



PREGI

- Robustezza della costruzione
- Cabina armatoriale molto spaziosa
- Ampio volume di stivaggio

DIFETTI

- Toilette di prua sacrificata
- Altezza scarsa nel passaggio in cucina
- Bombole del gas nel gavone dell'ancora



NAJAD 400

Il dislocamento è pesante, ma le linee d'acqua sono moderne. Ecco come il cantiere svedese ha reinterpretato il motorsailer senza snaturarne l'identità

Il Najad 400 nella nostra uscita di prova, effettuata in una bella giornata di sole e di vento leggero nel freddo mare del Nord.

Mentre il mondo della vela va verso il dislocamento leggero, c'è chi si ostina a costruire barche di dodici metri del peso di oltre dodici tonnellate. Ed è singolare che il progetto porti la firma di uno degli studi più accreditati nel mondo delle regate, quello dei tedeschi Judel e Vrolijk. Sembra quasi una contraddizione e invece è proprio in questa strana formula che sta la peculiarità del nuovo Najad 400, ultimo nato di una rinnovata gamma che si è arricchita di cinque modelli in appena quattro anni. Una gamma che ha avuto un successo tale da costringere il cantiere svedese a raddoppiare la produzione, passata dalle 70 alle 150 unità annue. Abbandonate le chiglie lunghe e i piani velici ridotti, i nuovi Najad hanno guadagnato sia in termini di prestazioni che di maneggevolezza, senza perdere quella loro identità di motorsailer nordici, comodi, sicuri e ben costruiti. Barche fatte per navigare con ogni tempo e su cui poter vivere il mare anche d'inverno. Ma ora capaci di soddisfare quei crocieristi alle prese con le brezze estive del mediterraneo.

PROGETTO ★★★★★

Il grafico "tipologia del progetto" non lascia dubbi sull'appartenza del Najad 400 alla famiglia dei motorsailer. Da aggiungere che è anche il più pesante tra tutti i rappresentanti di questa tipologia, incluso l'Hallberg Rassy 39, che è il concorrente di riferimento e dal quale si differenzia per gli oltre 3000 kg di peso in più. Ma per quanto "voluminosa", la carena del Najad presenta linee attualissime: il baglio massimo è arretrato, le sezioni di poppa sono larghe e le entrate sottili. La prua poco inclinata ha portato a una lunghezza al galleggiamento di 10,40 m e la sua altezza sull'acqua, evidenziata dalla forte insellatura del cavallino, garantisce navigazioni asciutte con mare formato. Moderne anche le appendici, con un bulbo in piombo abbastanza stretto e profondo che si ingrossa sul fondo, così da abbassare il baricentro e limitare la zavorra al 33% del dislocamento. Più tradizionale, invece, il timone semicompensato e dotato di un piccolo skeg, che contribuisce alla stabilità di rotta. In sostanza, una barca che si muove dolcemente nell'acqua e che non risente dei pesi imbar-

cati quanto i dislocamenti più leggeri, ma che con le sue linee d'acqua pulite e il lungo galleggiamento è in grado di sviluppare una buona velocità di carena.

COSTRUZIONE ★★★★★

La qualità della costruzione e delle finiture giustifica pienamente il prezzo dei Najad, che mantengono un alto valore sul mercato dell'usato grazie alla solidità e alla capacità di conservarsi nel tempo. Le pelli del sandwich con cui sono realizzate le murate sono di spessore differenziato, l'esterna è più massiccia dell'interna, e questo se da un lato riduce i vantaggi di leggerezza, permette di ottenere una scocca molto rigida e coibentata, incrementando le doti di robustezza. Sotto il galleggiamento la laminazione diventa a pelle singola, così da scongiurare eventuali fenomeni di delaminazione. Altra particolarità sta nella giunzione scafo-coperta, interamente resinata dall'interno: una tecnica più laboriosa che comporta il montaggio del mobilio a barca chiusa, ma che riduce il rischio di infiltrazioni d'acqua dalla falchetta e rende la struttura più compatta. Di serie il trattamento epossidico antiosmosi e il rivestimento in teak del ponte.

PIANO VELICO ★★★

Coerente con la filosofia del progetto, la cui priorità resta la facilità di manovra, il piano velico è di dimensioni contenute. Per potenziare il passo con vento leggero i profili sono tuttavia allungati, con un albero alto oltre 17 metri dal piano di galleggiamento. Di serie la randa a stecche corte di 40 mq e un genoa avvolgibile al 110% di 35 mq, entrambe in Spectra. Ma per le nostre condizioni è consigliato il genoa al 140% opzionale, mentre va valutata la scelta della randa avvolgibile con stecche verticali, che sull'esemplare in prova si è dimostrata più efficiente delle solite rande senza stecche e senza il minimo allunamento.

(segue a pag. 107)

A destra, il pozzetto lungo 2,00 m e largo 1,80 m, è ben protetto dagli alti paraspruzzi e dal vetro frontale che prosegue con il dodger in tela. In primo piano la cappa rossa che racchiude la copertura integrale del pozzetto, essenziale per vivere la barca anche d'inverno.



A sinistra, una vista da prua della coperta che evidenzia la forma lineare della tuga. Sotto, i winch delle scotte ai quali, su richiesta, possono essere rinviate anche le drizze e le borose.



COPERTA ★★★★★

Punto debole del pozzetto centrale è di solito il passaggio tra le panche e i passavanti, reso difficoltoso dal forte dislivello tra i due piani. Non è così sul Najad 400 che, grazie alla ridotta altezza della tuga, presenta un gradino intermedio che ospita i winch delle scotte, entrambi a portata di mano del timoniere. Fatta eccezione per le lande poste al centro dei passavanti, anche la circolazione laterale è agevole e sicura: le rotaie del genoa addossate alla tuga e i candelieri all'esterno permettono di sfruttare per intero la larghezza dei corridoi, mentre l'alta falchetta e il ponte in teak assicurano una buona presa anche a barca sbandata. Le dimensioni del pozzetto sono proporzionate al numero degli ospiti, con quattro sedute comode davanti alla ruota dove è previsto il tavolo in teak incernierato sulla colonnina. Il vetro frontale e il dodger in

tela offrono un ottimo riparo dagli spruzzi, mentre una seconda capottina consente di chiudere integralmente l'area, trasformando il pozzetto in un secondo living al coperto. Corretta la posizione del trasto randa, posto a poppa del timoniere e servito da uno stopper per lato. Le manovre delle drizze sono lasciate all'albero, ma è possibile rinviarle ai winch delle scotte, passando a lato della tuga. I due gavoni di poppa e quello laterale offrono un ampio volume di stivaggio; capiente anche il pozzo della catena.

tale e il dodger in



Livio Fioroni



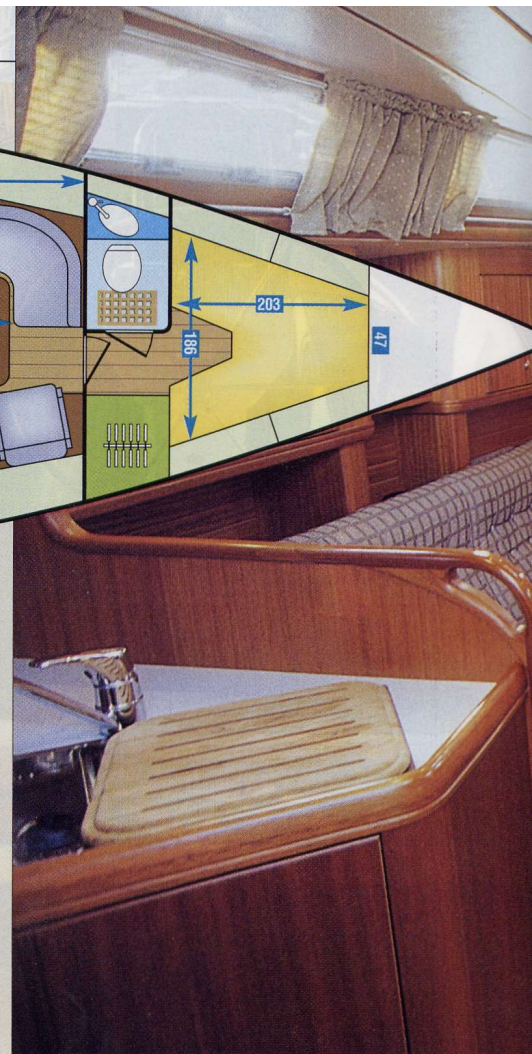
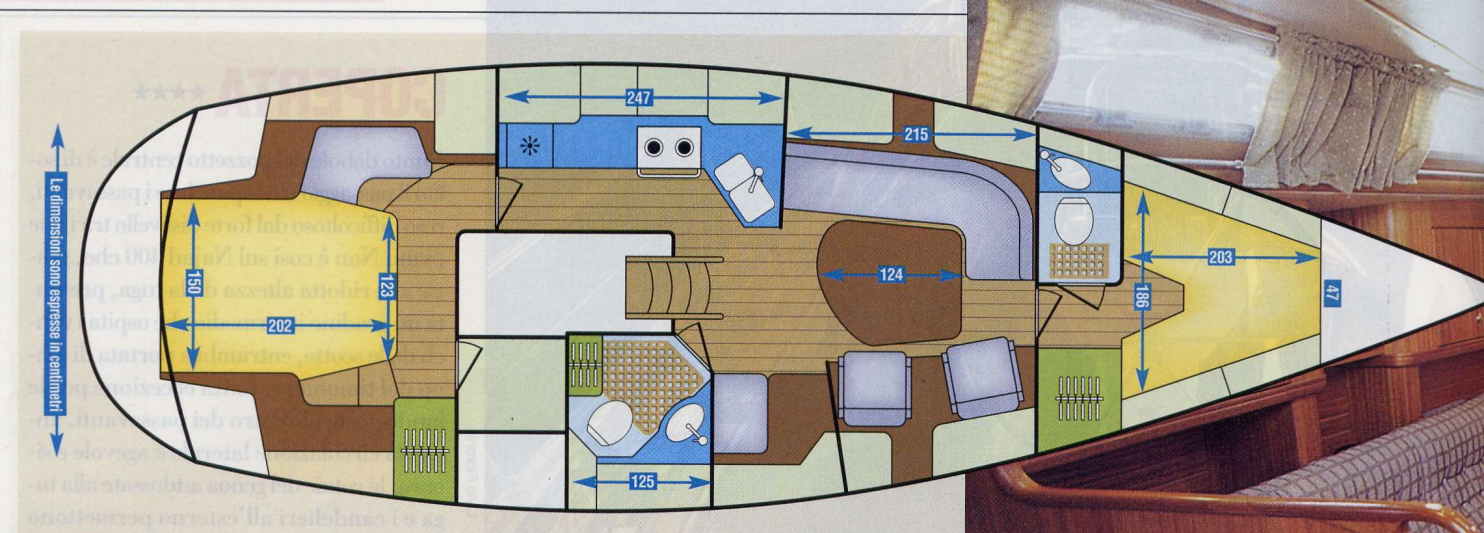
Sopra, il tambuccio con ai lati i due caratteristici pianali di appoggio incoppalati. Sotto, la discutibile sede delle bombole del gas, poste nel pozzo catena.

Sopra, i passavanti sono di larghezza sufficiente, ma le sartie ostacolano il passaggio nella zona centrale. A destra, il profondo gavone ricavato in pozzetto, a cui si aggiungono i due di poppa.



ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: ..2 Lewmar 54 st 2 vel
W. drizze e scotta r.: ..2 Lewmar 40 st 2 vel
Rotaie genoa:Lewmar
Trasto randa:Lewmar
Stopper:6 Spinlock Xt
Albero e boma:Selden
Avvolgifiocco:Furlex 310 S
Obliò e boccaporti:Lewmar
Bussola:Suunto
Timoneria:Whitlock
Vele:r+g 110% Spectra Syversen



Sopra, la cabina armatoriale nella versione con letto centrale. Previste altre due soluzioni, con cuccette a murata. A sinistra, le due belle poltrone in lamellare, proposte in alternativa al divano di dritta.



Sopra, la cabina di prua vista dai piedi della cuccetta. Da notare l'ingombro della toilette opzionale, che toglie molto volume alla zona d'ingresso.



Sopra, la zona carteggio dispone di un piano di 60x80 cm con sopra la console angolata per gli strumenti. Confortevole la seduta, sotto cui si aprono due capienti cassetti.

INTERNI ★★★

Del Najad 400 esistono tre versioni di interni, ma le differenze interessano più che altro la forma degli arredi e non la disposizione, che prevede in ogni caso due sole cabine alle estremità. E' il classico schema delle barche a pozzetto centrale, che privilegia l'ariosità e la vivibilità dei singoli locali, per vivere la barca anche d'inverno, rispetto alla quantità di posti letto disponibili. Il Najad 400 ospita non più di sei persone, includendo la cuccetta singola della cabina armatore (versione con matrimoniale addossato a murata) e il divano in dinette. Esiste la possibilità di una seconda toilette a prua: ma, come verificato sull'esemplare in prova, lo spazio destinato a questo "optional" è scarso, col risultato di un bagno angusto che toglie volume alla cabina di prua, già in parte castigato dalle entrate sottili dello scafo. Un optional tutt'altro che indispensabile, visto che il bagno principale è grande e accessibile dal quadrato. Pezzo forte degli interni è la cabina armatoriale che, grazie alla larghezza delle sezioni di poppa, dispone di un letto centrale di dimensioni "domestiche" aperto su tre lati; i quattro oblò apribili e il boccaporto garantiscono un'efficace aerazione. La cucina si sviluppa parzialmente sotto il pozzetto, dove la rientranza della panca riduce l'altezza del passaggio; in compenso il volume di stivaggio e le superfici di appoggio sono abbondanti, come si conviene a una barca destinata alle lunghe navigazioni. Meno ampia la zona carteggio, a cui manca un po' di spazio per libri e strumenti; le dimensioni del piano sono invece nella media. Infine la dinette, composta da un divano a L e due poltrone sulla murata opposta, in alternativa alla panca lineare: soluzione che sacrifica una seduta, ma che sul piano del comfort e dell'estetica è di gran lunga preferibile.

Livio Fioroni

Sopra, una panoramica dell'accogliente quadrato composto dal divano a L trasformabile in cuccetta singola e dalle due poltrone contrapposte. Molto curata la finitura del mobilio, in mogano africano. Sotto, la lunga cucina a sviluppo lineare ricavata nel corridoio verso poppa.



Sopra, l'accesso frontale al vano motore, che si aggiunge alla porta laterale che si apre nella cucina. Sotto, la toilette con l'armadio per le cerate sulla destra.



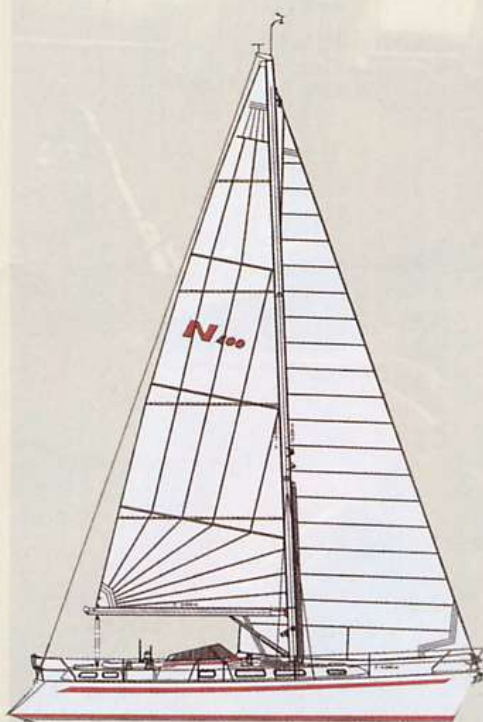
ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 187
Toilette di poppa	cm 195
Cucina	cm 190
Dinette	cm 196
Toilette di prua	cm 188
Cabina di prua	cm 185

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 12,20
Lunghezza al gall.:	m 10,44
Larghezza al b.max:	m 3,85
Larghezza al gall.:	m 3,33
Pescaggio standard:	m 2,00
Pescaggio alternativo:	m 1,80
Dislocamento a vuoto:	kg 12200
Zavorra:	kg 4000
Superficie velica r+g 140%:	mq 89,00
Superficie randa:	mq 39,00
Superficie genoa 140%:	mq 50,00
Superficie spi:	mq 130,00
I:	m 15,25
J:	m 4,68
P:	m 14,30
E:	m 5,00
Numero cuccette:	4+2
Motore:	Yanmar 53 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 600
Capacità serbatoio gasolio:	lt 230
Capacità serbatoio acque nere (opt):	lt 67
Omologazione CE:	Cat. A 9 persone
Disegnata da:	Judel/Vrolijk & Co
Costruita da:	Najadvarvet
Importata da:	Yachting Sistema, Via C. Mezzofanti 7, 20133 Milano, tel. 02 7490483, fax 02 7490970, E-mail: yachtingsistema@tin.it, web site: www.najad.com



PREZZI

Versione base: € 299.422
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Passavanti in teak, bulbo in piombo, vang rigido, ruota ricoperta in pelle, boiler, frigo elettrico, windex, randa con cappa, genoa 110% con avvolgifiocco, tendipaterazzo meccanico, doccia esterna, capottina paraspruzzi, giunto flessibile asse elica, trattamento epossidico in carena.

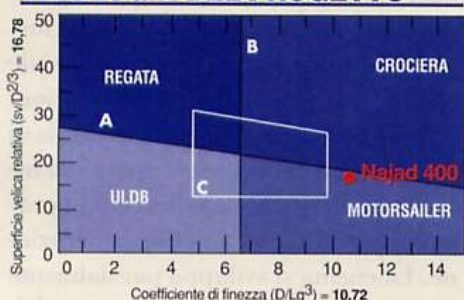
Optional

- Impianto frigo elettrico:	€ 1.549
- Vhf con impianto e antenna:	€ 1.110
- Autopilota Ray ST 6001 Plus:	€ 3.924
- Albero con avvolgiranda:	€ 5.175
- Salpancora elettrico Lofrans' Airon:	€ 2.613
- Capotte completa per pozzetto:	€ 993
- Dodger:	€ 1.755
- Imp. 230 V con caricabatterie 40 Ah:	€ 2.863
- Trasporto ad Antibes o Capo d'Istria:	€ 9.810

PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★
Costruzione	★★★★
A vela	★★★
A motore	★★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★★

TIPOLOGIA DEL PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 7,85
Lunghezza scafo/baglio max:	3,16 (< 2,80 = barca molto larga > 3,30 = barca molto stretta)
Rapporto zavorra/ dislocamento:	32,7% versione bulbo lungo

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	8/10 nodi
Stato del mare:	poco mosso
Equipaggio imbarcato:	2 persone
Serbatoi:	1/2 acqua, pieno carb.
Pulizia carena:	buona

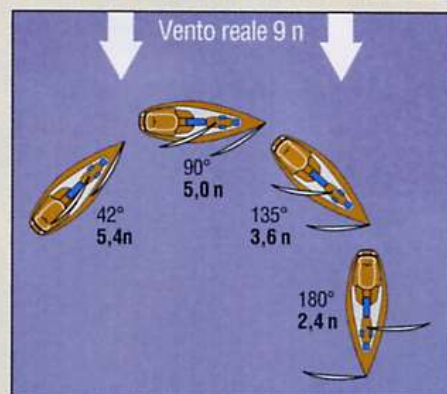
Vele usate

Randa avvolgibile - Genoa 140% avvolgibile

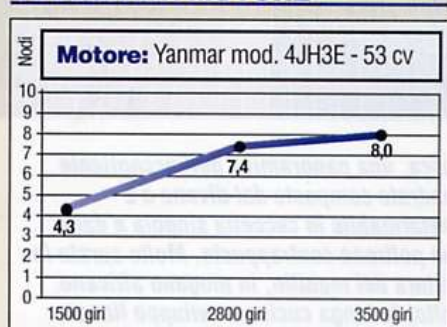
Strumentazioni usate

Gps Magellan - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

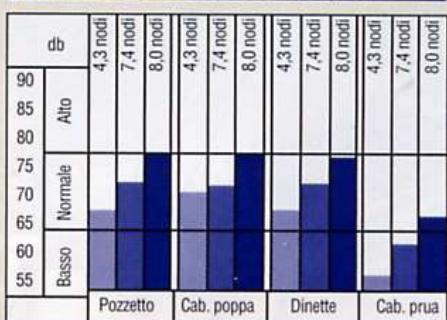
VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Najad 400	Hallberg R.39	Sunbeam 39	Nauticat 39	Malo 39	Moody 38	Wauquiez 40
LFT (m)	12,20	12,22	12,30	11,85	12,10	11,71	12,50
LARG. (m)	3,85	3,64	3,90	3,50	3,76	3,73	4,04
DISLOC. (kg)	12200	9000	9000	9000	8700	8300	10000
S.V. 100% (mq)	72	70	78	69	70	61,5	71
IMMERS. (m)	2,00	1,84	2,00	1,90	1,80	1,45	2,00
CUCCETTE	4+2	4+2	4+2	4+2	4+3	4+2	4+1
PROGETTISTA	Judel/Vrolijk	Frers	J&J	Gustavson	Malo Y.	Dixon	Berret
CANTIERE	Najad V.	Hallberg Rassy	Schöchl	Siltala Y.	Malo Y.	Moody	Wauquiez
PREZZO	€ 102.800	€ 247.346	€ 214.589	€ 240.668	-	-	€ 179.890

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".

Progettato dallo studio tedesco Judel/Vrolijk, il nuovo Najad 400 sostituisce il precedente Najad 391, uno dei modelli di maggiore successo del cantiere svedese.



(segue da pag. 102)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

Gli impianti rispondono agli alti standard della cantieristica scandinava, e questo vale sia per la scelta dei componenti che per la loro corretta installazione. Tutte le valvole e le prese a mare sono etichettate e facilmente accessibili, così come le tubazioni e le scatole di derivazione dell'impianto elettrico. I serbatoi, tutti in acciaio inox, sono piazzati a centro barca e a poppa e la loro capienza è abbondante. Lo stesso vale per le batterie (2x140 Ah servizi e 1x75 Ah motore, ricaricate da un alternatore da 80 Ah). Le uniche critiche riguardano le bombole del gas, montate nel gavone dell'ancora dove acqua e umidità di certo non mancano; e l'assenza dell'amperometro dal quadro elettrico. Lungo l'elenco degli optional, per completare le dotazioni di serie sono tuttavia previsti alcuni package a prezzi scontati rispetto al listino dei singoli oggetti.

A VELA ★★★

Le inconsuete condizioni del mare del Nord, che nella giornata di prova ci ha deliziato con una brezza da 8 a 10 nodi di reale, hanno confermato la qualità del progetto: il Najad 400 si muove con un'agilità che non ti aspetteresti da uno scafo di questa mole. L'accelerazione dopo la virata è lenta, ma una volta preso il passo la barca riesce a stringere un angolo al vento di circa 40 gradi, denotando buone doti boliniere. Alle andature portanti, la mancanza del gennaker non ci ha ovviamente permesso di supplire al calo dell'apparente, ma anche in questo caso il 400 ci è sembrato più reattivo di molti dei crociera pura della stessa taglia. La ruota è leggermente dura, e questo se da un lato toglie un po' di sensibilità offre innegabili vantaggi in termini di stabilità di rotta; la prua risponde comunque subito alle correzioni e il raggio di rotazione è davvero ristretto. Molto comoda an-

che la seduta del timoniere, che dispone di schienali alti e di inclinazione corretta. L'esemplare della prova era attrezzato con sistemi avvolgibili, ma scegliendo la randa steccata conviene rinviare la drizza in pozzetto.

A MOTORE ★★★★★

Lo Yanmar da 53 cv sembra di potenza sottodimensionata, specie in rapporto agli standard dei motorsailer. Opinione contraddetta dal Gps, che ha segnato dati in linea con la velocità teorica di carena: quasi 7,5 nodi a regime di crociera e 8 al massimo. E anche questo testimonia la bontà delle linee d'acqua. Montando in una vera sala macchine, il motore è accessibile su tutti i lati e c'è spazio per un eventuale dissalatore o un piccolo generatore. Nella norma i livelli di rumore, facile la manovrabilità che rende superflua l'elica di prua.

(L.Z.)

DETTAGLI AZZECCATI

1 Il frigo è del tipo a basso consumo energetico, con un vano a pozzetto ben coibentato e dotato di doppio portello che facilita lo stivaggio. **2** La cura posta negli impianti è uno dei punti di forza del Najad 400: nella foto la cassa delle batterie, piazzata sotto la cuccetta armatoriale in posizione rialzata rispetto alle sentine ma raggiungibile per i controlli e le sostituzioni. **3** Oltre al gavone del pozzetto, il lazzeretto di poppa ospita due vani profondi molto utili per le cime e i parabordi. Da notare il sedile in teak sul pulpito, che Najad è stato tra i primi cantieri a proporre.

