

prova

FOTO NANTON



La coperta del nuovo cigno, pulita e funzionale, è ricca di aree per sdraiarsi libere da attrezzature

# Nautor Swan 53



Dopo il 46 il cantiere finlandese presenta questo cruiser di sedici metri potente, elegante e dagli interni equilibrati

di VANNI GALGANI

**D**opo un periodo dedicato a soddisfare le pulsioni agonistiche di una fascia degli armatori Swan, la Nautor è finalmente tornata al suo settore storico. Che, per il mitico cantiere finlandese, significa occuparsi di sane, vere, robuste e vivibili barche da crociera. D'altronde le radici dell'azienda, nata nel lontano 1966, affondano proprio in questo mondo e nelle regate, se vogliamo, i cigni ci sono stati entrati successivamente, dati gli ottimi successi ottenuti da alcuni modelli in importanti competizioni. Ma erano periodi magici in cui i due mondi potevano coesistere, e gli armatori Swan sono sempre stati principalmente dei giramondo che, ogni tanto, si divertivano a darsi battaglia in qualche regata. L'attuale gamma Swan è inevitabilmente spinta verso taglie grandi, data la qualità generale e quindi i prezzi. Ma per fortuna il Cantiere è riuscito a trovare le energie (e la volontà morale, oseremmo dire) per rinnovarsi anche su taglie medie, prima col 46 e ora con il nuovo 53, rinnovando un binomio degli anni 80 che ha dato (e dà, nel mercato dell'usato) ottimi risultati. Perfettamente al passo con i tempi, i nuovi cruiser Swan sono, molto più che in passato, barche "no compromise": sono inequivocabilmente votate alla crociera, nel senso positivo del termine. Quindi veloci, con impostazione sportiveggiante e attenta alle prestazioni, ma vivibili, facili da condurre e incredibilmente morbide e confortevoli sull'acqua, perfettamente adatte a girare il mondo. Bentornati, Swan.

## Swan 53



Ma in cosa si traduce, in pratica, il concetto di barca da crociera? In fondo, guardandolo con occhio superficiale, il nuovo Swan 53 ha un aspetto molto più simile a un tirato cruiser-racer che a un puro cruiser nordico. Ma è analizzandone le forme, i numeri e soprattutto navigandoci che ci si rende conto della vera impostazione di questo progetto. Tornando alla domanda iniziale, le doti essenziali di un vero cruiser oceanico, semplificando molto, possono essere espresse in semplici concetti: vivibile con comodità e in sicurezza. Comodità in barca vuol dire spazio per il corpo, per gli occhi ma anche per stivare tantissima roba, vuol dire elementi confortevoli ma anche ergonomiche finalizzate alla navigazione; più di ogni altra cosa, significa mor-

bidezza e naturalezza nel comportamento in mare, qualità non ottenibili senza peso e potenza. E questi ultimi aspetti, uniti a una facilità di conduzione e a una robustezza nella costruzione, portano anche alla sicurezza, perché uno dei requisiti essenziali per navigare sicuri è quello di non stancarsi. Lo Swan 53 è una barca studiata proprio su questi principi. "Le nuove carene Nautor rappresentano una piccola rivoluzione concettuale nel mondo della crociera. Abbiamo lavorato molto sulle forme in relazione alla distribuzione dei carichi, inevitabili su un cruiser, concentrandoli più in basso possibile per non modificare le prestazioni a pieno carico. Abbiamo anche ottimizzato il rapporto tra la stabilità di forma e la zavorra, per rendere la barca stabile ma sem-

pre dolce nei movimenti" ci ha detto Frers, il progettista. Il primo passo per capirlo è vederla in terra: ha sezioni profonde e una generosa superficie immersa, tanto da permettersi, nonostante i bordi liberi decisamente bassi, di posizionare tutti i serbatoi e gran parte dell'impiantistica sotto i paioli. Poi il dislocamento: pesa 22 tonnellate a vuoto che diventano oltre 26 a regime (per intenderci, sempre a pieno carico il 56 ne pesa 21,5). Tutto questo si traduce in una incredibile dolcezza e prevedibilità nei movimenti. Esteticamente, date le dimensioni più vantaggiose, è decisamente più gradevole della sorella minore; rimane sempre un po' piatta a poppa, anche se le proporzioni ne attutiscono l'imponenza. In compenso, la vista laterale e di prua è de-

**1** Bella, pulita, funzionale, senza inutili fronzoli ma completa di tutto e curata nei dettagli: così appare la coperta dello Swan 53, rivestita di serie con ottimo teak. Da notare il profilo ribassato della tuga e gli osteriggi incassati; **2** Il pozzetto ha forme regolari e dimensioni generose. Le panche sono comode e lasciano abbondante spazio per la circolazione verso poppa, agevolata anche dal passaggio tra le due ruote (53 cm); **3** Le manovre a piede d'albero e la scotta di randa (visibile verso poppa) si infilano immediatamente sotto il cielo della tuga. I rinvii sono accessibili dall'interno;

**4** Il comodo passaggio verso la planchetta di poppa. Dato il peso accettabile, quest'ultima si manovra manualmente, per evitare inutili gadget di facile deterioramento; **5** Il pulpito aperto conferisce grinta alla prua



**6** Le manovre sono organizzate in modo tradizionale con scotta randa accessibile dal timoniere. Il tavolo ad ante abbattibili (asportabile) offre spazio per sei persone; **7** Il musone di prua è fisso. Da notare il sistema del passaggio della catena che, in navigazione, ha la possibilità di essere staccata dall'ancora; **8** Il gavone dell'ancora è in realtà una grande cala vele con ampio portello d'apertura. Nella foto si può notare la posizione arretrata del salpancore e, quindi, di tutta la catena, la quale corre intubata sotto il piano della coperta; **9** L'alloggio dello sprayhood sotto il quale passano le manovre. Comodo e di splendida fattura il tambuccio; **10** Il pavimento del timoniere è piatto e supportato da punta-piedi amovibili. Peccato che la leva del motore non sia incassata nella tradizionale conchiglia

cisamente elegante, complici i ridotti bordi liberi e il cavallino pronunciato. Il tutto, non dimentichiamolo, senza perdere quel family feeling che la accomuna ai modelli magri e slanciati dedicati alle regate. Anche le appendici dichiarano le finalità: il bulbo di serie, piuttosto allungato con un piccolo scarponne finale, aumenta la stabilità di rotta mantenendo l'immersione a livelli accettabili. Per chi ama infilarsi negli atolli meno profondi, però, viene offerta anche una esclusiva versione con deriva retraibile e doppia pala del timone: ne risulta un'immersione minima di soli 140 cm, più o meno come un catamarano delle stesse dimensioni. Decisamente "facile" il piano velico: grandi crocette, lande a murata, randa abbondante e genoa non so-

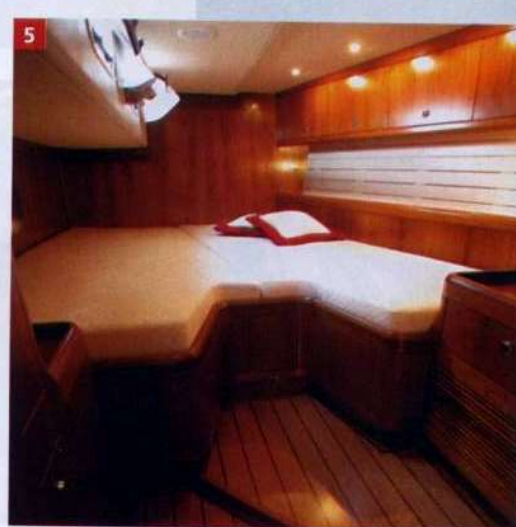
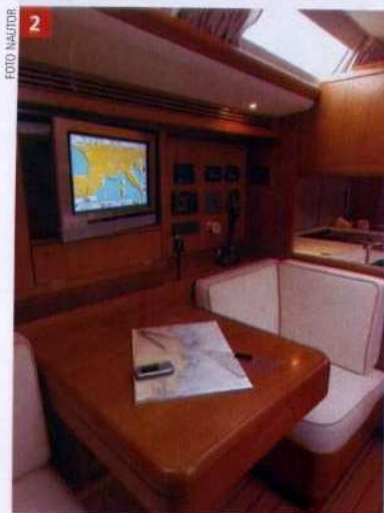
vrapposto, oltre 50 cm di prua libera per murare il gennaker. In coperta tutto è all'insegna della pulizia e della conduzione in pochi. La maggior parte delle manovre corre sotto il piano della tuga per comparire davanti ai winch dedicati; le drizze che sbucano dietro all'alloggio del grande sprayhood hanno anche una trappola per evitare vie d'acqua. Il pozzetto è tradizionale e votato alla comodità, senza però penalizzare l'efficienza delle manovre. La scotta di randa ha un attacco fisso e corre lungo il boma per comparire sui winch davanti al timoniere. Per il resto dettagli raffinati, come le numerose attrezzature a filo teak, passaggi comodi, compreso l'accesso diretto alla plancetta di poppa e tanto, tanto spazio per sdraiarsi, libero da attrezzature.

## Zoom



**A** I gavoni in pozzetto sono grandi ma un po' limitati nell'accesso. C'entrano solo alcuni modelli di autogonfiabile; **B** Il punto di scotta singolo può essere rimosso anche se, in realtà, non dà alcun fastidio; **C** Per non appesantire i paraonde pur fornendo un buon appoggio per le schiene, i winch sono posizionati esternamente in una zona ribassata. Nella foto si vede l'uscita della scotta di randa completa di stopper; **D** I tambucci degli Swan sono tradizionalmente tra i più curati. La foto mette in evidenza la totale scomparsa della ghigliottina, che può essere tenuta aperta a varie altezze; **E** La coperta è piena di raffinatezze, come i tanti elementi di ferramenta annegati a filo del teak o come questi tacchi salvabitte forniti di serie

## Swan 53



Una solida barca da crociera, nata per durare a lungo, deve essere costruita con materiali tradizionali senza badare ai pesi. Materiali che, tra l'altro, possono essere più facilmente riparati in caso di danni quando si è in giro per il mondo. Quindi il 53 è realizzato in solida fibra di vetro con tessuti multiassiali o unidirezionali e resina poliesteri isofalica, vinilestere per lo strato esterno. Le paratie sono resinare a scafo e coperta, la struttura è composta da profondi madieri e longheroni, realizzati in fibre unidirezionali, resinati allo scafo. L'opera viva è ulteriormente protetta da uno strato epossidico. La coperta, in sandwich con anima in pvc espanso a cellula chiusa, è rivestita di serie in teak da 9 mm (a richiesta si può aumentare lo spessore a

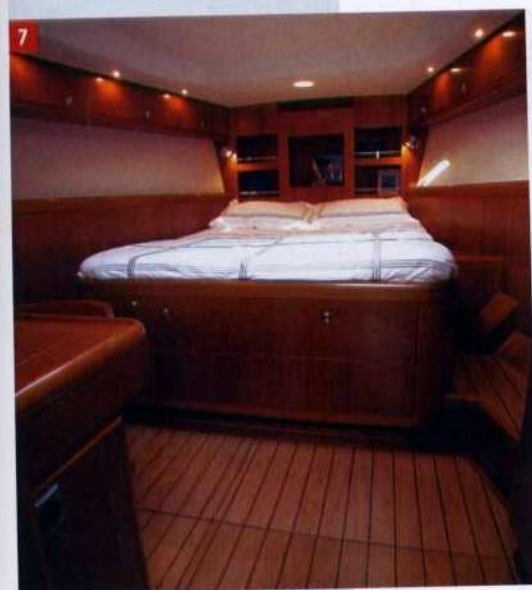
11 mm) incollato sottovuoto senza utilizzo di viti. Incredibile la qualità del gelcoat, quasi porcellanato, sia esternamente che per le parti di vetroresina interne, come i controstampi dei bagni. Le lavorazioni dei legni sono sempre ai massimi livelli e rappresentano un punto di riferimento per qualità e livello di finitura. Complice è anche l'ottimo teak "rigatino" (cioè molto uniforme sia nel colore che nella distribuzione delle vene), una firma caratteristica del cantiere. Pregevole il lavoro fatto dagli stilisti interni, in particolare dall'architetto Alessandro Loni, sullo stile: pur mantenendo immutati i concetti tipici degli Swan, sono stati introdotti elementi che ne rendono più attuale e "leggero" l'aspetto. Pensiamo ai rapporti cromatici tra i legni,

con pavimento chiaro (in quercia) e rivestimenti delle fiancate bianchi, alla scansione orizzontale che alleggerisce il peso della paratia principale, fino ai molti dettagli come il piacevole gioco di nicchie sulla testata del letto armatoriale o il sapiente studio sull'illuminazione con elementi della Cantalupi realizzati su misura. Tra gli aspetti felicemente risolti dallo studio Frers che, ricordiamo, dal 1980 progetta in esclusiva tutti i cigni, c'è sicuramente il layout degli interni. Seguendo un input preciso del Cantiere, sono state ottenute fino a quattro vere armatoriali (tre nella versione standard), tutte comode e dotate di letti matrimoniali, senza sacrificare gli altri elementi. Questo, più di ogni altra cosa, rappresenta una novità rispetto alle passate ge-

**1,2** Il carteggio offre la possibilità di un doppio uso: in versione navigazione prevede l'utilizzo del grande schermo come ripetitore del plotter cartografico. Discreto lo spazio di stivaggio per le tradizionali carte, anche se è poi limitato il piano per stenderle;

**3** In quadrato si ha l'impressione di trovarsi su una barca ben più grande. Da notare le scanalature che alleggeriscono l'impatto della paratia;

**4** Anche in versione ridotta la cucina ha lo spazio per due frigoriferi, il microonde e la cappa di aspirazione. Di qualità il fornello della Force 10, pregevole il vetro che impedisce di macchiare il divanetto senza ostruire la vista; **5** Le cabine di poppa sono ampie e hanno la possibilità di tenere i letti separati, aumentandone l'accessibilità. Scarsa l'aerazione data da due soli oblò



**6** Guardando verso poppa si percepisce la sensazione di spazio in quadrato. La scala, ampia e ben protetta sui lati, si solleva scoprendo una ordinata e ben insonorizzata sala macchine; **7** Nonostante l'ottima abitabilità delle cabine ospiti, la cabina di prua mantiene le dimensioni di una vera armatoriale. Il letto, di forma regolare, è accessibile anche dai lati. Da notare l'ampia superficie calpestabile. **8** La cabina ospiti di prua offre un discreto letto a murata e un calpestio di 150 x 70 cm. Buoni anche i volumi di stivaggio; **9** A prua si possono avere due bagni separati, entrambi piccoli ma ben organizzati, o un grande bagno con box doccia separato. Eccellente la qualità della vetroresina del controstampo; **10** Il bagno di poppa è completo di armadio per le cerate dotato di riscaldamento e scolo per l'acqua

nerazioni di Swan: belli, veloci, ma sempre scarsamente abitabili, specie nelle cabine ospiti. La comoda scala, con gradini sagomati larghi 70 cm, dà accesso a un ampio quadrato ben sviluppato in larghezza. La dinette si articola intorno al tavolo, robusto e di forma regolare, con un comodo divano e una panca centrale che cela l'ingombro del generatore (fornito di serie). Di fronte, l'organizzazione del carteggio con due divanetti ne consente anche un uso "salottiero", allargando di fatto la dinette fino alla murata opposta. Il piano è piuttosto limitato, mentre la moderna elettronica, di utilizzo bivalente (per la navigazione e per l'intrattenimento), viene piacevolmente inglobata nella parete sulla murata. La cucina è ben organizzata e ricca di vo-

lumi per lo stivaggio di varie forme, compresi una serie di pensili che proseguono sopra i lavelli. Il piano è rivestito in Corian bianco finemente lavorato. L'ambiente di poppa a dritta rientra in un discorso di opzioni personalizzabili che coinvolge anche la cucina. Può essere una vera cabina doppia (come sulla barca in prova), un pratico alloggio equipaggio con letti a castello e ampi armadi, o semplicemente un prolungamento della cucina (versione standard), con possibilità di montare un frigo alto e la lavatrice. Comode e complete le altre due cabine ospiti, a poppa e a prua del quadrato, mentre maggior spazio è stato dedicato alla vera armatoriale, l'ampia suite di prua, completa di scrivania e di abbondanti armadi e cassetti.

**A** Il bel gioco di nicchie sulla testata del letto dà un maggior senso di profondità a tutta la cabina di prua, annullando l'impatto con la paratia; **B** La cabina armatoriale si distingue anche per questa piccola scrivania/toilette completa di sedia ancorabile; **C** Sia sotto il letto ospiti di prua che sotto quello armatoriale si aprono ampi e ben realizzati cassetti; **D** La panca centrale della dinette si solleva su cerniere per scoprire completamente il box insonorizzato del generatore; **E** L'impiantistica, di ottima qualità e curata nella realizzazione (nella foto una delle scatole semistagne che racchiudono le varie pompe), si trova quasi tutta sotto i paioli, in modo da tenere bassi i pesi

## Swan 53



FOTO MAUTOR



FOTO MAUTOR



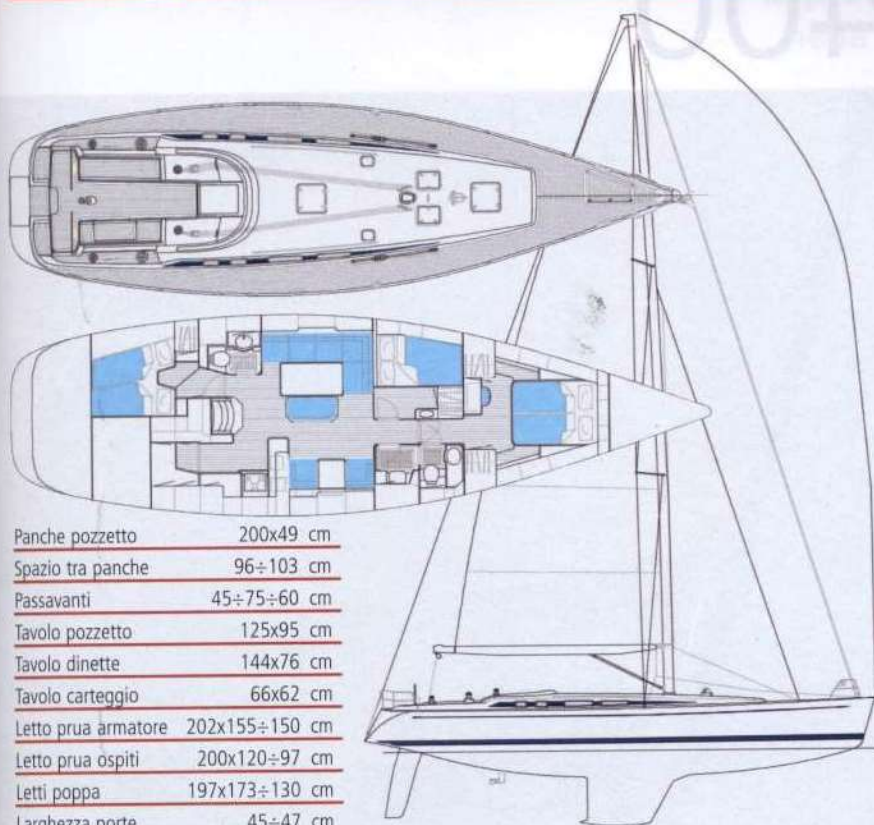
FOTO MAUTOR

## Benvenuti a bordo

Come spesso succede con le barche di qualità, è navigandoci, possibilmete a lungo, che se ne possono capire le effettive doti. Noi, seppur in una giornata, ne abbiamo avuto un discreto assaggio. Solo dopo averla provata abbiamo capito cosa intendesse Mani Frers, figlio del mitico German Sr e parte attiva dello studio, quando parlava di come, a suo modo, questa carena fosse rivoluzionaria, di quanto studio avessero fatto sui rapporti tra volumi, distribuzione dei pesi e relativa incidenza sulla stabilità, il tutto finalizzato a ottenere il miglior comportamento possibile in crociera. Intanto, una volta a bordo, il nuovo 53 sembra più grande delle sue effettive dimensioni, sia per la larghezza, sia per il movimento lento e rilassante sull'acqua. Il notevole dislocamento si paga a motore, dove il 72 cavalli, potenza massima sopportata dagli attuali Sail Drive, si è dimostrato appena sotto-dimensionato (la Volvo ne sta studiando una versione più potente), non tanto per le velocità, 7,6 nodi in crociera e 8,3 a manetta, quanto per le risposte un po' lente in manovra, dove però la stazza e la scarsa superficie esposta al vento mantengono stabile la barca. Ma per farle sentire il timone, specie in retro, occorre spazio e, se pensate di manovrare in acque ristrette, consigliamo senz'altro l'elica di prua. Una volta schiuse le ali (le vele, nel nostro caso), il nostro cigno si è magicamente scrollato di dosso il suo peso diventando reattivo e decisa-

mente veloce. Certo, le condizioni ci hanno aiutato (vento tra i 15 e i 25 di reale, mare poco mosso con onda piuttosto lunga), ma siamo schizzati in avanti con potenza, stabilizzandoci sopra gli 8 nodi di bolina fino a superare agevolmente i 10 al lasco. Dove però abbiamo apprezzato di più il nuovo Swan e nel comportamento sotto le violente e improvvise raffiche che scendevano dai monti liguri: sopportando senza problemi tutta la tela, la barca ha sempre accelerato sbandando con estrema dolcezza e prevedibilità, mantenendo stabile la rotta - i due giri di demoltiplica del timone sono ininfluenti perché bastano pochi gradi per correggere la direzione - e dando una incredibile sensazione di potenza e stabilità. Una volta vinta l'inerzia, la stazza e la concentrazione bassa dei pesi si traducono in un volano che ammortizza i movimenti mantenendo però il raddrizzamento sempre elevato. Il genoa al 100% della J necessita di poche regolazioni ed è praticamente autovirante mentre la randa, servita da winch dedicati (meglio ordinarli elettrici), è a portata di mano del timoniere. Fantastico il passaggio sull'onda: morbido, potente, un movimento naturale per nulla scomodo, quel tipo di comportamento che, anche in condizioni dure, ti permette di continuare a vivere normalmente, cucinando e dormendo senza fatica. L'ottimo lavoro fatto dai progettisti e dal Cantiere ha fruttato un vero cruiser da oceano.

## Scheda tecnica



Panche pozzetto	200x49 cm
Spazio tra panche	96÷103 cm
Passavanti	45÷75÷60 cm
Tavolo pozzetto	125x95 cm
Tavolo dinette	144x76 cm
Tavolo carteggio	66x62 cm
Letto prua armatore	202x155÷150 cm
Letto prua ospiti	200x120÷97 cm
Letti poppa	197x173÷130 cm
Larghezza porte	45÷47 cm

## Dedicato a...

Pensiamo che non vi siano dubbi su chi sia l'utente ideale di questa barca. Ammesso di avere le possibilità economiche, chiunque ami vivere le crociere fino in fondo, senza rinunciare alle prestazioni e alla qualità costruttiva, probabilmente la vedrà come sogno nel cassetto. Parlando di Swan, però, subentrano altri fattori da non sottovalutare. Intanto il ritorno d'immagine: non vi è altro brand nella nautica a vela (e, forse, nella nautica in generale) così prestigioso e universalmente riconoscibile. Con questi nuovi modelli la Nautor rientra di diritto nel mondo delle barche di serie da crociera, e lo fa in un momento in cui praticamente non ha concorrenti: nessun cantiere con un simile prestigio realizza cruiser sportivi di queste taglie (potremmo solo citare Sweden Yachts o il nostro SeRiGi che, però, non hanno lo stesso blasone). Poi la rivendibilità: persino gli Swan meno riusciti e più antichi sono considerati degli assegni circolari, anche per merito della rete di vendita e assistenza ben distribuita in tutto il mondo. Ma se vorrete veramente capire perché riteniamo questa barca un successo, dovrete riuscire a provarla nelle sue condizioni: solo sentendola sotto i piedi, percepandone i movimenti, accarezzandone le superfici, potrete carpirne la vera essenza.



## i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Sweden 54	Sweden Yachts	16,88	4,53	17.300	140,00	775.000
Solaris 53	SeRiGi	16,13	4,60	19.300	150,00	850.000
Hallberg-Rassy 54	H.-Rassy	16,74	4,70	26.300	175,50	748.850
Oyster 53	Oyster Marine	16,03	4,66	21.500	150,00	964.250

Progetto	German Frers
Lunghezza scafo	16,48 m
Lunghezza gall.	14,40 m
Larghezza	4,75 m
Immersione	2,44 (1,40-3,70) m
Dislocamento	22.000 (23.950) kg
Zavorra (37%)	8.200 (10.150) kg
Sup. vel. (randa + genoa 100%)	143,50 mq
Motore Volvo D2-75 S-drive	72 hp
Serbatoio nafta	495 l
Serbatoio acqua	715 l

### Attrezzatura

- albero 15/16 Offshore Spars 2 crocette acquaretate, sartie in tondino Navtec
- strallo per trinchetta e volanti in kevlar
- centralina idraulica Navtec per paterazzo, vang e tesabase
- winch Lewmar 2x66 ST + 2x54 ST+ 2x 50 ST
- timoneria JP3 ruote ø 105 cm
- stopper Spinlock (15)
- attrezzatura di coperta Harken/Lewmar/Antal

### Costruzione

- scafo: solidi di vetro e resina poliestere isoftalica, vinilestere per lo strato esterno
- coperta: sandwich di vetro con anima in pvc a cellula chiusa
- struttura: madieri in vtr unidirezionale resinati allo scafo, paratie resinati a scafo e coperta

### Dotazioni

- passavanti, pozzetto e plancia poppa in teak
- osteriggi (5) e oblò (7) Lewmar
- sprayhood con alloggio di stampo
- salpancore Lewmar
- batterie 12 v 46 Ah + 24 v 626 Ah
- generatore 4 kw
- caricabatterie 75 Ah
- 2 frigoriferi: a pozzetto e ad apertura verticale
- elica Volvo 4 pale abbattibili
- serbatoi acque nere tot. 120 l
- boiler acqua calda 40 l

### Meteo della prova

- vento da 15 a 25 nodi reali
- mare da calmo a mosso

### Prezzo

Swan 53 € 935.000

### Optional

Deriva mobile e doppia pala timone	29.500
Cabina di poppa a dritta	6.350
Bagno completo al posto del box doccia	2.175
Bowthruster Maxpower VIP 150	15.575
Dissalatore Spectra Newport 400	11.905
Riscaldamento Webasto Thermo 90	12.470
Lavatrice in cucina	2.765
Lavastoviglie in cucina	2.890

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

### Informazioni Nautor Italy I.M.E.

Calata A. Doria 1C - Porto C. Riva, Rapallo (GE)  
Tel: 0185 54773 Fax 0185 232424  
[www.nautorswan.com](http://www.nautorswan.com)