



PROVA 

SKAGEN 50

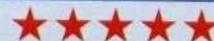


Una navetta di stile mediterraneo pensata per crociere a lungo raggio e costruita per superare qualsiasi condizione di mare. Ampi spazi sopra e sottocoperta offrono un'ottima abitabilità

di MAURIZIO BULLERI

SKAGEN 50

COPERTA

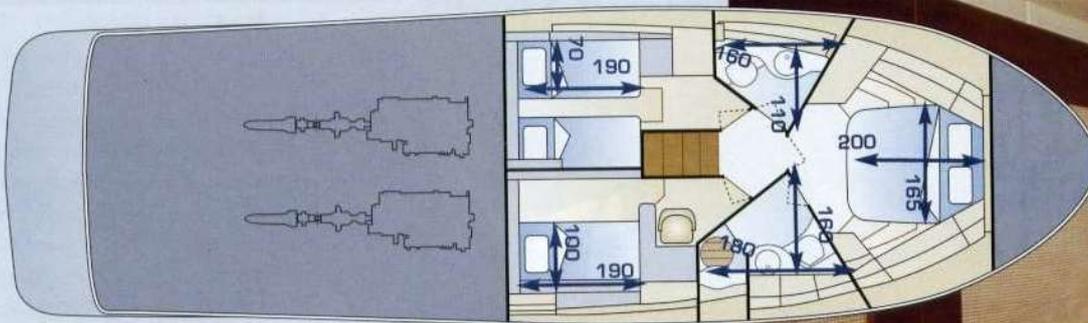


L'elemento distintivo di questa costruzione è il flying bridge che offre un'area all'aperto di dimensioni inconsuete su un 50 piedi. Il ponte superiore si sviluppa su tutto il baglio, fino a sovrastare i passavanti. Lo spazio è stato utilizzato principalmente per ricavare un'area conviviale "en plein air", con un grande divano a C e un tavolo da pranzo centrale. Le sedute e le cucinerie godono dell'assenza di vincoli dimensionali e si rivelano molto comode. Altrettanto confortevole la postazione di governo, che accoglie tre persone e lascia ampio spazio per le gambe. In plancia sono riportati tutti i quadri di controllo dei motori e le strumentazioni di navigazione. Una solida battagliola delimita la zona in cui è sistemato il portello trasparente che mette in comunicazione diretta le due timonerie. Sul ponte superiore ha trovato posto anche un mobile cucina/bar e, a poppavia, il tender con la relativa gruetta. Il rollbar assume la duplice funzione di sostegno per le antenne e di zona d'attacco del tendalino parasole che con le sue grandi dimensioni protegge tutta la zona vivibile del fly e che grazie a un'intelaiatura d'acciaio piuttosto robusta può essere tenuto aperto anche durante la navigazione con cattivo tempo. Il disegno del ponte principale rivela l'attenzione per la sicurezza. La falchetta alta, sormontata da una battagliola quasi per l'intero perimetro dona buona sicurezza durante gli spostamenti, anche se effettuati in navigazione e con mare mosso. Le porte stagne laterali mettono in comunicazione la timoneria con i passavanti favorendo la rapidità di movimento. A prua e a poppa le manovre sono sicure e agevoli. La base anteriore della tuga offre un divano incassato e un prendisole, entrambi godibili durante la navigazione. A poppa, il pozzetto di grandi dimensioni permette la sistemazione di tavolo e sedie pieghevoli. Nel coronamento, due gradini facilitano il transito verso la passerella e una porta conduce all'ampia spiaggetta poppiera.



A destra, la grande plancetta poppiera. Sotto, la finestratura di poppa che dona luce al salone e la scala esterna che conduce sul fly.



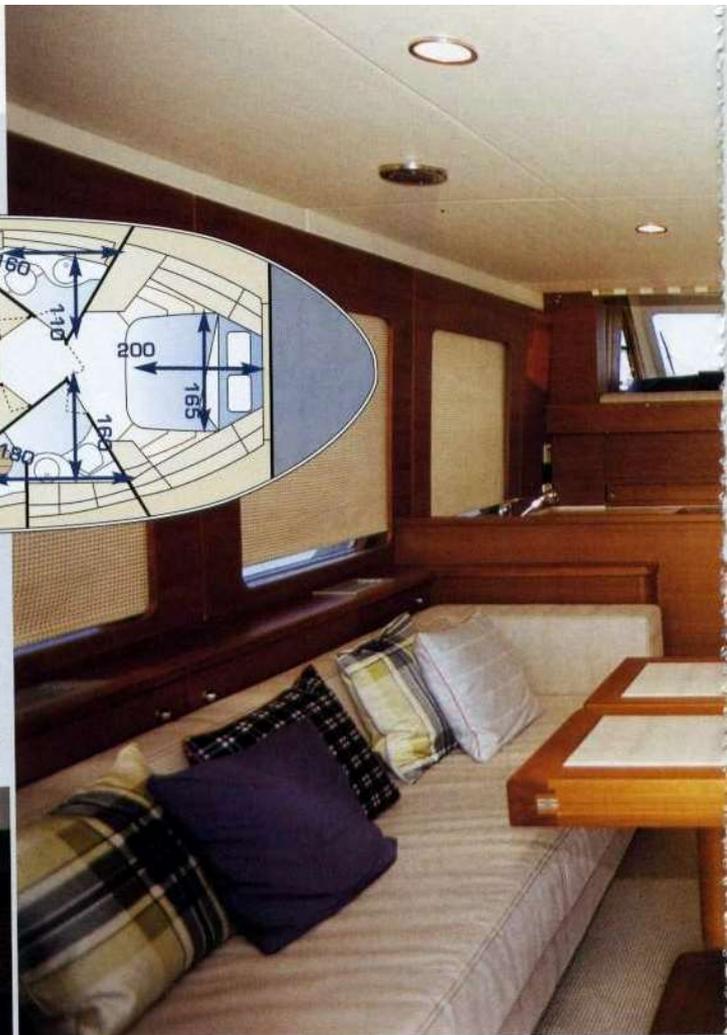


Le dimensioni sono espresse in centimetri

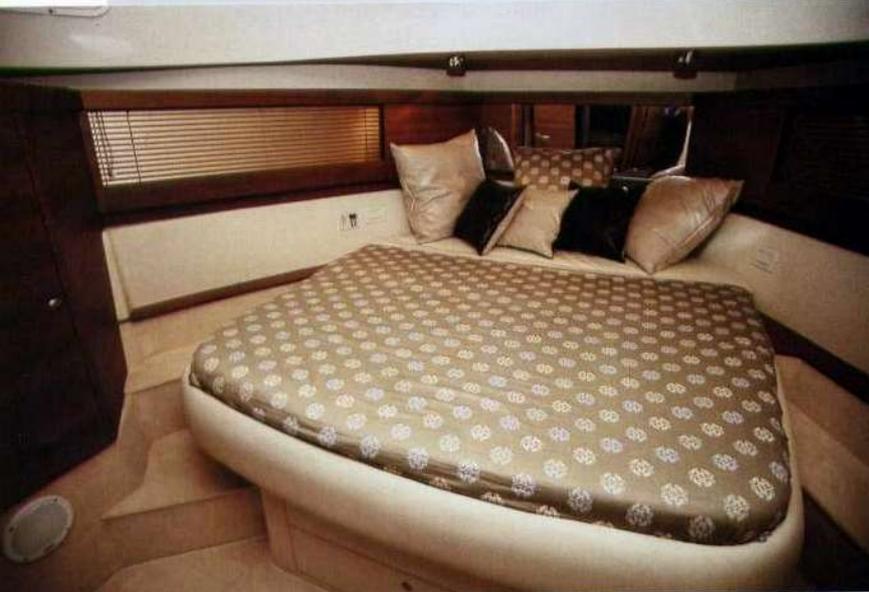
ALTEZZE IN CABINA

Cabina di prua	cm 205
Cabina ospiti dritta	cm 220/140
Cabina ospiti sinistra	cm 200/165
Toilette armatore	cm 205
Toilette ospiti	cm 205
Dinetta/cucina	cm 197/200

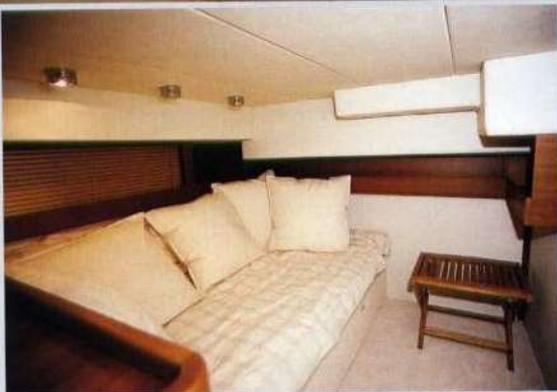
A destra, nel grande salone lo sguardo corre ininterrotto sino alla timoneria, superando gli arredi e lo spazio destinato alla cucina.



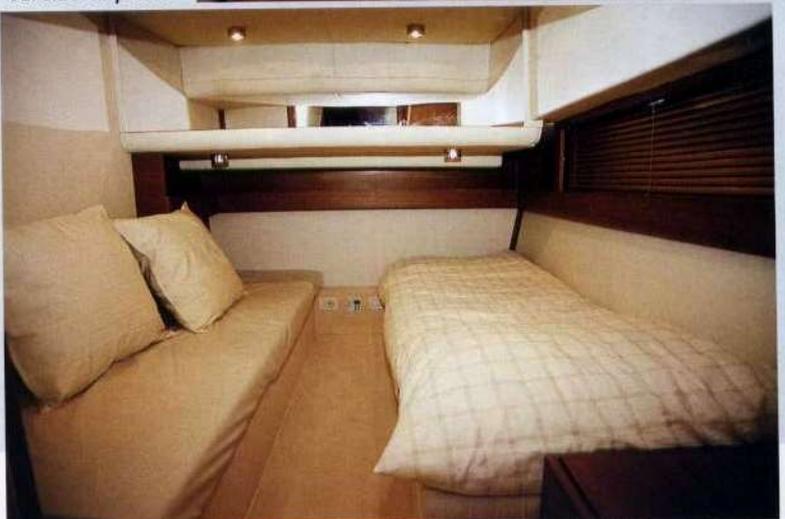
Sotto, l'ariosa cucina si sviluppa su un ampio mobile a U che la rende più raccolta e funzionale.



Sopra, l'armatoriale con letto "king size" è collocata nel vertice di prua.



Sopra, la cabina ospiti di dritta è l'unico ambiente ad altezza ridotta. A destra, le cuccette della cabina di sinistra sono trasformabili in matrimoniale. Le paratie divisorie possono essere spostate o eliminate per ampliare il vano.



SKAGEN 50

|||||

INTERNI



Spazio, luce e comfort. Questi gli elementi chiave del disegno degli interni che prevede locali ariosi, luminosi e ben ventilati. Un concetto che trova ampia giustificazione nel considerare lo Skagen 50 l'equivalente di una casa al mare, o meglio ancora, la barca dove vivere navigando. Entrando nel salone, lo sguardo spazia in ogni direzione e attraversa le numerose e ampie finestrate laterali e il parabrezza fino a prua. Gli arredi, in prevalenza di modesta altezza, non incombono e offrono volumi di stivaggio più che sufficienti per la crociera di un'intera famiglia di cinque persone. Il salotto è al tempo stesso zona pranzo, grazie al grande tavolo estensibile centrale. Di fronte è posto un mobile contenitore con televisore a scomparsa. La cucina si sviluppa con un razionale disegno a C che ne permette il migliore utilizzo. Ogni sorta di elettrodomestico trova posto sotto i piani di lavoro e nella colonna sotto la scala che conduce al fly. La timoneria è servita da una poltrona con regolazioni multiple e da un divano fronteggiato dal carteggio e dallo schermo del radar, per affiancare attivamente il pilota nel controllo della navigazione. Sul ponte inferiore, la zona notte si sviluppa secondo due diversi layout. La barca esaminata era dotata di tre cabine: armatoriale a prua, ospiti con studio e letto alla francese sul lato di dritta e doppia a letti gemelli sul lato di sinistra. Una versione ancora più comoda prevede la realizzazione di due sole grandi cabine matrimoniali con quella padronale a centro barca, estesa da una murata all'altra e corredata da una zona studio con divanetto e scrittoio. Per realizzarla viene eliminata la paratia che separa le due cabine ospiti e viene alzata una parte del pagliolato della timoneria, allo scopo di aumentarne l'altezza. In entrambe le versioni sono previsti due bagni con box doccia separato. Quello più ampio è dedicato esclusivamente all'armatoriale, l'altro è comune alle due cabine ospiti. Una buona dotazione di stipi e armadi completa l'arredamento di questa comoda barca.



A destra, una delle due cabine ospiti dispone di una zona d'ingresso adibita a studio; l'altezza sopra al letto è parzialmente ridotta. Più a destra, uno dei bagni, arredato con eleganza e provvisto di box doccia separato e di due oblò.



A sinistra, il posto di governo con la poltrona di guida regolabile e il divano ospiti fronteggiato da un piano di carteggio. Sulla barca in prova la timoneria era servita da due porte stagne d'accesso ai passavanti. È prevista una versione con una sola porta sul lato di dritta.



SKAGEN 50

(segue da pag. 238)

cantiere (Seaway) ed è stato creato uno staff di tecnici e disegnatori che sono già al lavoro per costruire il prossimo modello, lo Skagen 65. Ma torniamo al 50 per esaminarne le caratteristiche. La carena presenta una notevole stellatura a prua, ma già a metà barca l'angolo diedro si riduce notevolmente (circa 20°) per scendere fino a 12° a poppa. Un asse di chiglia imprime direzionalità allo scafo, mentre due semitunnel aumentano l'efficienza delle eliche. In fase di test è stato rilevato che il loro regresso risulta minimo alle andature di crociera, a dimostrazione di un'attenta fase di messa a punto. Negli interni di questa navetta si può apprezzare sia il piacere del navigare sia il comfort di ambienti ariosi che non fanno rimpiangere gli spazi domestici. Basato su un concetto d'abitabilità tipico degli scafi dislocanti, lo Skagen 50 si propone ad armatori mediterranei abituati a godere anche degli spazi esterni.



La sala motori è ordinata ed è attraversata da un ampio corridoio.

COSTRUZIONE ★★★★★

La barca è omologata per la navigazione in categoria A (oceanica) e questa qualità testimonia l'elevato standard di progetto e costruzione. Il cantiere, inoltre, offre una garanzia di cinque anni sulle strutture e contro l'osmosi. L'opera viva è stratificata con laminato pieno, mentre la coperta è in sandwich di balsa e altre parti dell'opera morta impiegano sandwich di Pvc. Per il mantenimento della lucentezza della scocca e per contrastare l'elettrolisi dell'acqua sulle parti immerse, viene impiegato uno speciale gelcoat. Una fitta rete di correnti, madieri e paratie strutturali rinforza la costruzione. All'esterno i ponti sono rivestiti con teak di prima scelta e gli arredi interni sono realizzati con la stessa pregiata

(segue a pag. 244)

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

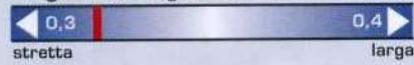
Lunghezza ft	m 16,55
Lunghezza omologazione	m 14,99
Larghezza	m 4,80
Pescaggio	m 1,35
Dislocamento a vuoto	kg 20000
Motorizzazione	cv 450x2
Serbatoi carburante	lt. 1960/3860
Serbatoi acqua	lt 610
Posti letto	5+2
Portata persone	12
Categoria di progettazione CE	A
Costruita da	Seaway
Importata da	Tri Yachts
18038 Sanremo (IM), tel. 0184 500396, fax 0184 504963, www.triyachts.com	

L'ANALISI DELLA CARENA

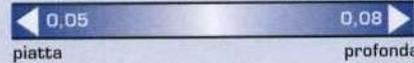
Lo scafo ha uno slancio di prua poco pronunciato, con sezioni prodire molto profonde che si appiattiscono parecchio lungo lo sviluppo della carena. A metà imbarcazione la V del fondo è di 20 gradi, mentre sullo specchio di poppa il valore si abbassa sino a 12 gradi. Centralmente è presente una massiccia chiglia longitudinale che a 3/4 a poppavia dell'imbarcazione presenta una sorta di pinna. Nonostante il dislocamento sia piuttosto elevato, questa imbarcazione raggiunge velocità di tutto rispetto, e tende quasi a planare completamente. Ben disegnato lo spigolo dotato di un efficace deflettore che corre su tutta la lunghezza della fiancata.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	m 1,35
Dislocamento prova	kg 22500
(effettivo peso della barca in prova)	
Larghezza/Lunghezza	0,304



Immersione/Lunghezza n.c.



Dislocamento relativo 183

PREZZI

2x450 cv Caterpillar € 695.000,00
Con dotazioni standard, Iva esclusa.

DOTAZIONI DI SERIE

Gruppo elettrogeno da 3,5 kW - Impianto 220 VCA - Caricabatterie - Tridata sul fly - Pilota automatico - Vhf - Gps con plotter - Flap - Teak nel pozzetto, sul fly e sulla plancetta di poppa - Verricello salpancora - Ancora Delta - Verricelli tonnellaggio a poppa - Frigo - Forno a microonde - Congelatore - Impianto acqua calda con boiler da 40 litri.

OPTIONAL

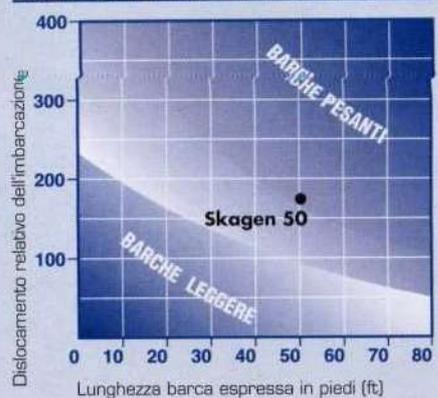
Cuscineria a prua - Passerella elettroidraulica - Teak sui passavanti e a prua - Gps plotter sul fly - Stazione di comando a poppa - Televisore a scomparsa - Divano letto nel salone - Aria condizionata - Riscaldamento - Elica di prua - Lavastoviglie - Lavasciuga - Cavo banchina con avvolgitore - Invaso per tender - Gruetta tender - Grill e frigo sul fly - Tendalino parasole sul fly - Bidet bagno armatore - Serbatoio supplementare da 1900 litri.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento a vuoto con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 20000 kg divisi per la potenza installata, 900 cv.

Skagen 50	22,22	
15 Alto	10 Medio	5 Basso

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza; per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test	
Velocità del vento reale	6 nodi
Stato del mare	quasi calmo
Temperatura dell'aria	25 °C
Carburante	lt 1800
Acqua	ft 500
Equipaggio imbarcato	4 persone
Pulizia carena	pulita
Motorizzazione installata	cv 450x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test.

Strumentazioni usate

Garmin Gps 48 - Delta Ohm HD 8701

Giri al minuto/velocità	
1600 giri	9,0 nodi
2500 giri	16,6 nodi
2800 giri	22,0 nodi

Consumi dei motori

Giri al min.	litri x ora
1600 giri	23
2500 giri	120
2800 giri	190

Dati misurati in prova

Autonomia teorica (con serb. da 3860 litri)

1600 giri	167h 50'
2500 giri	32h 10'
2800 giri	20h 19'

RUMOROSITÀ A MOTORE

Timoneria esterna	
1600 giri	69 dbA
2500 giri	77 dbA
Timoneria interna	
1600 giri	68 dbA
2500 giri	76 dbA
Cabina prua	
1600 giri	69 dbA
2500 giri	81 dbA
Salone	
1600 giri	70 dbA
2500 giri	78 dbA

SKAGEN 50



A sinistra, lo Skagen 50 alle andature di crociera più elevate assume un assetto di semi-planata che favorisce l'aumento della sua velocità. In dislocamento, a lento moto, i consumi sono così ridotti da consentire un'ipotetica traversata atlantica con il serbatoio da 3860 litri.

(segue da pag. 242)

essenza, facendo spesso ricorso a masselli di indubbia eleganza. Negli arredamenti manca forse qualche orpello, o l'estro di un architetto italiano, ma il risultato complessivo certo non delude.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Razionalità ed efficienza. Con questi obiettivi sono stati progettati tutti gli impianti di bordo, nella consapevolezza che da essi dipende in buona parte la sicurezza e la qualità di una imbarcazione. L'impianto elettrico è completo e ben realizzato. Sono presenti due quadri di controllo generali, uno interno e l'altro sul fly. La rete a 220 Vca è distribuita in tutti i locali, con varie prese di servizio. La tensione viene prelevata dalla banchina, oppure generata dal gruppo di bordo da 3,5 kW (di serie) o in alternativa proviene dall'inverter da 1,5 kW, installato anch'esso di serie, per convertire la tensione delle batterie. Buona la capacità del gruppo servizi (400 Ah su 24 Vcc), cui si ag-

giungono le batterie di avviamento motori e quella del gruppo elettrogeno. Quattro pompe elettriche e due manuali assicurano l'eventuale svuotamento delle sentine. L'impianto idrico prevede una notevole riserva d'acqua (610 litri), il serbatoio delle acque nere (180 litri) e il boiler (40 litri). Oltre ai tradizionali sistemi antincendio, in tutte le cabine sono presenti estintori portatili, a sottolineare l'attenzione del costruttore per i sistemi di sicurezza.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Sono previste due diverse motorizzazioni di simile potenza. Quella di serie è una coppia di Caterpillar da 450 cv. In alternativa due Yanmar da 480 cv, da scegliere secondo le preferenze di ciascun armatore per uno o l'altro marchio.

PRESTAZIONI ★★★★★

L'imbarcazione in prova era equipaggiata con i motori Caterpillar. La versione con i nuovissimi Yanmar da 480 cv è già stata

prevista ma sarà disponibile non appena questi nuovi motori saranno immessi sul mercato. Le prestazioni su questo tipo di scafo non risentono delle variazioni di carico e sono pressoché costanti anche al mutare delle condizioni del mare. La barca naviga in dislocamento e con basso consumo di carburante (appena 23 litri/ora) sino a 1600 giri/minuto, a cui corrisponde un'andatura di circa 9 nodi. La velocità di crociera più conveniente si attesta invece intorno ai 16-18 nodi, con regimi compresi tra 2500 e 2700 giri/minuto. A queste andature lo scafo accenna a planare e fa registrare il massimo rendimento del sistema di propulsione. I motori portano l'imbarcazione alla velocità massima di 22 nodi a 2835 giri/minuto. La perfetta insonorizzazione della sala macchine e la qualità d'assemblaggio di tutte gli elementi (strutturali e non) riducono rumori e vibrazioni consentendo di ottenere un comfort acustico davvero eccellente. La massima rumorosità è stata registrata nella cabina di prua (per effetto del frangere delle onde sui masoni) ed è risultata pari a 83 dBA, cioè 2 dB sotto il livello di 85 dBA, giudicato più che accettabile su una barca a motore. Sul fly, nella timoneria interna o nel salone, alle andature di crociera si naviga praticamente indisturbati, senza quasi percepire il rumore dei motori. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Skagen 50	16,55	4,80	20000	2x450	eb	Seaway	695.000,00
GB 52 EU	16,19	4,70	26500	2x450	eb	Grand Banks	985.000,00
Hampton 50 MY	16,92	4,60	24000	2x450	eb	Hampton	n.c.

NOTE I prezzi sono iva esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".