

SWAN 45

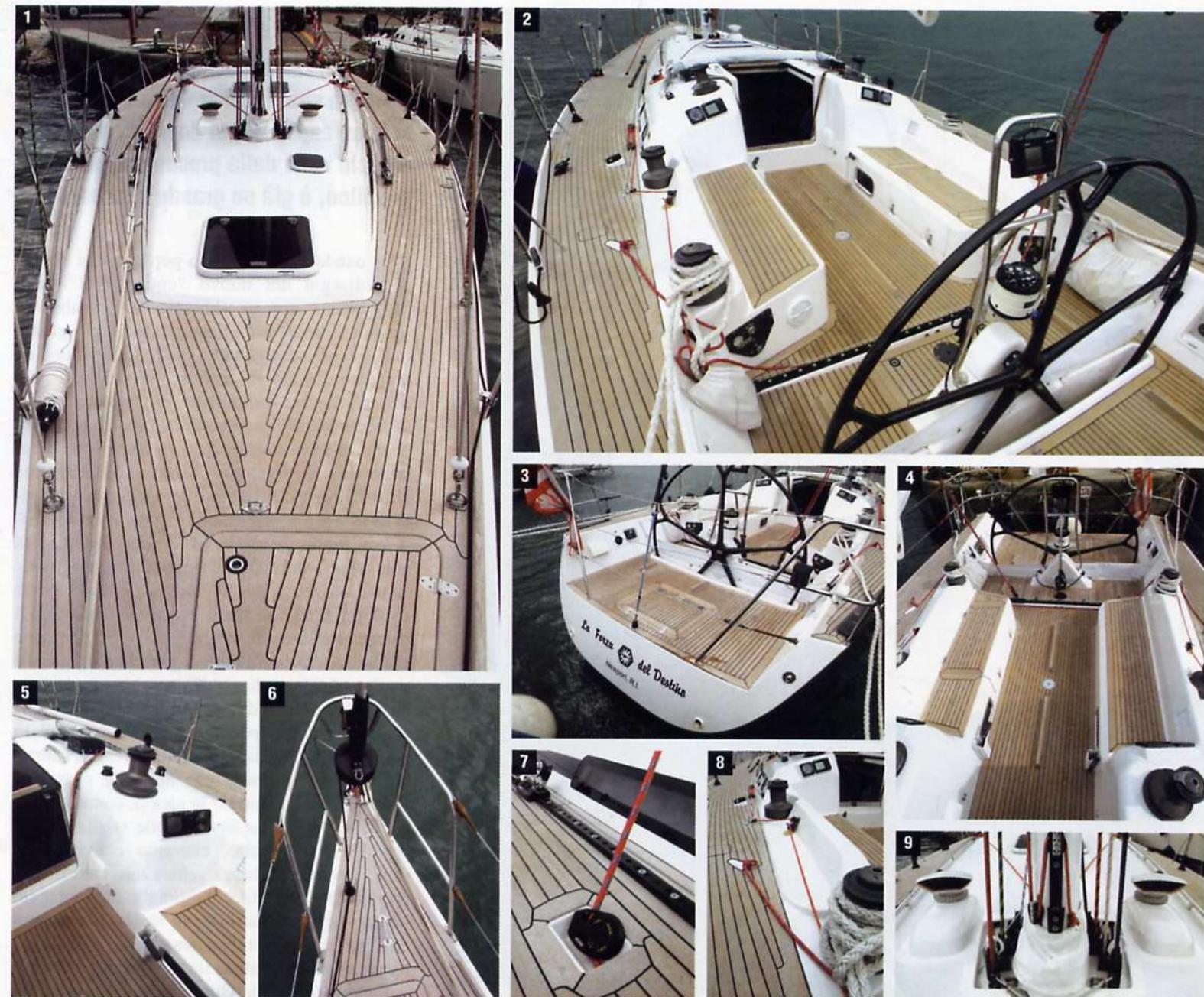


Elegante, raffinato, velocissimo. Chi pensava che il nuovo Swan 45 fosse solo un esperimento dovrà ricredersi: a pochi mesi dalla presentazione al pubblico, è già un grande successo

Quando abbiamo visto per la prima volta i disegni del nuovo "entry level" della Nautor non ne abbiamo capito subito le finalità. Con la forte spinta verso le taglie grandi che il cantiere sta dando, naturale direzione da prendere quando si costruisce al top della qualità, ci sfuggiva il significato di una barca relativamente piccola e, soprattutto, così tirata e indirizzata alle prestazioni. Sapevamo però che l'accoppiata Ferragamo-Chieffi difficilmente affronta i progetti alla leggera. Abbiamo preferito aspettare una stagione di attività per comprendere a fondo il valore della barca, valutandola non solo in senso assoluto ma soprattutto inserita nel suo contesto. Il nuovo Swan 45 nasce come progetto a sé stante con finalità e campi di azione decisamente nuovi per la Nautor. Non sostituisce alcun modello precedente, non si rivolge al tipico cliente Nautor. Non è neanche un prototipo tirato da cui deriverà un modello da crociera (come in passato era accaduto per il 39 o per il 441). Ma questi mesi di attività e, soprattutto, le due giornate che abbiamo passato a bordo, ci hanno chiarito le idee o, comunque, ci hanno suscitato una irrefrenabile voglia di possederlo. Innanzitutto, eravamo convinti che sarebbe stata una barca veloce ma, dato il Gph proibitivo (circa 30 secondi/miglio di svantaggio rispetto agli avversari di pari taglia) pensavamo che, in Ims, non avrebbe avuto chance. Invece, i sorprendenti risultati in importanti regate, come il Trofeo Pirelli o la Giraglia, hanno dimostrato l'incredibile validità di questo progetto. Basta però dare un'occhiata alla distesa di meraviglioso teak in coperta per capire che non è questo (grazie a Dio) il fine ultimo: per ovviare all'instabilità dei regolamenti e, quindi, per salvaguardare l'investimento di chi lo compra, lo Swan 45 è stato concepito come monotipo per regate di classe. L'organizzazione del piano di coperta e i ridotti volumi negli interni ci hanno fugato rapidamente i dubbi su eventuali finalità di utilizzo per lunghe crociere estive, magari carichi di borse e vettovaglie. E allora? Secondo chi vi scrive (e prendetela come opinione personale), il nuovo Swan 45 rappresenta semplicemente un'ode alla barca a vela, la manifestazione somma dei più importanti parametri che compongono questi romantici e anacronistici oggetti di piacere. Un progetto elegante completamente votato al piacere della vela, realizzato con la massima cura e ricco di appeal: dedicato a chi, da una barca, cerca solo questo. Pensate che un pubblico di questo tipo (dato anche il prezzo) sia molto ristretto? Ebbene, le ventinove unità già vendute dimostrano che non è così.



TEST



Dunque un progetto dedicato alla vela, anzi dedicato alla "barca a vela", che non significa solo andare a vela. Molti amano le barche come oggetti a prescindere da come e quanto le usino. In questo senso alcuni cantieri, e la Nautor ne è l'esempio principe, riescono a dare alle loro barche qualcosa in più, un aspetto, un sapore che le rende irresistibili. Il progettista dello Swan 45 (come da anni per tutti gli Swan) è German Frers, famoso per disegnare le più belle barche del mondo. Per la Nautor ha già partorito alcuni piccoli miracoli di eleganza, pensiamo all'intramontabile 46, all'inarriabile 86, fino ai modelli più recenti. Questo 45 piedi rappresenta un progetto senza compromessi e, da un certo punto di vista, senza vincoli. Le sue linee dimostrano come sia falso il teorema per cui solo utilizzando forme antiche si possono ottenere barche eleganti. E' solo una questione di genio. La forma dello scafo ispira alle recenti linee Ims ma i rapporti sono equilibrati e piacevoli. Le murate non sono così dritte e alte; in più il sapiente disegno della

tuga e il cavallino pronunciato ne fanno uno dei migliori scafi di impostazione moderna. In ogni caso le linee d'acqua sono decisamente tirate: la prua è una lama di coltello, i volumi immersi sono scarsi, la poppa è piatta e bassa sull'acqua: i presupposti per "volare" ci sono tutti. Le appendici sono completamente votate al rendimento senza subire limitazioni dai regolamenti. I 4.800 chili di zavorra sono perlopiù concentrati sullo scarpone a 2,80 m di profondità. Il timone, dopo i problemi delle prime regate, è stato ridisegnato e irrobustito per fare fronte alle incredibili velocità che la barca raggiunge (si sono registrate punte di 22,1 nodi!). L'armo è un frazionato a 15/16 con grande randa e genoa senza sovrapposizione (117% della J). L'albero è un Hall Spars Usa in carbonio a due crocette acquaretate di ben 20°. Le lande delle sartie alte sono a murata, mentre le basse sono vicino alla tuga per agevolare il passaggio e consentire una maggiore superficie del genoa. Il piano di coperta è un esempio di maestria nel design sia per l'atten-

Foto 1: la linea pulita della coperta mette in evidenza il baglio massimo ridotto. Foto 2, 4: il grande pozzetto è organizzato all'insegna dell'ergonomia e dell'eleganza. Foto 3: la poppa totalmente aperta è forse l'unico elemento non completamente risolto dal punto di vista estetico. Foto 5: winch con doppia campana, organizer, torrette girevoli, l'attrezzatura di coperta è completa e al top. Foto 6: la prua è veramente stretta; aggressivo ma robusto il pulpito. Foto 7, 8: la scotta di randa passa sotto la coperta. Foto 9: le manovre corrono sotto il cielo della tuga

ta disposizione delle manovre, sia per l'estrema pulizia e gradevolezza delle forme, veramente un disegno degno di un museo d'arte moderna. La presenza e la collocazione delle manovre, il più possibile organizzate per passare sottocoperta, è appena individuabile, mimetizzate come sono dall'avvolgente presenza dello splendido teak (di serie sia in pozzetto che sul ponte). Sono cose non facili da ottenere, basta pensare al complicato lavoro



per eliminare il paranco del carrlo di scotta randa (la cima singola sparisce ai lati del pozzetto per ricomparire sul piedistallo della ruota, dopo essere stata abbondantemente parancata sottocoperta). **Il pozzetto** è delimitato a poppa dalla grande ruota (di serie in alluminio a 10 razze) oltre la quale non ci sono manovre. La posizione del timoniere è risultata quasi impraticabile da sopravvento: di sicuro ognuno dovrà farsi realizzare poggiapiedi su misura per trovare un appoggio sicuro. Anche il randista, che usufruisce di manovre correttamente posizionate (scotta randa alla tedesca rinviata su due winch) non trova un adeguato appoggio per i piedi (va bene la pulizia...). Altro piccolo difetto, la scotta di randa non ha la possibilità di essere bloccata per liberare i winch. Ma sono dettagli personalizzabili. Il resto è corretto e magistralmente realizzato: le manovre sono ben posizionate, l'attrezzatura è della migliore qualità (forse sono piccoli i winch primari), gli spazi adatti sia alle regate che a vivere la barca nel caldo sole mediterraneo

(panche comode, grandi spazi in pozzetto, discrete aree su cui sdraiarsi. Da notare anche l'attenzione agli aspetti della crociera: a prua vi è un robusto musone in acciaio smontabile, e un gavone per la catena che funge anche da piccola cala vele, sono previste, ma solo opzionali, le bitte d'ormeggio. Piccolo il gavone sotto la panca (più grande nella versione a due cabine e due bagni), comodo quello di poppa e geniale il posizionamento del settore timone a livello del pozzetto nascosto sotto un portello (i frenelli in Vectran, si sa, vanno regolati spesso). Il tambuccio per scendere è largo e servito da varie maniglie, la scala risulta comoda e ben sagomata. **Gli interni** risentono, ovviamente, delle forme dello scafo e dell'impostazione in coperta. Sono effettivamente paragonabili agli spazi di un 40 piedi sportivo. Chiarito questo aspetto, bisogna però dire che hanno quasi sempre misure corrette e, anche se in piccolo, sono completi di tutto, compresi armadi, cassetti e stipetti. **Il quadrato** ha un'impostazione classica, con **cucina** a "L"

Foto 10,12: il quadrato è piccolo ma completo e ben rifinito. **Foto 11:** la cucina è dotata anche di un frigo ad apertura verticale. **Foto 13,15:** le cabine, rispettivamente di poppa e di prua, soffrono un po' di altezze limitate ma hanno piani di calpestio e letti di buone dimensioni. **Foto 14:** intelligente la soluzione per ottenere quattro cuccette in quadrato. **Foto 16:** il carteggio ha un discreto piano impreziosito con pelle di cinghiale. **Foto 17:** sempre splendidi i bagni degli Swan

completa di due lavelli, vari stipetti e ben due frigoriferi, **carteggio** di corrette dimensioni e **dinette** con grande tavolo e divani gemelli trasformabili in quattro cuccette comode per la navigazione. **Le cabine** soffrono di un'altezza limitata ma i letti sono comodi e il calpestio accettabile. **Il bagno** è completo di tutto, compresa doccia separata e tenda per coprire la paratia. Eccezionali le finiture, come sempre, ma forse qui ancor più apprezzabili dato il carattere sportivo della barca: difficile, in questo segmento, trovare qualcosa di meglio. ■