struttura: madieri resinati allo scafo, paratie resinare a scafo e coperta

### Dotazioni

- ponte, pozzetto e plancetta in teak
- osteriggi (2) e oblò (8, 4 apribili) Moonlight
- parabrezza in vetro con sprayhood ripiegabile
- tavolo pozzetto in teak
- batterie 12v 240 Ah + 12v 80 Ah, caricabatterie
- boiler acqua calda 40 l
- fornello 2 fuochi Force 10
- serbatoio acque nere 60 l
- piano e lavello bagno in Corian
- elica a 3 pale abbattibili Volvo
- randa stecata e fiocco in Mylar, taglio triradiale

### Meteo della prova

- vento da 15 a 35 nodi reali
- mare da poco mosso ad agitato con onde ripide

### Prezzo

202.000 euro

### Optional

Albero e boma in carbonio, sartie tondino	29.400
Salpancore recesso, ancora, catena 40 m	4.039
Teak sulla tuga	3.250
Winch primari Andersen 46 ST elettrici (2x)	6.984
Parabrezza in acciaio, finestra apribile	3.863
Piano cucina in Corian	2.718
Motore Volvo 40 Hp (supplemento)	1.628

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

### Informazioni Yachting Sistema

Via Cardinale Mezzofanti, 7 - 20133 Milano

Tel. 02 7490483 - Fax 02 7490970

[www.najad.com](http://www.najad.com) - [info@yachtingsistema.it](mailto:info@yachtingsistema.it)