

NAUTICAT 37



I Nauticat sono noti per essere tra le poche imbarcazioni che soddisfano chi sogna di vivere in barca ma non vuole rinunciare alle comodità di una casa. Ma non sono mai stati famosi per le loro prestazioni veliche. Fino ad oggi...

Le barche sono sempre un compromesso. Sono forse tra gli oggetti più difficili da progettare perché devono sottostare a un'infinità di leggi (della fisica, principalmente) e di parametri. Alcuni cantieri tentano di dare lo stesso peso a tutte le caratteristiche che una barca deve avere, spesso senza riuscire a soddisfarne in pieno nemmeno una. Altri, invece, producono barche dove un aspetto viene palesemente privilegiato. Scelto un tema, lo perseguono impostando ogni loro progetto con una precisa finalità e subordinando tutte le scelte allo scopo prefisso. Questi cantieri, di solito, si ritagliano una loro nicchia di mercato di cui diventano leader incontrastati. I loro prodotti sono talmente caratterizzati che, chiunque tenti di imboccare la stessa via, verrà sempre additato come l'imitatore. Nato nei lontani anni '50, il cantiere Nauticat è famoso per essere il produttore delle più comode barche a vela del mondo, delle vere e proprie casette galleggianti. Barche alte di bordo con cabine di poppa, anche nel piccolo 33 piedi, ricche e voluminose. Ma questo è solo l'aspetto formale che caratterizza i Nauticat. In realtà la loro fama è dovuta anche al fatto che sono barche costruite con grande cura e maestria, figlie della migliore tradizione finlandese. La loro alta qualità nasce da una gestione diretta di tutto ciò che le compone. Dalla vetroresina all'accurata scelta dei legni, alla maggior parte degli acciai, tutto viene realizzato in casa, comprese le tappezzerie e i cuscini. In questo modo, non solo si ha un controllo totale sulla produzione, ma il processo è più flessibile consentendo una maggiore possibilità di personalizzazione. Inoltre ogni barca, prima di uscire dal cantiere, viene testata in una grande vasca, ogni suo componente viene provato, vengono armate completamente (fatto importantissimo quanto raro) e vengono verificate addirittura le vele, "non importa se c'è il sole, se piove oppure nevica" come dicono loro. Il cantiere divide la produzione in due linee: i ketch tradizionali, barche classiche a chiglia lunga totalmente votate all'abitabilità, e i pilot house, progetti (alcuni del glorioso studio Sparkman & Stephens) più moderni, altrettanto abitabili ma attenti anche alle prestazioni a vela. Tutte barche comunque piuttosto tranquille e poco divertenti sotto tela. Almeno fino a oggi. Già, perché ora è entrato in produzione il nuovo Nauticat 37. Un Nauticat a tutti gli effetti, tranne che per come va a vela. Perché il Nauticat 37, senza perdere un grammo della tipica abitabilità, ci ha regalato un paio di giornate di vela pura.



FOTO FINNBOAT

TEST



FOTO FINNICAT

Pur mantenendo le stesse tipiche qualità abitative, il Nauticat 37 ha dato prova di essere una barca a vela a tutti gli effetti, abbandonando definitivamente l'appellativo di motor-sailer proprio dei primi Nauticat. Riteniamo che molto sia dovuto al fatto che in cantiere sono entrate in gioco menti giovani e fresche. I due Gustafsson (la famiglia proprietaria del cantiere) junior, Patrik e Martin, sono diventati attori protagonisti nella fase decisionale, occupandosi dei nuovi obiettivi e del progetto vero e proprio (Patrik) della barca. Il risultato si vede subito, anche solo guardando il nuovo 37 vicino al 42 e al 515. **Le linee d'acqua** sono senz'altro più tirate, con una buona attenzione alla finezza delle sezioni di prua e alla portanza dei volumi a poppa, gli slanci sono meno accentuati e la lunghezza al galleggiamento abbondante. Ne deriva uno scafo dalle forme inusuali, un buon compromesso tra volumi e prestazioni, che ha dato risultati sotto tela soddisfacenti (anche se non abbiamo potuto saggiare le prestazioni con mare formato). **Le**

appendici risultano più allungate ed efficienti rispetto ai precedenti progetti. La chiglia è più corta e compatta, e il timone ha uno skeg solo parziale. Ma l'elemento che, riteniamo, sia il maggior artefice di questo risultato è la superficie e la distribuzione **del piano velico**, un testa d'albero tradizionale con crocette in linea e sartie basse sdoppiate, abbondante e, soprattutto, ben sviluppato in altezza: le ariette mediterranee non fanno più paura. **Il piano di coperta** è la parte che, dal punto di vista velico, risente di più dell'impostazione "iperocieristica" dei Nauticat. D'altronde, anche la misura di 37 piedi non consente miracoli. Il ponte risulta necessariamente dominato dalla grande tuga che ne limita i passaggi, ulteriormente complicati dai gradini del rialzo dovuto alla cabina di poppa. Anche **il pozzetto**, seppur di buone dimensioni e discretamente protetto, soffre un po' della posizione rialzata e di una scarsa attenzione agli appoggi quando la barca naviga sbandata. Le panche funzionano bene da seduti, meno se ci si sdraia. In compenso, vi è

Foto 1: la coperta con, in evidenza, la grande finestratura; **2, 5:** nonostante la posizione rialzata, il pozzetto offre comunque un discreto riparo. I due comodi passaggi laterali evitano di scavalcare le panche; **3:** anche se piuttosto avanzato, il trasto è risultato molto efficiente; **4, 8:** le manovre passano sotto la tuga fino a raggiungere gli stopper; **6:** la delfiniera e il pulpito di prua; **7:** la posizione del timoniere è risultata poco pratica a barca sbandata

abbondante spazio prendisole in tutta la zona a prua dell'albero. La posizione del timoniere soffre di una ruota piccola e della mancanza dei puntapiedi. L'attrezzatura, però, trova comunque collocamenti corretti e raramente avremmo voluto spostare qualcosa. In particolare il trasto, nonostante sia a prua del tambuccio, ci è sembrato efficiente e manovrabile persino dal timoniere. Corretta anche la posizione dei winch, a ridosso della timoneria. Sono tre i gavoni che si aprono in pozzetto, tutti piuttosto piccoli. Infine, in tutta la coperta abbiamo riscontrato



una scarsa efficienza dell'antidrucciolo di stampo. Il tambuccio, di generose dimensioni, dà accesso al luminoso quadrato, posto sotto la deck house, che si sviluppa su due livelli: una parte rialzata ospita la dinette (posti per max 5 persone) e consente, da seduti, di avere la massima panoramicità; la zona più bassa è dedicata al passaggio e al carteggio, una moderna postazione di comando dove gestire tutta l'elettronica e da dove si può agevolmente condurre la barca. Non vi è spazio, però, per usare le carte classiche che vanno stese sul tavolo della dinette. In questa zona vi è anche il quadro motore con accensione, spie e contagiri, che stranamente non ha un ripetitore in pozzetto, fatto, a nostro avviso, inaccettabile. Un'altra nota negativa riguarda la sala macchine. E' realizzata in modo eccellente ma risulta molto complicato accedervi: anche solo per controllare l'olio bisogna smontare due gradini e svitare due pannelli; ma la barca in prova era il prototipo e la soluzione è senz'altro provvisoria. Scendendo verso prua si trova, sulla drit-

ta, la grande cucina, splendida, dotata di mobili bassi e di pensili, ricca di aree di lavoro (piano in Corian) e di volumi di stivaggio, completa di frigo capiente e dotabile di forno a microonde. Molti non ce l'hanno neanche in casa una cucina così. In più è particolarmente luminosa perchè, oltre ad avere due osteriggi dedicati, una buona parte capita sotto la deck house, con piacevole effetto doppia altezza. Di fronte vi è il bagno di prua, altro pezzo forte della barca. E' ampio, ben ventilato, dotato di grande lavello e di abbondanti armadi, e finemente rifinito con effetto mosaico. Buona anche l'altezza. La cabina di prua può essere tranquillamente considerata una seconda armatoriale. Il calpestio è abbondante, i letti comodi (unendoli si ricava un matrimoniale largo alle spalle 2 metri!) e gli armadi sono numerosi e ben organizzati, completi (in tutta la barca) di luce interna. Ma il vero ambiente che caratterizza i Nauticat è la mitica cabina di poppa. A parte l'altezza un po' limitata (non arriva a 180 cm), è un vero appartamento con lettone matri-

Foto 9, 10: il quadrato panoramico e la grande cucina subito sotto; 11, 16: il carteggio "tecnologico" offre la possibilità di condurre la barca da dentro; 12, 13: la splendida cabina di poppa; 14: i bagni, qui quello di poppa, sono ricchi di armadi; 15: la cabina di prua è in effetti una seconda armatoriale

moniale, piccola scrivania, più di 12 tra armadi, stipetti e cassetti, e bagno dedicato (opz.). Può risultare scarsa la ventilazione organizzata con soli oblò, ma i volumi, i passaggi (un metro dal letto alla paratia), gli arredi e lo stivaggio sono in quantità abbondanti e di qualità superiore. Potremmo passare una giornata a parlarvi dei dettagli di alto livello, ma vi faremo solo alcuni esempi: i materassi sono alti 10 cm e hanno un sottomaterasso per l'umidità; l'albero poggiato in coperta è collegato al bulbo con una treccia di rame; l'asse elica ha la baderna oleodinamica; infine, tutti i legni in teak sono lavorati in modo eccellente e hanno uno stile caldo e assolutamente inconfondibile. ■



Benvenuti a bordo

Nella vostra vita c'è sempre stata una barca a vela. Avete iniziato con piccole barche sportive; poi, crescendo di misura, avete imparato ad apprezzare la vita di bordo. Quindi le vostre scelte hanno sempre più tenuto in considerazione la qualità degli interni, ma senza perdere di vista quella che per voi è la dote fondamentale di una barca: come va a vela. Ogni tanto guardavate con invidia le facce felici degli armatori dei Nauticat, gente che viveva in barca in ogni stagione e con qualsiasi tempo. Ma sapevate che non avreste mai potuto sopportare quel modo di andare a vela, basato sulla tranquillità e sulla sicurezza: voi volete che la vostra barca sia anche emozionante, non necessariamente velocissima ma reattiva, sensibile alle regolazioni che vi piace fare. Era capitato che l'importatore, conoscendo bene i vostri desideri, vi avesse invitato a un raduno organizzato dal cantiere in Finlandia, per provare il nuovo 37 piedi. Leggendovi in faccia lo scetticismo vi aveva detto: "fidati, tutt'al più avrai visitato dei posti fantastici; ma vedrai che non resterai deluso". La base era un porticciolo nel sud-ovest della Finlandia, ad accogliervi c'era tutta la famiglia Gustafsson, i proprietari del cantiere. La barca nuova si riconosceva subito. Le forme denunciavano una attenzione alle prestazioni. Ma era il piano velico che vi aveva impressionato. Dal molo l'albero sembrava molto alto rispetto agli altri modelli. Vi avevano chiesto se volevate dormire in albergo o in barca: "ci sono dubbi...?". Così, unico abitante, eravate sceso sottocoperta per scegliere in quale cabina dormire. Appena sotto vi si era stretto il cuore: il Nauticat 37 aveva proprio quel calore, quell'atmosfera che avevate sempre sognato e che solo le barche nordiche possono dare. Vi eravate sistemato, neanche a dirlo, nella splendida suite di poppa e la notte, in quel letto immenso, avevate fatto la più profonda dormita della vostra vita, complice anche la stanchezza, nonostante il sole, fuori, non

fosse mai tramontato completamente (eravate nel mese di giugno). Al mattino, dopo un caffè preparato nell'incredibile cucina, eravate usciti dal porticciolo manovrando senza problemi: il timone, aiutato dalla buona potenza del motore, aveva reagito discretamente anche in retro. Subito fuori, brezza intorno ai 12 nodi, avevate dato le vele. La barca aveva accelerato senza esitazioni, assumendo un assetto piacevole e prendendo subito un discreto passo fino a raggiungere e superare i 6,5 nodi. Ci era voluto un po' per capire come portarla per via della timoneria idraulica: su questo modello avevano apportato una modifica per renderla più diretta e, quindi, avevate dovuto prenderci la mano. Inoltre, il vento aumentava con raffiche fino a 20 nodi e l'abbondante quantità di tela si faceva sentire. La barca accelerava, sbandava, reagiva alle regolazioni, sentiva la pressione delle vele con prontezza, dimostrandosi più veloce delle sorelle maggiori. Anche l'angolo di bolina si dimostrava, considerando il tipo di barca, più che accettabile. Avevate qualche difficoltà a trovare una posizione comoda al timone, sentivate la mancanza di appoggi e puntapiedi, ma vi avevano detto che avrebbero potuto applicarli dove preferivate. Navigando nei canali creati dalle infinite isole che vi circondavano, era venuto il momento di lasciare. Era comparso un gennaker con altezza che, dopo alcuni scivoloni in coperta ("ci vorranno delle buone scarpe su questo antisdrucchiolo!"), aveva preso forma sfoggiando i suoi colori. Il Nauticat 37 aveva dimostrato ottime doti anche ai laschi, scendendo con un angolo decisamente favorevole e superando costantemente i 7 nodi avvicinandosi agli 8. Le strambate si susseguivano con facilità, le altre barche erano ormai lontane sulla poppa. Prima di rientrare in porto, avevate voluto provare il motore: più di 7,5 nodi a regime di crociera con una scia piuttosto piatta, segno delle buone doti della carena. La sera, trovandovi di nuovo solo a bordo, vi eravate reso conto che la sentivate già vostra: il Nauticat 37 vi aveva stregato, eravate pronto per discutere il contratto.

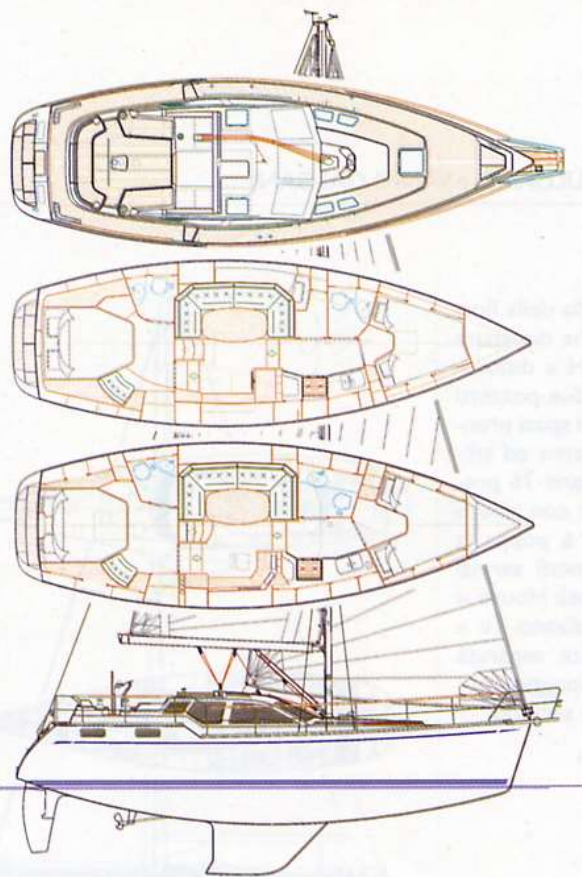


FOTO FINNBOAT



FOTO FINNBOAT

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 105x38 cm
 Spazio tra le panche 109+120 cm
 Passavanti 35 cm
 Trasto randa 200 cm
 Tavolo dinette 106x64 cm
 Tavolo carteggio 29x55 cm
 Letto prua 220x200+80 cm
 Letto poppa 200x160+110 cm
 Larghezza porte 45 cm

DEDICATO A...

Il Nauticat 37 si discosta leggermente dai canoni classici che, storicamente, contraddistinguono i Nauticat. Dal nostro punto di vista, cioè quello di chi ama andare a vela e valuta le barche prima di tutto per come si comportano con la tela a riva, è sicuramente una graditissima sorpresa. Ma per gli amanti del motor-sailer puro, il Nauticat 37 può risultare un po' troppo nervoso e bisognoso di attenzioni, specie quando il vento sale. Se la vedete così, sappiate che la gamma Nauticat continua a comprendere anche i classici ketch a chiglia lunga. Ma noi siamo sicuri che, specie sul nostro mercato, questa nuova tendenza dello storico cantiere finlandese incontrerà molti consensi. Siamo convinti che il velista italiano, e in generale chi naviga in Mediterraneo, si innamori dei Nauticat specie per i loro interni e per il loro stile, e non perché sono considerate barche tranquille (leggi: lente). Abbiamo sempre visto gli armatori Nauticat tenere tutta la tela a riva per strappare quel quarto di nodo in più. Li abbiamo visti addirittura regatare nei piacevoli raduni organizzati dall'importatore. Quindi se, mantenendo le peculiarità interne, si riesce ad ottenere una barca che offra anche delle prestazioni di rilievo e, soprattutto, una buona prontezza di reazioni che rende un piacere regolare le vele, si può solo esserne felici. Se poi, per caso, amate vivere in barca e non conoscete affatto i Nauticat o non li avete mai visitati dentro, non indugiate oltre: potrebbe venirvi l'irrefrenabile desiderio di vendere la vostra casa al mare.



FOTO FINNBOAT

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Kaj & Patrik Gustafsson

| | |
|---------------------------|----------|
| Lunghezza f.t. | 11,23 m |
| Lunghezza gall. | 10,10 m |
| Larghezza | 3,65 m |
| Immersione | 1,85 m |
| Dislocamento | 8.700 kg |
| Zavorra | 3.050 kg |
| Sup. vel. (randa + genoa) | 75,00 mq |
| Motore Yanmar 4JH3-E | 56 hp |
| Serb. nafta | 400 l |
| Serb. acqua | 500 l |

ATTREZZATURA

- Albero 2 crocette in linea Selden alluminio poggiato in coperta, sartie basse sdoppiate
- Vang rigido Selden
- Winch Harken self tailing 2x46 + 1x30; winch all'albero Andersen 1x28 + 1x10
- Trasto randa Harken 200 cm
- Attrezzatura di coperta Harken
- Stopper 4 Spinlock XAS
- Timoneria idraulica Capillano, ruota ø 90 cm

COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: solidi di vetro E, laminazione a mano, paratie rersinate a scafo e coperta

DOTAZIONI

- Oblò e osteriggi (7) Ertec
- Ancora Bruce 20 kg + ancora Danforth 12 kg
- Batterie 2x180 Ah + 1x135 Ah
- Pompa di sentina elettrica
- Log ed Eco Raytheon ST 60
- Frigorifero 12 v 100 l
- Serbatoio acque nere 100 l

METEO DELLA PROVA

Vento: da 10 a 20 nodi reali.

Mare: calmo

PREZZO

Nauticat 37 € 207.000

Optional:

| | |
|--|-------|
| Avvolgifiocco Selden | 3.201 |
| Ponte in teak | 7.186 |
| Bimini | 1.762 |
| Scafo colorato | 2.270 |
| Cuscineria pozzetto e prendisole | 1.808 |
| Capottina paraspruzzi | 948 |
| Presa 220 v banchina + caricabatt. 40 Ah | 2.044 |
| Salpancia Lofrans 1200 w | 2.701 |
| Acqua calda 40 l motore + 220 v | 1.305 |
| Riscaldamento Eberspächer DSL | 2.758 |
| Forno a microonde | 703 |
| Elica di prua 4 hp | 3.577 |
| Secondo bagno a poppa | 2.270 |
| Cabina ospiti a mezza nave | 3.083 |

Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Passepartout Yachting

Tel. 0564 860235 - Fax 0564 860870

E-mail: info@giaroli.it

www.nauticat.com

I CONCORRENTI

| NOME | CANTIERE | LUNGH. | LARGH. | DISL. | SUR.VEL. | PREZZO € |
|-------------------|-----------|--------|--------|-------|----------|----------|
| Hallberg-Rassy 36 | H. Rassy | 11,31 | 3,55 | 7.500 | 75,00 | 182.305 |
| Najad 373 | Najad V. | 11,30 | 3,65 | 8.300 | 80,00 | 185.924 |
| Malö 36 | Malö | 11,35 | 3,48 | 7.500 | 59,50 | 170.947 |
| Franchini 37 L | Franchini | 11,40 | 3,60 | 6.200 | 88,00 | 172.373 |