

SUPERPROVA



PREGI

- Interni ariosi con suddivisione molto abitabile e funzionale
- Costruzione robusta e affidabile
- Superfici prendisole ampie in tutta la coperta

DIFETTI

- Volume di stivaggio dei gavoni abbastanza limitato
- Timoneria decentrata scomoda per il timoniere
- Prezzo complessivo piuttosto elevato

NAUTICAT

42



Il nuovo motorsailer del cantiere finlandese Siltala Yachts è un dodici metri e mezzo con l'abitabilità di una barca di classe superiore. Il piano velico è all'insegna della semplicità di Leonardo Zuccaro

NAUTICAT 42

Risale al 1950 il primo esemplare in vetroresina del cantiere finlandese Siltala Yachts, e per quanto fosse uno scafo di piccole dimensioni, mostrava già quelle caratteristiche tipiche dei motorsailer, che avrebbero poi contraddistinto tutti i modelli futuri: tuga con deck house, timoneria interna e motorizzazione molto potente. A distanza di quasi cinquant'anni è cambiata l'estetica, è progredita la tecnologia di costruzione, ma la filosofia dei Nauticat è sempre la stessa: navigare in tutta tranquillità e comfort, sfruttando i vantaggi della propulsione mista. Attualmente la gamma è divisa in due linee distinte, una più tradizionale che fa capo al Nauticat 33 (1.200 esemplari naviganti), l'altra più moderna a cui appartiene questo nuovo dodici metri e mezzo, presentato lo scorso anno.

PROGETTO



Oltre tredici tonnellate di displacement per ottanta metri quadrati di tela e 110 cavalli di motorizzazione: tre parametri che indicano chiaramente l'appartenenza del Nauticat 42 alla categoria dei motorsailer; da un punto di vista normativo, il rapporto tra la superficie velica e la potenza del motore inferiore a 1, lo colloca addirittura tra i motoryacht.

Logica conseguenza, una certa lentezza con venti fino a dodici/tredici nodi reali, al di sotto dei quali l'uso del motore è praticamente indispensabile, salvo accontentarsi di velocità assai modeste. Il discorso cambia quando le condizioni si fanno più dure: è lì che il 42 può mettere a frutto l'alto raddrizzamento del bulbo con siluro terminale, la risposta precisa del timone allungato e la forma a V pronunciata delle sezioni di prua.

La bolina con mare formato è senz'altro la sua andatura preferita, quando, grazie alla inerzia data dal displacement pesante, riesce a passare l'onda con molta dolcezza e a rendere confortevoli anche le navigazioni più impegnative. In definitiva è una barca con volumi da "casa galleggiante", ma con una affidabilità e una sicurezza a prova di oceano, come dimostrano i tanti Nauticat in giro per il mondo.

COPERTA



La coperta è caratterizzata dalla grande deck house con vetri antisfondamento, che protegge il pozzetto rialzato rispetto al piano del ponte, così da garantire un'ampia visuale.

La posizione sopraelevata, nonché la presenza di una struttura tubolare che funge da schienale delle panche, rende tuttavia difficoltosa l'uscita laterale. In compenso, la ruota disassata elimina qualsiasi intralcio al centro del pozzetto, agevolando il passaggio verso poppa.

Sebbene siano piuttosto stretti, i passavanti rivestiti in teak offrono una buona agilità e la battagliola rigida, con il corrimano in legno tipico dei Nauticat, garantisce un appoggio sicuro anche a barca inclinata. Le scotte del genoa sono servite da due winch 58 in pozzetto, quella della randa da un winch 40 sulla tuga; i sistemi avvolgibili hanno fatto giustamente propendere per le drizze sull'albero; comunque previsto il collare in acciaio su cui attaccare i bozzelli di rinvio al pozzetto.

Ampie le due zone prendisole, una sulla parte



Il Nauticat 42 è un motorsailer a displacement pesante, caratterizzato da entrate di prua molto stellate e sezioni piene fino a estrema poppa e da un moderato sviluppo della superficie velica.



Luminosissima e ben ventilata da due boccaporti e due finestre apribili, la dinette a ferro di cavallo offre otto comode sedute. Lo spazio sotto il divano è completamente libero.



Il pozzetto è formato da due panche asimmetriche, molto alte rispetto al piano del ponte. Per agevolare l'agilità, la timoneria è posta su un lato della tuga.



Nella deck house sopraelevata è posta la timoneria al coperto, con strumentazione frontale e il lungo tavolo di carteggio a lato. Il circuito idraulico della ruota può essere escluso.



La cucina a sviluppo lineare, con piani di lavoro in Corian, dispone di molti vani di stivaggio.



L'assenza di gavoni a poppa ha permesso di ottenere una particolare ariosità della cuccetta armatoriale.



Nella cabina di prua, al posto del terzo letto, si può avere un secondo armadio.



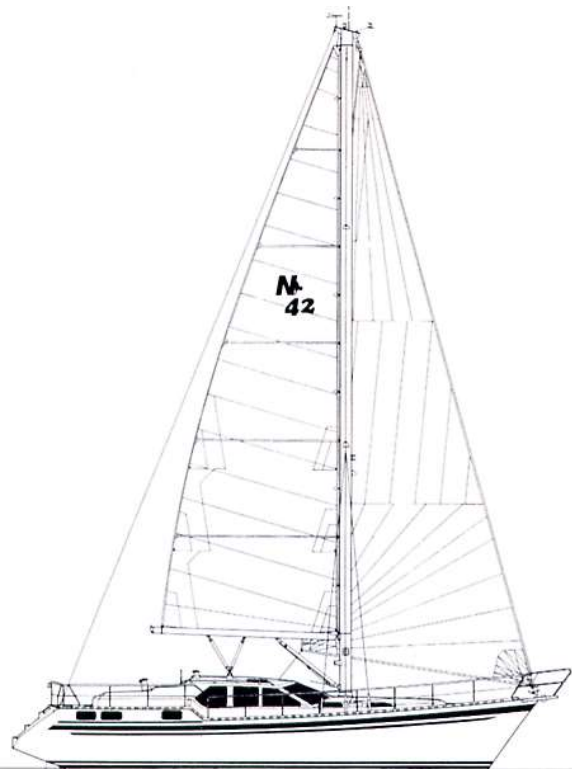
Molto ampia la toilette armatoriale, con il box doccia in un locale separato.



La parte anteriore della tuga offre un'ampia zona prendisole. Da notare la battagliola rigida con corrimano in teak massello che delimita i passavanti.



A estrema poppa c'è un secondo spazio dedicato al prendisole, con le ormai immancabili panchette ricavate sul pulpito.



Il pozzetto è lungo cm 203 e largo cm 200.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m	12,75
Lunghezza al gall.	m	10,40
Larghezza	m	4,00
Pescaggio	m	1,95
Dislocamento	kg	13500
Zavorra	kg	4500
Superficie velica 120%	m ²	80
Superficie spinnaker	m ²	110,6
Numero cuccette		6+2
Motori e cavalli	Yanmar 110 cv	
Capacità serb.acqua	lt	750
Capacità serb.gasolio	lt	750
Disegnata da:	Siltala Yachts Design	
Costruita da:	Siltala Yachts	
Importata da:	Passerpartout Yachting	
Corso Italia 13, 58015 Orbetello (GR) tel. 0564/860235, fax 0564/867380.		

ATTREZZATURE

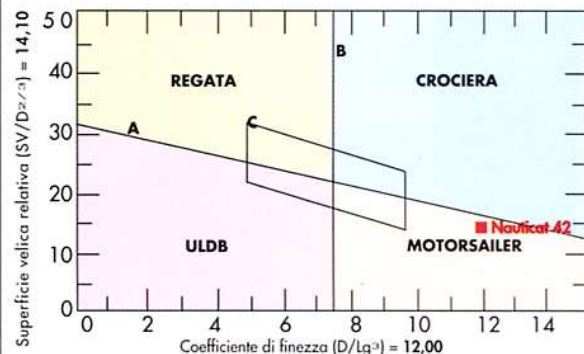
Verricelli	Andersen
Rotaia e trasto randa	Lewmar
Stopper	Spinlock
Bussola	Suunto
Albero	Selden
Avvolgifiocco	Furlex
Boccaporti e oblò	Bierg

OPTIONAL

- Vele	L. 11.100.000
- Riscaldamento	L. 6.100.000
- Ponte in teak	L. 21.100.000
- Bompreso	L. 5.100.000
- Avvolgiranda	L. 13.327.000

FATTORI TECNICI a cura di Reno Mandolesi

Velocità critica	n. 7,83	Zavorra/Dislocamento	33,3%
Lft/Baglio max	3,18	(valori medi compresi tra 27 e 47%)	
(meno di 2,70 = barca larga, più di 3,40 barca stretta)		Slanci di carena = Lft/Lwl	1,22
		(valori medi compresi tra 1,12 e 1,24)	



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche presenti sul mercato italiano.

Superficie velica relativa: indica la capacità di superare la velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: valori elevati sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

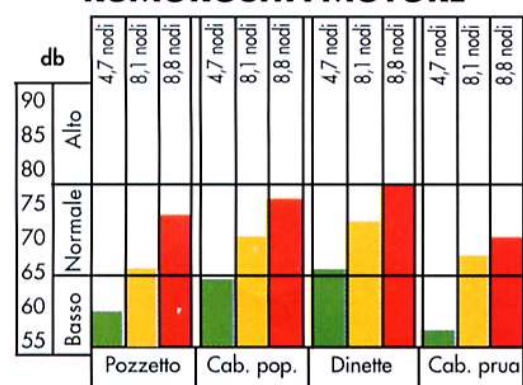
RISULTATI DEL TEST

PRESTAZIONI A MOTORE

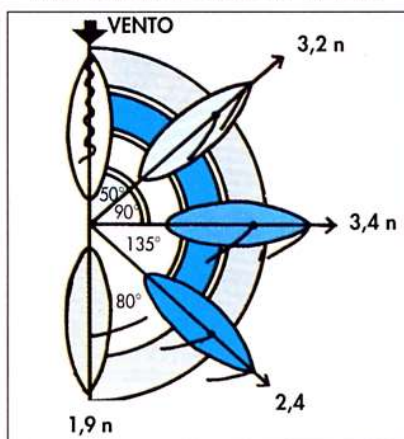
Motore Yanmar mod. 4LHGG-TE 110 cv (81 kW) con trasmissione a linea d'asse ed elica a tre pale fisse

Giri al minuto	Nodi
1500	4,7
2400 Crociera	8,1
3000 Max	8,8

RUMOROSITÀ MOTORE



PRESTAZIONI A VELA



CONDIZIONI METEO

Velocità del vento reale: 6/7 nodi
Stato del mare: calmo

VELE USATE

Randa avvolgibile - genoa 120% avvolg.

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - fonometro Delta - stazione vento Autohelm

I DETTAGLI AZZECCATI



1: la timoneria esterna è predisposta per seguire autonomamente la navigazione, evitando l'andirivieni al carteggio; oltre ai ripetitori degli strumenti, c'è anche questo piano per le carte nautiche, protetto da una lastra di plexiglas trasparente.



2: per migliorare l'isolamento acustico, la sala macchine è dotata di un doppio portello che sta sotto al pagliolato. Il risultato è eccellente, come confermano i valori registrati al fonometro, durante la nostra prova.



3: sia all'interno che in coperta, si apprezza la costante presenza di tientibene, che permettono di muoversi con sicurezza anche nelle navigazioni più impegnative. Pregevole la foggia di quelli in lamellare.

PAGELLA

PROGETTO	☆☆☆	Motorailer a dislocamento pesante e pigno velico ridotto. Privilegiati sicurezza e comfort.	COSTRUZIONE	☆☆☆☆	Solidità innanzitutto, anche a scapito della leggerezza. Molto alto il livello di finitura.
COPERTA	☆☆☆☆	Ampi spazi prendisole, pozzetto comodo, manovre semplificate. Serve un tendipaterazzo.	A MOTORE	☆☆☆☆	Motorizzazione potente, eccellente l'insonorizzazione, buona l'accessibilità al vano.
PIANO VELICO	☆☆☆	Massima semplicità di manovra, ma scarsa efficienza velica. L'albero è molto robusto.	A VELA	☆☆☆	Lenta con le brezze, esprime il meglio con venti medio forti. Tiene molto bene la rotta.
INTERNI	☆☆☆☆	Abitabilità da yacht di categoria superiore, eccellenti la luminosità e la ventilazione.	IMPIANTISTICA	☆☆☆☆	Ottima qualità degli impianti e ampie autonomie, per navigazioni a lungo raggio.

☆☆= scarso ☆☆☆= sufficiente ☆☆☆= discreto ☆☆☆= buono ☆☆☆= ottimo

anteriore della tuga, l'altra a estrema poppa; scarso, invece, il volume dei gavoni. Pratico lo spoiler con gradini e scaletta.

PIANO VELICO

☆☆☆

Massima semplicità nella scelta del piano velico, che è a sloop in testa d'albero con avvolgiranca e avvolgifiocco di serie. Essenziale anche la configurazione del sartame in cavo spiroidale, con le due coppie di sartie basse anteriori e posteriori che sostituiscono le volanti e lo stralotto ed evitano di acquartierare le crocette. Robustissimo l'albero Selden, un "palo" privo di rastrematura che poggia sul fondo del

lo scafo. Per facilitare il passaggio allo spoiler, il paterazzo è sdoppiato, ma manca un tenditore; fornito di serie il vang rigido, mentre le vele di North sono opzionali.

INTERNI

☆☆☆☆

Ai generosi volumi offerti dal dislocamento pesante si somma lo spazio recuperato con l'alloggiamento in sentina della sala macchine, frutto della deck house rialzata. Il risultato è un'abitabilità superiore alle media della categoria, paragonabile a quella di uno scafo di quattordici metri. Due le versioni proposte, una a due cabine con doppia dinette, l'altra a tre ca-

NAUTICAT 42

bine, che è quella a cui si riferisce la prova; entrambe sono provviste di due bagni. Il luminoso quadrato ospita il divano a ferro di cavallo e, sul lato opposto, la zona carteggio che dispone di un lungo piano di lavoro e della timoneria interna. Due gradini permettono l'accesso verso poppa alla cabina armatoriale, una suite completa di scrittoio e libreria, un grande armadio e ben dodici stipetti; il letto, di dimensioni fuori del comune (nel punto più largo misura 186 cm), ha molta altezza sopra la testata, mentre la toilette è provvista di box doccia. A pruvavia del quadrato si sviluppa la cucina di 270 cm di lunghezza, molto completa nelle dotazioni e negli spazi di stivaggio e ventilata da due boccaporti. Sulla sinistra, la porta che separa la cabina laterale dotata di cuccetta a una piazza e mezzo. Ancora a prua, la seconda toilette, con box doccia separato e la cabina degli ospiti con due letti a castello e due armadi, o in alternativa, tre letti e un solo armadio.

INTERNI AL MICROSCOPIO

La doppia pattumiera per la raccolta differenziata dei rifiuti, ha accesso anche dall'alto.



La timoneria interna posta nel carteggio ha grande visuale sul fronte e sui lati, grazie all'ampia finestra della deck house.

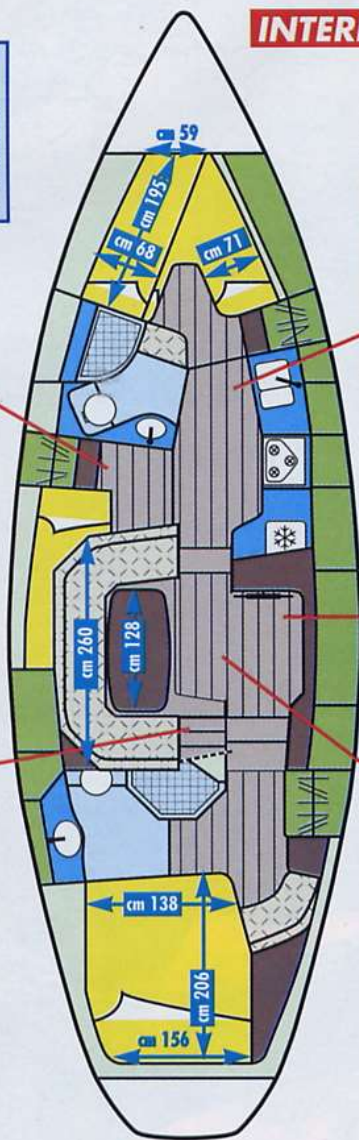


La sala macchine posta nella sentina centrale accoglie il motore, il generatore e i principali componenti degli impianti.

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	cm 191
Toilette di poppa	cm 187
Cucina	cm 193
Dinette	cm 196
Cabina di prua	cm 193

La cabina laterale dispone di una cuccetta a una piazza e mezzo e un capiente armadio.

Molto pratica la porta di accesso alla scala interna, realizzata da due lastre di plexiglas di grosso spessore incernierate sui lati.



COSTRUZIONE

☆☆☆☆

Sia lo scafo che la coperta sono realizzati in pelle singola di fibre unidirezionali e tessuti biassiali di vetro E con resina poliesteri. Più che alla leggerezza, si è pensato quindi alla solidità e alla durata nel tempo. Il bulbo in piombo è attaccato a una falsa chiglia in vetroresina che funge da raccolta delle acque di sentina. Madieri e longheroni sono solidali con lo scafo, il timone con semiskag ha asse in acciaio inox e bocche in bronzo. Alto il livello di finitura, in particolare del teak degli interni.

A MOTORE

☆☆☆☆

Lo Yanmar da 110 cv, che a prima vista può sembrare sovradimensionato, è invece adeguato al peso e al tipo di navigazione richiesto. Le velocità ottenute sono più che soddisfacenti, anche se la differenza tra i giri registrati al massimo e quelli dichiarati dalla Yanmar (3000 contro 3600), fa presupporre che l'elica non sia quella giusta: probabilmente, si può guadagnare qualche decimo di nodo. Ampia l'accessibilità al vano, che avviene a "cielo aperto", eccellente la coibentazione acustica.

A VELA

☆☆☆

Abbiamo provato il Nauticat 42 nelle condizioni meno adatte: sei/sette nodi di vento reale e mare piatto. L'accelerazione è lenta e per raggiungere il passo ottimale bisogna evitare di stringere sotto i cinquanta gradi, ma una volta abbrivata, la barca mantiene una inerzia tale da consentire angoli più stretti. Per le nostre brezze estive, è consigliabile un genoa al 150% della J, al posto del 120% previsto. Per migliorare la sensibilità del timone sotto vela, si può escludere il circuito idraulico. Tuttavia, anche distraendosi, la barca continua a tenere la stessa rotta per lungo tempo e questo è merito della forma allungata della chiglia.

IMPIANTISTICA

☆☆☆☆

Gli impianti rispondono agli alti standard della cantieristica scandinava, con componenti di ottima qualità e montati in maniera tale da essere facilmente ispezionabili. Le autonomie di acqua e di gasolio (entrambe di 750 lt) consentono lunghe permanenze a bordo; altrettanto vale per l'elettricità, con ben 350 Ampere di batterie dedicati solo ai servizi e 170 Ampere per il motore. La lunga lista degli optional consente una completa personalizzazione. (L.Z.)

I CONCORRENTI

Nome	Progettista	Lft (m)	Larg. (m)	Disl. (kg)	Cucc.	S.v. (m ²)	Cantiere	Prezzo
Nauticat 42	Siltata Y.D.	12,75	4,00	13500	6+2	80	Siltata Y.	600.000.000
Oyster 41 D.S.	Holman-Pye	12,19	3,91	11227	4/6	88,4	Oyster M.	214.950 £
Moody 44	Dixon	13,10	4,16	10500	8	101,8	Marine Proj.	370.800.000
Dehler 41 DS	J&V	12,45	3,90	8800	4/7	97,9	Dehler	333.123 DM
Franchini 41 L	Starkel	12,80	4,00	11000	6	102	Franchini	372.700.000
Contest 40	Zaal	13,00	4,00	12900	8	110	Conyplex	544.500 FO
Hunter 430	Luhrs	12,95	3,88	10700	7	77	Hunter	343.000.000
Najad 420	Karlsson	13,00	4,00	14500	6	120	Najad V.	533.000.000
H.R. 42	Frers	13,22	3,78	11500	7/9	97	Hallberg R.	456.000.000
Oceanlord 41	Dubois	12,34	4,11	9470	5/7	90,1	Westerly	113.990 £

Per maggiori dati consultate la rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi in lire, IVA esclusa franco cantiere.