

SUPERPROVA



Livio Florani

TASWELL 60



Ecco il nuovo diciotto metri progettato da Bill Dixon e costruito dal cantiere Ta Shing di Formosa: un lussuoso e confortevole cutter dalla linea classica per la crociera a lungo raggio

di Leonardo Zuccaro

Pregi

- Finiture di grande pregio e lavorazione impeccabile
- Costruzione robusta e duratura, senza risparmi di materiale
- Semplicità di governo anche con equipaggio ridotto

Difetti

- Potenza del motore sottodimensionata
- Cabina equipaggiata a una sola cuccetta
- Mancano punti di appoggio all'interno

TASWELL 60

Tra i tanti cantieri che sorgono nel tratto di costa che va da Taiwan a Hong Kong, Ta Shing si colloca decisamente nella fascia qualitativa più alta. Non un particolare dei quattro modelli prodotti, che vanno dai 43' ai 60', rivela l'origine orientale di queste barche, che al contrario sembrano provenire da uno dei migliori cantieri nord-europei. Gusto sobrio ma raffinato, la lavorazione impeccabile del teak e un know how tecnologico di matrice statunitense sono i punti di forza dei Taswell (così si chiama la gamma), che vengono commercializzati in Italia dalla MDM di Monaco. La produzione annua non supera le settanta unità e ciò consente una certa elasticità nella distribuzione degli interni, che possono così essere studiati sulla base di esigenze specifiche armatoriali.

ESTETICA E PROGETTO

Il Taswell 60 All Season è la versione a poppa tradizionale del 58', di cui conserva le linee d'acqua, che sono opera del progettista inglese Bill Dixon, ora a capo dello storico studio Primrose. La modifica apportata ha permesso di ampliare il volume di stivaggio, che era un po' il punto debole del modello più piccolo, creando un gavone di oltre tre metri cubi. Per quanto concerne l'estetica, il nuovo taglio dello specchio appare peraltro più consona alla tipologia classica della barca. Il dislocamento pesante, con sezioni molto piene (l'indice di finezza, che è il rapporto tra il dislocamento e la lunghezza al galleggiamento, è uno dei più alti della categoria) permettono una notevole capacità di carico, senza penalizzare troppo il comportamento in navigazione. La particolarità dell'opera viva è lo sviluppo orizzontale del piano di deriva, che limita il pescaggio a soli due metri; per ottenere il giusto raddrizzamento, il progettista Bill Dixon ha studiato un bulbo in piombo "sheel keel" capace di abbassare considerevolmente il centro di gravità. Il timone è invece dotato di semiskeg strutturale, privilegiando così la robustezza e la stabilità di rotta. Le entrate di prua molto stellate garantiscono un passaggio morbido sull'onda, mentre il basso rapporto di zavorra/dislocamento (30%) garantisce un contenuto momento d'inerzia, a tutto vantaggio del beccheggio. Queste caratteristiche identificano il Taswell 60 come uno scafo adatto alle navigazioni più impegnative e alle lunghe permanenze a bordo.

COPERTA E ATTREZZATURA

Il piano di coperta presenta gli elementi tipici del motorsailer, come il pozzetto centrale e la tuga a due livelli provvista di ampie superfici a vetro. La disposizione delle manovre prevede il rimando delle drizze all'albero, come sempre più spesso si usa con i sistemi avvolgibili; le scotte delle vele di prua sono invece rinviate a lato del timoniere, dove si trovano due winch elettroidraulici (opt) e due manuali, oltre al piccolo verricello per il trasto della randa, che funge contemporaneamente da stopper: un sistema semplice ed efficace che abbiamo avuto modo di apprezzare durante la prova. Occorre invece rivedere il circuito della scotta, che oltre a essere eccessivamente demoltiplicato, penzola lungo il boma. Sebbene la tuga sia piuttosto alta, si riesce a timonare anche seduti sulle panche, in quanto il pozzetto è in posizione rialzata rispetto al piano di coperta. Abbondanti



Il Taswell 60 è caratterizzato da sezioni importanti e da entrate di prua piuttosto stellate che favoriscono il passaggio sull'onda. L'armamento a cutter, con yankee e trinchetta, risulta particolarmente utile per evitare le parziali riduzioni con l'avvolgifiocco, ma penalizza le prestazioni con venti leggeri.



I due divani che compongono la zona "salotto" accolgono due persone ciascuno. Da notare l'accuratezza della lavorazione del legno, con superfici in radica che si alternano al bellissimo teak del Siam, che riveste totalmente gli interni. Il televisore scorre su rotaie e si incassa nel mobile a paratia.



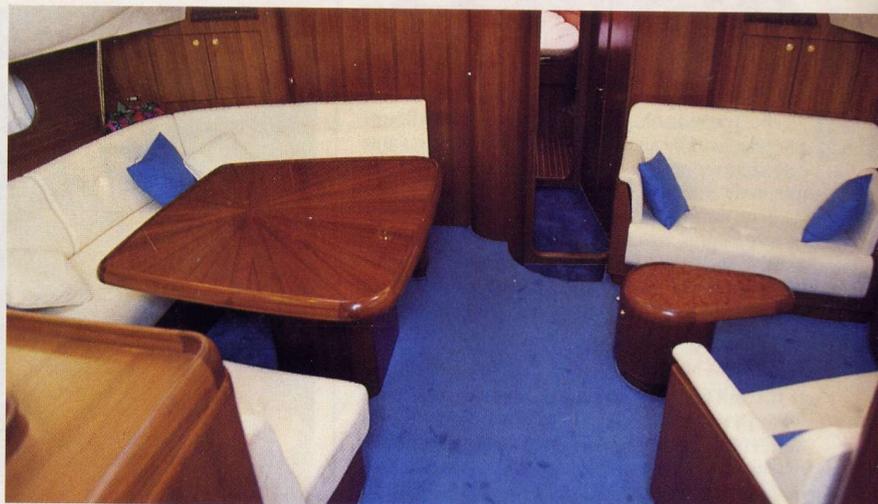
Sul lato opposto al letto armatoriale è stato realizzato questo scrittoio-toiletta il cui piano misura cm 100x45.



La cabina skipper è un po' sacrificata e manca una seconda cuccetta per un eventuale aiuto. Dispone tuttavia del wc e del lavello.



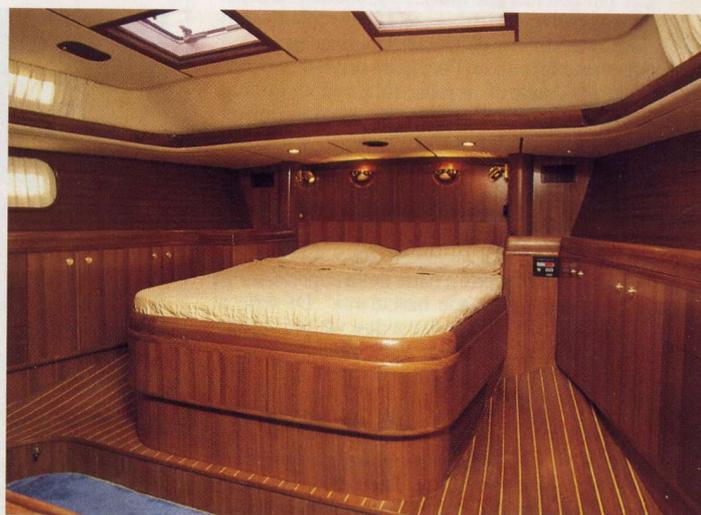
Il tavolo da carteggio dispone di un piano di cm 100x85 e di ampie superfici per la strumentazione elettronica. Alle spalle del sedile è ricavata una libreria, sotto due cassetti dedicati agli attrezzi di bordo.



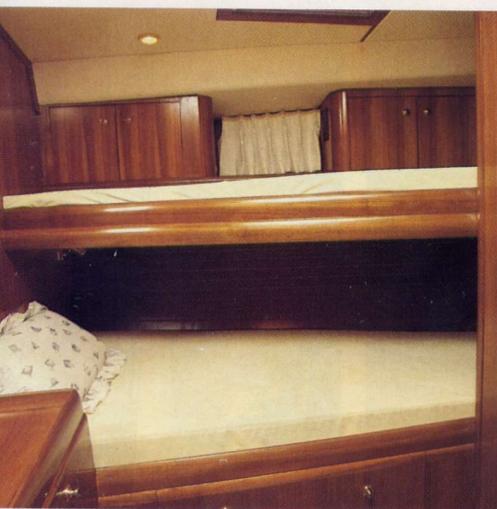
Una panoramica dell'elegante living del Taswell 60, caratterizzato da una luminosità esemplare e un arredo raffinato. Il divano a ferro di cavallo accoglie fino a otto persone, contando la seduta nascosta sotto il tavolo che misura cm 110x120.



La cucina è ricavata nel corridoio di passaggio verso la cabina armatoriale e il suo sviluppo lineare misura oltre cinque metri. È dotata di ogni accessorio tra cui il forno a microonde, il frigo ad apertura verticale e orizzontale, il freezer e l'ice maker.



Questa è la "suite" armatoriale dove troneggia un letto centrale di cm 155x205. Oltre al notevole volume di cui dispone, questa cabina è aerata da ben otto oblò apribili e due boccaporti.



A prua dell'albero si apre la prima cabina degli ospiti, con due cuccette a castello, un grande armadio e numerosi stipetti. Due gli oblò apribili.



La toilette armatoriale presenta un box doccia circolare, separato da una porta in plexiglass. Il wc è elettrico ed è dotato di valvola antisifone.



A lato della sala macchine principale è ricavato un vano dove è installato il generatore e parte degli impianti di bordo. È un po' sacrificato.

TASWELL

60

gli spazi prendisole, tra cui un grande piano libero a poppa, fruibile anche in navigazione. Passavanti e pozzetto sono rivestiti di serie in teak da 12 mm, mentre le zone lasciate a vetroresina sono provviste di un antisdrucciolo di buona tenuta. Da sottolineare la presenza di sei maniche a vento di tipo Dorade in acciaio inox, che permettono di ventilare gli interni anche in zone tropicali, sempre soggette a brevi ma intensi piovoschi.

ALBERO E VELE

Il Taswell 60 è armato a cutter, con uno yankee di 70 mq e una trinchetta di 25 mq, entrambe dotate di avvolgifiocco meccanico; la randa di 60 mq è invece rollabile elettricamente. La ripartizione della superficie su tre vele facilita le manovre con vento sostenuto e soprattutto evita le parziali riduzioni con l'avvolgifiocco, che penalizzano sempre l'angolo di bolina. Di contro, si avverte la mancanza di un genoa al 150% della J, con cui dare più potenza alle quasi 30 tonnellate di dislocamento nei regimi di brezze. L'albero dell'esemplare provato era di Hood America, mentre di serie viene fornito un Forespars privo di avvolgiranda, ma dotato di carrelli e rotaia per migliorare la scorrevolezza della randa steccata. La configurazione dell'armo è a due crocette tradizionali, con sartie in cavo spiroidale discontinuo che conta quattro basse, due intermedie e due alte, così da evitare l'uso delle volanti, se non in casi eccezionali, e il baby-stay.

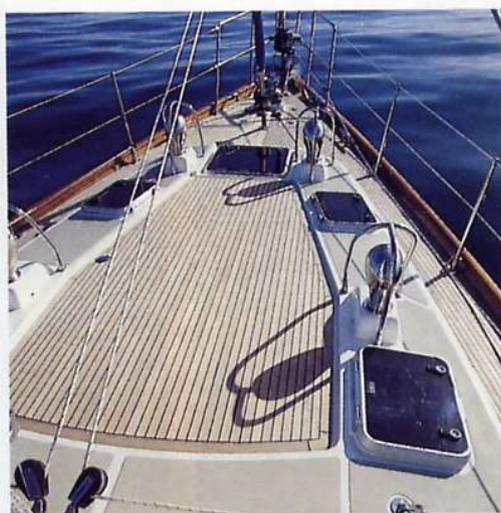
Geniali le due luci incassate sotto il boma che illuminano il pozzetto e parte della coperta, senza fili a spasso e lampade basculanti. Di serie la centralina idraulica Navtec a due vie per il paterazzo e il vang, mentre le vele standard sono di Tasker, ben rifinite ma di taglio mediocre.

INTERNI

Le tre versioni di interni proposte, che come già accennato rappresentano alcuni schemi di riferimento a cui è possibile apportare qualche modifica, pur mantenendo inalterato il numero delle cabine (tre doppie, oltre la singola per il marinaio), cambiano radicalmente nella distribuzione del mobilio. L'esemplare della prova, a cui si riferiscono le foto, privilegia la zona living, che dispone di una dinette a ferro di cavallo sulla sinistra capace di ospitare comodamente otto persone e due divani contrapposti sulla dritta, serviti da un piccolo tavolo che funge da mobile bar. Le murate sono provviste di capienti stipetti, uno dei quali contiene l'impianto stereo per cassette e CD e il televisore con videoregistratore, forniti di serie. Ai piedi della scala principale si apre sulla dritta l'ampio carteggio, dotato di un piano di cm 85x100 e numerosi cassetti. La cucina è invece realizzata sulla sinistra, nel corridoio che porta alla cabina armatoriale e per accedervi si scendono due gradini: completa di ogni accessorio, come il grande freezer Grunert (alimentato a 12 e 220 Volts), il forno a microonde, il fabbricatore di ghiaccio, dispone di un volume di stivaggio esemplare e di un'altezza interna che sfiora i m 2,40. Proseguendo verso poppa si entra nella "suite" armatoriale, oltre quindici metri quadri di superficie, arieggiata da otto oblò apribili e due boccaporti. Il letto centrale è circondato da un mobile basso dotato di cassetti, che prosegue verso prua con due armadi a tutta altezza; sul lato opposto, una scrivania-toiletta confina con il bagno, provvisto di box doccia circolare separato da una porta in plexiglass. A pruvavia dell'albero, si apre la zona ospiti: presenta due cabine doppie di cui una matrimoniale e una a castello. La prima, posta a



La bella ruota rivestita in legno è montata su una colonnina che accoglie la strumentazione del motore. Il pozzetto, molto pulito e privo di gavoni, misura cm 210x254. A portata del timoniere i quattro winch di scotta delle vele di prua e il trasto randa, munito di winch di recupero del circuito chiuso.



Il comodo prendisole di prua completamente libero. Belle e solide le sei maniche a vento in inox. La trinchetta è comandata da una rotaia autovirante.



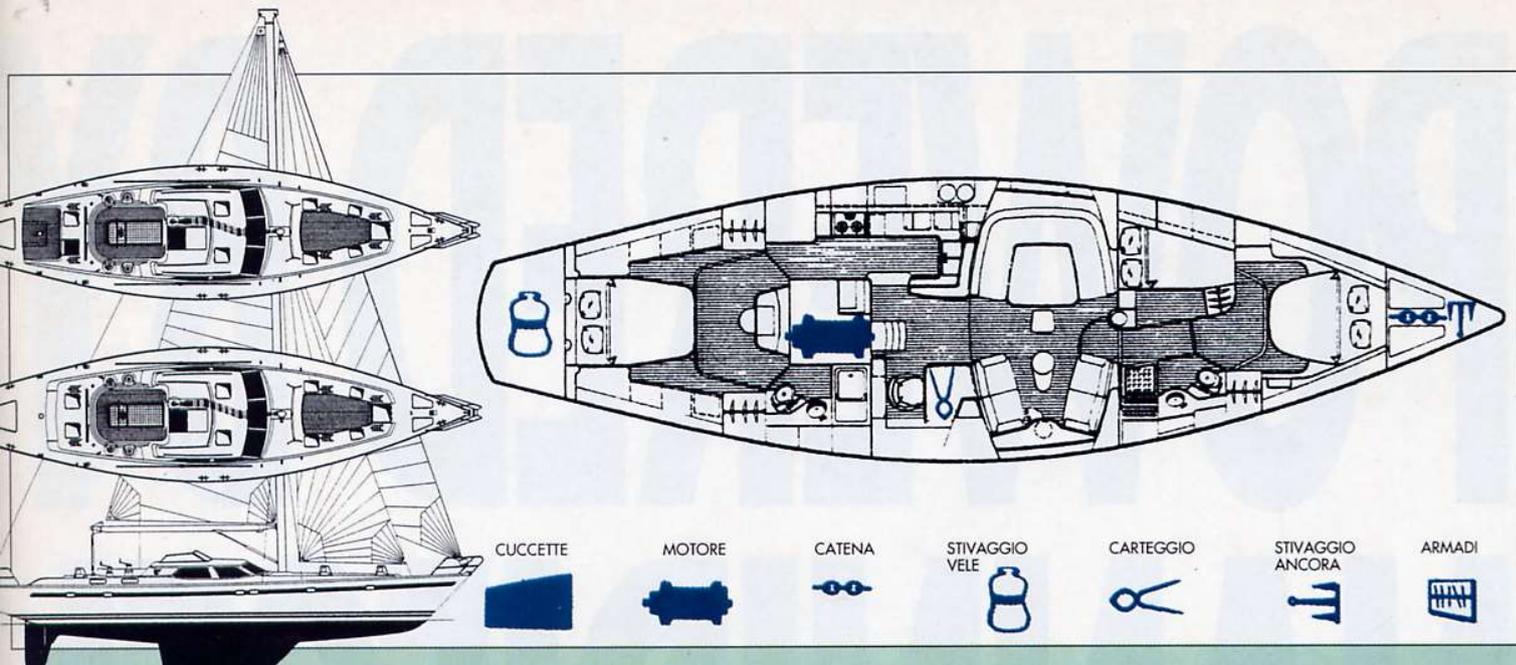
La cala dell'ancora è particolarmente ampia ed è provvista di doppia apertura. Può contenere la seconda ancora e i parabordi.



Questo particolare della falchetta in teak massello incoppalata con l'alloggiamento in acciaio per lo spring la dice lunga sul livello di finitura del cantiere. Il piccolo gavone contiene le bombole del gas.



I passavanti rivestiti in teak non sono ampi, ma abbastanza liberi da intralci.



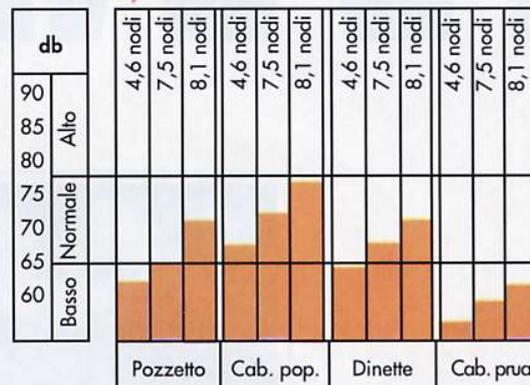
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Progetto finalizzato alla crociera pura, di displacement pesante e sezioni importanti. L'estetica è elegante e lo specchio di poppa tradizionale si addice alla tipologia.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●● Il piano di coperta tende alla tipica distribuzione del motorsailer, con pozzetto centrale e alta tuga a due livelli.
- ALBERO E VELE** ●●●● Armo a cutter, con yankee e trinchetta autovirante: facile da manovrare e molto sicuro, ma poca tela per venti leggeri.
- INTERNI** ●●●●● Eccellente volumetria degli interni, che presentano tre cabine di ampio respiro e un living degno di barche di dimensioni maggiori. Cucina enorme, cabina marinaio sacrificata.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●● Costruzione particolarmente robusta e duratura, con spessori persino esagerati. Eccellente il livello di finitura.
- A MOTORE** ●●● La motorizzazione è a nostro avviso sottodimensionata e occorre installare un'elica direzionale di prua per manovrare meglio in retromarcia. Ottima l'insonorizzazione.
- A VELA** ●●● È una barca da venti medio-forti e con le ariette estive conviene dotarsi di un genoa al 150%. Molto ben disposta l'attrezzatura di coperta per l'uso con equipaggio ridotto.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● Impiantistica eseguita secondo gli elevati standard americani. Completa la dotazione di serie, tranne la riserva di energia elettrica.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	4,6
2500CROCIERA	7,5
3100MAX	8,1

Rumorosità motore: velocità/decibel

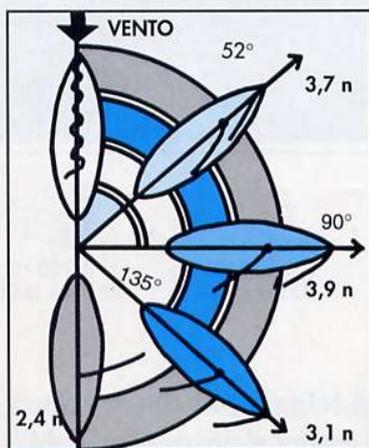


Risultati del test

Bolina: Angolo reale 52°
 Angolo sbandamento max 10°
Velocità
 bolina: 3,7 n
 traverso: 3,9 n
 lasco: 3,1 n
 popp 2,4 n

CONDIZIONI DEL TEST
 Vento reale: 7 nodi
 Stato del mare: poco mosso
 Vele usate: randa avvolgibile, yankee avvolgibile, trinchetta avvolgibile.

Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli	Lewmar
Rotaie	Lewmar
Stopper	Spinlock
Boccaporti ed oblò	Lewmar
Albero	Hood
Timoneria	Solimar
Vele	Tasker

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabine di poppa	m 1,91
Dinette	m 2,15
Toilette di poppa	m 1,88
Cabina di prua	m 1,88
Lung. del poz.	m 2,54

"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 cassette ●●●●●

Legenda

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

TASWELL 60

CONSTRUZIONE E FINITURE

Essendo un'imbarcazione a dislocamento pesante, il Taswell 60 non necessita di una costruzione in sandwich, indubbiamente più leggera, ma più delicata e soggetta a fenomeni di delaminazione. Per questo il cantiere ha optato per un laminato pieno ad alto spessore, con largo uso di fibre uni e bidirezionali che garantiscono la necessaria rigidità e resistenza. Nella zona di chiglia vengono impiegati ben 25 strati di tessuto, incollati con resina poliesteri isoftalica, per un totale di circa cinque centimetri di spessore. L'ossatura dello scafo è costituita da otto correnti longitudinali e dieci madieri, oltre a cinque paratie strutturali, inclusa quella di prua anticollisione. La coperta è invece in sandwich di termanto, onde consentire una migliore coibentazione termica e acustica e abbassare il baricentro. La giunzione è realizzata con bulloni passanti distanziati di 20 cm uno dall'altro, previa siliconatura con 3M 5200, un prodotto che restando elastico nel tempo, assicura

estrema prua, è in pratica una seconda armatoriale dotata di un enorme piano di calpestio e uno scrittoio, oltre a numerosi stipetti e un armadio molto capiente. Il castello dell'altra è invece costituito da una cuccetta "francese" (cm 100x205) inferiore e una cuccetta singola superiore. L'unico bagno, anch'esso provvisto di box doccia separato, presenta la doppia apertura per essere utilizzato da entrambe le cabine. Chiude la rassegna degli interni la cabina singola per il marinaio che è ricavata a poppavia del carteggio ed è completa di lavello e wc; manca a nostro avviso una seconda branda. Le altezze interne non scendono mai sotto i 185 cm.

l'impermeabilità della zona maggiormente soggetta a infiltrazioni d'acqua. L'alta qualità della costruzione è testimoniata dalla certificazione A1 del Lloyd Register, oltre a quella dell'American Bureau of Shipping. Esempio della qualità del teak e la sua lavorazione, frutto della nota maestria degli artigiani orientali.

A MOTORE

Di serie è montato uno Yanmar da 140 cv turbo, molto compatto e leggero, ma che si è dimostrato un po' sottodimensionato. Infatti, rispetto a una velocità critica di 9,3 nodi, il nostro GPS ha rilevato 7,5 nodi a regime di crociera (2.500 giri) e 8,1 nodi al massimo (3.100 giri). Considerando l'elevato dislocamento e la tipologia stessa della barca, che presuppone un uso frequente della propulsione meccanica, riteniamo utile l'adozione di un motore più potente. La navigazione è estremamente silenziosa, sia per l'ottimo isolamento acustico dei pannelli a doppio foglio di piombo, sia per la presenza del giunto omocinetico e del cuscinetto reggispinta, che oltre a evitare problemi di allineamento, smorza sensibilmente le vibrazioni. Anche all'interno, i valori di rumore sono tra i più bassi mai registrati. L'ispezione al motore è facilitata dalle grandi dimensioni del vano, un'autentica sala macchine a cui si accede da una porta posta in cucina; non altrettanto comodo è lavorare sul generatore, un Onan da 7 kW di serie, piazzato in un piccolo locale separato, dove si trova anche parte dell'impiantistica di bordo. Come tutte le barche a dislocamento pesante e chiglia allungata, il Taswell 60 manovra in retromarcia con una certa difficoltà: da prevenire dunque l'elica direzionale di prua, ormai un "must" su barche di questa categoria.

A VELA

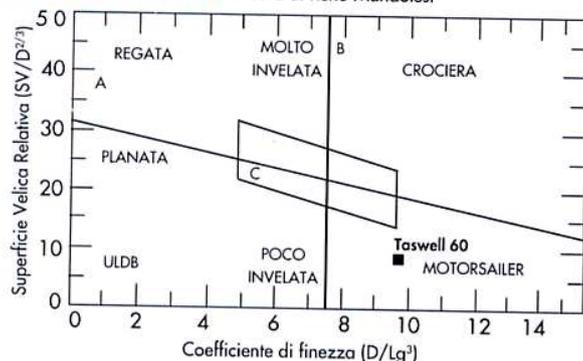
Appena sette nodi di vento reale e onda lunga residua non sono certo le condizioni ideali per il Taswell 60 che dispone di un rapporto dislocamento-superficie velica poco favorevole. Il piano velico a cutter è comodo e facile da manovrare, ma poco performante con venti inferiori ai 10 nodi; a ciò si deve aggiungere che questo esemplare era dotato di randa avvolgibile, il cui profilo penalizza ulteriormente le prestazioni. La scelta di un armo del genere rientra d'altronde nella filosofia del progetto, che è finalizzato alla crociera pura, dove privilegiati sono il comfort e la sicurezza, nonché la semplicità di conduzione anche con equipaggio ridotto. Per questo abbiamo apprezzato la disposizione delle manovre attorno alla ruota e l'ottima stabilità di rotta che insieme all'inerzia prodotta dalle 30 tonnellate di dislocamento, concede al timoniere qualche distrazione. Per potenziare il passo basterà optare per la randa staccata (peraltro di serie) e per un genoa al 150%, in sostituzione dello yankee, mantenendo comunque la trinchetta rollabile per vento forte.

DOTAZIONI E IMPIANTI

L'impiantistica del cantiere Ta Shing è realizzata secondo le specifiche richieste dall'American Bureau of Shipping (l'equivalente del nostro RINA) e gli stessi componenti, quali tubi, fascette, pompe ecc. sono di provenienza statunitense. Notevoli le capienze dei serbatoi, tutti in inox (1.200 lt d'acqua e 600 di gasolio), appena sufficiente invece la riserva d'energia (solo tre batterie da 120 Ah), ricaricate da un solo alternatore da 55 Ah. Complete le dotazioni di serie, che oltre a quanto già citato, includono le pompe a pedale, il caricabatterie, il circuito acque nere, il parafulmine, tre pompe di sentina elettriche, il boiler e altri accessori di norma opzionali. (L.Z.)

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



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
γ 45°	Bolina	3,0	5,3	7,1	7,5
γ 90°	Traverso	3,8	6,2	7,9	8,3
γ 135°	Lasco	2,1	4,9	6,8	7,6
γ 180°	Poppa	1,5	3,8	6,0	6,8

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	17,98
Lunghezza al gall.	m	14,60
Larghezza	m	5,02
Pescaggio	m	2,05
Dislocamento	kg	29.500
Zavorra	kg	8.900
Superficie velica (100%)	m²	132,5
Numero cuccette		6
Motori e cavalli	Yanmar	140 cv
Capacità serb.acqua	lt.	1.200
Capacità serb.gasolio	lt.	600
Disegnata da:	Bill Dixon	
Costruita da:	Ta Shing	
Importata da:	Monaco Diffusion Marine-14 Quai Antoine 1er MC 98000 Monaco Tel 931.50478 Fax 93507348.	

Optional

Doppio pozzetto	6.100
Bimotorizzazione 2 x 110 cv	13.000
Timoneria interna	4.900
Aria condizionata	14.700
Elica di prua	7.700

I prezzi sono in \$ USA

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	9,28
Lft/Baglio max		3,58
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		30,2%
(valori medi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		9,48
Superficie velica relativa		16,44

LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi,
 γ : 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.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
Taswell 60	Dixon	17,98	29.500	6/7	132,5	Ta Shing	-
Beneleau 62	Farr	18,95	25.000	10	210	Beneleau	-
Swan 59	Frers	17,92	27.200	8/10	-	Nautor	-
C&C 57	Rob Ball	17,00	20.744	14	192	C&C Y.	700.000*
D.58	Joubert/Nivelt	18,20	27.000	6/8	171	Dynamique Y.	833.000
Centurion 60	Dubois	18,60	25.000	7	185	Wauquiez	-
Solaris 61	Peterson	18,50	25.000	8	187	Serigi	-
Contest 58	Zaal	17,50	24.000	9/10	200	Conyplex	-
Baltic 58	S&S	17,83	19.000	10	195	Baltic Y.	-
Atlantic 61	Anassis	18,50	35.000	11	180	Atlantic Boatyard	548.000
Nauta 57	Kaufman	17,27	18.400	8/9	178	Nauta Y.	-

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