

prova



La buona lunghezza al galleggiamento dinamica garantisce apprezzabili prestazioni sotto gennaker

FOTO WILLEN

Nauticat 385



Il nuovo pilot house finlandese offre le stesse prestazioni del 37 con un pozzetto più riparato e confortevole in navigazione

di VANNI GALGANI

In un mondo di barche all-round, vi sono alcuni cantieri che scelgono la strada della specializzazione. Una scelta che può avvenire perché il mercato interno, da cui inevitabilmente si parte, predilige una certa tipologia o semplicemente per vocazione. Talvolta, questi due aspetti coincidono. I Nauticat nascono nelle fredde acque della Finlandia, luoghi dove la stagione temperata è breve: quindi studiare una soluzione per consentire di vivere le barche più a lungo può risultare vincente. Così è nata l'idea di costruire voluminosi pilot saloon, comodi e addirittura conducibili da dentro. Ma la passione della famiglia Gustafsson, padre e figli, e la grande perizia della mano d'opera locale hanno reso queste goffe imbarcazioni uniche nel loro genere, fruttando una posizione dominante nei mercati di tutto il mondo. Nauticat produce casette naviganti che vanno dai 32 ai 51 piedi. In origine erano barche lente ma dotate di interni particolarmente vivibili, caratterizzati da una vera deck house con tanto di pavimento rialzato e vista panoramica da seduti. L'avvento dei figli Gustafsson nella gestione dei progetti ha portato una ventata di freschezza anche nelle carene. Prima il 37 e ora questo 385, che condividono le forme dello scafo, hanno aperto le porte alla nuova sfida del cantiere: mantenere inalterate le caratteristiche di sempre raggiungendo però prestazioni e piacere di conduzione da vera barca a vela.

prova Nauticat 385



Il nuovo Nauticat 385, che sostituisce il glorioso 39, nasce come versione alternativa del 37. Infatti il grande successo di pubblico di questo modello, insieme alla richiesta di molti clienti per un piano di coperta diverso con pozzetto più ripartito, ha incoraggiato il cantiere a sviluppare una versione rivista in questo senso. Lo scafo è stato allungato di 42 cm verso poppa per migliorarne le prestazioni e negli interni, oltre alla diversa sistemazione della cabina di poppa, dovuta al pozzetto più profondo, vengono offerti di serie la terza cabina a centrobarca e il secondo bagno a poppa. Il progetto è stato sviluppato in casa da Kaj e Patrik Gustafsson, padre e figlio, e rappresenta la naturale evoluzione dei modelli precedenti sia in

termini di prestazioni che in chiave stilistica. La linea rimane sempre alta e imponente, ma il pozzetto più basso, la poppa più slanciata e le nuove forme più performanti conferiscono alla barca un aspetto più moderno, anche in confronto al 37 stesso. Le sezioni denotano una buona attenzione alle prestazioni senza esagerare con i volumi immersi. Anche se sempre abbastanza tondeggianti, rispetto ai modelli precedenti le entrate di prua risultano più fini e le linee a poppa più avviate, per incrementare le velocità alle andature portanti. Anche le appendici hanno fatto un notevole passo avanti: la lama di deriva con bulbo finale, in piombo e imbullonata allo scafo, ha una forma più contenuta e performante così come il

timone ha una forma più allungata, anche se sempre dotato di skeg parziale (circa metà della pala). Il piano velico ha una impostazione tradizionale, con albero armato in testa dotato di due crocette in linea. Il sartame è in spiroidale con sartie basse sdoppiate per una migliore stabilità. La distribuzione della superficie velica è equilibrata con buono sviluppo del genoa a sovrapposizione: una organizzazione che garantisce prestazioni accettabili anche con vento leggero. Inoltre la delfiniera (opt.) consente di murare gennaker grandi senza bisogno del bompreso. Come dicevamo, è in coperta che troviamo le maggiori differenze col 37. Quest'ultimo, per garantire le giuste altezze nella grande cabina di poppa con letto centra-

1 Tutta la zona di prua offre aree libere dove sdraiarsi, in virtù di una tuga bassa e piatta. Da notare le forme dello scafo piuttosto tondeggianti; **2** Il pozzetto ha forme un po' contorte ma funzionali. Risulta ben protetto dai paraonde e dalla tuga dotabile di sprayhood; **3** L'ingombrante colonnina è completa di console per ospitare uno schermo di grandi dimensioni. Sul davanti si appoggia il tavolino ad ante abbattibili in plastica; **4** Il timoniere si appoggia sottovento sfruttando il comodo cuscino che riveste il pulpito e, volendo, il pratico seggiolino ribaltabile. Da qui può controllare i winch, la cui vicinanza però ne impedisce un utilizzo in contemporanea; **5** La parte anteriore del pozzetto è occupata dallo scatolato che garantisce le altezze nella cabina di poppa



6 Superando la pronunciata schiena d'asino si accede alla poppa attrezzata, comoda e completa di piccolo gavone. I volumi davanti all'ingresso rendono poco agevoli le manovre sull'unico winch in tuga, da cui si controlla la randa. Da notare il bel tientibene che circonda il tambuccio; **7** Il salpancore è montato esterno per sfruttare la campana di tonneggio (ma il musone di serie ha solo il rullo per l'ancora). Il pozzo catena è ampio e profondo; **8** A piede d'albero ci sono i winch per le drizze; **9** La voluminosa tuga dotata di ampie vetrate offre una panoramicità senza pari. Da notare i tergicristalli per la timoneria interna. **10** La tuga alta e la battaglia rigida, che termina con un corrimano in teak, rendono poco agevole andare a prua specie quando la barca è sbandata

le, penalizzava l'organizzazione del pozzetto, molto alto e poco protetto. Le richieste di molti clienti in tal senso hanno convinto i Gustafsson a ridisegnare la parte dietro (fino al tambuccio le barche restano uguali). Il 385 ha un pozzetto più tradizionale, profondo e protetto da paraonde alti ben 42 cm. Le panche sono più lunghe e comode per sdraiarsi; inoltre sono sagomate in modo da rendere più comode le sedute a barca sbandata, ulteriormente aiutate dal puntapiedi di stampata sul fondo. Il timoniere trova a portata di mano i winch per le scotte del genoa, con la particolarità (caratteristica dei Nauticat) che quello di sinistra, realizzato su misura dalla Harken, gira in senso antiorario per agevolare l'angolo di



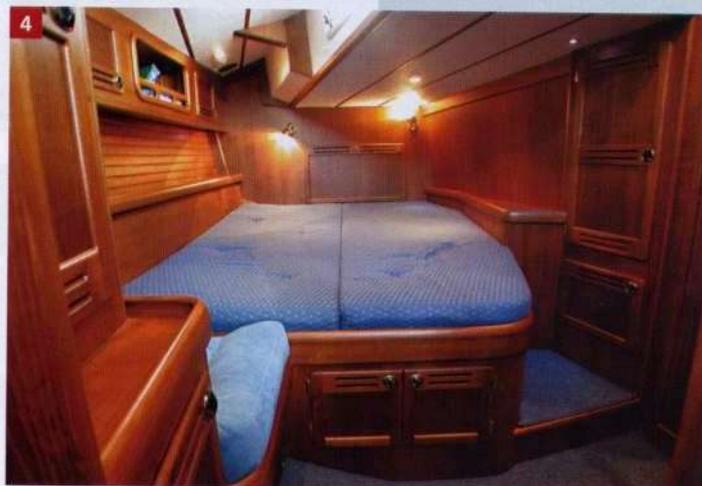
lavoro della scotta sul tamburo. Sul pozzetto si aprono anche i due gavoni, profondo e ben organizzato sulla sinistra e pratico per le cime a poppa. Il resto delle manovre si gestiscono dal winch sulla tuga, dove sono rinviati i controlli della randa, e a piede d'albero per le drizze. La tuga alta e gli abbondanti volumi interni si pagano con le dimensioni dei passavanti: già molto stretti (meno di 30 cm), sono ulteriormente penalizzati, specie a barca sbandata, dall'ingombro della battaglia rigida con largo corrimano in legno. Appena superata la tuga, però, la coperta si apre in una zona ribassata dove trovare spazio per stendersi, fino alla prua completabile con una delfiniera coperta in teak.

Zoom



A La delfiniera pavimentata in teak aiuta le manovre dell'ancora, consente di murare il gennaker e permette di salire da prua con comodità; **B** Molti componenti, come questi due osteriggi sagomati, sono realizzati su misura; **C** Il gavone sotto la panca sfrutta tutto il volume lasciato libero sulla sinistra della cabina di poppa. Risulta ampio e veramente ben organizzato, con mensole e alloggi specifici per vari elementi; **D** Sulla poppa si apre questo pratico vano dove riporre cime e oggetti da tenere a portata di mano; **E** L'ingresso, che risulta un pò stretto, è organizzato con due pratiche porticine; il primo gradino è in vetroresina e dotato di scolo per l'acqua

prova Nauticat 385



Affidabilità e robustezza sono le priorità nella costruzione dei Nauticat. Scafo e coperta sono in solidi di vetro con resina poliesterica stesa a mano. La forma dello scafo, stellata e profonda, consente la realizzazione di una massiccia griglia di longheroni e madieri che scende fin nella profonda flangia, su cui si innesta il bulbo, che funge da sentina. Inoltre, le paratie sono saldamente reinsiate a scafo e coperta. Gli interni dei Nauticat 385 sono realizzati interamente in teak nella migliore tradizione finlandese. Quello che più colpisce è l'artigianalità, sia per il disegno che per la lavorazione, con cui è gestita la realizzazione dei mobili. In particolare è interessante notare come in ogni angolo e piccolo spazio disponi-

bile sia ricavato un portello, un cassetto o uno stipetto ad hoc - ci vogliono dei mesi per scoprirli tutti - senza nulla di standardizzato o prodotto in serie. Questo, insieme a tanti piccoli dettagli funzionali, come i gancetti per tenere socchiuse le porte dei bagni, rendono i Nauticat barche dal sapore unico, rari esemplari di una razza in via di estinzione, quella delle barche veramente fatte a mano. Ovviamente, tra i vantaggi di una simile lavorazione rientra anche la possibilità di personalizzare molti elementi. Lo stile prevede forme tradizionali e largo uso di masselli e lamellari. Le ante sono a toppa e hanno angoli arrotondati con griglie incorporate per la circolazione dell'aria. Gradevole il gioco di

pieni e vuoti che si ottiene alternando, in ogni ambiente, l'uso di stipetti chiusi con vani a giorno completi di spondine. Il lay-out prevede un quadrato rialzato sotto la grande tuga vetrata e due zone più basse completamente separate dove ci sono le cabine e la cucina: una soluzione che crea una totale sensazione di privacy facendo anche sembrare la barca più grande della sua misura. La scala di accesso, un po' stretta e poco protetta sui lati, porta nel quadrato panoramico. Questo ambiente ha il pavimento organizzato su due livelli: rialzato nella zona della dinette, per consentire di guardare fuori quando si sta seduti, e ad altezza normale nella zona di passaggio e in corrispondenza del carteggio/timone-

1 Una delle caratteristiche dei Nauticat è la timoneria interna che consente di portare la barca in maniche di camicia anche d'inverno sotto la pioggia. Buono lo spazio per l'elettronica; **2** Molti si fregiano del nome deck saloon ma solo quelli dove si può guardare fuori seduti in dinette lo sono veramente; **3** La cucina è il nostro ambiente preferito. Grande, dotata della giusta altezza e completa come quella di casa, è anche piacevole nel disegno. Il piano in marmo sintetico, su cui si apre il frigo da 100 l, offre discreti spazi di lavoro; **4** La grande differenza col 37 sta nella cabina di poppa. Sul 385 non ha il grande matrimoniale centrale ma risulta lo stesso comoda e ricca di armadi. Le altezze e la forma regolare del letto consentono di dormire con la testa sia a poppa che a prua



5 La completa panoramicità è garantita dalle finestre di poppa. Quella di sinistra è apribile: insieme ai due osteriggi fornisce la ventilazione. Avremmo gradito che almeno il vetro anteriore centrale fosse apribile per scongiurare l'effetto serra nei giorni più caldi; **6** La piccola cabina centrale ha un letto singolo di buone dimensioni ma un po' soffocante. In sua vece si può avere un box doccia e un ampio vano per lo stivaggio; **7** I bagni sono realizzati con un piacevole stile old fashion, in tema con il resto degli arredi, che comprende ante con cornici in legno e pavimento in vero mosaico. Nel bagno di poppa vi è standard un serbatoio acque nere da 90 l; **8** Dati i notevoli volumi, il letto di prua può diventare un vero matrimoniale largo 2 metri. Il calpestio, però, risulta ridotto

ria. In questo modo il divano non può avere sedute verso il centro e offre un massimo di cinque posti; in compenso l'effetto è notevole, sembra di stare in una veranda (protetta e riscaldata anche d'inverno) in riva al mare e si ha una vista a 360°. Visibilità che risulta molto utile anche quando si usa la timoneria interna, che funge anche da carteggio, completa dei comandi per il motore e di ampia console per tutta l'elettronica che si desidera. Lo spazio sul pianetto è però limitato: se si vogliono stendere le carte tradizionali bisogna usare il tavolo della dinette (dotato per altro di un pratico cassetto per contenerle). I vetri con i tergicristalli garantiscono una buona visione anche sotto la pioggia o con tempo cattivo.

Sotto il pavimento della dinette trovano spazio un'ampia sala macchine, un po' complessa da raggiungere ma completamente insonorizzata, e tutti i serbatoi. Scendendo due gradini verso prua si incontra la cucina organizzata lungo la murata, un ambiente veramente grande completo di numerosi stipetti e pensili alti. Di fronte la piccola cabina centrale con letto singolo (che può essere eliminata a vantaggio di un box doccia e di un vano di stivaggio) e il bagno; più avanti vi è la cabina con letti a "V". Andando verso poppa si incontrano numerosi armadi di ogni forma, compreso quello per le cerate, e la grande cabina armatoriale, dotata di letto doppio e completa di bagno dedicato.



A Sotto il bel tavolo intarsiato della dinette si apre questo pratico cassetto per stivare le carte; **B** L'ampia dotazione di vani per lo stivaggio in cucina è completata da questa pratica dispensa con cassetti a cestelli; **C** Alternati alle ante chiuse vi sono questi vani libreria con cornice in massello e spondina di contenimento; **D** Dietro il carteggio fino alla cabina di poppa si aprono numerosi armadi, cassetti e stipetti utili per le dotazioni di bordo. Uno di essi, dotabile di scolo per l'acqua e bocchetta del riscaldamento, è dedicato alle cerate; **E** L'impiantistica di bordo è realizzata con cura e completamente ispezionabile. Nella foto l'accesso dietro la timoneria interna dove sono concentrati anche elementi dell'impianto elettrico

prova Nauticat 385

FOTO WILEN

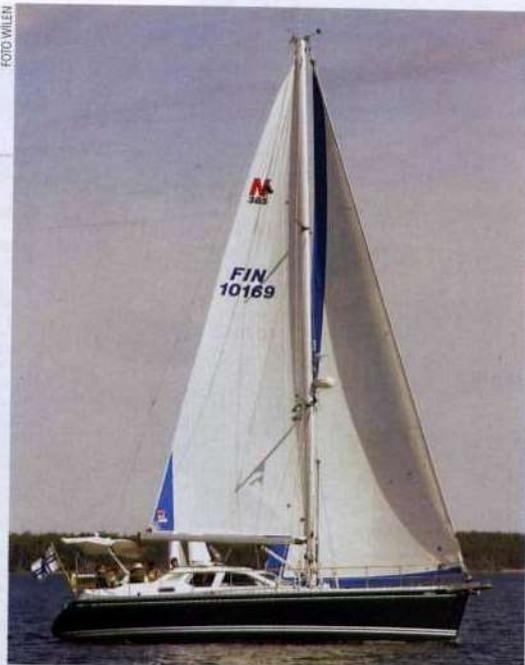


FOTO WILEN

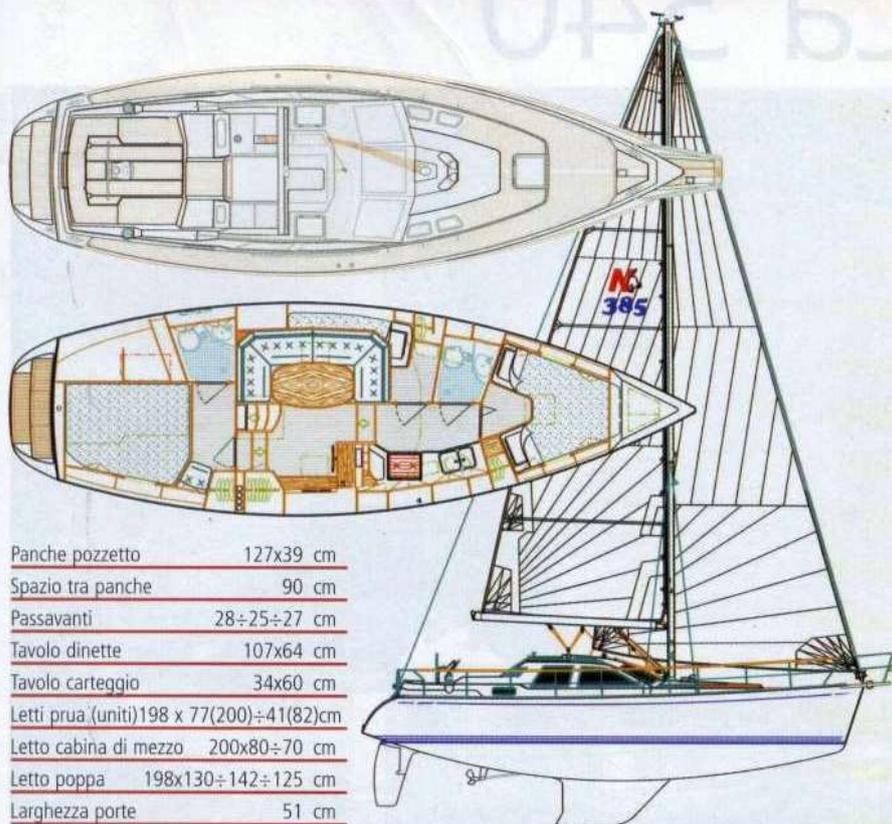


Benvenuti a bordo

Com'era già avvenuto durante la prova del 37, l'impostazione progettuale di questi nuovi modelli ha dato i suoi frutti, facendo intravedere un futuro diverso per i Nauticat. Senza perdere in abitabilità, la carena dimostra buone potenzialità che garantiscono medie interessanti. La nostra prova si è svolta con vento dai 9 ai 16 nodi reali e mare piatto, invelati con randa avvolgibile a stecche verticali, genoa a sovrapposizione e gennaker per le andature larghe. Ci siamo mossi con soddisfazione a velocità tra i 5,2 e i 6,2 nodi di bolina, attestandoci poi sui 7 col gennaker fino a toccare una onorevole punta di 8,1 nodi. In bolina naviga in modo gratificante ma non bisogna tentare angoli impossibili, anche perché i punti di scotta del genoa sono decisamente larghi. La virata avviene entro i 90° reali con una certa perdita di velocità: questo conferma che il Nauticat è una barca da medie, discretamente veloce ma poco agile nelle manovre; se però la lasciate camminare senza manovrare troppo spesso, garantisce un comportamento insospettabile guardando le sue forme. In particolare stupisce la buona reazione alle raffiche, che si traducono rapidamente in accelerazione, indice di un corretto dimensionamento del piano velico. La pala del timone dimostra una buona efficienza consentendo di controllare la direzione senza bisogno di grandi angoli di correzione. La timoneria idraulica è stata modificata per migliorarne la sensibilità: nel circuito dedicato

alla ruota esterna vengono eliminate le valvole di non ritorno. Questo migliora sensibilmente la risposta - sembra quasi una timoneria normale - ma non riesce comunque a correggere la mancanza di percezione del carico sulla pala. Quindi si conduce la barca con soddisfazione, data la rapida risposta ai comandi sulla ruota, ma non si ha l'aumento di sforzo quando la pala sta lavorando sotto pressione. All'inizio è una sensazione strana che rischia di farvi portare la barca a zig-zag o, in condizioni limite, di far stallare il timone. Basta però poco per prenderci la mano, si impara ad aspettare l'effetto delle correzioni e a mollare le vele basandosi sullo sbandamento. La posizione al timone è comoda, nettamente diversa dal 37: la seduta sottovento è confortevole, protetta dal paraonde e agevolata dal seggiolino ripiegabile e dal salsiccio di protezione fissato sui tubi del pulpito. In questa posizione si possono manovrare i winch con agilità. Navigando in acque trafficate, però, si è costretti a stare in piedi perché la tuga ostacola un ampio angolo di visuale: in questo caso il pavimento è correttamente sagomato per trattenere quando la barca sbanda. Buone anche le prestazioni a motore, garantite dal potente 54 cavalli: a manetta abbiamo superato gli 8 nodi con medie di 7,6 a regime di crociera. In manovra occorre qualche secondo per vincere l'effetto evolutivo dell'elica, ma poi si muove con agilità girando in spazi veramente ristretti.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	127x39 cm
Spazio tra panche	90 cm
Passavanti	28÷25÷27 cm
Tavolo dinette	107x64 cm
Tavolo carteggio	34x60 cm
Letti prua (uniti)	198 x 77(200)÷41(82)cm
Letto cabina di mezzo	200x80÷70 cm
Letto poppa	198x130÷142÷125 cm
Larghezza porte	51 cm

Dedicato a...

Nonostante siano esteticamente lontani dai nostri gusti e nascano con finalità diverse dal nostro comune utilizzo, i Nauticat hanno incontrato negli anni un discreto gradimento anche sul mercato italiano. La spiegazione è semplice: nel loro genere sono il meglio (anche se, per il prezzo, le dotazioni sono un po' scarse). Quindi chi cercava una barca che fungesse anche da seconda casa, costruita con estrema cura e dal sapore artigianale, ha scelto e amato i Nauticat senza appello. Certo i primi erano veri motor-sailer, barche per navigare più a motore che a vela, poco adatte ai nostri mari anche se tutt'ora hanno un ristretto pubblico di estimatori. Ma i nuovi Nauticat, e il 385 in particolare, riescono a offrire soluzioni e prestazioni molto più vicine ai nostri gusti, pur mantenendo la loro proverbiale abitabilità. Questo apre le porte a nuove fasce di mercato, clienti che ricercano il massimo comfort ma non vogliono rinunciare al piacere di andare vela. Se siete tra questi, e non disdegnate il lato estetico, vi consigliamo di prenotare una prova a bordo del Nauticat 385: potreste rimanere favorevolmente sorpresi.



i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Hallberg-Rassy 37	H-Rassy	11,32	3,55	7.500	77,40	210.800
Najad 380	Najad Varvet	11,55	3,65	8.900	85,80	235.000
Malö 37	Malö Yachts	11,30	3,62	8.100	77,00	228.240
Nauticat 37	Siltala Yachts	11,23	3,65	8.700	75,00	244.172

Progetto	Kaj & Patrik Gustafsson
Lunghezza scafo	11,65 m
Lunghezza gall.	10,10 m
Larghezza	3,60 m
Immersione	1,90 m
Dislocamento	8.700 kg
Zavorra (35%)	3.050 kg
Sup. vel. (randa + genoa 130%)	75,00 mq
Motore Yanmar 4JH4 linea d'asse	54 hp
Serbatoio nafta	335 l
Serbatoio acqua	440 l

Attrezzatura

- albero Selden 2 crocette in linea poggiato in coperta, sartie in spiroidale, basse sdoppiate
- vang rigido Selden
- winch Harken 2x46 ST + 1x32 + Andersen 2x28
- stopper Spinlock (4) XAS + (2) XTS
- attrezzatura di coperta Harken
- timoneria idraulica Capillano, doppio comando

Costruzione

- scafo e coperta: solid di vetro, resina poliesterio
- struttura: griglia di madieri e longheroni resina a scafo; paratie resinato a scafo e coperta

Dotazioni

- osteriggi (7) e oblò (3) Artec
- serbatoio acque nere 90 l
- batterie 12 v 2x180 + 1x135 Ah
- frigo elettrico a pozzetto 100 l
- log e eco Raymarine ST 60

Meteo della prova

- vento da 14 a 25 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

€ 247.000

Optional

Avvolgiranda nell'albero	3.201
Avvolgifiocco Selden Furlex 3005	2.134
Sprayhood	1.886
Bimini	1.778
Teak in coperta + fondo pozzetto	7.186
Teak sulla tuga anteriore	2.808
Bowthruster 5,4 hp	3.577
Desalinatore 12v 63 l/h	13.185
Riscaldamento Webast Airtop 3500	2.282
Winch primari elettrici Harken 46 STE	6.985
Winch spi Harken 40 STE	1.462
Delfiniera con pavimento in teak	3.30
Salpancore Lofrans Project 1.000 W	2.701
Armadio cerate con scarico e riscaldamento	404
Sedia in teak per timoneria interna	975
Imp. 220 v + caricabatt. Mastervolt 50 Ah	2.044
Tavolo pozzetto pieghevole	464

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Passepartout Yachting

Corso Italia, 13 - 58014 Orbetello (GR)

Tel. 0564 860235 - Fax 0564 860870

www.nauticat.com - info@giaroli.it