

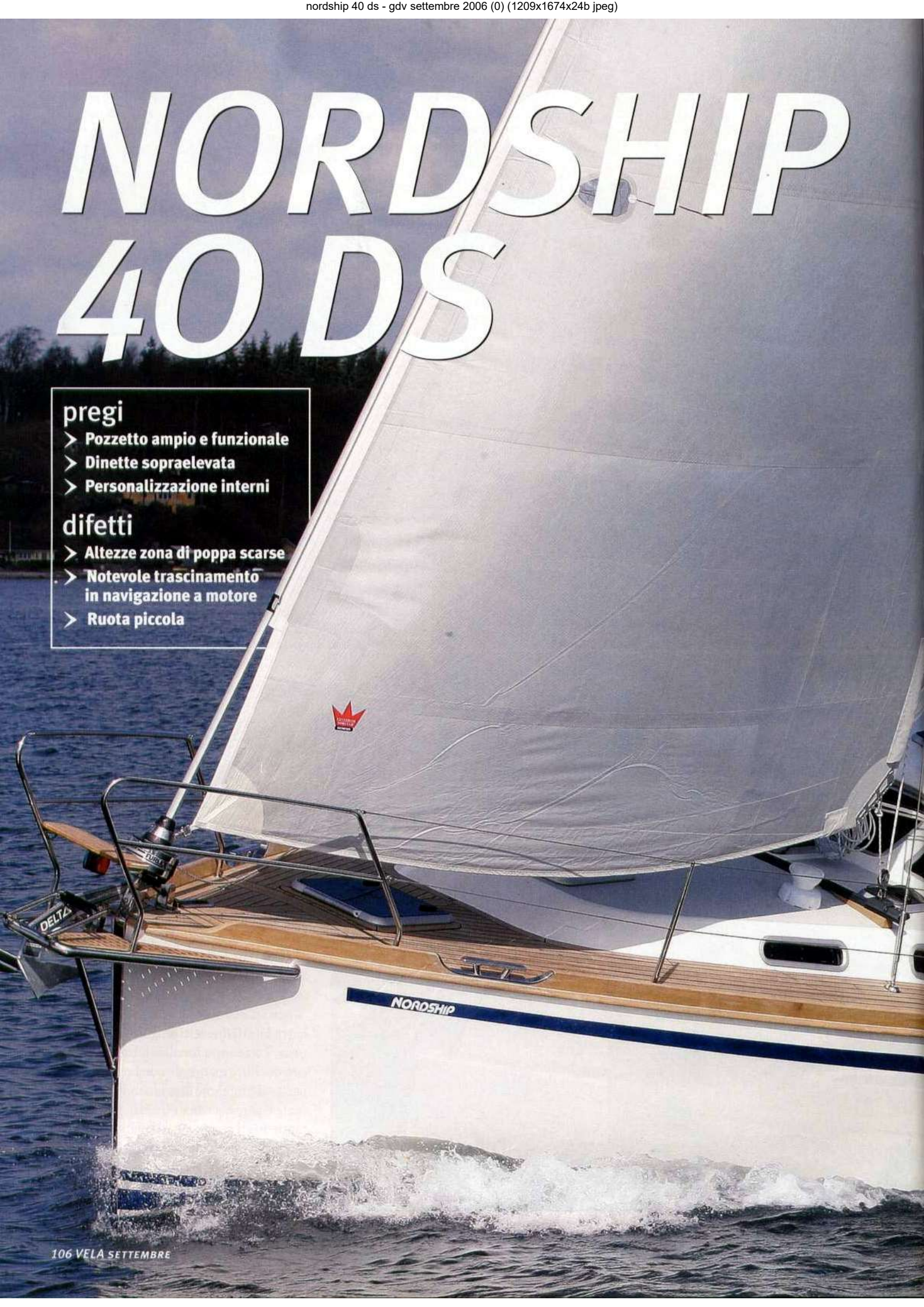
NORDSHIP 40 DS

pregi

- Pozzetto ampio e funzionale
- Dinette sopraelevata
- Personalizzazione interni

difetti

- Altezze zona di poppa scarse
- Notevole trascinarsi in navigazione a motore
- Ruota piccola



*Poter vivere a bordo d'inverno,
ma con una coperta spaziosa
per godersi le crociere estive:
il nuovo 12 metri del cantiere
danese soddisfa entrambe le
richieste. Un raffinato motorsailer
che ha nella facilità di manovra
e nel comfort i punti di forza*



superprova
di Leonardo Zuccaro

Il Nordship 40 DS
in bolina con 11 nodi
di vento reale. È
armato di serie con
un fiocco avvolgibile
e autovirante.



Presentato in anteprima al Salone di Dusseldorf dello scorso gennaio, il Nordship 40 DS ci aveva colpito per il suo particolare piano di coperta. Alla generosa deck house, che oltre ad ampliare i volumi interni offre la completa visuale dalla dinette sopraelevata, questo nuovo 12 metri abbina uno spazioso pozzetto diviso in due che ne fa una barca adatta alle crociere mediterranee. E presenta una disposizione delle manovre concepita all'insegna dell'"easy sailing". Ma la vera sorpresa l'abbiamo avuta quando, in occasione della prova, siamo andati a visitare il cantiere in Danimarca. Fondato nel 1979, Nordship ha mantenuto intatta la sua identità di laboratorio artigianale e i pochi esemplari realizzati ogni anno sono curati nei minimi particolari e personalizzabili negli interni secondo le richieste del committente. Il prezzo stesso, allineato a quello dei migliori (e più noti) prodotti scandinavi, conferma che si tratta di oggetti di alta qualità dove nulla è pensato nell'ottica del risparmio ma per durare e non dare noie al suo proprietario. In sostanza, un raffinato 12 metri per vivere a bordo con il comfort di casa e per navigare con equipaggio ridotto in tutta tranquillità e sicurezza.

Progetto 7/10

Il nostro grafico "Tipologia del progetto" evidenzia la collocazione del Nordship 40 DS nella categoria dei motorsailer. Con 10,5 tonnellate di dislocamento a vuoto per 78 mq di tela, questo disegno dei danesi Buchwald & Borghegn presenta infatti un valore di superficie velica relativa decisamente basso. Numeri tipici di un "fifty" concepito per assicurare movimenti morbidi, una buona abitabilità e un'alta capacità di carico, ma non certo l'agilità con vento leggero. Deficit in parte compensato dalle forme arrotondate della carena, che hanno permesso di contenere lo sviluppo della superficie bagnata, nonché dalla configurazione ad alto allungamento del piano velico che assicura una maggiore efficienza dei profili specie con le ariette. Le murate in sandwich e le 3,6 tonnellate di zavorra appese a una falsa chiglia in vetroresina contribuiscono ad abbassare il baricentro, incrementando la stabilità trasversale e di conseguenza la rigidità alla tela. La curva delle aree indica in ben 135° il valore li-

mite della stabilità positiva, con un GZ (braccio della coppia raddrizzante) di 0,9 a 65° di sbandamento. Una barca pertanto a suo agio con vento sostenuto, ma anche in grado di cavarsela meglio dei tradizionali motorsailer nelle tipiche condizioni estive dei nostri mari. Riguardo all'estetica, apprezzabile la sagoma della deck house ben armonizzata alla tuga; per contro, l'alto cordolo che delimita il pozzetto appesantisce la vista dal 3/4 di poppa.

Costruzione 9/10

Sulla qualità delle costruzioni nordiche c'è poco da dubitare e anche in questo caso si può dire che tutto è realizzato con una cura ben diversa da quella della grande serie. Per scongiurare i rischi di delaminazione, l'opera viva è in laminato pieno a forte spessore e ingloba la falsa chiglia su cui è appeso il bulbo in piombo dotato di scarponne. La carena è trattata con due mani di resina epossidica così da prevenire fenomeni di osmosi. Fianchi e coperta sono invece in sandwich di balsa, con rivestimento in teak del ponte (incluso nella dotazione standard) incollato con Sikaflex senza utilizzo di viti. Scafo e coperta sono assemblati con bonder epossidico e viti passanti. Tutte le paratie sono fazzolettate sia allo scafo che alla coperta, non ci sono contrastampi strutturali ma una poderosa ossatura di madieri e longheroni direttamente stratificati alla scocca, a cui sono rinviate le lande. L'asse del timone è in alluminio, rigido e leggero, e ruota su boccole a sfera tramite la trasmissione a biella.

Piano velico 8/10

Come accennato, il Nordship 40 DS ha un piano velico di dimensioni contenute ma a forte allungamento. L'albero Selden armato a 9/10 e dotato di due ordini di crocette aquartierate è infatti alto ben 19 metri dal piano di galleggiamento. Al posto del genoa c'è però un fiocco avvolgibile e autovirante di 31 mq, mentre di serie viene fornita una randa steccata di 47 mq dotata di due mani di terzaroli a circuito chiuso. In pratica si vira senza toccare una scotta e anche con vento forte si può navigare con il fiocco completamente aperto, limitandosi alla riduzione della randa da effettuare senza uscire dal pozzetto. Di serie il vang rigido, il tendipaterazzo meccanico, la delfiniera su cui murare il gennaker e le due vele.

SEGUE A PAG. 112 >>



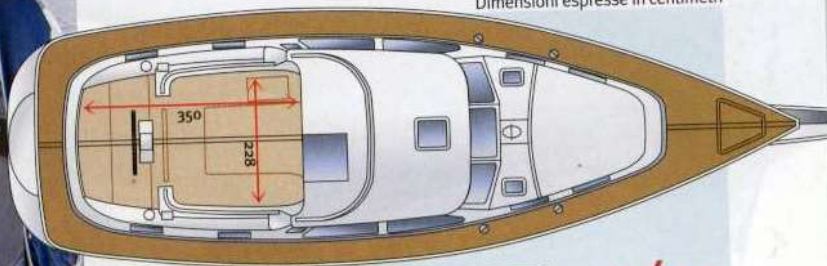
Danielle Oberrauch/Sea&See

Sotto, il gavone di poppa occupa per intero lo spazio sottostante la schiena d'asino. Tutti i portelli sono dotati di pistone a gas.



Sopra, i seggiolini sul pulpito di poppa sono opzionali. Sotto, l'accesso dal pozzetto al locale tecnico con altezza d'uomo.





Dimensioni espresse in centimetri

COPERTA 10/10

A sinistra, l'ampio pozzetto diviso in due dal trasto randa. La zona anteriore si compone di una panca a C che offre otto comode sedute. In primo piano uno dei winch a cui convergono tutte le manovre. Sotto, il pozzo della catena con dietro la cala vele.

Pezzo forte della coperta è il pozzetto, lungo complessivamente 3,50 metri e diviso in due zone: quella ospiti, priva di manovre, è composta da una panca a ferro di cavallo che offre otto comode sedute; al centro c'è spazio in abbondanza per un tavolo in teak che all'occorrenza può essere rimosso, lasciando il supporto in tubolare d'acciaio a fungere da tientibene. Alle spalle di questa zona si apre il pozzetto di manovra, con al centro la ruota (di diametro un po' piccolo per timonare seduti di lato) e un winch per parte (nell'esemplare in prova era elettrico) servito da una batteria di 4 stopper. Qui convergono sia le drizze che le scotte e le borose, permettendo così al timoniere di regolare e issare le vele in totale autonomia, senza muoversi dalla ruota. Tra queste due zone è piazzato il trasto della randa, che viene così a trovarsi in posizione corretta rispetto alla balumina. I passavanti sono piuttosto stretti, ma la loro dimensione è costante lungo tutto il perimetro della tuga; anche grazie all'assenza di rotaie e rinvi, la circolazione laterale risulta pertanto abbastanza agevole. Più scomodo è invece salire sopra la deck house, dove c'è posto per un paio di persone sdraiate. La porzione prodiera della tuga ospita la rotaia dell'autovirante e due maniche a vento; anche qui c'è un po' di spazio prendisole. A prua estrema, il pozzo della catena e subito dietro una piccola cala vele. Per lo stivaggio ci sono altri due gavoni, il primo dà accesso al locale tecnico interno dove riporre anche le cerate. Il secondo, meno capiente, è posto sotto la schiena d'asino.



Sotto, i passavanti non sono ampi ma liberi da rotaie e rinvi di scotta.

Sopra, la parte frontale della tuga ospita la rotaia del fiocco autovirante e due maniche a vento. Sotto, le drizze si incuneano sotto la deck house e fuoriescono a lato della ruota.



ATTREZZATURE DI SERIE

- Winch drizze e sc.:.....2 Andersen 46 ST2 v
- Winch albero:.....1 Andersen 16 ST
- Trasto r. e rotaia f. autovir.:.....Lewmar
- Stopper:.....8 Easylock Midi
- Albero e boma:Selden
- Oblò e boccaporti:Moonshine
- Bussola:.....Plastimo
- Avvolgifiocco:.....Furlex
- Vele:r+f Elvstrom/Sobstad

>>
**Nordship
 40 DS**

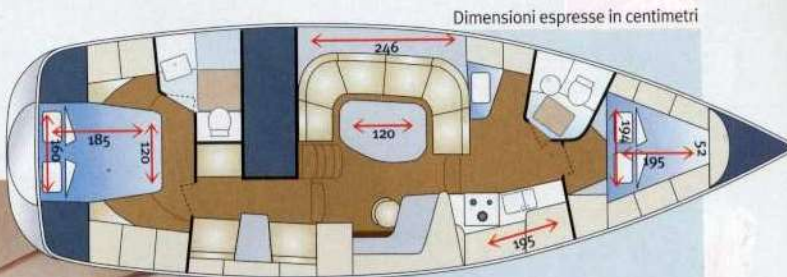


Sopra, il quadrato è lungo complessivamente ben 370 cm e dispone di un corridoio di passaggio libero da prua a poppa. Il tavolo della dinette è infatti privo di anta ribaltabile, il che limita a cinque i posti per mangiare.



Sopra, la cabina armatoriale posta a poppa dispone di un letto centrale con comodo accesso da entrambi i lati e telo antirollio. A destra, la cabina di prua con la classica cuccetta a V. Nel disimpegno l'altezza è di ben 194 cm.

A sinistra, una immagine della luminosissima dinette sopraelevata, da cui si ha completa visuale sull'esterno. Il lungo divano a C offre sei sedute comode per mangiare e con il tavolo a piede telescopico (dotazione opzionale) si trasforma in una cuccetta matrimoniale.

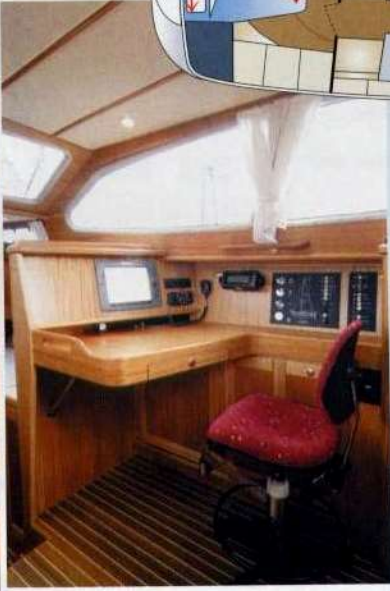
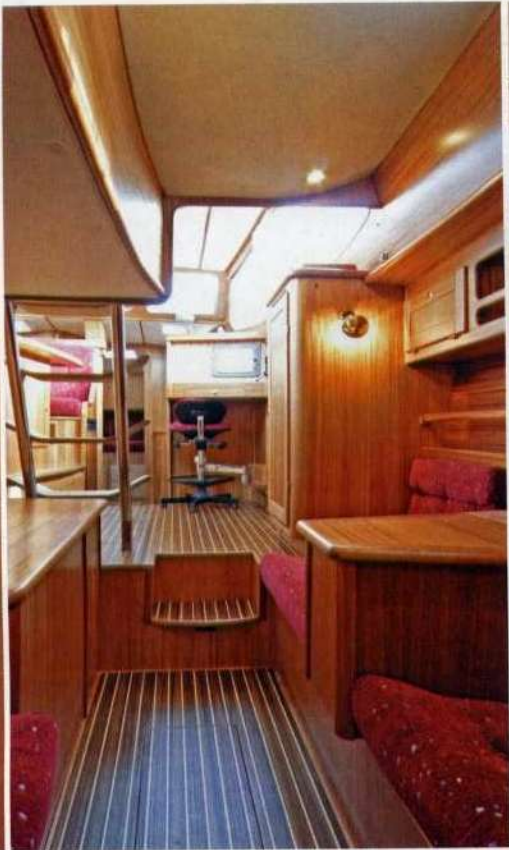


Dimensioni espresse in centimetri

INTERNI 8/10

Gli ampi volumi interni sono stati sfruttati con una ripartizione molto articolata che prevede ben otto zone distinte, tutte di notevoli dimensioni. Giocare su più livelli di altezza del pagliolato ha infatti permesso di incrementare lo spazio a disposizione, ottenendo da un 40 piedi quello che solitamente offre un 45. La luminosità della dinette e la visuale sull'esterno partecipano alla sensazione di ariosità scendendo la scaletta della deck house. A sinistra si sviluppa il lungo divano a C con 6 sedute comode. Sulla dritta c'è invece la zona carteggio dotata di un tavolo molto grande e una poltroncina stile "office" fissata a murata con un braccio in acciaio. Da qui, tramite il joy stick del pilota automatico, è anche possibile timonare. Due gradini danno accesso alla zona di prua: sulla dritta si apre una spaziosa cucina a sviluppo lineare, mentre sul lato opposto c'è una cabina separata con cuccetta singola che si incunea parzialmente sotto la dinette. Poco più avanti la toilette di prua con accesso dal corridoio, mentre a estrema prua c'è la classica cabina con cuccetta a V di dimensioni superiori alla media. Scorrendo dalla dinette verso poppa, altri due gradini conducono a un secondo living con divano trasformabile in cuccetta singola, una poltroncina contrapposta e schermo Lcd. Da qui si accede alla cabina armatoriale, una "suite" di circa 10 mq con letto al centro (in questo esemplare più corto del solito ma molto largo); la toilette con accesso interno ha un sedile in teak per la doccia e comunica con un locale tecnico che può fungere da piccola officina. Tranne nella zona di poppa, le altezze interne sono abbondanti.

Daniele Obermauch/Sea&See



Sopra, la zona carteggio con tavolo molto ampio e spazio in abbondanza per la strumentazione. A sinistra, il secondo living ricavato nel corridoio che dà accesso alla cabina di poppa.



Sopra, la toilette di poppa con zona doccia separata. Sotto, l'agevole accesso al motore Volvo Penta.



Sopra, la cucina dispone di quattro capienti cassetti e di numerosi stipetti in alto. Oltre al frigo di serie da 110 lt si può avere un freezer da 42 lt.



ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 182
Toilette di poppa.....	cm 179
Cucina	cm 192
Dinette	cm 190
Cabina di prua	cm 194
Toilette di prua	cm 192

<<
Nordship
40 DS



Con vento reale inferiore a 10 nodi, il Nordship 40 DS sconta la ridotta superficie velica in rapporto al dislocamento. Buona la visuale dalla ruota.

<< SEGUE DA PAG. 108

Impianti e dotazioni 10/10

L'elevata autonomia di gasolio (400 litri) e gli spazi liberi a disposizione consentono di montare il generatore e il dissalatore, così da poter affrontare lunghe navigazioni senza problemi di energia e acqua dolce. Elevata la qualità degli impianti, a iniziare dall'elettrico che dispone di un quadro completo e di facile lettura, per finire all'idrico con prefiltro e serbatoi inox. Ogni componente è agevolmente raggiungibile e lo stesso ciellino interamente smontabile consente di sostituire lampade e cavi senza i ben noti problemi dei controstampi. Fatta eccezione per il salpancora elettrico opzionale e per il completamento dell'elettronica, la barca è consegnata pronta alla boa. Standard anche l'impianto di riscaldamento a gasolio con cinque bocchette di uscita.

A vela 7/10

Provato nelle gelide acque di un fiordo danese, il Nordship 40 ha confermato le sue caratteristiche progettuali. Per prendere il passo abbiamo dovuto attendere che il vento reale superasse i 10 nodi, solo allora la barca è diventata reattiva al timone e alle regolazioni, spuntando in bolina un passo più che soddisfacente: 6 nodi di velocità con 11 nodi d'aria è infatti un bel viaggiare, sempre che si paragoni questo dato con quello ottenuto da barche della stessa tipologia. Vero è che la prova si è svolta in totale assenza d'onda, e dunque senza gli effetti del beccheggio a cui uno scafo come questo dovrebbe essere sensibile. Resta il fatto che in queste condizioni il 40 DS ha dimostrato una notevole agilità e una ottima capacità di risalire il vento: grazie al punto di scotta interno del fiocco e alla buona efficienza del-

le appendici, abbiamo potuto bolinare con un angolo tra i due bordi intorno a 85°. Il tutto, e questo è il vero "plus", senza toccare una scotta. Da rivedere invece la ruota, c'è margine per una più grande con cui timonare seduti di lato più comodamente.

A motore 6/10

Il Volvo 55 cv con S-Drive ed elica a 3 pale chiudibili ha spinto l'esemplare in prova a 7,5 nodi in regime di crociera e ad oltre 8 nodi al massimo. Si è però evidenziato un notevole trascinarsi, con l'acqua che risale fino al gradino dello specchio di poppa. Eccellente l'accessibilità al vano, rimossi il cassone e il portello sul lato opposto il motore è interamente a vista. Bassissimi i livelli di rumore, mentre per l'altezza della sovrastruttura è consigliabile richiedere l'elica di prua. ■



DETTAGLI AZZECCATI

1 La deck house ha permesso di elevare il piano del pagliolato, ottenendo sentine profonde 80 cm. Oltre al serbatoio del gasolio da 400 lt, è stato così possibile ricavare spazio in basso per il generatore (in questo caso sostituito da un freezer a pozzetto). **2** Notevole l'allungamento del piano velico, che controbilancia in parte la ridotta superficie velica con la maggiore efficienza dei profili. Da notare la randa avvolgibile provvista di stecche verticali, che consentono un leggero allunamento. **3** Rimuovendo il mobile al centro del divano si può ottenere una cuccetta singola nella cabina di passaggio ricavata sotto il pozzetto. In alternativa si può optare per due cuccette a castello. **4** La sedia del navigatore con piede telescopico, solitamente fissata in zona carteggio, può essere utilizzata in posizione rialzata in dinette.

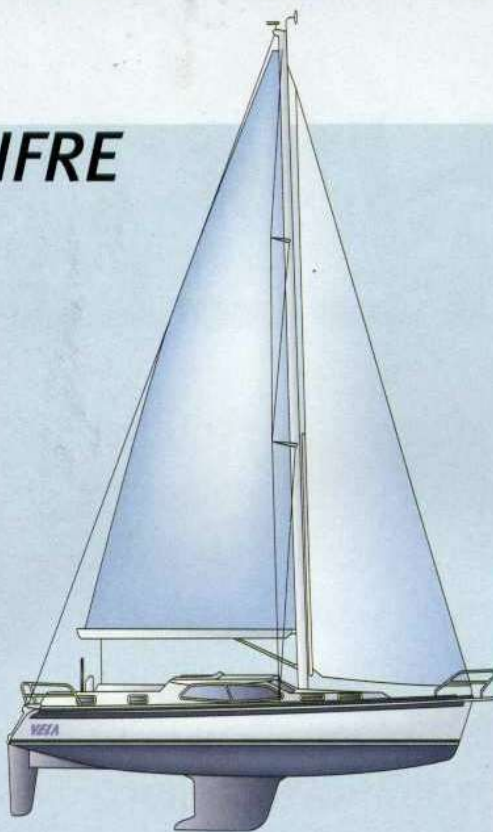


Nordship 40 DS

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

- Lunghezza fuori tutto m 12,90
 - Lunghezza scafo m 12,20
 - Lunghezza al gall.: m 10,80
 - Larghezza al b. max: m 3,90
 - Pescaggio standard: m 2,00
 - Pescaggio alternativo: m 1,80
 - Dislocamento: kg 10500
 - Zavorra: kg 3700
 - Superficie velica: mq 78,00
 - Superficie randa: mq 47,00
 - Superficie fiocco autovirante: mq 31,00
 - Superficie spinnaker: mq 140,00
 - I: m 16,70
 - J: m 4,30
 - P: m 15,15
 - E: m 5,50
 - Numero cuccette: 6+1
 - Motore: Volvo Penta cv 55
 - Capacità serbatoio acqua: lt 400
 - Capacità serbatoio gasolio: lt 400
 - Omologazione CE: Cat. A 8 persone
 - Disegnata da: Buchwald&Borghegn
 - Costruita da: Nordship Yachts
 - Importata da: Bluenose Srl
- Riva Brioni 9, 34073 Grado (GO), tel 0431 83418
 info@bluenose.it, www.nordship.dk



CONDIZIONI DEL TEST

- Velocità del vento reale: 6/11 nodi
- Stato del mare: calmo
- Equipaggio imbarcato: 5 persone
- Serbatoi: 2/3 acqua, 3/4 carburante
- Pulizia carena: buona

Vele usate

Randa avvolgibile - Fiocco avvolgibile autovirante

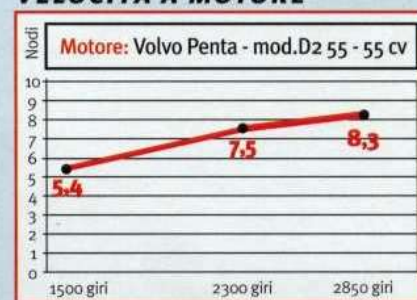
Strumentazioni utilizzate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento Raym.

VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



PREZZI

Versione std. € 310.931,00
 f.co cantiere, Iva esclusa

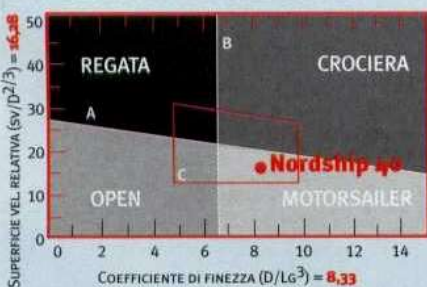
Dotazioni di serie

Ponte e pozzetto rivestiti in teak, delfiniera in tubolare d'acciaio, capottina paraspruzzi, autoclave, boiler 40 lt, frigo elettrico 110 lt, serbatoio acque nere 90 lt, batterie servizi 3x72 Ah, batteria motore 1x72 Ah, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, pompe svuotamento ghiotte doccia, scaletta bagno, vang rigido, tendipaterazzo meccanico, motore Volvo 55 cv con elica a 3 pale chiudibili su S-Drive, avvolgifiocco Furlex, randa steccata, fiocco autovirante, Tridata ST 60 log/eco, Windex, riscaldamento Eberspacher 5 kW con 5 uscite, caricabatterie 40 Ah con impianto 220 V.

Optional

- Elica di prua 90 Kg € 6.125
- Salpancora elettrico € 3.060
- Due sedili in teak su pulpito poppa .. € 659
- Tavolo pozzetto € 1.119
- Suppl. winch elettrici € 4.949
- Suppl. albero per randa avvolgibile .. € 7.662
- Doccia in pozzetto calda/fredda € 603
- Carrelli per randa full batten € 1.552
- Pilota aut. Raymarine ST 6001 € 4.385
- Vhf Raymarine 240 E € 1.311
- Chartplotter Raymarine E80 € 4.412
- Freezer 42 lt € 2.114
- Suppl. 4 batterie al gel € 664
- Inverter 1100 W € 1.465

TIPOLOGIA DI 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 (2,43 x Vlw): nodi 7,97
- Lunghezza scafo/baglio max: 3,12
- (2,90 = barca molto larga)
- (3,50 = barca molto stretta)
- Rapporto zavorra/dislocamento: 35,2 %

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Nordship 40 DS	Hallberg Rassy 40	Najad 405	Malo 39	Nauticat 42	Sunbeam 39	Wauquiez P.S. 41
LFT (m)	12,90	12,40	12,20	12,10	12,75	12,30	12,95
LARG. (m)	3,90	3,82	3,85	3,76	4,00	3,90	4,04
DISLOC. (kg)	10500	10200	12200	8700	13500	9300	10200
S.V. (mq)	78,00	80,00	95	84,00	85,00	78,00	83,00
IMMERS. (m)	2,00/1,80	1,90	2,10	1,80	1,95	2,00	1,80
CUCLETTE	6+1	4+2	4+2	4+2	6+2	4+2	4+2
PROGETTISTA	Buchwald&Borghegn	Frens	Judel&Vrolijk	Malo Yachts	Gustavson	J&J	Berret
CANTIERE	Nordship Yachts	Hallberg Rassy	Najad Varvet	Malo Yachts	Siltala Yachts	Schochl Yachtbau	Wauquiez
PREZZO	€ 310.931	€ 274.700	€ 315.000	€ 218.977	€ 352.000	€ 221.027	€ n.c.

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