

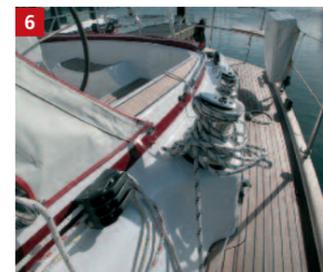
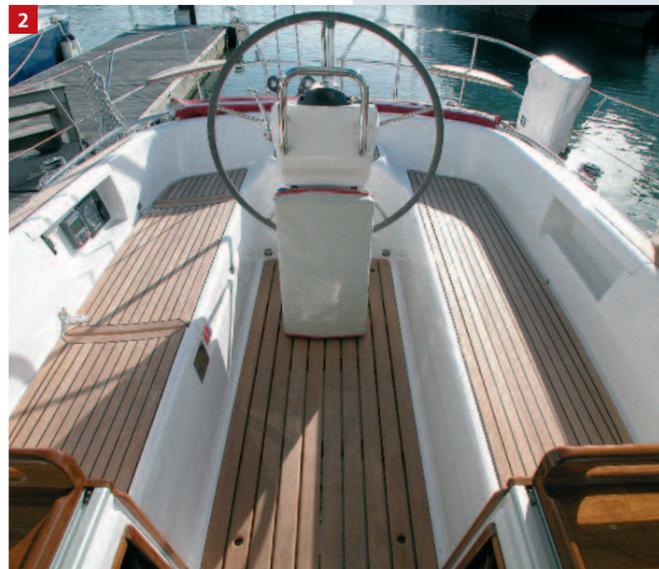
prova Najad 380

Prosegue il rinnovamento della gamma Najad: dopo il 511 il cantiere svedese rivede il modello best seller della gamma

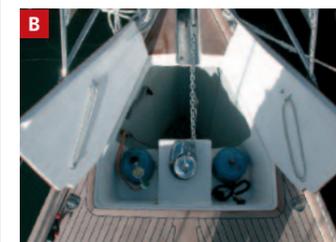
È difficile rimettere in discussione prodotti di grande successo. Già la nascita di un nuovo modello comporta grandi sforzi da parte di chi lo pensa e lo realizza; quando poi il pubblico ne decreta la riuscita, è lecito pensare che, meglio di così, non si può fare. Il Najad 373 ha avuto un notevole successo diventando il best seller della gamma. Nonostante questo, il cantiere ha avuto la forza di rimetterci le mani. E a ragione, perché il nuovo 380 che lo sostituisce non è solo più bello: ha subito una serie di piccoli miglioramenti che, a fronte di un leggero aumento di prezzo, lo rende ora più completo e interessante. Primo fra tutti la linea: avendo percepito il grande apprezzamento nei riguardi del 511 (versione riveduta e corretta del 490 - vincitore nella sua categoria del concorso EYotY 2003) hanno pensato di ingentilir-la slanciando la poppa, un po' tozza sul 373; poi l'abitabilità, in particolare le altezze interne, talvolta limitate sul precedente modello; piccoli ritocchi anche per il piano velico, con randa maggiorata di quattro mq; infine la capienza dei serbatoi, ora degni di un vero blue water cruiser. Sono dettagli, direte voi. Ma la somma di queste parti rende ancor più appetibile un prodotto già di grande successo, lasciando ben intendere la filosofia e le aspirazioni di questo prestigioso cantiere: mai sedersi sugli allori, ma cercare continuamente, soprattutto ascoltando le critiche dei clienti, di rendere le proprie barche, anche quelle considerate già perfette, ancora migliori.



La linea slanciata e accattivante rende questo undici metri svedese una delle barche più ammirate della sua categoria



Zoom



Tendere all'eccellenza è uno dei parametri fondamentali per lo storico cantiere svedese: se c'è un'azienda concorrente che propone una soluzione, Najad cerca di farla meglio. Nato nel 1971, iniziò l'attività proponendo tipiche barche nordiche, robuste e marine ma dall'aspetto un po' goffo. L'avvento dello studio Judel/Vrolijk per la progettazione, unito a una completa rivisitazione dello stile, ha fatto dei Najad un punto di riferimento del mercato. Oggi, con più di 2.000 esemplari che navigano in tutto il mondo, rappresentano uno dei prodotti più affidabili e sono ovunque riconosciuti come barche di assoluta qualità. La gamma parte da un 33 piedi fino all'ammiraglia di 51 piedi, con la particolarità che sono le piccole a essere

realizzate con gli standard delle grandi. Ciò le rende (le piccole) barche adatte a chi ama il massimo della qualità ma in dimensioni ridotte, una rarità in questo senso. Il 380 rientra pienamente nel discorso: ha un costo sicuramente elevato, tra i più alti nella sua misura, ma solo perché Najad è uno dei pochi cantieri di lusso a cimentarsi su taglie "minori". Le linee sono dovute, come abbiamo accennato, alla prestigiosa firma Judel/Vrolijk, alla ribalta dopo la vittoria in Coppa America ma attivi da sempre nel campo dei cruiser veloci. La loro matita ha dato una decisa sterzata a tutta la gamma: oltre a diventare decisamente più veloci, i Najad hanno acquistato una grazia e un'eleganza che li ha resi più "internazionali". E il 380 rap-

presenta un esempio lampante di questa filosofia: rispetto al 373 è stato allungato di 25 cm allo scopo di renderlo ancora più gradevole. Ora la poppa è più alta sull'acqua e tutta la linea più slanciata. Ci ha guadagnato anche la lunghezza al galleggiamento, aumentata di 15 cm. L'aspetto è comunque delizioso, quanto di meglio per un cruiser a pozzetto centrale: slanci pronunciati ma "attuali" ed equilibrati, prua alta, insellatura accentuata, tuga perfettamente integrata: insomma una barca estremamente "femminina", una paperella che galleggia con grazia. Le appendici rappresentano un buon compromesso tra prestazioni e comfort: il bulbo, in piombo, è correttamente immerso (195 cm) ma ha una forma allungata che, insieme al piccolo skeg del ti-

1 Il teak da 12 mm finemente lavorato riveste tutta la coperta, mentre sulla tuga si paga a parte. Da notare l'abbondante spazio per sdraiarsi a prua; **2** Il pozzetto è raccolto e consente di appoggiare agevolmente i piedi sulla panca sottovento. La pavimentazione a doghe nasconde una vasca di raccolta dell'acqua. A riposo, il tavolo non ingombra ed è dotato di una protezione in tela. Da notare l'alloggio protetto del quadro motore; **3** Il grande vetro su cui è montato lo sprayhood parzialmente trasparente. Questa soluzione permette di timonare anche seduti sottovento mantenendo sempre un'ottima visibilità. Nei nostri mari, specie d'estate, vi potrà sembrare un po' soffocante (a richiesta il vetro può essere apribile nella parte centrale), ma aspettate di incontrare tempi duri...

4 Il pozzetto, volutamente piccolo, è molto funzionale specie per un equipaggio ridotto. Le manovre sono tutte raggiungibili dal timoniere. Notate i bei piani in legno attorno all'ingresso; **5** L'avvolgente pulpito poggia su quattro punti; **6** A richiesta si possono avere borose (a cima unica), drizza e mantiglio della randa rinviati ai lati del pozzetto e serviti da stopper; **7** L'allungamento della poppa ha consentito di ottenere uno specchio attrezzato comodo e fruibile. Bello l'effetto ribassato dovuto alla falchetta che si interrompe sulle fiancate. Da notare i seggiolini sui pulpiti, piacevoli in navigazione; **8** Il trasto segue la curvatura del bolzone e ha un paranco poco demoltiplicato, fattori che lo rendono faticoso da manovrare. Ottima la posizione del Bimini a riposo

mona, garantisce un'ottima stabilità di rotta. Il piano velico è leggermente frazionato per favorire una maggior dimensione della randa, più gestibile, rispetto al genoa, e per garantire buone prestazioni anche adottando un fiocco 110% (fornito di serie); c'è comunque abbastanza spazio per montare una trinchetta. In coperta l'impostazione è tipicamente da barca nordica, con pozzetto centrale raccolto e ben protetto su cui vengono rinviate la maggior parte delle manovre. Diciamo la maggior parte perché, per non avere passaggi di cime sotto al vetro, che porterebbero vie d'acqua, le drizze e i terzaroli sono organizzati direttamente su winch all'albero; a richiesta, però, si possono avere rinviati ai lati del pozzetto. Le scotte del genoa e tutta la regola-

zione della randa sono, invece, perfettamente raggiungibili dal timoniere; solo il trasto, leggermente incurvato e dotato di scarsa parancatura, risulta faticoso da manovrare. Con il vetro che prosegue con il grande sprayhood, anch'esso in parte trasparente, si può navigare all'asciutto anche con vento e pioggia a diretto (come è successo a noi). I paraonde sono alti e le panche comode, ma lo spazio è sufficiente per non più di quattro persone. In coperta si cammina agevolmente e solo intorno alle sartie il passaggio risulta limitato; comunque, la sensazione di protezione e sicurezza è eccellente, aiutata anche dalla bella falchetta in teak e dai robusti pulpiti. A prua, oltre la tuga, c'è una notevole area libera per sdraiarsi.

A Il musone dell'ancora è robusto e consente di salpare senza danneggiare la prua. La falchetta di legno ha un bordino di protezione in bronzo;

B Il pozzo catena è ampio e profondo, e consente di stivare anche alcuni parabordi. Poco felice la posizione delle bombole, soggette al contatto con l'acqua salata (i portelli non hanno i gocciolatoi); **C** Il grande e profondo gavone in pozzetto è ben organizzato e ha anche un alloggio dedicato per i verticali del tambuccio;

D I gavoni di poppa sono limitati in profondità; **E** Di serie viene fornito questo bel tavolo che, anche a riposo, rimane fisso sulla colonnina



I Najad sono costruiti in modo tradizionale privilegiando la robustezza alla leggerezza. Gli scafi e le coperte vengono realizzati in sandwich di vetro, con tessuti triassiali e unidirezionali, e anima in Divinycell, espanso a cellula chiusa; la resina usata è poliestere isoftalica e, di serie, viene applicato sull'esterno dell'opera viva il trattamento epossidico. La struttura è composta da longheroni e madieri resinati direttamente allo scafo. La chiglia ha una sagomatura in vetroresina, parte integrante dello scafo, su cui viene applicato il bulbo in piombo: dall'interno, la flangia crea un pozzo di sentina profondo ben 84 cm. Lo scafo e la coperta vengono giuntati e resinati dall'interno ancor prima che vi entrino le paratie; queste ultime, re-

sinate a scafo e coperta, sono realizzate in pezzi che entrino dal tambuccio e, quindi, impiallacciate in opera. Il teak da 12 mm viene avvitato e incollato alla coperta. Per quanto riguarda gli interni, i Najad rappresentano una delle massime espressioni della lavorazione del mogano. Sia per il design che per la qualità delle finiture, difficilmente troverete qualcosa di meglio. Pensate che ben un terzo del legno acquistato viene scartato perché non garantisce gli standard di colore e di purezza della vena richiesti. Inoltre, dato l'alto livello di artigianalità (la maggior parte dei mobili è realizzata in opera a barca chiusa con largo uso di masselli) sono barche semicustom, cioè personalizzabili secondo le richieste dei clienti, aspetto quantomai

raro, specie su barche di taglia piccola. Scendendo sottocoperta verrete avvolti da una evidente sensazione di ben fatto. Nonostante il pozzetto centrale (che, di fatto, è piuttosto arretrato), la dimensione in lunghezza del quadrato supera i tre metri. Questo è reso possibile dal posizionamento a prua della sola cabina. La dinette è dotata di divani contrapposti e tavolo con ante abbattibili. Il divano di sinistra, a "L", ha dimensioni tali che può essere agevolmente usato come cuccetta, mentre quello di dritta è lungo solo 175 cm. Vi è spazio di stivaggio negli stipetti, sapientemente interrotti da piccole librerie (che rendono possibile la percezione ottica della larghezza totale), e sotto i divani che però sono parzialmente occupati dai ca-

1 Il carteggio risulta piuttosto piccolo, anche se non mancano i volumi di stivaggio e lo spazio per l'elettronica; **2** Il grande e arioso quadrato beneficia di altezze intorno ai 195 cm e di abbondanti punti luce, con oblò della Lewmar (non tutti apribili) realizzati su misura. Notate il design degli stipetti, interrotti con dei vani libreria in corrispondenza delle lande; **3** Anche se la foto può non dimostrarlo, la cucina è veramente grande. Il piano è rivestito in Corian e lo spazio di stivaggio prevede pensili profondi e capienti vani nelle basi; **4** La scala ha un disegno gradevole ed è arricchita da inserti antisdruciuolo in gomma. Sul retro si apre una delle ispezioni al motore; **5** La cabina di poppa con, sulla dritta, il letto doppio. Verso poppa si nota l'ingombro dei soprastanti gavoni

6 Il colpo d'occhio guardando a poppa conferma la buona lunghezza del quadrato. In primo piano il puntone dell'albero, il quale è poggiato in coperta. Da notare l'uniformità del mogano trattato a cera. Belli anche i ciellini, realizzati in modo tradizionale, e il grande corridoio sul tetto della tuga; **7** La cabina di prua è un piccolo gioiello. Il letto, protetto verso poppa con due semiparatie, risulta particolarmente accogliente. Sotto c'è un grande vano di stivaggio accessibile alzando i piani incernierati. Vi sono anche due armadi e numerosi stipetti pensili; **8** I bagni dei Najad sono famosi per la loro raffinatezza, e questo non fa eccezione. Da notare il pavimento con doghe separate per lo scolo dell'acqua e arrotondate, il bellissimo piano in Corian con lavello integrato e la qualità della laccatura

pianti serbatoi dell'acqua. Sulla dritta nella zona intorno al baglio massimo sono posizionati il carteggio, di misure piuttosto ridotte ma ricco di cassetti e completo di piccola libreria, e il bagno. Quest'ultimo, di buone dimensioni, è realizzato in modo impeccabile. Lo stile prevede pareti laccate bianche e il piano in Corian con lavello applicato senza soluzione di continuità. Il wc è di taglia grande e viene fornita una piccola tenda di protezione per la doccia. Bello il pavimento a doghe, utile l'armadio per le cerate, con scolo dell'acqua e bocchetta del riscaldamento. Di fronte, lungo il corridoio che porta a poppa, vi è la cucina, una delle più grandi viste su un 38. Il piano ha uno sviluppo lineare di ben 260cm. Vi è un prestigioso for-

nello della Force 10, un bel frigo con portello di apertura doppio e asportabile, e notevoli volumi di stivaggio, compresi cinque cassetti. Unici nei, il passaggio stretto tra la scala di accesso e il bordo del mobile, e l'altezza, inizialmente di quasi due metri ma poi in costante diminuzione fino a soli 175 cm. La cabina armatoriale è a poppa. Di serie viene fornita con due letti, un singolo e uno praticamente matrimoniale, soluzione in navigazione comunque migliore rispetto a un letto solo (ottenibile a richiesta). Per lo stivaggio vi è un grande armadio e alcuni stipetti pensili. Critiche le altezze, non superiori ai 165 cm. Bella e accogliente anche la cabina di prua, con altezza prossima ai 190 cm e letto comodo, anche se stretto ai piedi.

A Il nuovo stile prevede queste eleganti e lineari prese d'aria per gli armadi; **B** Interessante la soluzione per riporre le carte con ordine sotto il piano del carteggio: nel vano sopra si tengono quelle di uso immediato mentre sotto si stivano quelle in archivio; **C** Il frigo ha un vano veramente ampio e non troppo profondo, in modo da riporre le provviste senza sovrapporle. Pratica l'apertura in due parti completamente asportabile; **D** Le paratie dove insistono le lande sono abbondantemente resinare allo scafo; **E** Il divano di sinistra diventa un'ampia cuccetta di guardia. Interessante la soluzione della stecca amovibile per sorreggere gli schienali



FOTO MAAD



FOTO KOLTHOF



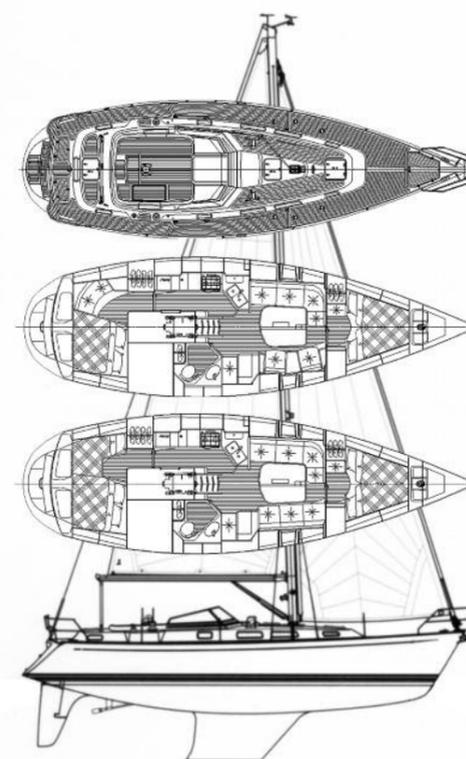
FOTO KOLTHOF

Benvenuti a bordo

Per capire fino in fondo le qualità e lo spirito di questo piccolo cruiser da oceano, bisogna prenderle di santa ragione. Per non rischiare la solita prova mediterranea con brezzoline e mare calmo, siamo andati a provare il Najad 380 in Inghilterra, dove è molto probabile che il tempo sia quantomeno severo. Non siamo rimasti delusi: vento tra i 15 e i 40 nodi, con punta massima di 43, mare poco mosso nel canale ma poi agitato nel Solent, con onde ripide controcorrente, pioggia a diretto. Ce la siamo cercata... In queste condizioni il nuovo undici metri svedese ha dimostrato la validità della sua impostazione. Abbiamo bolinato tra i 7 e i 7,5 nodi di velocità, accelerando oltre gli 8 (con punta massima di 8,95) appena lasciate le vele, il tutto in estrema sicurezza e con un grande controllo. Nel Solent, sotto le raffiche peggiori abbiamo ridotto la velatura prendendo 3 (tre) mani di terzaroli e arrotolando il genoa: la musica non è sostanzialmente cambiata. Solo la velocità, sulle onde peggiori, è talvolta scesa intorno ai 5,5 nodi. Ma non abbiamo mai sbattuto una volta: il Najad tiene alto il naso, sale e scende dalle onde con dolcezza ma in modo deciso, senza bruschi rallentamenti o movimenti violenti. In pratica, si comporta come il 511 ma, in proporzione, è ancora più veloce. Il controllo, anche con raffiche violente che portavano il vento dai 20 ai 35 nodi in un attimo, non è mai venuto meno: la grande stabilità di

rotta, aiutata dalla chiglia allungata e dal piccolo skeg, permette di portare la barca con due dita senza mai straziorare. Il timone serve solo per cambiare direzione: se lo si lascia, la barca va praticamente dritta. In questo senso è un peccato che il circuito sia eccessivamente demoltiplicato: si perde molta sensibilità (meno male che va dritta da sola) e ai laschi o in poppa, quando invece occorre agire sul timone per sfruttare bene le onde, si lavora con la ruota come dannati, girandola e rigirandola per ottenere risultati soddisfacenti. In pozzetto c'è posto per pochi, ma si sta veramente comodi e ridossati: nonostante la pioggia battente ci siamo bagnati pochissimo. In condizioni estreme si timona in piedi appoggiando la gamba sottovento al paraonde; ma se il mare non esagera, ci si può sedere sottovento, timonando con una mano, in modo da sfruttare la protezione dello sprayhood. Intralciano un po' le tante cime che finiscono inevitabilmente sul pavimento del pozzetto. Risalendo di bolina nel canale abbiamo sfidato barche ben più sportive e - incredibile - le abbiamo battute sia di angolo che di velocità, un confronto interessante che la dice lunga sulle carene di Vrolijk da crociera. Anche a motore siamo rimasti soddisfatti: il potente Yanmar da 54 cavalli spinge il 380 a quasi 8 nodi di velocità massima, attestandosi sui 7,3 a regime di crociera e 6,8 a 2.000 giri. Buona la manovrabilità con qualche ritardo nella risposta.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	200x47 cm
Spazio tra panche	76 cm
Passavanti	40÷44÷24 cm
Tavolo dinette	120x105 cm
Tavolo carteggio	83x50 cm
Divano sinistra	200x90÷63 cm
Divano dritta	175x86÷60 cm
Letto prua	200x180÷45 cm
Letto poppa sinistra	202x66÷60 cm
Letto poppa dritta	202x160÷130 cm
Larghezza porte	42 cm

Dedicato a...

Come spesso accade per le barche nordiche, il Najad 380 costa molti soldi che, però, ritroverete tutti in qualità e sicurezza. Leggendo la nostra prova crediamo che non abbiate dubbi su chi è l'utente ideale di questo cruiser: se uscite solo con tempo bello e amate trascorrere lunghe giornate in porto, forse non è la vostra barca. A parte gli scherzi, per apprezzare fino in fondo questo elegante undici metri bisogna conoscere bene il mondo delle barche o, semplicemente, bisogna avere l'occhio per apprezzare le cose di qualità, i Najad rappresentano un po' l'università della barche. Sono completi, costruiti con amore (il cantiere si rifiuta di aumentare la produzione, ora di sole 80-90 barche all'anno, per non rischiare di abbassare la qualità), belli e pensati per navigare sul serio, anche se, per amarli, non occorre necessariamente girare il mondo. In più questo 38 è un'ottimizzazione di una già ottima barca, fatta anche pensando all'estetica. Ora le proporzioni sono equilibrate e la sua bellezza durerà nel tempo, senza mai stancarvi: se avrete la capacità di capirla, potrebbe diventare la barca della vostra vita.



FOTO MAAD

i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Hallberg-Rassy 37	H.-Rassy	11,32	3,55	7.500	80,00	204.900
Malö 36	Malö Yachts	11,35	3,48	7.700	73,00	190.465
Nauticat 37	Siltala Yachts	11,23	3,65	8.000	87,70	257.000
Sweden 370	Sweden Yachts	11,15	3,68	6.800	82,00	197.092

Progetto	Judel/Vrolijk
Lunghezza scafo	11,55 m
Lunghezza gall.	9,90 m
Larghezza	3,65 m
Immersione	1,65/1,95 m
Dislocamento	8.900 kg
Zavorra (35%)	3.100 kg
Sup. vel. (randa + genoa 140%)	85,80 mq
Motore Yanmar 4JH4-E asse elica	54 hp
Serbatoio nafta	325 l
Serbatoio acqua	400 l

Attrezzatura

- albero 19/20 Selden poggiato in coperta, 2 crocette in linea, sartie basse sdoppiate
- sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Furlex 300 S
- vang rigido Selden a gas
- tendipaterazzo meccanico Hasselfors
- winch Andersen 2x52 ST + 1x28 ST + 1x12 ST
- timoneria Jefa ruota in acciaio ø 90 cm
- stopper Spinlock XAS (6) + XTS (2)
- attrezzatura di coperta Lewmar/Rutgerson

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich con tessuti di vetro triassiali e unidirezionali, anima in Divinycell, resina poliestere isoftalica, giunzione scafo/coperta resinata da dentro
- struttura: madieri in vtr resinati allo scafo, paratie resinata a scafo e coperta

Dotazioni

- ponte e pozzetto rivestiti in teak 12 mm
- tavolo pozzetto in teak
- osteriggi (3) e oblò (11) Lewmar
- vetro con sprayhood
- frigorifero elettrico 100 l
- batterie 2x140 Ah + 1x75 Ah
- boiler acqua calda 20 l
- serbatoio acque nere 55 l
- riscaldamento Eberspächer 4 uscite
- randa full batten e fiocco 110% in DC Mylar

Meteo della prova

- vento da 15 a 43 nodi reali
- mare da calmo ad agitato con onde ripide

Prezzo

Najad 380 € 235.000

Optional

Cabina di poppa con letto doppio e divano	2.575
Teack sulla tuga	5.624
Bowthruster 7 hp	5.041
Doccia calda/fredda a poppa	388
Salpancore Lofrans 1.000 w, ancora e catena 3.840	
Terzaroli in pozzetto + winch 28 ST	2.067
Tendipaterazzo idraulico (suppl.)	997
Impianto 220 v + caricabatterie 40 Ah	2.949

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

informazioni Yachting Sistema

Via Cardinale Mezzofanti, 7 - 20133 Milano
Tel. 02 7490483 Fax 02 7490970
www.najad.com - info@yachtingsistema.it