



FOTO SWEDEEN YACHTS
Questo potente cruiser svedese naviga bene anche in condizioni leggere ma di sicuro dà il meglio di sé quando il vento si fa sentire

Sweden 42

Realizzata artigianalmente, questa rifinita barca da oceano rappresenta, con le sue sorelle, il meglio della tradizione svedese

di VANNI GALGANI

L'industrializzazione dei cantieri per barche da diporto ci sta sempre più abituando a prodotti considerabili di massa, realizzati in gran parte da macchine e assemblati da operai che, se va bene, il mare lo vivono d'estate in spiaggia con la famiglia. Niente più passione, poesia, sapere delle cose fatte a mano, ma esperti di processi produttivi, designer prestati dall'architettura civile e manager d'azienda. I prodotti sono ovviamente figli di questi nuovi assetti: freddi, poveri e spesso impersonali, pieni di plastica di tutti i tipi, persino di quella che fa finta di essere legno. Li abbiamo chiamati prodotti non a caso: perché le barche sono un'altra cosa. C'è di mezzo un sentimento di amore che deve essere reciproco, tu la ami perché lei ti trasmette l'amore di chi l'ha fatta. E allora ti ritrovi a pensarla spesso, la curi come una figlia, quando sei lontano ti preoccupi nelle notti in tempesta perché non puoi essere lì a vedere come sta. Ebbene, per la fortuna di chi la pensa come noi, esiste ancora qualcuno che costruisce delle vere barche. Uno degli esempi principi è un fantastico piccolo cantiere posto sulla costa sud-ovest della Svezia, zona famosa per i suoi boschi dove i mitici vichinghi costruivano le navi con cui hanno esplorato il mondo. Si chiama Sweden Yachts, è gestito da artigiani appassionati velisti (tutti) e produce tra le più belle barche al mondo, forse il miglior esempio in attività di lavorazione del mogano.



prova Sweden 42



L'attuale gamma Sweden offre il 45 che vi abbiamo presentato due anni fa, questo 42, il 54 appena varato di cui vi parleremo prossimamente e un 40 che sarà pronto nel 2008. Sono tutti concepiti con gli stessi principi: ottimo compromesso tra cruiser performanti e barche da oceano, sono realizzati con grande cura per durare tutta la vita. Il 42 ricalca pedissequamente lo schema della sorella maggiore di 45 piedi solo con meno spazio un po' ovunque (ma anche con una differenza di prezzo intorno ai 100.000 Euro). È una barca di comprovato successo, ne navigano ben 52 e la sua popolarità non accenna a diminuire. Il progetto, come per tutti gli Sweden, si deve a Peter Norlin. Lo scafo ha un aspetto classi-

co legato dalle mode. La sua bellezza senza tempo scaturisce dalla sua funzione: nasce principalmente per cavalcare le onde. Quindi sezioni molto stellate, volumi immersi piuttosto importanti, uscite di poppa tondeggianti e forme studiate per rimanere bilanciate anche a barca sbandata. Sopra il galleggiamento risulta molto marcata l'insellatura, gli slanci sono evidenti con specchio di poppa alto sull'acqua. Particolare anche il disegno della sovrastruttura: in un periodo in cui le tughe tendono sempre di più ad accorciarsi, sullo Sweden 42 arriva addirittura fino all'estrema prua, garantendo altezze sopra i 190 cm in ogni ambiente. Ottimo compromesso anche il disegno delle appendici: il bulbo, attaccato

a una flangia che funge anche da sentina, ha una classica conformazione con scarpone finale che ne limita l'immersione e un discreto allungamento in senso longitudinale che aiuta la stabilità di rotta tanto apprezzata nelle lunghe navigazioni; il timone risulta particolarmente ben bilanciato e rimane sempre morbido pur fornendo una sensibilità esemplare. Il piano velico offre diverse opportunità per le vele di prua. È un 9/10 di impostazione moderna con lande delle alte a murata e basse strette. La configurazione standard prevede grande randa steccata e fiocco autovirante, ma l'impostazione delle sartie e la rotaia consentono l'adozione di un genoa al 108% della J, consigliabile in Mediterraneo se si

1 La tuga si allunga fino a prua e si raccorda alla marcata bolzonatura del coperchio per la cala vele. Da notare la rotaia per l'autovirante, facilmente smontabile, e l'organizzazione delle sartie con basse a ridosso della tuga;
2 Il pozzetto è sufficientemente ampio e molto riparato. Tutta la zona di poppa si spiana a formare ampie sedute su cui è anche possibile sdraiarsi;
3 Anche se lascia il pozzetto sgombro, non amiamo il trasto in questa posizione. In alternativa si può spostare davanti alla ruota o scegliere un singolo punto di attacco della scotta. Nella foto si vede anche la posizione in cui è alloggiata l'autogonfiabile, riparata dalle due dorade;
4 Il comodo passaggio verso la plancetta di poppa;
5 Le drizze passano in una trappola attraverso l'alloggio dello sprayhood rendendo il pozzetto stagno



6



8



7



9

Zoom



A



B



C



D



E

6 Questa foto mette in evidenza la profondità del pavimento e la distanza tra le panche che consente di puntellarsi a barca sbandata; 7 Il tambuccio è largo e ben realizzato, con vari elementi in acciaio inox. L'elemento verticale (che ha il difetto di essere inclinato) può essere riposto sopra la parte orizzontale quando aperta. Per riporre le code delle cime, nei paraonde sono ricavate due profonde tasche. Con lo sprayhood aperto, tutta la parte anteriore del pozzetto risulta stagna e riparata; 8 Il robusto e avvolgente pulpito insiste sulla delfiniera su cui è fissata la landa dello strallo di prua. Da notare la posizione esterna e avanzata del salpancore; 9 Le sedute ai lati della ruota risultano veramente comode. Da questa posizione il timoniere può agevolmente manovrare i winch primari

amano le barche allegre. La piccola delfiniera sulla prua, su cui tra l'altro è murato lo strallo in modo da allungare la J dell'autovirante, fornisce anche un favorevole punto su cui murare il gennaker o il Code 0. Serve anche a migliorare la manovra dell'ancora e ad agevolare la discesa in banchina (tramite un'apposita scaletta) quando si ormeggia di prua. La coperta ha un disegno tradizionale che, insieme all'abbondante attrezzatura e alla particolare organizzazione della tuga, la fa sembrare decisamente affollata. La circolazione è comunque garantita dai passavanti larghi e sgombri, ma per sdraiarsi bisogna accontentarsi delle superfici offerte dal pozzetto. In compenso quest'ultimo risulta ben vivibile e ricco di

sedute adatte anche a prendere il sole. Le panche, ben riparate dai paraonde alti mediamente 40 cm e dallo sprayhood dotato di alloggiamento, sono poste a una distanza comoda per poggiare i piedi a barca sbandata. Ai lati della grande ruota singola, supportata da un'ingombrante colonnina su cui posizionare vari strumenti, si trovano i winch primari sui quali, nella configurazione con autovirante, si possono rinviare le scotte di randa e del fiocco (unica). Questo è possibile anche per la posizione degli stopper, avanzata ma in linea con i winch. La panca centrale di poppa si apre per liberare il passaggio alla comoda plancetta per il bagno. Sulla prua si trovano la cala vele e il salpancore con campana esterna.

A La delfiniera di prua può non essere bellissima ma assolve a diverse funzioni: permette di armare una grande ancora Delta migliorandone la funzionalità, consente di murare il gennaker senza compresso e aiuta l'accesso in barca con ormeggio di prua; B In estrema prua si apre un portello che dà accesso alla profonda calavele, una vera rarità su un 42. Internamente a questo ambiente vi è l'ispezione del pozzo catene; C La trappola per il passaggio delle cime permette di scolare l'acqua prima che queste entrino in pozzetto; D Con questi fantastici cuscini potrete passare ore seduti al timone senza stancarvi; E Gli unici gavoni in pozzetto si aprono sotto le panche di poppa. In compenso sono ampi e ben organizzati, dotati persino di gradini per entrarci e luce interna

prova Sweden 42



Come dicevamo, gli Sweden sono costruiti per garantire la massima robustezza e per durare in eterno. Quindi niente materiali esotici: scafo e coperta sono realizzati in sandwich di vetro e balsa con resina poliestere, mentre per la struttura vi è una profonda griglia di madieri e longheroni resinati allo scafo, oltre alle paratie resinare a scafo e coperta. In più la Sweden ha studiato uno speciale baglio in acciaio che scarica sulla paratia maestra per sostenere lo sforzo delle lande senza ulteriori elementi, invasivi per gli interni. Fin qui tanta sostanza ma nulla di particolare. Sostanzialmente diverso da quanto avviene nei cantieri da grandi numeri è il procedimento con cui le barche vengono realizzate. Intanto va detto che scafo è

coperta vengono chiusi molto presto, subito dopo aver inserito le paratie, i controstampi dei bagni e l'intero mobile cucina, realizzato a terra e inserito in un pezzo unico. Tutto il resto, compresa l'impiantistica, i serbatoi e persino il motore (uno degli ultimi componenti a essere installato), viene montato a barca chiusa. Questo garantisce, oltre a un elevato livello di finitura, anche la possibilità di smontare e sbarcare tutti gli elementi. E non crediate che ciò comporti chissà quale dispendio di energie: le barche sono sistemate nel reparto assemblaggio con una pavimentazione completa ad altezza pozzetto, limitando al minimo gli spostamenti degli addetti. Dove però abbiamo potuto toccare con

mano la vera tradizione svedese è nel reparto falegnameria. Il direttore Christer Mattiasson, un vero artista che nel tempo libero restaura mobili d'epoca, sceglie personalmente i tronchi da cui nasceranno i masselli e le impiallaccature di ogni singola barca, per garantirne l'uniformità e la qualità. Quindi i mobili vengono realizzati artigianalmente con elementi, tipo il massello intorno al carteggio, assemblati grezzi e poi "scolpiti" interamente a mano. Avete capito bene, abbiamo visto con i nostri occhi falegnami finire alcune parti con una lametta. Capitolo a parte merita la verniciatura, fatta anch'essa a mano esclusivamente con vernici a olio: tre mani di lucido, due di semilucido e poi tante mani di mat-

1 La grande scala di accesso risulta comoda e ben protetta sui lati; 2 In quadrato la zona della cucina è nettamente separata dalla dinette. Da notare l'atmosfera accogliente e calda del mogano, ulteriormente arricchita dai ciellini tradizionali e dal bel lavoro di rivestimento intorno agli oblò; 3 La cucina è forse l'elemento più sfruttabile degli interni. Vi sono discrete aree di lavoro e notevoli volumi di stivaggio, compresi un vano dedicato ai rifiuti e i tre grandi cassetti (in primo piano). Da applauso la lavorazione del Corian. A richiesta può essere aggiunto un frigo ad apertura verticale; 4 Il carteggio è integrato in questo bel mobile completamente dedicato allo stivaggio che comprende un grande cassetto per le carte nautiche. Limitata in profondità la seduta. Da notare la qualità del bordo in massello



5 Di serie gli interni sono realizzati in mogano, ma a richiesta si possono avere in teak e persino in ciliegio americano. Inoltre si possono richiedere raffinatezze come un intarsio personalizzato nel tavolo; **6** La cabina armatoriale ha un letto a murata che lascia libero il calpestio su tutta la lunghezza. Sotto il letto, oltre ai numerosi elementi di impiantistica (compreso un serbatoio dell'acqua), trova spazio un grande cassetto, mentre di fronte vi sono due armadi alti e una seduta; **7** Il bagno di prua è completo di box doccia che capita sotto il grande osteriggio, perfetto per accogliere anche vele bagnate. Il wc, come anche nel bagno di poppa, è di misura grande; **8** le cabine di poppa hanno letti parzialmente separati che possono essere uniti. Buono lo stivaggio che comprende anche una fila di pensili

quante ne servono per lisciare completamente le superfici. Il risultato di tutto questo è un'esperienza che coinvolge tutti i sensi: entrare in uno Sweden suscita una tempesta di percezioni, dalla vista appagante di giunzioni perfette al particolare profumo del mogano naturale alla sensazione di toccare della seta; più che vivere la barca vi sembrerà quasi di vestirla. Questo è l'amore di chi costruisce nei confronti della barca ma anche di chi la possederà. Per quanto riguarda le disposizioni, poche le differenze tra questo 42 e il 45. Si scende tramite una comoda scala, anche se con gradini non sagomati, supportata da tientibene continui; tutto il blocco si solleva per acce-

dere al motore. Subito a dritta vi è la cucina a "L", un mobile ben realizzato con piano in splendido Corian, completo di frigo capiente e numerosi spazi di stivaggio, compresi tre grandi cassetti. Subito davanti vi è un grande mobile che comprende il carteggio e, senza soluzione di continuità, una parte composta di stipetti e cassetti completamente dedicata allo stivaggio. Di fronte la dinette, con divano a "C" ben realizzato e robusto tavolo in mogano, sfruttabile anche sul lato opposto al divano con sedie regista. La zona di prua è dedicata all'armatore, con cabina lunga dotata di letto a murata e bagno completo di doccia separata. A poppa si trovano le due cabine gemelle per gli ospiti e il secondo bagno.

A La qualità dei materiali nel bagno di poppa, interamente controstampato, risulta poco in linea col resto degli arredi; **B** Nonostante le finiture calde, lo stile appare contemporaneo con elementi di design come queste prese d'aria a griglia; **C** A ricordare le finalità di questo blue water cruiser, nel mobile che comprende il carteggio è stato ricavato questo pratico e ben realizzato cassetto per le carte; **D** Il frigo, con capienza di 160 l, ha una buona coibentazione ed è organizzato con scomparti; **E** Sollevando la scala di ingresso, aiutati da potenti pistoni a gas, si accede completamente al motore e ai suoi componenti. Di buona qualità l'insonorizzazione

prova Sweden 42

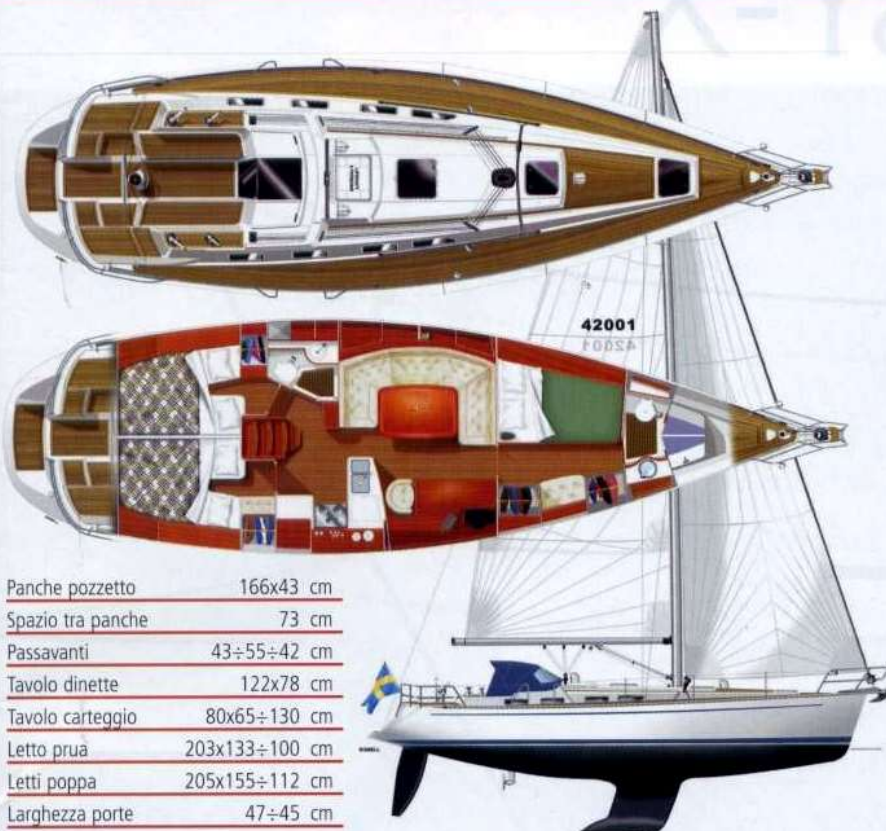


Benvenuti a bordo

Vero compromesso tra tenuta di mare e prestazioni sportive, lo Sweden 42 ha confermato in pieno la bontà del progetto, comportandosi egregiamente nelle leggere condizioni incontrate. Infatti la nostra prova si è svolta in un vento oscillante tra i 5 e gli 8 nodi con mare mosso da una lunga onda residua. Il fiocco autovirante in dotazione ha fornito la sufficiente potenza per muoversi di bolina tra i 4,4 e i 5 nodi, che sono ulteriormente saliti di 3 decimi allargando un po' l'andatura; abbiamo soffrendo un po' solo dopo le virate o quando il vento è rimasto nella parte bassa del range. Prestazioni più che onorevoli considerando le condizioni; se però intendete navigare prevalentemente nelle placide acque di casa nostra, consigliamo l'adozione di un genoa alla massima misura consentita (circa 108%) o, in alternativa, di un performante Code 0 rollabile, tanto più che potrete armarlo sulla delphiniera aumentandone la dimensione. Certo l'autovirante è veramente comodo, anche per l'organizzazione delle manovre: in questa configurazione il fiocco ha una sola scotta che si infila nell'albero all'altezza della prima crocetta per poi ricomparire su uno dei winch davanti alla ruota; sull'altro si può rin-

viare la scotta di randa e il gioco è fatto, il timoniere può realmente gestire la barca in solitario. Dove abbiamo goduto di più è stato cavalcando le onde imponenti formate da un megayacht di passaggio: come già sul 45, questo performante cruiser da oceano ha confermato le finalità della sua carena affrontando l'improvviso maremoto senza esitazione, con beccheggio pronunciato ma senza la benché minima tendenza a picchiare. Abbiamo provato a prendere le onde con un angolo sfavorevole ma niente, non c'è modo di farla sbattere. Limitato anche il rallentamento, a indice della notevole potenza sulle onde. Al timone non ci si stancherebbe mai, seduti comodamente con la ruota sensibile e delle giuste dimensioni. Sempre corretto l'assetto, con prua alta sull'acqua e scia piatta tendente a staccare l'onda di poppa. Nella media le velocità a motore, con punta massima vicina agli 8,5 nodi e velocità di crociera attestata sui 7,6. La manovrabilità è invece risultata molto al di sopra della media: il disegno della pala, grande e ben bilanciata, e la corretta demoltiplica del circuito (meno di 3/4 di giro per banda) consentono evoluzioni precise con raggi veramente limitati.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	166x43 cm
Spazio tra panche	73 cm
Passavanti	43÷55÷42 cm
Tavolo dinette	122x78 cm
Tavolo carteggio	80x65÷130 cm
Letto prua	203x133÷100 cm
Letti poppa	205x155÷112 cm
Larghezza porte	47÷45 cm

Dedicato a...

Valida alternativa ai cruiser con pozzetto centrale, gli Sweden rappresentano il meglio dei due mondi. Possono dare soddisfazioni in regate d'altura come portarvi in sicurezza attraverso tutti i mari del mondo. In più, a fronte di una spesa importante, avrete la certezza di acquistare un oggetto lontano dalle mode, con una linea che è già classica, quindi più propenso a mantenere un buon valore nel tempo. Più di ogni altra cosa, però, scegliendo una di queste favolose barche entrerete nel ristretto "club del meglio", quel piccolo mondo fatto di oggetti esclusivi dove la priorità di chi li realizza è farlo nel miglior modo che gli è possibile. E questo veramente non ha prezzo, non può essere ottenuto semplicemente pagando di più: il know-how per arrivare a tali livelli non può essere comprato né imparato in breve tempo. Al contrario, presuppone anni di cultura e tradizione, elementi che il cantiere Sweden Yachts, nato "solo" nel 1976, ha ereditato dall'esperienza che i singoli componenti hanno portato in dote.



i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Najad 440 ac	Najad Varvet	13,50	4,03	14000	96,50	430.000
X-43	X-Yachts	12,93	3,97	8.600	107,00	275.000
Solaris 44	SeRiGi	13,46	3,97	11.000	124,00	470.000
Confortina 42	Confort Yachts	12,86	3,85	9.200	102,00	216.480

Progetto	Peter Norlin/Jens Östmann
Lunghezza scafo	13,25 m
Lunghezza gall.	11,22 m
Larghezza	3,90 m
Immersione	2,10 m
Dislocamento	10.000 kg
Zavorra (40%)	4.030 kg
Sup. vel. (randa + genoa avv. 135%)	92,00 mq
Motore Volvo D2-55 saildrive	55 hp
Serbaio nafta	280 l
Serbaio acqua	425 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Selden 2 crocette acuartierate sartiate in spiroidale
- tendipaterazzo meccanico
- avvolgifiocco Furlex 3005
- vang rigido a gas
- rotaia e sistema per fiocco autovirante
- winch Andersen 2x46 ST + 2x40 ST
- stopper Spinlock (12) XCS
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro, anima in balsa; resina poliesteri
- struttura: madieri e longheroni resinati a scafo; paratie resinati a scafo e coperta; baglio in acciaio per lande

Dotazioni

- randa e fiocco autovirante in dacron North Sails
- ponte in teak massello 12 mm
- sprayhood
- tavolo pozzetto
- osteriggi (3) + oblò (10) Lewmar
- timoneria Jefa, ruota ø 140 cm
- batterie al gel 24 v 286 Ah + 12 v 85 Ah
- frigo elettrico 160 l
- piano cucina in Corian
- boiler acqua calda 40 l
- serbaio acque nere in entrambi i wc
- riscaldamento Eberspächer 4 kw

Meteo della prova

- vento da 5 a 8 nodi reali
- mare da calmo a mosso con onda lunga

Prezzo

382.300 euro

Optional

Caricabatterie Mastervolt 50 Ah	1.938
Salpancore Lewmar Concept 1	2.968
Tenditore paterazzo idraulico Navtec	1.624
Bimini	1.903
Dissalatore Spectra 24 v	11.785

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Sweden Yachts

Box 80 SE-444 21 Stenungsund, Svezia
Tel. +46 303 770640 - Fax +46 303 88610
www.swedenyachts.se