



# Sweden 45

Dalla Svezia questo fast cruiser oceanico da sogno: difficile trovare sul mercato qualcosa di meglio

di VANNI GALGANI

**Q**uesto mese abbiamo il piacere di presentarvi una delle barche più belle e complete che il mercato possa offrire. E il piacere è prima di tutto nostro: quando ci capita di scrivere di barche come lo Sweden 45, le parole scorrono veloci e vorremmo avere a disposizione ancora più spazio per potervela descrivere nel dettaglio.

Il cantiere Sweden Yachts nasce circa trent'anni fa con la costruzione di Sverige, un 12 metri S.I. per la Coppa America. Contestualmente viene realizzato il primo 34 piedi prodotto di serie. Da quel periodo il Cantiere ha prodotto barche dai 34 agli 80 piedi, realizzando anche modelli che sono diventati dei miti, come il 50 o lo splendido 70 a poppa classica. Sweden Yachts è una piccola azienda che produce circa 35-40 barche l'anno: gli attuali modelli di punta sono gli ultimi nati 42 e 45; progettato con lo stesso stile, il prossimo inverno sarà presentato il nuovo 54.

Gli Sweden, qualunque sia la taglia, sono pensati con gli stessi principi: barche concrete e adatte a qualsiasi utilizzo, dal week-end mediterraneo al giro del mondo. Hanno linee sportive, quindi veloci e reattive, ma con un'impostazione nordica, cioè stellate, potenti e adatte a cavalcare qualsiasi mare. Sono spontanee e (apparentemente) poco ricercate nel design, calde e accoglienti; e soprattutto, sono pensate per durare in eterno, con priorità agli aspetti pratici e funzionali rispetto all'estetica. Questo 45 poi è un tale esempio di qualità ed equilibrio che può essere quasi definito la "Barca" per eccellenza.

L'elegante sport cruiser svedese mentre naviga al lasco a velocità elevata, dimostrando tutta la sua potenza

## Sweden 45



Lo Sweden 45 rappresenta, a nostro avviso, uno dei migliori compromessi tra barca sportiva e cruiser da oceano presente sul mercato. Ha le misure giuste per essere portata agevolmente da due persone, pur offrendo spazi sufficienti per viverci una vita intera. Ha superficie velica adatta a sfruttare le refole, ma anche la possibilità di montare un autovirante e una trinchetta. Infine, ha una bellissima carena performante ma perfetta per cavalcare mare formato in prua, e questo ve lo diciamo per esperienza.

D'altronde il progettista Peter Norlin, svedese di nascita, è famoso nel mondo per aver progettato svariati racer di successo. Lo scafo ha forme tradizionali ed eleganti, da considerarsi classiche

e svincolate dalle mode, con slanci evidenti e insellatura ben pronunciata. Sotto il galleggiamento troviamo sezioni molto stellate e ben immerse e volumi di poppa potenti che però escono presto dall'acqua a formare un lungo "spoiler": quindi ottimo rendimento con mare formato ma anche galleggiamento dinamico variabile per essere vantaggioso con aria leggera e performante quando cresce la velocità. La tuga a cuneo è lunghissima e muore sull'estrema prua incontrandosi con la sheerline che sale. L'effetto estetico generale è di una barca dalle forme apparentemente anacronistiche ma di grande fascino, dotata dei giusti equilibri che la rendono, di fatto, un classico in controtendenza rispetto alle linee

tozze e squadrate di recente produzione. Le appendici sono di impostazione moderna ma rappresentano anch'esse un compromesso tra prestazioni e piacere della navigazione, con pala del timone ampia e forma del bulbo piuttosto allungata in senso longitudinale: ne consegue una notevole stabilità di rotta unita a un'ottima manovrabilità. Il piano velico offre un'infinità di varianti per le vele di prua, compreso un fiocco autovirante (fornito di serie insieme alla sua rotaia), una trinchetta avvolgibile e un grande gennaker armato in testa. L'armo è un moderno 19/20 con crocette acquartierate e lande strette che lasciano la possibilità di armare un genoa 150%. Atipico per alcuni aspetti, classico di imposta-

**1** La tuga si allunga fino all'estrema prua, inglobando anche il portello della cala vele. Il meraviglioso teak che riveste tutta la coperta è fornito di serie; **2** Il grande pozzetto offre due panche lunghe e ben riparate dai paraonde, ottime sia come sedute che per sdraiarsi; **3** Una delle migliori soluzioni mai incontrate, la panca di poppa si ribalta a formare una grande plancia con gradini e ulteriore scaletta a scomparsa per il bagno. Il movimento può essere motorizzato. Notate anche la maniglia per agevolare la risalita; **4** Il grande e robusto sprayhood, completo di tientibene, protegge abbondantemente il pozzetto e non ha passaggi di acqua sul davanti, dato che le cime attraversano una scatola stagna; **5** La rotaia dell'autovirante, fornita standard, può essere rimossa



**6** Il pozzetto visto da prua. Notate le ampie sedute intorno alla timoneria; **7** Il grande e robusto pulpito di prua poggia su quattro punti. Il salpancora rimane esterno al gavone ed è dotato di campana per il tonnellaggio. Il coperchio subito dietro cela l'attacco della trinchetta. Da notare i golfari per i lifelines; **8** Data la loro disposizione, le funzioni dei winch sono intercambiabili: così i primari che servono il genoa, quando si usa l'autovirante possono essere dedicati alla scotta di randa, così come le manovre sugli stopper possono essere gestite da entrambi i winch secondari; **9** Lo sprayhood viene alloggiato a ridosso del carter che ripara il pozzetto; **10** La posizione del timoniere risulta comoda e pratica con ben quattro winch a portata di mano. La ruota è proposta in due diametri

zione, il piano di coperta, nell'ottica dei recenti progetti all'insegna del minimalismo, può sembrare ingombro e affollato: ma se navigate sul serio, tutto quello che c'è serve ed è disposto in modo ottimale per semplificarvi la vita. In più l'organizzazione delle manovre lascia spazio a numerose personalizzazioni. La particolarità maggiore sta nella posizione dei 6 winch, tutti sui paraonde con i primari e quelli destinati alla randa alla portata del timoniere (sull'esemplare in prova erano elettrici). Anche gli stopper sono montati sui paraonde con le manovre che passano attraverso il carter di protezione del pozzetto, evitando così infiltrazioni d'acqua. Interessante la conformazione dei paraonde: molto alti intor-

no alle panche (inglobano anche due ampi vani per le code delle manovre), si appiattiscono intorno alla timoneria a formare comodissime sedute sui fianchi e dietro. Altrettanto comoda l'apertura dello specchio di poppa: ideale per i nostri mari, quando è chiusa lascia lo specchio integro. Andando a prua, nonostante le apparenze i passavanti sono veramente larghi, ci si muove agevolmente aiutati anche dalla favorevole inclinazione della tuga. Pur non essendoci un'area prendisole dedicata, davanti all'albero fino a prua si trovano varie zone su cui sdraiarsi, anche per merito degli osteriggi montati su apposite rientranze che li rendono a filo. Conclude la barca un bel musone doppio di acciaio.



**A** Per consentire il passaggio dell'aria, la parte centrale dello sprayhood può essere aperta e arrotolata. La posizione del trasto sul modello in prova è optional: di serie si trova davanti alla timoneria; **B** I fantastici cuscini dove si appoggia il timoniere, veramente stracomodi; **C** La profonda calavele contiene di tutto, compresi vari impianti e persino un gommone arrotolato e il suo motore; **D** I gavoni di poppa sono ampi e ben organizzati ma hanno l'accesso limitato: non possono contenere l'autogonfiabile; **E** Il tambuccio, largo e ben realizzato, ha una cornice in acciaio inox che comprende due robuste maniglie

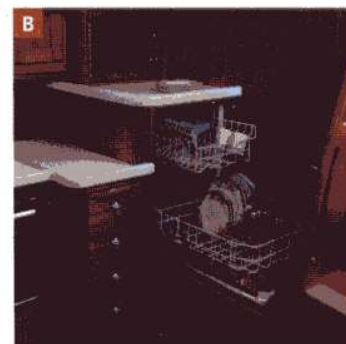


Lo Sweden 45 è costruito per durare in eterno. Così lo ha pensato il co-progettista Jens Östmann, deus-ex-machina del cantiere che si occupa di ottimizzare la coperta e gli interni, ma che studia anche le strutture e le modalità di costruzione. I materiali sono tradizionali, vetro E e resina poliesteri, la tecnica è a sandwich con anima in balsa. Sul fondo vi è una robusta struttura di madieri e longheroni resinati direttamente allo scafo. Le paratie sono 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 rinforzi invasivi per gli interni. La giunzione scafo-coperta avviene mediante

speciali collanti: quindi la falchetta in alluminio non ha funzioni strutturali e, a richiesta, può essere sostituita con un più elegante massello di teak. Per quanto riguarda lo stile e le finiture degli interni, riteniamo che lo Sweden 45 rappresenti la massima evoluzione, in termini di qualità e raffinatezza, della tradizionale costruzione svedese in mogano. Le lavorazioni dal sapore artigianale sono impeccabili, il design riprende temi classici attualizzandoli, come le prese d'aria a griglia negli armadi o l'uso delle vene per dare movimento agli arredi senza lavorare sugli spessori. Bello il pavimento in parquet con bordatura in filo d'acero (si può avere anche tradizionale), molto ricchi i masselli e accurata la scelta dei

materiali, con varie superfici in vero Corian finemente lavorato. Ma non sono solo le finiture a rendere eccezionali gli interni di questo splendido fast cruiser: basta analizzare le disposizioni per capire che grande studio è stato fatto per ottimizzare gli aspetti pratici. Tanto per fare degli esempi, è eccellente lo sfruttamento dei volumi disponibili con ogni tipo di apertura, rendendo lo stivaggio ottimale oltre che abbondante; ancora, le altezze non sono mai inferiori ai 188 cm, così come i letti sono tutti più lunghi di due metri; e poi i materassi da 15 cm, i ciellini ben fatti, le tendine incassate per gli oblò, l'abbondanza di punti luce e gli infiniti dettagli pratici, come i feltrini tra i paioli o le soglie delle porte in

1 Pur essendoci lo spazio per metterla lungo la murata, la cucina è raccolta con un'ampia penisola, ottimale per essere usata anche in navigazione. Ben due i vani frigo, uno a pozzetto con freezer e l'altro verticale in posizione alta, stracomodo. Pratici anche i grandi cassetti, ben lavorato il piano in Corian; 2 Un bel colpo d'occhio sul luminoso quadrato; 3 La dinette non è enorme ma, con l'aggiunta di due sedie regista, mette a sedere fino a otto persone. Molto comode le sedute e abbondante lo spazio di stivaggio dietro gli schienali e sotto parte della seduta; 4 Il carteggio, forse più di ogni altra cosa, denota le finalità della barca: oltre alla postazione di navigazione, completa di seduta con sponda di contenimento, si allunga a formare un grande mobile per lo stivaggio

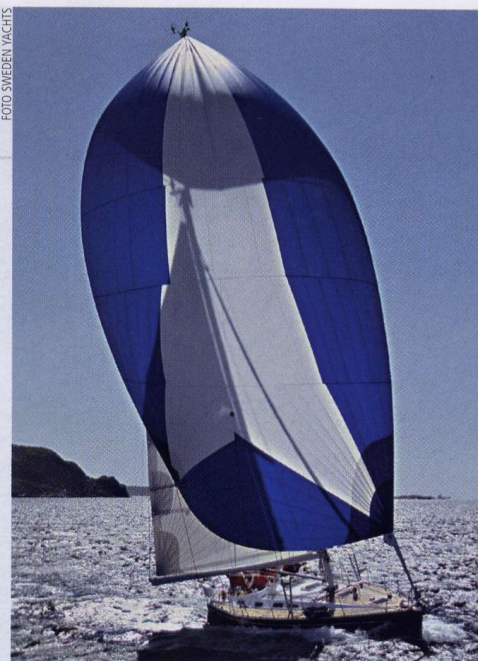


5 Il quadrato è molto sviluppato in lunghezza. Notate in fondo le dimensioni e la conformazione della grande scala; 6 Il bagno di poppa è controstampato in vetroresina: anche se dotato di armadi e rifinito con elementi in Corian, risulta l'ambiente meno gradevole e poco in linea con l'atmosfera lussuosa di tutta la barca; 7 Una delle intelligenti cabine di poppa, dotate di comodi letti in piano e arieggiate da due oblò grandi e un osteriggio; 8 L'appartamento dell'armatore occupa tutta la prua. La cabina ha un letto a murata decisamente grande e una quantità incredibile di vani per lo stivaggio, compresi due enormi armadi (quello a poppa ha un vano di 60x62 cm) e tre cassetti; 9 Il bagno di prua è rifinito con cura e ha un vano doccia separato con un'altezza di 190 cm

acciaio. Ma vediamo come sono organizzati gli ambienti. Intanto va detto che la scala è una delle più comode mai provate: è poco inclinata, ha pedate da 36 cm e alzate da 22 ed è protetta sui lati con due comodi corrimano. È così grande perché contiene integralmente il vano motore che, quando la si solleva, viene messo completamente a nudo. Il quadrato si presenta lungo e diviso in due zone: a poppa la cucina e l'ingombro del bagno, verso prua la dinette e il grande mobile che comprende il carteggio e vari vani per lo stivaggio, incluso il cassetto per le carte. In questo mobile, nell'esemplare in prova, è stato collocato un terzo frigo. Nella spalliera verso poppa della dinette viene ricavato un piccolo

mobile bar. A prua è stata scelta la soluzione del letto a murata: non è l'ideale in navigazione ma consente di usare al meglio lo spazio, lasciando libera una grande area di calpestio, più di due metri tra le porte, e permettendo di sfruttare completamente l'estrema prua, con il bel bagno organizzato razionalmente e, oltre, la cala vele. Molto curate le finiture del bagno, con carabottino a cui sono stati stondati gli spigoli. Anche le cabine di poppa sono particolari: i letti sono divisi nella parte anteriore, con due materassi distinti. Questo, oltre ad agevolarne l'accesso, permette di usarli separatamente, divisi da un telo antirollio. Con una semplice tavoletta diventano matrimoniali di grandi dimensioni.

A Nonostante le linee sportive, sullo Sweden 45 si può montare tutto quello che serve per sostituire una casa senza impianti: la lavatrice viene posizionata a prua del vano doccia e, foto B, in cucina si possono avere il forno a microonde e una lavastoviglie a due cestelli, senza per questo sacrificare i cassetti o i piani di lavoro; C Un dettaglio che abbiamo apprezzato: alla faccia dell'elettronica, nel mobile davanti al carteggio c'è un cassetto di 85x60 cm dedicato alle carte; D Sollevando la grande scala tramite pistoni a gas, si ha un accesso totale al motore: per arrivarci bisogna accucciarsi un po', ma poi ci si lavora ottimamente. Se questo non bastasse, vi sono altre botole nelle cabine di poppa



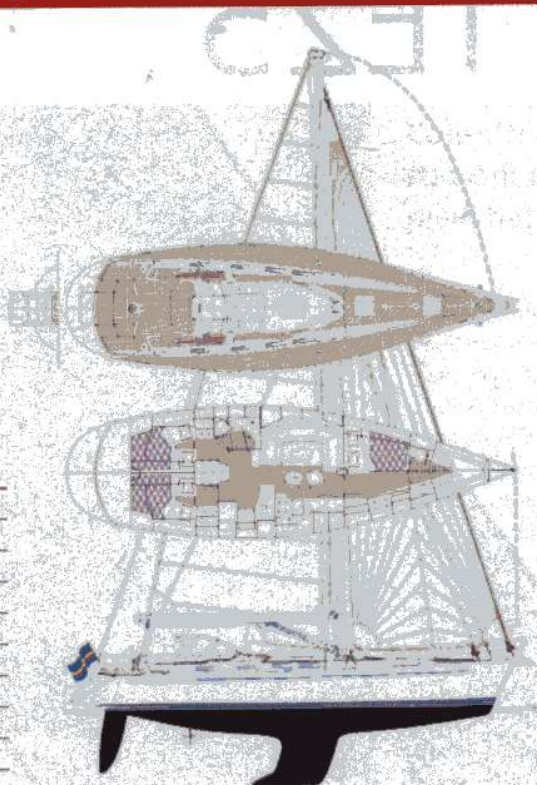
## Benvenuti a bordo

Esattamente coerenti con le forme, le prestazioni dello Sweden 45 riuniscono al meglio i due mondi, quello della barca sportiva che soddisfa e diverte anche con aria leggera e quello del cruiser da oceano, a suo agio e confortevole anche quando naviga di bolina con mare in burrasca. La nostra prova, interessante sotto entrambi gli aspetti, si è svolta con vento tra i 10 e i 18 nodi di reale, mare formato con onde ripide e sproporzionate rispetto al vento. In queste condizioni la maggior parte delle barche arranca con fatica fermandosi su ogni onda. Il primo bordo si è svolto di bolina ma col mare al traverso: la barca si è attestata intorno ai 7 nodi, muovendosi con sicurezza senza saltare tra le onde. Subito abbiamo avvertito una certa leggerezza del timone dovuta a una demoltiplica (1,5 giri da banda a banda) in linea con la tipologia di barca ma non con i nostri gusti. Dopo la virata ci siamo trovati il mare dritto di prua. "Ora si soffre", abbiamo pensato. Invece è iniziata una inesorabile quanto appagante cavalcata, con la barca viva e reattiva, beccheggio limitato e sempre morbido, velocità...non ci potevamo credere: velocità praticamente la stessa, tra i 6,5 e i 7! Niente rallentamenti, mai una sbatacchiata, neanche a volerla provocare apposta. Il tutto, badate bene, con randa e fiocco autovirante, cioè circa 90% della J. Chissà come si sarebbe comportata con un bel genoa potente! La struttura rigida evita le torsioni, la conformazione delle appendici regala una eccellente stabilità di rotta, il piano velico spinge a dove-

re e la carena fa proprio bene la sua parte, aiutata anche dall'ottimale concentrazione dei pesi. Grande potenza unita a eccellente comfort. Nonostante le onde, si circola, si scende a prendere le birre, si fanno le foto, si timona da sottovento comodamente accasciati sui grandi cuscini attaccati al pulpito (che invenzione!). Scendiamo col gennaker: qui l'eccessiva demoltiplica del timone ci fa soffrire di più, perché la barca comincia a divertirsi sul serio. Viaggiamo costantemente tra gli 8 e i 9 nodi, con una punta di 9,3, e ci piacerebbe riuscire a giocare di più tra le onde. Ma forse non è lo spirito giusto per portare lo Sweden: come potete notare, non sono gli spunti quanto le medie ad essere elevate e costanti. Lo Sweden deve fare la strada a modo suo, in relax, senza scossoni o manovre violente, tanto il passo lo tiene lo stesso. È proprio una barca sportiva con comportamento da barca oceanica. Tra i pochi difetti, la posizione non ideale quando si timona in piedi sopravvento e l'eccessivo attrito sul circuito della randa che crea difficoltà quando si lasca con poco vento (ma il sistema sulla barca in prova non è quello standard). Ottimo anche il comportamento a motore: con la quadripala abbattibile della Volvo (di serie) sembra di avere quattro ruote motrici. Anche da velocità elevata la barca si ferma immediatamente e parte veloce in retro, facendo lavorare subito la grande pala del timone. E le velocità? 7,8 a regime di crociera e prossime ai 9 a manetta, merito della carena ma anche del Volvo da 75 cavalli.

## Scheda tecnica

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| Panche pozzetto          | 182x46 cm      |
| Panche poppa (larghezza) | 65 cm          |
| Spazio tra panche        | 80-70 cm       |
| Passavanti               | 49+70+39 cm    |
| Tavolo dinette           | 124x80 cm      |
| Tavolo carteggio         | 81x64 cm       |
| Letto prua               | 202x156+100 cm |
| Letti poppa uniti        | 203x165+122 cm |
| Letti poppa interni      | 203x70+57 cm   |
| Letti poppa esterni      | 203x74+62 cm   |
| Larghezza porte          | 46 cm          |



## Dedicato a...

Credo che abbiate capito che chi scrive ha amato profondamente questa barca. Anche prima di provarla, visitandola ai saloni esteri (purtroppo in Italia si vede di rado) ci eravamo sentiti a nostro agio in pozzetto e negli interni. La prova non ha fatto che confermare le prime impressioni, regalandoci anche sensazioni prevedibili ma lo stesso sorprendenti, come l'incredibile cavalcata col mare di prua. Se già i precedenti Sweden erano buone barche, questo 45 ha fatto fare al cantiere un enorme salto di qualità. Il progetto è attuale e insieme immortale, l'abitabilità è esemplare, le finiture sono quanto di meglio sia lecito aspettarsi su una barca. Il prezzo è, di conseguenza, molto elevato. Se però, analizzando le dotazioni, ritenete necessario tutto ciò che lo Sweden 45 offre di serie, vedrete che risulta non distante da concorrenti di qualità complessiva nettamente inferiore. Amate la navigazione e le cose ben fatte? Questo 45 potrebbe essere la risposta ai vostri sogni, la barca realmente definitiva.



## i concorrenti

| Nome       | cantiere     | Lungh. | Largh. | Disl.  | sup. vel. | prezzo  |
|------------|--------------|--------|--------|--------|-----------|---------|
| Swan 46    | Nautor       | 14,05  | 4,27   | 14.700 | 111,60    | 527.000 |
| Solaris 44 | SeRiGi       | 13,46  | 3,97   | 11.000 | 123,40    | 470.000 |
| Najad 460  | Najad Varvet | 13,95  | 4,28   | 15.500 | 117,50    | 475.000 |
| X-46       | X-Yachts     | 14,01  | 4,15   | 10.400 | 126,70    | 352.000 |

Progetto: Peter Norlin/Jens Östmann

|                                     |           |                |
|-------------------------------------|-----------|----------------|
| Lunghezza scafo                     | 14,15     | m              |
| Lunghezza gall.                     | 11,90     | m              |
| Larghezza                           | 4,18      | m              |
| Immersione                          | 1,98/2,30 | m              |
| Dislocamento                        | 12.400    | kg             |
| Zavorra (42%)                       | 5.200     | kg             |
| Sup. vel. (randa + genoa 130% avv.) | 125,00    | m <sup>2</sup> |
| Motore Volvo D2-75 sail drive       | 75        | hp             |
| Serb. nafta                         | 285       | l              |
| Serb. acqua                         | 435       | l              |

### Attrezzatura

- albero 19/20 in alluminio Selden, 2 crocette acquartierate, sartiame in spiroidale discontinuo
- avvolgifiocco manuale Furlux
- vang rigido Selden
- rotaia e drizza per fiocco autovirante
- paterazzo idraulico Navtec
- winch Andersen 2x58 ST + 4x46 ST
- stopper Antal V-Grip 12 (12)
- timoneria Lewmar, ruota in acciaio ø 120 cm
- attrezzatura di coperta Harken

### Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro e anima in balsa, struttura laminata allo scafo, resina poliestere; paratie resinare a scafo e coperta, baglio per lande in acciaio

### Dotazioni

- randa e fiocco autovirante in dacron North Sails
- coperta, tuga e pozzetto rivestiti in teak 12 mm
- tavolo in pozzetto per 6 persone
- sprayhood con tientibene rivestito in pelle
- salpancore elettrico Lewmar Concept 1 900 w
- frigo elettrico verticale + freezer a pozzetto
- impianto acqua calda con boiler 40 l
- impianto acque nere (2 bagni)
- impianto 220 v + caricabatterie 24 v 50 Ah
- inverter 1500 w
- converter da 24 v a 12 v
- batterie 400 Ah 24 v + 1x 135 Ah 12 v
- riscaldamento Eberspächer 5 kw
- elica Volvo 4 pale abbattibili

### Meteo della prova

- vento: da 10 a 18 nodi reali
- mare: molto mosso con onde ripide e confuse

### Prezzo

Sweden 45 € 474.762

### Optional

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| Bimini                       | 1.881  |
| Ruota timone ø 150 cm        | 687    |
| Bow thruster Maxpower duo 80 | 4.702  |
| Desalinatore Spectra 24 v    | 11.827 |
| Strallo di trinchetta        | 2.876  |
| Cuscini sul pulpito di poppa | 491    |

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](http://www.swedenyachts.se)