



### Difetti

- Gavoni di poppa sacrificati
- Sentine poco ispezionabili
- Il comando del motore è del tipo a due leve, un po' scomodo

### Pregi

- Interni molto spaziosi, ben rifiniti e aerati
- Costruzione molto solida
- Buon comportamento sia a vela che a motore

**Questo mese abbiamo provato il Taswell 56, questo diciassette metri del cantiere Ta Shing è un bel cutter filante, con interni molto rifiniti ed equilibrati. Ideale per velisti "pigri", ma che non vogliono rinunciare alla velocità**

Livio Fioroni

**di Leonardo Zuccaro**

# TASWELL 56

Il pescaggio scomodo, ma al contempo ottimizzare la tenuta di rotta. Tanto che con una immersione di appena m 2,20 ci sembra superflua l'opzione del bulbo ad alette (m 1,85). Con un tale volume immerso, Dixon ha potuto contenere i bordi liberi e la tuga, che è infatti bassa e ben raccordata al ponte. Un motorsailer, come qualcuno lo ha definito, che a noi sembra più una vera barca a vela, con una prua molto "tesa" ed una poppa allungata, per sfruttare al massimo la lunghezza al galleggiamento e ricavare sullo specchio un comodo spoiler attrezzato.

## COPERTA E ATTREZZATURA ●●●●●

Il pozzetto centrale è un po' piccolo, ma gli angoli arrotondati permettono di sfruttare meglio le sedute; è provvisto di un bel tavolo in teak a compasso incernierato sulla colonnina. L'esemplare provato disponeva di due winch elettroidraulici (opt) per le scotte dello yankee, con pulsante a fianco del timone; anche la randa e la trinchetta sono a portata di mano ed il trasto è comandato da un efficace sistema di pulegge dentellate che funzionano contemporaneamente da winch e da strozzatore. Mancano un paio di stopper utili per razionalizzare l'uso delle volanti. Le drizze sono all'albero, come ormai su tutte le barche che adottano i sistemi avvolgibili. Due le zone prendisole, una a prua davanti all'albero, l'altra a poppa dietro la tuga, ideale anche in navigazione, perché ben riparata dal vento e dagli spruzzi. Tutta la coperta, tranne una parte della tuga, è rivestita in teak Burma di ottima qualità.

## ALBERO E VELE ●●●●●

Il Taswell 56' è armato a cutter classico, cioè con yankee e trinchetta: è una ripartizione molto funzionale della superficie, in quanto consente di bolinare con vento sostenuto solo con la trinchetta, evitando l'uso del fiocco parzialmente avvolto, sempre poco efficace in termini di prestazioni. Il piano velico è molto sviluppato in altezza, con un rapporto dislocamento/superficie velica tutt'altro che da "motorsailer"; in questo modo si riescono a sfruttare anche le ariette mediterranee. A controllare la tela ci pensano comunque i sistemi avvolgibili servo assistiti. L'albero è un Forespar a due crocette, insartiato tradizionalmente con sartie basse anteriori e posteriori, ma dotato comunque di volanti di sicurezza. Il vang e il tendipaterazzo, entrambi idraulici Navtec, fanno parte delle dotazioni standard. Le vele di serie di Neil Pryde sono di qualità mediocre.

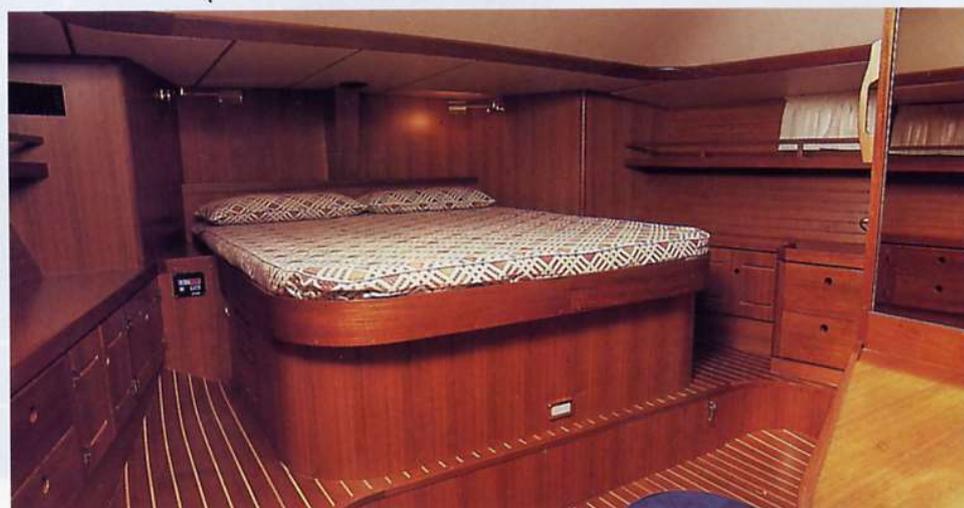
## INTERNI ●●●●●

Il cantiere Ta Shing realizza interni "semi custom", prevedendo la possibilità di modificare la disposizione, rispettando la posizione delle paratie strutturali. Fatta questa premessa, dobbiamo riconoscere che la distribuzione dell'esemplare provato ci sembra quella ideale, sia per funzionalità che per ampiezza degli spazi. Partendo da poppa, una bella cabina armatoriale, con una cuccetta doppia più grande di un letto di casa, uno scrittoio e molti cassetti; l'armadio è un "quattrostagioni".

Nella toilette con accesso interno c'è il box doccia separato sulla cui parete è ricavato il vano per la lavatrice. Nel corridoio di passaggio verso il quadrato c'è il carteggio, che sarebbe più giusto definire "ufficio": il piano, o meglio



*Da questa foto si può notare la notevole larghezza del Taswell 56', che rimane tale anche sul galleggiamento. Ciò conferisce un'elevata stabilità di forma, che sommata alla percentuale di zavorra del 40%, riduce al minimo lo sbandamento e dà una buona potenza sotto vela.*



*La particolarità della cuccetta di poppa, oltre alle dimensioni faraoniche (cm 170x210), è quella di non essere svasata sul fondo, proprio come un letto di casa. In primo piano sulla dritta lo scrittoio toiletta, ai lati della cuccetta molti cassetti e vari piani d'appoggio.*



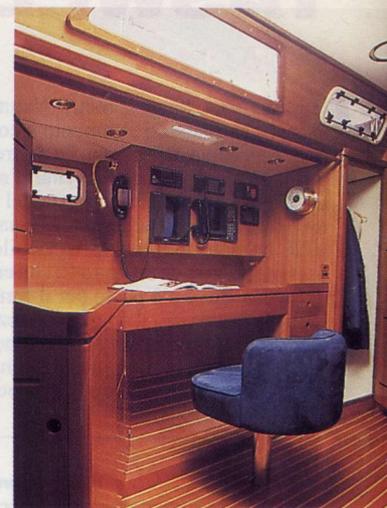
*La cucina è ben disposta e molto funzionale, per l'aerazione c'è l'oblò a murata e quello in tuga, oltre alla cappa aspirante.*



*Le cuccette delle cabine ospiti misurano l'inferiore cm 85x200, la superiore cm 75x200. Ciascuna dispone di due grandi armadi.*



*La linea dello scafo è filante, con uno slancio di prua molto accentuato ed una poppa inclinata, per sfruttare al massimo la lunghezza al galleggiamento. La tuga, malgrado inglobi il pozzetto centrale, è bassa e proporzionata. Gli oblò apribili sulle fiancate, che creano un'ottima ventilazione interna, sono nascosti dall'elegante fascione blu.*



*La zona carteggio è in pratica un "office", a poppavia si vede l'armadietto cerate con scoloio.*



*L'ariosa dinette del Taswell 56', posta nella parte più larga della barca, è un autentico salone che nella versione provata disponeva di due divani contrapposti: il tavolo potrebbe però essere leggermente più grande (misura cm 130x90).*



*Nel box doccia (cm 70x70) della toilette di poppa, c'è il vano per la lavatrice.*



*Le due toilette di prua hanno in comune questo box doccia la cui porta funge da séparé.*



*Su questo lato l'accessibilità al vano motore è ottimale, con due portelli molto ampi; sull'altro lato occorre migliorarla.*



*La cala dell'ancora è sdoppiata, molto larga e non troppo profonda, per posizionarvi la seconda ancora e la relativa cima. Il verricello di serie è da 3500 Watt. Da notare la qualità delle finiture in teak.*



*Le scotte sono tutte a portata di mano del timoniere. Il pozzetto è ben riparato dal dodger in tela abbattibile.*

# TASWELL 56

La scrivania, è lungo 2 metri! Naturalmente lo spazio per qualsiasi strumento è commisurato alla dimensione della zona. La poltroncina però è troppo sporgente e per evitarla si rischia di battere la testa nella rientranza del pozzetto: è un tipico errore di ergonomia, assai frequente sulle barche, facilmente ovviabile. Sul lato opposto, la grande cucina a C, con enormi piani di lavoro, dove c'è posto per il forno a microonde, la lavapiatti, il frigo e il freezer ad apertura verticale e orizzontale. La dinette è sdoppiata, a sinistra la zona pranzo, con 6 sedute, a dritta un grande divano a tre posti; ai lati

dell'albero, rivestito in teak, si aprono le porte delle due cabine gemelle: entrambe con cuccette a castello, separate da una paratia con grandi armadi. Ognuna ha accesso interno al bagno in comune, con box doccia circolare, la cui porta serve ad isolare alternativamente l'uno o l'altro bagno. Infine, a prua estrema la cala vele che è una comoda cabina del marinaio, con una cuccetta e il wc. Le altezze in cabina, escluso il bagno di prua, sono sempre superiori a m. 1,90.

## COSTRUZIONE E FINITURE

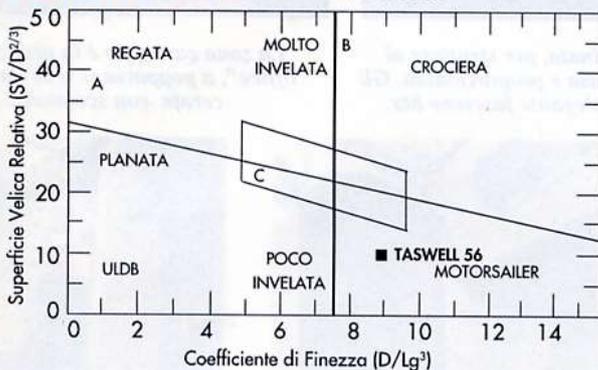
Lo scafo è in laminato semplice, cioè strati alternati di stuoia e mat di fibra di vetro impregnati con resina poliesteri. Lo spessore varia in funzione degli sforzi che ciascuna zona deve

subire e siccome il bulbo in ghisa è sostenuto dalla struttura in vetroresina stessa, si passa dai 10 strati dell'opera morta, a ben 24 nella zona di chiglia. L'ossatura dello scafo è costituita poi da 8 correnti longitudinali e 10 madieri, a cui si sommano le 7 paratie strutturali resinare a scafo. Un insieme estremamente robusto, a prova di "scoglio". La coperta è invece in sandwich di balsa, più leggera e coibente, ed è assemblata allo scafo con bulloni passanti ogni 20 cm, previa siliconatura con il potente 3M 5220, che restando elastico nel tempo, garantisce l'impermeabilizzazione.

A riprova della validità di questi processi costruttivi, il Taswell ha ricevuto la massima certificazione sia dal LLOYD inglese che dall'ABS americano.

Le finiture sono molto curate, eccellente la lavorazione e la qualità del teak, di cui gli orientali hanno una grande conoscenza.

## Fattori tecnici



### LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

## Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
$\gamma$ 45°	<b>Bolina</b>	3,6	6,6	7,8	8,4
$\gamma$ 90°	<b>Traverso</b>	4,2	7,1	8,6	9,5
$\gamma$ 135°	<b>Lasco</b>	2,5	5,3	7,2	8,5
$\gamma$ 180°	<b>Poppa</b>	2,2	4,7	6,5	7,4

### LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi.  
 $\gamma$ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

## Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	17,01
Lunghezza al gall.	m	14,24
Larghezza	m	5,02
Pescaggio	m	2,28
Dislocamento	kg	22.000
Zavorra	kg	8.900
Superficie velica	mq	155
Numero cuccette		7
Motori e cavalli	hp	110
Capacità serb.acqua	lt.	1.100
Capacità serb.gasolio	lt.	575
Disegnata da:		Bill Dixon
Costruita da:		Ta Shing
Importata da:		MDM Monaco Diffusion
		Marine S.A. 14, Quai Antoine 1er MC
		Monaco. Tel 93-150478. Blumare Roma
		06-6621252.

## Optional

### Fattori tecnici

Velocità critica	n.	9,17
Lft/Baglio max		3,38
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Coefficiente di finezza		7,60
Superficie velica relativa		16,43

## A MOTORE

Il cantiere monta di serie uno Yanmar da 110 cv Turbo, che si è rivelato di potenza ottimale per sviluppare una velocità di crociera di 8,5 nodi a 2700 giri. A questo regime si ha ancora una buona scorta di potenza, mentre se si spinge a manetta (3600 giri) si raggiungono quasi i 9,5 nodi, con un po' di vibrazioni. L'elica dell'esemplare in prova era una tre pale fissa, che penalizza troppo le prestazioni a vela: senz'altro da sostituire con una a pale orientabili. Il test del rumore è nella norma, leggermente alti i valori nella cabina di poppa, a causa della linea d'asse che passa in parte sotto il pagliolato. L'accessibilità al vano motore non è completa, sul lato sinistro manca almeno un portello di ispezione, realizzabile nella toilette di poppa.

## A VELA

La prova si è svolta con poco vento, appena 4 nodi reali. Non sono certo le condizioni migliori per una barca con un volume immerso così importante; malgrado ciò, sfruttando il vento apparente in bolina, senza naturalmente forzare l'angolo oltre i 55 gradi, abbiamo sfiorato i 3 nodi. Questo dato è indicativo delle potenzialità del Taswell 56', che con vento leggermente superiore dovrebbe dimostrare la validità del progetto di Dixon.

La cosa che invece abbiamo potuto verificare è la manovrabilità: non è facile che una barca di 22 tonnellate, con appena l'inerzia per muoversi, risponda così agilmente al timone. La disposizione delle manovre è ideale per condurre la barca anche da soli, tutto è a portata di mano del timoniere ed il sistema elettroidraulico permette di tenere sotto controllo le superfici, senza uscire dal pozzetto.

## DOTAZIONI E IMPIANTI

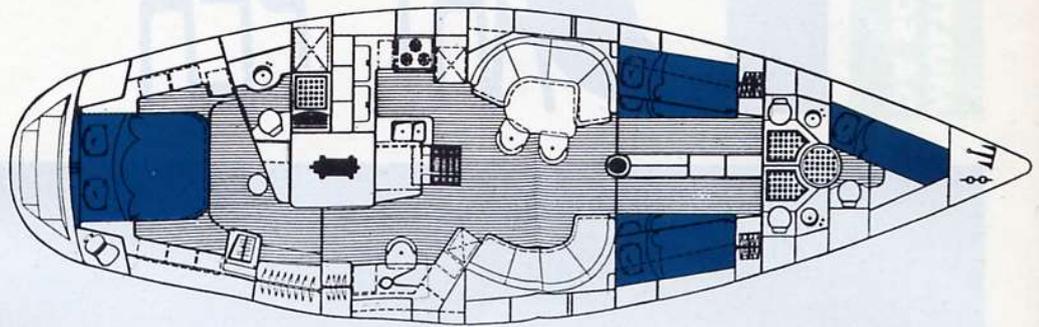
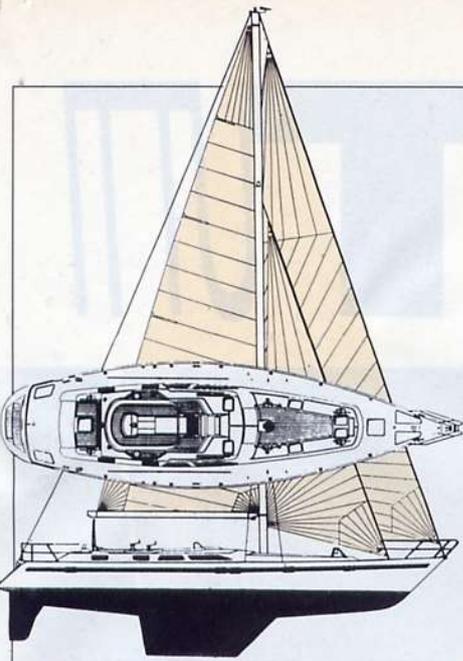
L'impiantistica del Taswell adotta tecniche e materiali americani di prim'ordine. Ad esempio sono di serie il sistema parafulmine con l'intero impianto a massa e il circuito acque nere con serbatoio di raccolta, che in USA è da tempo obbligatorio. La capacità dei serbatoi dell'acqua (1100 lt.) è sproporzionata rispetto a quella del gasolio (575 lt.) perché oggi, con i dissalatori, conviene invertire le parti: cosa fattibile sul Taswell. Unico problema da risolvere è invece la scarsa accessibilità alle sentine, dato che buona parte del pagliolato è fisso.

Le dotazioni di serie sono molto complete e includono il gruppo frigo/freezer, il generatore Onan da 6,5 KW, l'ice maker, la Tv e il video-registratore, l'hi-fi, il boiler e l'impianto a 220 con carica batterie da 40 Ah.

## I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
Taswell 56	Dixon	17,01	22.000	7/8	155,3	Ta Shing	-
T 55	Beeldsnijder	16,65	21.780	5/7	150,5	Franchini	-
Feeling 546	Holland	16,91	18.000	7/10	147,8	Kirié	739.400*
Alden 54	Alden	16,48	18.144	8	-	Alden Y.	885.000
G.S.52	Frers	16,30	20.500	8/10	157,4	Pardo	593.218
Baltic 52	S&S	16,00	14.500	8	142	BalticY	-
First 53f5	Farr	16,20	14.000	7/9	134	Beneteau	490.000
Concordia 53	Judel/Vrollijk	16,35	14.966	7/8	175	Concordia C.Y.	-
Swan 55	Frers	16,76	23.600	6	158,7	Nautor	-
Ovni 56	Briand	16,60	17.000	8	133,7	Alu Y.	605.000
Dufour 54	Harlé/Mortain	16,07	-	6/12	155	Dufour	776.250
GibSea 52	J&N	16,00	15.000	6/10	155	Gibert	424.380
Solaris 57	Peterson	17,10	23.700	8	173	Serigi	-
Fenicia 55	Farr	16,50	14.000	6	153,9	Altura	-
Vagabond 53	Sciomachen	16,30	15.250	6/12	160	Vagabond	550.000
Nauta 54	Kaufman	16,60	17.100	6/8	167	Nauta Y.	-

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi sono in migliaia di lire IVA esclusa.



CUCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO ANCORA

ARMADI

## Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Notevole sviluppo del piano di deriva, per dare un'alta tenuta direzionale. Dislocamento medio, con elevata stabilità di forma e di peso.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Coperta spaziosa e con ampi spazi prendisole, ottima disposizione delle manovre, con largo uso di sistemi avvolgibili elettroidraulici. Pozzetto un po' piccolo ma accogliente.
- ALBERO E VELE** ●●● Armamento a cutter classico, con yankee e trinchetta. Albero molto robusto e ben insartato, a notevole sviluppo verticale.
- INTERNI** ●●●●● Molto ampi e ariosi, con altezze in cabina mai inferiori al 1,90 m. Disposizione equilibrata, con tre cabine doppie e due bagni. Molto bella la zona carteggio e la cucina.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Costruzione tradizionale in laminato semplice, molto robusta e ben eseguita. Il bulbo è inglobato nella struttura in vetroresina, il timone è dotato di skeg. Finiture molto elevate.
- A MOTORE** ●●●●● Motorizzazione azzeccata, che lascia un buon margine di potenza. Buona la tabella rumore, migliorabile l'accessibilità al vano motore.
- A VELA** ●●● Barca da vento medio, con un ottimo comportamento in bolina. Molto buona la manovrabilità.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● L'impiantistica è ben curata, da migliorare l'accessibilità alle sentine. Le dotazioni di serie sono abbastanza complete.

## Vel. a motore/giri min.

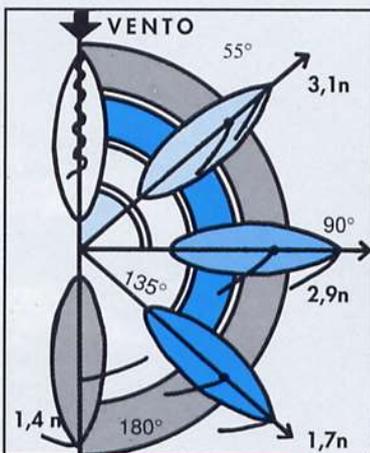
Giri al minuto	Nodi
1500	6,2
2700 CROCIERA	8,5
3600 MAX	9,4

## Rumorosità motore: velocità/decibel

db												
	Alto			Normale			Basso					
	6,2 nodi	8,5 nodi	9,4 nodi	6,2 nodi	8,5 nodi	9,4 nodi	6,2 nodi	8,5 nodi	9,4 nodi	6,2 nodi	8,5 nodi	9,4 nodi
90												
85												
80												
75												
70												
65												
60												
	Pozzetto			Cab. pop.			Dinette			Cab. prua		

## Risultati del test

Angolo reale bolina 55°  
 Angolo sbandamento 7°  
**Velocità**  
 bolina: 3,1 n  
 traverso: 2,9 n  
 lasco: 1,7 n  
 poppa: 1,4 n  
**CONDIZIONI DEL TEST**  
 Velocità del vento reale nodi 4  
 Stato del mare calmo  
 Vele usate: Randa avvolg.-Yankee-trinchetta  
 Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplug, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



## Attrezzature

Verricelli Lewmar  
 Rotaie Lewmar  
 Salpa ancora Maxwell  
 Boccaporti/oblò Lewmar  
 Albero Forespar  
 Timoneria Edson  
 Vele Pryde/Zaoli

## Dimensioni

Altezze in cabina  
 Cabine di poppa m. 2,02  
 Dinette m. 2,01  
 Toilette di poppa m. 2,00  
 Cabina di prua m. 1,94  
 Lung. del poz. m. 2,50

## "Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●  
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●  
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●●  
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●  
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●●

## Legenda

● Scarso  
 ●● Sufficiente  
 ●●● Discreto  
 ●●●● Buono  
 ●●●●● Ottimo