

Sweden 54

di VANNI GALGANI
foto SWEDEEN YACHTS

Quando ci capita di provare barche come questa il nostro lavoro assume un sapore particolare: è la consapevolezza di trovarsi su qualcosa di veramente speciale. Il cantiere Sweden si è conquistato negli anni la fama di essere uno dei migliori costruttori al mondo. Dopo una lunga gestazione, è finalmente scesa in acqua l'ammiraglia della nuova generazione che, insieme al 42 e al 45, porterà sul mercato nel 2008 un 40 e, in un futuro più lontano, modelli intorno ai 48 e ai 60 piedi. Dicevamo qualcosa di speciale: questo nuovo fast cruiser è veramente una barca fuori dalla norma di cui innamorarsi senza appello, una vera regina nella sua categoria. In questa pur breve descrizione (ci vorrebbe un libro per raccontarla nei dettagli) tenteremo di comunicarvi i motivi di queste nostre affermazioni, facendovi rivivere l'emozione che si prova a visitare e navigare in qualcosa che rappresenta il top del proprio mondo. Se però è vero che le immagini parlano da sole, basterà che guardiate la foto in queste pagine per capire di cosa stiamo parlando.

Linee moderne ma eleganti, prestazioni di rilievo, costruzione al top: nella fredda Svezia è nata una nuova regina



La bellezza delle linee senza tempo rendono
il neovarato Sweden 54 già un grande classico



prova Sweden 54



Lo ammettiamo: qualche volta rischiamo di diventare sentimentali, ma è veramente una gioia constatare che, in un mondo sempre più standard e automatizzato, esistano ancora cantieri capaci di costruire in questo modo. Come abbiamo già detto per altri modelli, gli Sweden sono pensati e realizzati con amore. Amore per le linee belle, per le finiture accurate, per i dettagli funzionali, per i materiali pregiati lavorati senza tenere d'occhio l'orologio. Su uno Sweden vi sentite veramente coccolati, perché in ogni angolo scoprirete un particolare che dimostra come anche i minimi dettagli siano pensati e fatti con cosciente passione. E se è vero che l'acquisto di una barca è qualcosa che ha a che fare prima di tutto

con i sentimenti, allora amerete queste barche perché sono loro ad amarvi per prime. Come da sempre per gli Sweden, il progetto di questo nuovo 54 piedi si deve alla collaborazione dello yacht designer Peter Norlin con lo staff interno al cantiere. La differenza di età rispetto al 45 è immediatamente riconoscibile. Lo scafo si avvantaggia delle più recenti ricerche nei riguardi delle prestazioni: quindi prua molto appuntita con baglio contenuto e spostato verso poppa; se però lo osservate da sotto, capirete che non è il solito cruiser/racer: le sezioni di prua si immergono sensibilmente mantenendo un pronunciato spigolo fino al bulbo, in corrispondenza del quale acquistano una discreta volumetria per poi sma-

girarsi di nuovo verso poppa. Quest'ultima rappresenta uno degli ormai rari esempi di disegno classico ed elegante, con specchio alto sull'acqua ingentilito da una notevole curvatura. La significativa immersione dei volumi, insieme alla forma della tuga, a scatola e allungata verso prua, consentono anche di contenere i bordi liberi, pur garantendo altezze interne sempre prossime ai due metri. Se a tutto questo aggiungete un'insellatura pronunciata e tanti dettagli di pregio, come il lavoro fatto per la falchetta, ecco che le linee risultano attuali ma classiche e slegate dalle mode. Le appendici non fanno sconti alla funzionalità: il bulbo in piombo, attaccato a una profonda flangia che funge anche da sentina, ha una lama fine

1 Le coperte degli Sweden puntano più alla funzionalità che allo stile. Nonostante questo, camminare sul ponte del 54 risulta agevole, con passavanti puliti e liberi da attrezzature; 2 Se paragonato a quelli tipicamente mediterranei, il pozzetto risulta piccolo e meno adatto alle regate, ma gli spazi ci sono, con sedute abbondanti anche a poppa, e la sensazione di protezione è decisamente maggiore; 3 La zona centrale della tuga offre un'ampia area prendisole. Notate la striscia di luce composta da osteriggi e parti fisse; 4 La parte centrale della poppa si apre elettricamente; 5 Il grande sprayhood, ripiegabile in un alloggio dedicato (un po' massiccio) protegge bene le sedute; 6 Sotto le panche intorno alle timonerie si aprono due ampi gavoni. Da notare il comodo passaggio verso poppa



7 Le panche lunghe quasi due metri offrono comode sedute intorno al grande tavolo removibile in legno. I due gavoni sottostanti sono in realtà piccoli vani dove riporre le code delle cime; **8** Le ruote, opzionali in carbonio, sono di diametro generoso; lasciano comunque un buon passaggio che collega direttamente la poppa con il tambuccio. Un po' ingombranti le console portastrumenti; **9** A prua si apre un capiente cala vele accessibile anche da dentro. Splendida la soluzione di aprire un portello completamente dedicato a stivare il gennaker; **10** La disposizione dei winch consente al timoniere la gestione di entrambe le scotte; **11** Il piccolo trasto centrale funziona, ma preferiamo l'opzione del punto di scotta fisso in pozzetto. Da notare la posizione dell'autogonfiabile

con scarpone finale, il timone completamente appeso è a spada profonda e stretta. Il piano velico è studiato per garantire buone prestazioni adottando un fiocco autovirante: quindi leggermente frazionato con grande randa, rotaia trasversale incassata subito a prua dell'albero e numerose possibilità di armare vele da lasco, compresa l'opzione del bompreso in carbonio retraibile. Per chi volesse cimentarsi in competizioni è inoltre prevista una versione racing, laminata usando fibre di carbonio, con immersione di 3,10 m, dislocamento ridotto di 1.700 kg, piano velico maggiorato con genoa 110 per cento. La coperta ha una tipica impostazione nordica, con pozzetto profondo, tuga ben evidente e disposizioni che



Zoom



A In opzione si può avere un bompreso retraibile in carbonio che si manovra dal pozzetto. Il pulpito aperto è una concessione alle più attuali tendenze stilistiche ma costringe ad andare a prua per far rientrare il genoa in bolina; **B** Il robusto musone dell'ancora può essere smontato con facilità ma non vi è la possibilità di averlo basculante; **C** Il salpancore è esterno e in posizione molto avanzata; non ha la campana per il tonneggio. Da notare l'avvolgifiocco a filo della Selden e il bel lavoro in acciaio fatto sulla prua estrema; **D** La rotaia dell'autovirante è quasi completamente incassata nella tuga; le estremità in oggetto ne aumentano la corsa utile; **E** Il piede d'albero risulta lineare e pulito

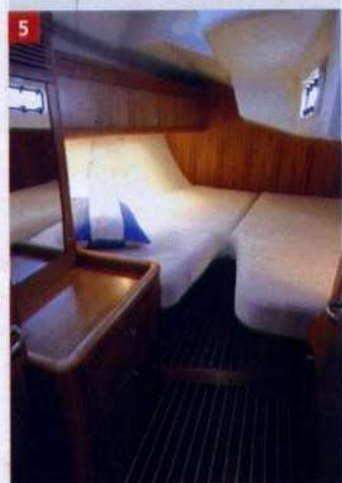


Pur rimanendo in una impostazione classica, pensata per la robustezza e per la durata, il 54 adotta un procedimento costruttivo più contemporaneo, un passo avanti rispetto alle sorelle 42 e 45. Per i materiali, scafo e coperta sono realizzati in sandwich di vetro e balsa con resina vinilestere (e questa è una gradita novità), mentre per la struttura vi è la consueta profonda griglia di madieri e longheroni resinati allo scafo, oltre alle paratie laminate a scafo e coperta (quella maestra è in sandwich di generoso spessore). L'altra novità sta nella tecnica: la laminazione del 54 avviene in infusione, cioè con materiali stesi a secco, applicazione del sacco a vuoto, aspirazione dell'aria e relativo "risucchio" della resina. Soluzioni

moderne ma non diverse da quanto adottato da altri cantieri. Sostanzialmente diverso è invece il procedimento con cui le barche vengono realizzate. Per iniziare, scafo e coperta vengono accoppiati subito dopo aver fissato le paratie, i controstampi dei bagni e l'intero mobile cucina, inserito in un pezzo unico. Tutto il resto, compresa l'impiantistica, i serbatoi e persino il motore, viene montato a barca chiusa. Questo procedimento, lungo e costoso, permette finiture più accurate e garantisce la possibilità di sbarcare tutti gli elementi. Incredibile anche la procedura di prova in vasca, oltre 24 ore sotto una pioggia di un liquido con tensione superficiale inferiore all'acqua, per individuare ogni possibile infiltrazione. Dove

però emerge la vera tradizione svedese è nel reparto falegnameria. I tronchi da cui nasceranno i mobili di ogni singola barca vengono scelti personalmente dal direttore del reparto per garantire l'uniformità di colore e vena. I mobili vengono realizzati artigianalmente con elementi, tipo il massello intorno al carteggio, assemblati grezzi e poi "scolpiti" interamente a mano, con finiture delle giunzioni più delicate fatte con la lametta. Ma non basta: per ottenere quell'incredibile effetto setato, la verniciatura, fatta anch'essa a mano, adotta esclusivamente vernici a olio: tre mani di lucido, due di semilucido e poi tante mani di mat quante ne servono per lisciare completamente le superfici. Tutto questo, però,

1 In quadrato, la zona della dinette risulta nettamente separata dall'ingresso/cucina. Il divano a dritta può essere utilizzato come pratica cuccetta di guardia; **2** La cucina è un mobile perfettamente rifinito e pensato per la massima praticità, anche se, appena scesi, può risultare un po' ingombrante. Vi sono ben tre frigoriferi, di cui due ad apertura verticale, un pratico vano rifiuti accessibile anche dal corridoio e aree di lavoro veramente abbondanti. Numerosi e capienti i cassetti, tutti dotati di chiusura ammortizzata. A richiesta si può montare anche una lavastoviglie a due piani; **3** Il carteggio ha una seduta comoda e ben circoscritta dal mobile addossato alla parete del bagno. È completo di numerosi cassetti e vani di stivaggio. Per le carte è previsto un ulteriore cassetto largo ricavato in dinette



4 La cabina armatoriale offre un letto a murata (di misure sufficienti ma non abbondanti) e un ampio calpestio centrale a tutta altezza. La zona di fronte, dotata di armadiature e di scrivania/toilette con seggiolino, può essere totalmente personalizzata;

5 La cabina di poppa a dritta offre letti in piano unibili con una tavoletta. Il passaggio centrale, lungo ben 70 cm, migliora l'accesso alle cuccette. Buone le dimensioni di calpestio e armadiature; **6** I bagni, nella foto quello di poppa, sono di generose dimensioni, hanno entrambi un box doccia separato chiudibile con porta in plexiglass e sono magistralmente rifiniti con piani in Corian e bordature in lamellare; **7** La cabina di poppa a sinistra adotta una soluzione con letti sfalsati, pratica in navigazione. Notevole lo stivaggio sotto la cuccetta alta

serve appena a spiegare i motivi tecnici, perché gli Sweden sono ben altro: è la capacità manuale, la passione e la dedizione di ogni singolo operaio che fanno la vera differenza. Le tecniche non sono altro che strumenti per trasferire sulla materia l'amore e la naturale volontà di ottenere il meglio. Oltre che perfettamente rifiniti, gli interni sono anche un bell'esempio di funzionalità e scelte marine. Il comodo tambuccio (largo 65 cm) dà accesso a una bellissima scala, larga, protetta sui lati e completamente sollevabile per scoprire il vano motore. Una volta scesi, ci si trova in un disimpegno da cui si accede ai locali di poppa. Le due cabine, realizzate secondo le volontà dell'armatore, adottano soluzioni diverse per le

cuccette; entrambe sono dotate di buone superfici calpestabili e di corrette altezze. Sono servite da un grande bagno con doccia separata, finemente rifinito, come quello di prua, con elementi in lamellare e piani in Corian. La cucina è un imponente mobile a "C" completo di tutto e perfetto per lavorare a barca sbandata. Quindi attraverso un passaggio un po' stretto (ma comodo a barca sbandata) si passa alla zona dinette/carteggio, un ambiente comodo e lussuoso, dotato di ottima luminosità fornita dalla striscia centrale trasparente sulla tuga. A prua della robusta paratia maestra si sviluppa l'area dedicata all'armatore, con grande cabina e bagno privato. Il tutto, è ovvio, può essere ampiamente personalizzato. ▲



A La striscia centrale trasparente, formata da parti fisse e da due osteriggi, garantisce una notevole luminosità al quadrato. Da notare i tintibene sulla tuga e le tendine incassate nei ciellini. **B** Il cantiere può esaudire ogni desiderio anche nei riguardi dell'entertainment, come questo schermo che scompare con meccanismo elettrico; **C** Il carteggio ha una discreta pannellatura amovibile dedicata all'elettronica. Incredibile la lavorazione del massello di bordatura; **D** Oltre ai due lavelli, in cucina vi è un terzo vano in acciaio dotato di scarico su cui far asciugare le stoviglie. Notate il livello di lavorazione del Corian; **E** Alzando la scala si scopre completamente il vano motore

prova Sweden 54

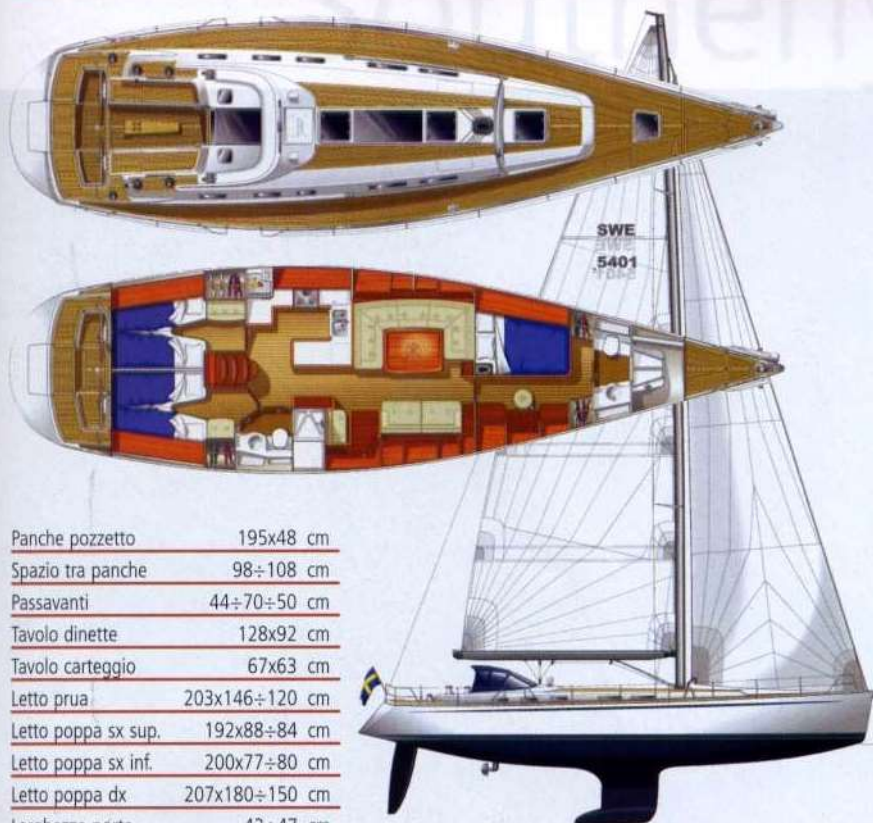


Benvenuti a bordo

Anche se gli Sweden sembrano da sempre uguali a sé stessi, questo nuovo diciassette metri ha fatto passi da gigante nei riguardi delle prestazioni. In particolare, è stato ottimizzato il rapporto superficie velica/dislocamento e la distribuzione della tela per rendere la barca divertente con l'autovirante anche con vento leggero. Abbiamo avuto la fortuna di provarla in condizioni diverse: appena varata nelle acque di casa, con aria leggera senza onda, e in una burrascosa giornata in Olanda con vento tra i 25 e i 35 nodi, mare agitato e molto confuso. I risultati meno attesi li abbiamo avuti proprio in condizioni leggere: dov'era lecito aspettarsi un comportamento pigro, con un vento oscillante tra i 5 e i 10 nodi di intensità, lo Sweden 54 ha dimostrato una insospettabile agilità e prontezza di risposta, sia come accelerazione nelle raffiche, sia come reazione ai comandi del timone. Ciò dimostra che, se ben studiata, la soluzione dell'autovirante può dare i suoi frutti anche in Mediterraneo. Certo dopo le virate bisogna poggiare sensibilmente e aspettare un po' più a lungo prima che ritorni a velocità di target; ma le prestazioni, in bolina 6,9 con 6,5 di reale e col gennaker 8,1 con circa 7 di reale, parlano chia-

ro. Questo dimostra anche, nonostante l'extracarico delle abbondanti dotazioni, che la barca rispetta il dislocamento di progetto mantenendosi nelle sue linee. Ottima la postazione del timoniere: le ruote abbondanti permettono di stare comodi in ogni posizione, con comode sedute e perfetta visibilità sui filetti del genoa. Mancano solo i puntapiedi, realizzabili secondo gusti e necessità dell'armatore. Inoltre la barca dimostra una notevole stabilità di rotta; con due dita si sta al timone (che talvolta può però risultare troppo morbido e demoltiplicato) e senza sforzo si manovrano le scotte, anche se la soluzione di rinviarle una su ogni lato risulta non ottimale. Quindi una carena performante in situazioni leggere che, con ventone e onde formate, ci ha confermato le proverbiali qualità di tenuta di mare. Vi ricordate lo spigolo nella zona di prua? In queste condizioni abbiamo potuto veramente apprezzarlo, cavalcando sulle onde a velocità sostenute senza mai sbattere o rallentare. A motore, senza sforzo e con rumore contenuto, abbiamo superato i 9 nodi a manetta attestandoci sugli 8,5 a regime di crociera, il tutto con soli 75 cavalli, limite massimo per adottare il saildrive.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	195x48 cm
Spazio tra panche	98÷108 cm
Passavanti	44÷70÷50 cm
Tavolo dinette	128x92 cm
Tavolo carteggio	67x63 cm
Letto prua	203x146÷120 cm
Letto poppa sx sup.	192x88÷84 cm
Letto poppa sx inf.	200x77÷80 cm
Letto poppa dx	207x180÷150 cm
Larghezza porte	42÷47 cm

Dedicato a...

Sweden Yachts è uno dei migliori cantieri al mondo in termini di qualità e accuratezza costruttiva. Per loro nessun dettaglio è troppo piccolo per non essere preso in considerazione. Il nuovo 54 è anche un progetto indovinato, performante, comodo e disegnato con un'estetica senza tempo al riparo da mode e tendenze. Rappresenta forse la migliore espressione del suo segmento. Ovviamente tutto questo ha un costo, non fuori mercato ma certamente spinto nella parte alta di esso. Però, si sa, la certezza di avere le cose migliori non ha prezzo. Certe conoscenze, certe raffinatezze, non sono comprabili altrove. Intendiamo dire che non è solo una questione di prezzo: se proponete a un cantiere meno esperto di pagare la stessa cifra non otterreste mai gli stessi risultati. Lo Sweden 54 è una scelta definitiva, la "barca della vita": per questo è pensata, sia come design che come longevità della costruzione. È destinata ad armatori esperti, con conoscenze sufficienti per farsela personalizzare secondo i propri gusti ed esigenze; ma soprattutto, abituati ad avere e apprezzare il meglio. Come recita il testo del depliant, "lo potete chiamare lusso, per noi è standard".



i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
X-55	X-Yachts	16,76	4,57	16.700	186,10	730.000
Oyster 53	Oyster	16,03	4,66	21.500	150,30	1.077.440
Solaris 53 FD	SeRiGi	16,13	4,60	20.500	152,00	850.000
Swan 53	Nautor	16,48	4,75	22.000	143,50	935.000

Progetto	Peter Norlin/Sweden Yachts
Lunghezza scafo	16,88 m
Lunghezza gall.	14,51 m
Larghezza	4,53 m
Immersione (racing version)	2,35/2,60 (3,10) m
Dislocamento	17.300 (15.600) kg
Zavorra (40/36%)	7.000 (5.700) kg
Sup. vel. (randa + autov./genoa 110%)	140 (165) mq
Motore Volvo D2-75 saildrive	75 hp
Serbatoio nafta	350 l
Serbatoio acqua	600 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Selden 3 crocette acquartierate sartiate in tondino
- idraulica Holmatro per paterazzo e vang
- avvolgifiocco Furlex 400 TD a filo ponte
- rotaia e sistema per fiocco autovirante
- winch Andersen 2x58 ST + 4x52 ST
- stopper Spinlock (7) XCS + (4) XX0812
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro, anima in balsa; resina vinilestere, tecnica dell'infusione
- struttura: madieri e longheroni resinati a scafo; paratie resinati a scafo e coperta

Dotazioni

- randa e fiocco autovirante in Norlam North Sails
- ponte in teak massello 9 mm
- sprayhood
- tavolo pozzetto in teak removibile
- osteriggi (5) Lewmar + oblò (12) Moonlight
- timonerie Jefa, ruote ø 110 cm
- salpancore Lewmar Ocean 2.000 w
- batterie al gel 24 v (6) tot 630 Ah + 12 v 80 Ah
- caricabatterie 24 v 50 Ah, inverter 2.500 w
- frigoriferi elettrici 160 + 80 l, freezer 60 l
- piano cucina e bagni in Corian
- boiler acqua calda 60 l
- serbatoio acque nere in entrambi i wc
- riscaldamenti Eberspächer 2x4 kw
- elica Volvo 4 pale abbattibili

Meteo della prova

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

Prezzo

896.420 euro

Optional

Albero e boma in carbonio Nordic mast	91.736
Bompresso retraibile in carbonio	19.971
Winch elettrici Andersen 2x52	6.236
Dissalatore Spectra 24 v	11.677

(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