



PREGI

- * Costruzione e finiture di alto livello qualitativo
- * Buone prestazioni veliche
- * Dotazioni di serie molto complete

DIFETTI

- * Altezza e aerazione della zona cucina scarse
- * Cuccette di prua piuttosto strette
- * Gavoni di poppa poco accessibili

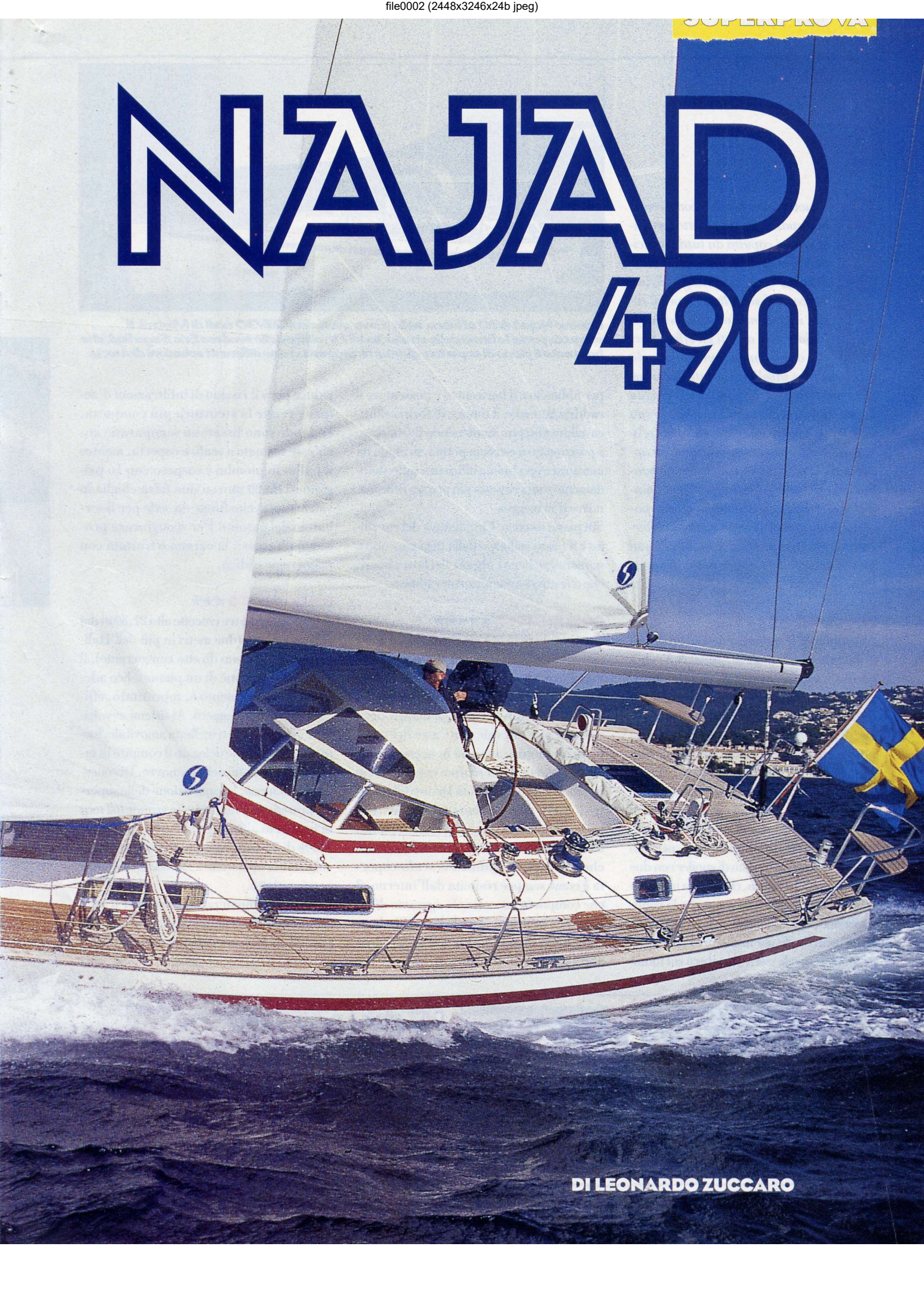
Livio Fioroni



CON I PROGETTISTI JUDEL & VROLIJK IL CANTIERE SVEDESE HA TROVATO IL GIUSTO COMPROMESSO TRA PRESTAZIONI E COMFORT

NAJAD

490



DI LEONARDO ZUCCARO

Del motorsailer nordico conservano la disposizione a pozzetto centrale, ormai copiata da tutti i principali cantieri europei, e quella solidità che contraddistingue le imbarcazioni scandinave: per il resto, i nuovi modelli della svedese Najad sono a tutti gli effetti barcote a vela pura, ovviamente da crociera, bene invelate e dotate di carene che poco hanno a che fare con i "chiglia lunga" della vecchia generazione. Se con il 361 e con il più recente 331, entrambi provati dal GdV, avevamo avuto modo di apprezzare la maggiore attenzione alle qualità veliche, con l'ultimo modello di quindici metri che presentiamo in queste pagine, firmato da uno degli studi più affermati in regata come Judel & Vrolijk, Najad ha voluto prendere ancor più le distanze dalla tipologia "mista".

PROGETTO ★★★★★

Abbandonate le sezioni stellate e i forti slanci dei precedenti modelli, Judel & Vrolijk hanno disegnato uno scafo di concezione moderna che, pur restando nell'ambito dei dislocamenti pesanti, è caratterizzato da linee di carena pulite, sezioni tonde e prua poco inclinata, così da ottenere una maggiore lunghezza al galleggiamento e, al contempo, una distribuzione più equilibrata dei volumi immersi, con evidenti vantaggi sia in termini di assetto che di velocità. Il baglio massimo arretrato definisce uno specchio di poppa largo, provvisto di spoiler con due gradini, o in alternativa, chiuso con una piattaforma ribaltabile. Nuova anche la configurazione delle appendici, con un bulbo più stretto e profondo per migliorare la portanza e dotato di una leggera svasatura sul fondo



Il nuovo Najad 490 al lasco, nella prova svolta con 25/30 nodi di Mistral. Il progetto porta la firma dello studio Judel / Vrolijk e dello svedese Eric Segerlind, che ha curato il piano di coperta e gli interni, proposti in due differenti soluzioni divisorie.

per abbassare il baricentro e aumentare il raddrizzamento; il timone di forma ellittica allungata, pur mantenendo il semiskag, è posizionato a estrema poppa, in modo da assicurare una buona efficienza sotto sbandamento e una risposta più precisa nelle manovre d'ormeggio.

Sul piano estetico, l'insellatura del cavallino e il basso sviluppo della tuga riescono a nascondere bene l'altezza dei bordi liberi, che a centro barca misurano 140 cm.

COSTRUZIONE ★★★★★

Anche se la priorità assoluta del cantiere rimane la robustezza, sul 490 si nota una maggiore attenzione ai pesi, grazie all'impiego di fibre multiassiali, al posto del roving, orientate secondo la mappa degli stress. Lo stesso vale per l'asse del timone in alluminio, anziché in acciaio inox. Opera morta dello scafo e coperta sono in sandwich con anima di Divinycell, mentre l'opera viva è in laminato pieno. Paratie, longheroni e madieri sono resinati a scafo, di controstampi strutturali neanche l'ombra. La giunzione scafo-coperta è come sempre resinata dall'interno, il che comporta un notevole aggravio di lavoro per montare il mobilio con la barca chiusa, anziché a cielo aperto come abitualmente si usa fare; un sistema che

riduce però il rischio di infiltrazioni d'acqua e rende la struttura più compatta. Le lande sono fissate su semiparatie anch'esse resinati a scafo e coperta, mentre il bulbo in piombo è sospeso con 16 prigionieri da 20 mm su una falsa chiglia in vetroresina, che funge da sede per il serbatoio del gasolio. Per scongiurare problemi d'osmosi, la carena è trattata con primer epossidico.

PIANO VELICO ★★★

Con un albero a tre crocette alto 21,30 m dal galleggiamento (due metri in più dell'Hallberg Rassy 46, suo diretto concorrente), il Najad 490 dispone di un piano velico adeguato al dislocamento e, soprattutto, efficiente con vento leggero. Ai sistemi avvolgibili e allo strallo di trinchetta amovibile, fornito di serie, viene delegato il compito di facilitare la gestione delle manovre. Di concezione moderna, la ripartizione delle superfici prevede una randa molto grande (62 mq) in rapporto al triangolo di prua (genoa al 140% di 75 mq): consigliato pertanto l'avvolgieranda opzionale a chi naviga in equipaggio ridotto.

Di serie il tendipaterazzo idraulico e il vang rigido, il genoa olimpico e la randa steccata con lazy jack, rotaia e carrelli a sfere.

(segue a pag. 76)



DETTAGLI AZZECCATI

1 Tra gli optional proposti dal cantiere, la robusta intelaiatura in acciaio inox per la zattera autogonfiabile fissata con bulloni pasanti a pruvia del tambuccio, della quale abbiamo apprezzato il sistema rapido di sgancio.

2 Il meccanismo che fa fuoriuscire il blocco cucina permette un angolo corretto del sistema basculante, evitando intralci nel corridoio quando i fuochi non sono in uso. Lo spazio guadagnato a murata è stato così sfruttato per un utile portabottiglie.



Ben protetto dal vetro fisso e dal dodger in tela, entrambi forniti di serie, il pozzetto ha dimensioni tutt'altro che nordiche: è lungo 250 cm e largo 204.

COPERTA **★★★★**

Grazie ai larghi passavanti e al basso profilo della tuga, il ponte offre ampie zone calpestabili, due delle quali dedicate a prendisole, garantendo una buona circolazione laterale e un agevole accesso al pozzetto. Qualche tientibene in più non guasterebbe, carenza in parte compensata dalle protezioni in tubolare delle maniche a vento, presenti sia a prua che a poppa del pozzetto. Quest'ultimo è provvisto del solito paraspruzzi in vetro fisso, che è un po' il segno distintivo delle barche svedesi, sui cui è incernierata la struttura del dodger in tela; le dimensioni sono però tutt'altro che nordiche, anche se la colonnina del timone, molto solida ma anche ingombrante, toglie un po' di spazio alle sedute. L'adozione dei sistemi avvolgibili ha portato a una separazione netta delle zone di manovra: le drizze restano così sull'albero, servite da due winch e due tenditori a manovella per il genoa e la randa (sistema usato da tempo sui maxi da crociera per evitare l'usura del tessile sugli stopper), mentre i winch delle scotte sono tutti concentrati intorno alla ruota, così da poter essere a portata di mano dello stesso timoniere.

Il volume di stivaggio è abbondante, ma l'accesso dei gavoni di poppa, molto profondi e con portelli un po' piccoli, non è dei più agevoli. Pregevole infine la qualità del teak di rivestimento della coperta (di serie) e degli acciai, gran parte dei quali realizzati dal cantiere.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa:2 Andersen 68 st 2 vel
 Winch scotta randa:2 Andersen 46 st 2 vel
 Winch drizze:2 Andersen 46 st 2 vel
 Rotaie genoa:Rutgerson
 Trasto randa:Amiot
 Stopper:Spinlock XT-XC
 Albero e boma:Selden
 Oblò e boccaporti:Lewmar
 Vele: . . . randa + genoa avv. 110% Syversen
 Avvolgifiocco:Furlex
 Bussola:Suunto D-135
 Log-Eco-Vento:Autohelm
 Salpancora:Lofrans 1500 W

Una visione dei passavanti, delimitati dall'alta falchetta rivestita in teak.



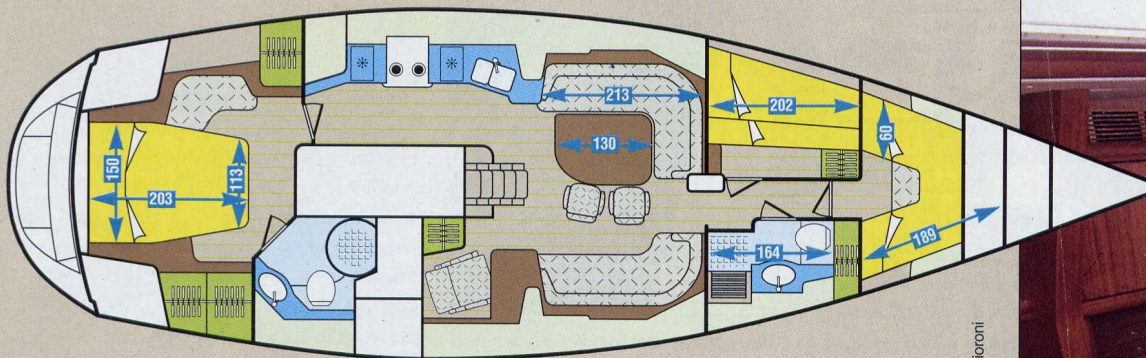
Sopra, il tambuccio con i piani di appoggio laterali protetti dal paraspruzzi; a destra, l'ampia zona a poppavia del pozzetto, fruibile come prendisole.

A sinistra, oltre al pozzo catena, la prua ospita un gavone per parabordi e spinnaker. A destra, uno dei due gavoni di poppa, voluminosi ma con accesso un po' stretto.



La tuga presenta una zona centrale rialzata dove alloggiare l'autogonfiabile.





Le dimensioni sono espresse in centimetri

Livio Fioroni



A sinistra, un particolare della zona dedicata agli impianti, tutti concentrati all'interno della spaziosa sala macchine.

ALTEZZE IN CABINA

Cab. e toilette di poppa	...cm 192
Cucina	.....cm 181
Dinette	.....cm 198
Cabina di prua (a V)	.....cm 182
Toilette di prua	.....cm 194



Sopra, il quadrato dell'esemplare in prova, con le due poltrone al posto del divano a tre sedute, di serie.

A destra, la cabina armatoriale, aerata da quattro oblò apribili e un boccaporto centrale, dispone di ben tre armadi a tutta altezza.



A sinistra, il lungo corridoio che dà accesso alla zona ospiti, composta da una cabina laterale con cuccette a castello, una toilette molto grande sul lato opposto e, a prua, una cabina con la classica cuccetta a V.



A destra, la cabina di prua con letto a V dell'esemplare provato sarà oggetto di future modifiche, per aumentare le dimensioni della cuccetta. A sinistra, la toilette armatoriale, provvista di box doccia separato.

INTERNI ★★★★★

Vivibilità: questa la caratteristica che più si apprezza degli interni, dove le zone operative (cucina, carteggio e sala macchine) e i servizi, solitamente compressi in favore del living o del numero di posti letto, vantano dimensioni ai vertici della categoria. E questo vale per entrambe le versioni proposte, che seppure differiscano nella ripartizione delle cabine ospiti (due gemelle a castello con bagno a estrema prua, oppure una laterale a castello con bagno opposto e la cabina con letto a V) e della cucina, mantengono fede al concetto di barca da lunghe navigazioni. Un dato su tutti: il bagno degli ospiti, lungo 164 cm e largo 106, con un box doccia da 80x60. Per contro non vi aspettate una dinette faraonica, come d'altronde non lo è mai nelle barche a pozzetto centrale, nelle quali la scala d'accesso viene a trovarsi più a pruvavia rispetto alle barche con pozzetto poppiere. Questione di prospettiva, però, basta infatti osservare il quadrato da prua verso poppa, scoprendo il corridoio che ospita la cucina a sviluppo lineare lunga 3 m, per avere una percezione dello spazio ben diversa. Il pezzo forte degli interni resta comunque la zona di poppa destinata all'armatore, con una cabina dotata di "lettone" centrale con antirollio e volumi di stivaggio a iosa; la ventilazione è garantita da quattro oblò apribili e un boccaporto. Spaziosa anche la toilette riservata, provvista di box doccia e del lavello in ceramica che Najad monta su tutti i modelli. Due i difetti rilevati, che dovrebbero essere eliminati già nei prossimi esemplari (quello della prova era il primo della serie): l'altezza e l'aerazione in cucina, insufficienti, e le dimensioni della cuccetta a V di prua, piuttosto sacrificate.



Il carteggio, il cui piano misura cm 140x58, presenta una lunga consolle per gli strumenti e una poltrona girevole. A destra, la cucina ricavata nel corridoio verso poppa.

I CONCORRENTI

NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (MQ)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
Najad 490	J&V	15,50	4,50	17500	137	2,00/2,35	6+2	Najad	785.000.000 Lire*
HR 46	Frers	15,12	4,35	16000	110	1,94	6/2	Hallberg Rassy	710.000.000 Lire
Contest 48	Zaal	14,75	4,25	18300	117,9	2,05	6+2	Conyplex	595.500.000 Lire
Oyster 49 PH	Holman & Pye	14,93	4,27	19050	115	2,13	6+2	Oyster M	431.500 Sterline
Nauticat 515	Siltala	15,42	4,60	24000	144	2,20	9	Siltala Y.	914.000.000 Lire**
Wauquiez 48	Dubois	14,65	4,50	16000	123	2,20	6+2	Wauquiez	3.108.000 FF
Solaris 48 cc	Peterson	14,77	4,33	14000	135	2,35	7/8	Se.Ri.Gi	--

Note: prezzi IVA esclusa franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove". * Con Sek = 210 Lire - ** Con FIM = 325 Lire

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	.....m 15,50
Lunghezza scafo:	.....m 15,00
Lunghezza al gall.:	.....m 13,13
Larghezza:	.....m 4,50
Pescaggio:	.....m 2,00/2,35
Dislocamento a vuoto:	.....kg 17500
Zavorra:	.....kg 6300
Superficie velica (140%):	.....mq 137
Superficie spi:	.....mq 192
Numero cuccette:	.....6+2
Motore:	.....Yanmar 100 cv
Capacità serbatoio acqua:	.....lt 800
Capacità serbatoio gasolio:	.....lt 700
Disegnata da:	.....Judel & Vrolijk
Costruita da:	.....Najad
Importata da:	.....Yachting Sistema
Via C. Mezzofanti 7, 20133 Milano, tel. 02 7490483 - 7383274, fax 02 7490970.	



(segue da pag. 72)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

Come sempre di ottima qualità, l'impiantistica del 490 tiene conto della disposizione dei pesi, così da ridurre il beccheggio e migliorare il passo sull'onda: i serbatoi sono piazzati nella zona centrale, mentre il pozzo catena è arretrato rispetto alla prua. Per limitare i pesi, il cantiere ha preferito abbondare con il gasolio a scapito dell'acqua dolce, prevedendo l'installazione del dissalatore e del generatore nella sala macchine, dove lo spazio non manca. L'impianto elettrico dispone di un banco di batterie da 280 Ah a 24 Volt per i servizi, ricaricato da un alternatore da 100 Ah; per il motore, una batteria da 105 Ah con alternatore da 80 Ah. Molto ricca la dotazione di serie, che include anche due bruciatori Eberspaecher per il riscaldamento.

A VELA ★★★★★

Nella prova svolta con 25 nodi di vento reale e raffiche fino a 30 nodi, il genoa e la randa parzialmente rollati non hanno impedito al 490 di esprimere le ottime doti boliniere del progetto, che si è dimostrato veloce, stabile di rotta e molto centrato sui volumi. Sbandata di 20°, la carena si allunga sull'acqua di un buon mezzo metro, senza turbolenze né reflussi, migliorando sensibilmente il passo; sorprendente, per una barca di questa tipologia, anche l'angolo al vento reale, inferiore a 40°. La trasmissione a cardano del timone rende la ruota morbida e sensibile alle correzioni e la disposizione dei winch a lato del timoniere facilita le regolazioni di scotta. Per contro, la visuale del genoa non è delle migliori, salvo sedere sottovento. Al lasco, con genoa e randa pieni, abbiamo superato agevolmente la velocità critica, che per un dislocamento del genere è già un bel risultato: planare, d'altronde, sarebbe una pretesa eccessiva, tanto più senza spi.

A MOTORE ★★★★★

Il Najad 490 viene equipaggiato con uno Yanmar da 100 cv, dotato di trasmissione in linea d'asse con giunto omocinetico, premistoppa del tipo senza manutenzione ed elica a tre pale orientabili. A regime di crociera si naviga a 7,5 nodi, al massimo si superano gli 8,5. Molto contenuti i livelli di rumore registrati dal fonometro, merito di un'insonorizzazione accurata; necessaria, a nostro avviso, l'elica di prua per manovrare meglio con vento laterale. (L.Z.)

PREZZI

F.co cantiere, IVA esclusa: L. 785.000.000 *
* Al cambio 1 Sek = 210 Lit.

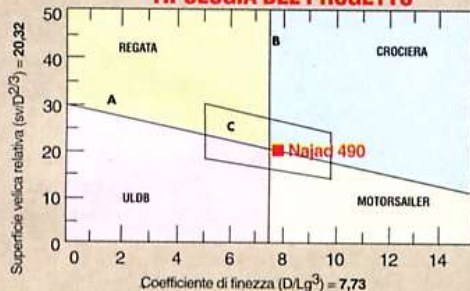
Optional

Dissalatore 60 lt/h:	.....L. 17.580.000
Generatore 4 kW:	.....L. 15.300.000
Elica di prua retrattile:	.....L. 20.500.000
Avvolgiranda:	.....L. 12.500.000
Pilota automatico:	.....L. 10.132.500

PAGELLA

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

TIPOLOGIA DEL PROGETTO

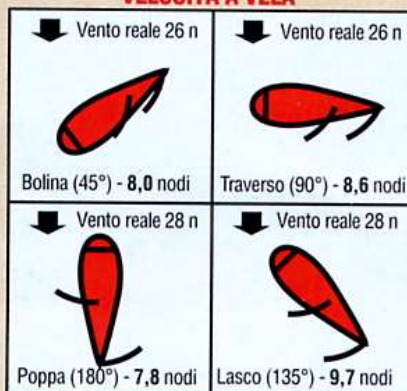


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso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

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	.....nodi 8,80
Lft/baglio max:	.....3,33
(< 3,00 = barca molto larga)	
(> 3,50 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento:	.....36,0% (bulbo lungo)

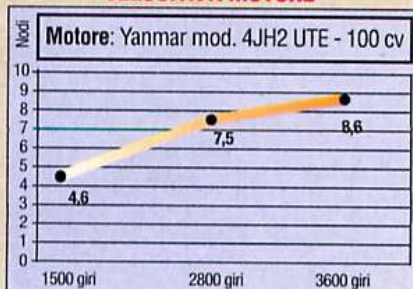
VELOCITÀ A VELA



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	.....25/30 nodi
Stato del mare:	.....poco mosso
Equipaggio imbarcato:	.....3 persone
Pulizia carena:	.....buona
VELE USATE	
Randa avvolgibile - Genoa 140% avvolgibile	
STRUMENTAZIONI USATE	
Gps Panasonic con cartografia Navionics - Fonometro Delta - Staz. del vento Autohelm	

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE

