

prova



Con il potente gennaker murato
sul bompresso, questo cruiser
britannico ci ha fornito
prestazioni soddisfacenti
anche con vento leggero

Southerly 42 RST



Deck saloon nella migliore tradizione inglese, questo tredici metri nasce per vivere il mare in modo completo e sicuro

di VANNI GALGANI

Vi sono cantieri, che potremmo definire generalisti, i quali scelgono di fare prodotti medi che possano andare bene a tutti; altri invece, vuoi per predisposizione da parte dei fondatori, vuoi per le richieste della clientela di partenza, scelgono la strada della specializzazione, che il mercato identifica col nome di "nicchia". È questa la scelta di Northshore, gruppo che possiede i marchi Southerly, moderni deck saloon dalla linea ricercata; Fisher, fantastici motor-sailer nordici con poppa a canoa; e Vancouver, cruiser ipertradizionali. Fondato nel 1971, il cantiere iniziò la sua attività specializzandosi nel concetto dei cruiser abitabili a basso pescaggio, prima producono barche con doppia chiglia, successivamente introducendo la "Swing Keel", un sistema di chiglia basculante a scomparsa che, unito all'adozione di due pale del timone, permette di spiaggiare anche con barche di notevoli dimensioni. A questo si è unito lo sviluppo di forme sempre più slanciate di deck saloon fino ad arrivare alle attuali linee, moderne e ben disegnate. Certo sono volumi sempre un po' ingombranti, non certo le linee filanti e pulite che caratterizzano le attuali tendenze "mediterranee", ma comunque una interessante interpretazione di un tema che porta indiscutibili vantaggi alla fruibilità, specie degli interni. Una scelta radicale fatta per tutti coloro che vogliono vivere il mare in modo completo, senza limiti e senza tanta fatica.

FOTO DE MARIA

prova Southerly 42 RST



L'Inghilterra è la patria dei deck saloon. Come tutti i paesi nordici, dove le barche si usano tutto l'anno e in ogni condizione, la possibilità di vivere gli interni senza "chiudersi" ma cercando soluzioni permeabili, almeno otticamente, verso l'esterno, diventa fondamentale. Partendo da Nicholson, passando per Moody fino a Oyster, i più prestigiosi produttori di deck saloon sono inglesi. Southerly si è conquistato uno spazio proprio in questo segmento, riempiendo la fascia medio-bassa lasciata libera dai grandi marchi, sempre più spinti verso i maxi yacht. Ma per Southerly il deck saloon è solo una componente di un concetto molto più ampio che coinvolge l'intero mondo dell'andare in barca a vela.

Infatti i Southerly nascono per vivere la barca nel modo più completo possibile, cercando di annullare i limiti tipici di questo genere di imbarcazioni, come l'immersione, lo sforzo fisico nella conduzione e, come abbiamo già detto, la comodità (o la mancanza di questa). Ecco quindi che gli scafi vengono progettati secondo una vera e propria filosofia che coinvolge tutti questi aspetti. Inoltre gli ultimi modelli, a partire dal 42 che vi presentiamo ma, ancor di più, col 46 e col 54, sono disegnati con segni più moderni e "internazionali". Il 42 RST (stesso scafo dell'RS ma diversa coperta e conseguente cabina di poppa) nasce su un progetto a varie mani: lo scafo si deve a Rob Humphreys, uno dei più

apprezzati yacht designer inglesi, autore anche di tanti racer vincenti; la coperta è opera di Stephen Jones, mentre gli interni sono dello studio interno al cantiere. Le linee di carena rappresentano un giusto compromesso tra performance e la necessità di adottare la Swing Keel, soluzione che comporta una certa immersione dei volumi sotto al galleggiamento, per consentire di poggiarsi sul fondo senza coinvolgere elica e timoni. Questo consente di adottare geometrie di prua piuttosto stellate a vantaggio del comportamento sull'onda. Fuori dall'acqua lo scafo ha forme moderne e piuttosto piene, con volumi di poppa importanti a garanzia di una notevole abitabilità. Le appendici prevedono la

1 La tuga risulta ampia e ingombrante a discapito dei passaggi laterali. La parte anteriore si abbassa a formare una discreta area prendisole; **2** Il pozzetto offre numerose comode sedute intorno al tavolo fisso, quest'ultimo ingombrante ma comodo per poggiare i piedi a barca sbandata. Da notare la notevole distanza tra le ruote e l'organizzazione delle manovre che consentono al timoniere di gestire su entrambi i lati la scotta di randa;

3 Questa soluzione mantiene il pozzetto riparato consentendo l'accesso alla poppa senza parti mobili; **4** Il piedistallo del tavolo è solidale con la coperta e consente di aprire un osteriggio e due oblò per arieggiare la sottostante cabina di poppa; **5** Il trasto è posto sulla tuga; **6** Le manovre dall'albero sono tutte rinviate in pozzetto tranne la drizza di randa e di spi



7 Il tavolo non impedisce una corretta circolazione in pozzetto che resta agevole fino a poppa. Da notare anche l'altezza dei paraonde, ottimi per ripararsi e per poggiare la schiena; **8** Data la posizione avanzata, lo sprayhood riesce a riparare bene solo il tambuccio e la parte anteriore del pozzetto. A riposo viene accolto dall'alloggio di stampata; **9** Il pulpito è ampio e poggiato su quattro punti. Da notare la protettiva falchetta finita in teak e il piccolo bompresso in acciaio; **10** Dai winch in tuga si gestiscono le manovre provenienti dall'albero, compreso il trasto di randa e la scotta dell'autovirante; **11** La postazione del timoniere risulta piuttosto comoda, con pavimento sagomato e buona visibilità. Sul lato di sinistra si trovano i comandi per il motore, il bow-thruster la deriva mobile

già citata Swing Keel, una pinna di deriva che scompare completamente dentro lo scafo portando l'immersione a soli 84 cm, e le due pale del timone, necessariamente corte e angolate verso l'esterno. Il piano velico nasce per agevolare al massimo la conduzione: quindi sviluppo piuttosto contenuto con sovrabbondanza di randa rispetto al piccolo fiocco autovirante (circa 85 per cento). La stabilità dell'albero (poggiato) è garantita dal forte acquartieramento delle crocette. Rispetto alla versione RS, la sovrastruttura è tutta più ingombrante per ricavare la grande cabina armatoriale senza limitare la sicurezza del pozzetto. Quest'ultimo è ampio e riparato da paraonde alti in media ben 38 cm, i quali, ovviamente,



risultano poi ingombranti da scavalcare. L'organizzazione è tutta all'insegna della comodità e della facilità di conduzione: quindi ampie panche che girano anche davanti al tambuccio, tavolo centrale fisso con comoda sagomatura puntapiedi e tientibene in acciaio, due ruote del timone ben distanziate per lasciare un comodo passaggio che porta direttamente alla poppa attrezzata per il bagno. Il volume della tuga si paga sui passavanti, che risultano mediamente stretti e ulteriormente ingombrati dai candelieri, anche se liberi da attrezzature. Verso prua la tuga si abbassa a formare una comoda area prendisole e, oltre, si trova l'ampio pozzo catena, capace di contenere anche numerosi parabordi.

Zoom



A Il gavone dell'ancora è ampio abbastanza per contenere numerosi parabordi (noi ce ne abbiamo stivati sette). Il barbotin per le cime, però, è quasi impossibile da usare; **B** Molto bella la soluzione di far passare la scotta di randa dentro i tubi dei tientibene sulla tuga; **C** Sotto la panca di sinistra si apre un gavone capiente, mentre a dritta c'è posto solo per il vano bombole; **D** In corrispondenza delle bitte la falchetta è interrotta e rivestita in acciaio, soluzione che agevola l'utilizzo anche nei nostri porti; **E** I gavoni sotto le sedute di poppa sono pavimentati per offrire un doppio livello di utilizzo. C'entra anche la zattera autogonfiabile

prova Southerly 42 RST



Uno dei punti di forza su cui il cantiere fa leva è la robustezza della costruzione. I Southerly sono realizzati su stampi femmina, quello dello scafo diviso in due parti per accoppiare i semigusci e la struttura della deriva in un unico processo. I materiali sono vetro, con tessuti pluriassiali, balsa e resina vinilestere, la tecnica è a sandwich con anima incollata mediante il sacco a vuoto. Tutto il fondo dello scafo, fino a 15 cm sopra al galleggiamento, è laminato in pieno con particolari spessori nella zona della chiglia, intorno alla quale viene realizzata una fitta struttura di madieri e longheroni. Proprio sulla Swing Keel è interessante spendere due parole di approfondimento. Si tratta di un progetto esclusivo,

testato per oltre 25 anni, che consente di applicare una deriva zavorrata la quale, attraverso un meccanismo semplice e robusto, bascula fino a scomparire del tutto nello scafo, lasciando il fondo della barca completamente piatto. Tutto l'insieme deriva, fondo e scassa viene realizzato e assemblato a piè d'opera e quindi montato sulla barca quasi con la stessa semplicità con cui si monta un bulbo normale. Il complesso è composto da una pinna ellittica zavorrata (sul 42 pesa 1.570 kg), una piastra in ghisa (in questo caso da 2.100 kg) sagomata per seguire le forme dello scafo e una scassa dove sono contenuti il pistone idraulico e le varie parti meccaniche (mentre il motore elettrico è interno alla barca e

immediatamente accessibile). Il risultato è una deriva che, in azione, pesca 2,72 m (più di un racer delle stesse dimensioni), ma può completamente scomparire nello scafo lasciando l'immersione a soli 84 cm e soprattutto consentendo di poggiarsi sul fondo, che è direttamente composto dalla piastra in ghisa, quindi praticamente indistruttibile. Per l'assemblaggio ogni esemplare viene affidato ad una squadra che lo segue fino alla fine del processo; prima della consegna le barche vengono varate e armate alla base di Itchenor, nel Sussex. Internamente i mobili sono realizzati in ciliegio, ma si possono avere anche in acero o in teak. Il design è caldo ma discreto e lineare, le finiture sono di buon livello, anche se sul-

1 Scendendo, la disposizione degli arredi permette di spaziare con la vista fino alla parete in fondo alla cucina. Da notare le varie quote dei pavimenti, organizzate in modo da risultare sempre "naturali", e il tirante per il trasto che funge da tientibene; **2** Il carteggio ha un discreto piano parzialmente occupato dai supporti della console (che risulta un po' debole) con spazio per un plotter di grandi dimensioni. La visibilità totale consente, con il comando del pilota automatico, di condurre la barca da dentro;

3 Pezzo forte della barca è questa incredibile cucina, da fare invidia a molte case. Ci sono un frigo e un freezer, buoni volumi di stivaggio e tanto spazio di lavoro. In navigazione ci si può poggiare alla paratia; **4** La dinette panoramica offre sedute comode e un tavolo con sponde ripiegabili



5 La parete che delimita la dinette serve anche da appoggio a barca sbandata e dà accesso a volumi di stivaggio; **6** La cabina armatoriale a poppa ha un letto di misure corrette e forma regolare. Buona l'altezza dal letto al pozzetto, un po' al pelo quella delle aree calpestabili; **7** La cabina di prua è praticamente una seconda armatoriale, con lunghi letti a "V" unibili o, in alternativa, matrimoniale centrale. Buoni il calpestio, l'altezza e i volumi di stivaggio, anche se risulta poco agevole lo sfruttamento dello spazio sotto i letti; **8** Il bagno di prua è grande e completo di questo abbondante box doccia, dalle invidiabili dimensioni di 64x130 cm; **9** Il bagno di poppa è più piccolo ma offre lo stesso buoni spazi e la possibilità di fare la doccia coprendo la zona dei sanitari con una tenda

l'esemplare in prova abbiamo evidenziato qualche sbavatura nella verniciatura e nella gunzione di alcuni elementi. Appena scesi si resta colpiti dalla gestione dello spazio: otticamente si legge la paratia della cabina di prua, a quasi 4 metri dall'ingresso. Anche la stessa dinette ha una buona campata, ben 250 cm. Le sedute organizzate a "C" offrono sei comodi posti in una privilegiata posizione panoramica. Infatti la quota rialzata del pavimento e l'ampia finestratura consentono una vista a tutto tondo. Tra l'altro i vetri sono specchiati sulla faccia esterna, salvando in modo intelligente la privacy; quando si fa buio, potrete abbassare le pratiche tendine integrate. Corrette le soluzioni per i vari livelli di pavi-

mento, che non risulta mai scomodo o pericoloso. Sotto i paioli della dinette vi sono ampi volumi per contenere i serbatoi, ogni tipo di impianto e tanto spazio di stivaggio. Scendendo due gradini verso prua si accede all'esagerata cucina, ben 277 cm di sviluppo lineare, con due frigoriferi e ampie aree libere dove lavorare. Più avanti si trovano una grande cabina con bagno dotato di box doccia separato, o, in alternativa, due cabine e un bagno più piccolo. A poppa il pozzetto rialzato permette di ottenere una vera armatoriale con matrimoniale centrale, completa di bagno privato. Quasi sempre sufficienti le altezze con qualche zona un po' a rischio testate, anche per l'irregolarità delle forme. ▲

A Il grande frigorifero ad apertura verticale è completamente realizzato in acciaio. In cucina vi è anche un freezer a pozzetto; **B** Il motore elettrico che muove la deriva è immediatamente accessibile sotto i paioli; **C** Veramente abbondanti i volumi di stivaggio sotto la dinette: vi sono varie zone immediatamente accessibili e un profondo vano dove riporre attrezzatura di uso non frequente. Lo stesso vano contiene vari elementi di impiantistica e, quando montato, il generatore; **D** Il motore è completamente accessibile sotto la scala e (nella foto) dalla cabina di poppa; **E** Il piedistallo del tavolo in pozzetto è un elemento stampato con la coperta che, sopra il letto di poppa, crea questo vano su cui si aprono due oblò e un osteriggio

prova Southerly 42 RST



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA

Benvenuti a bordo

Il Southerly 42 RST ha confermato a vela le impressioni che ci ha dato in porto. Veloce quanto basta, più allegra e reattiva di quanto fosse lecito aspettarsi, offre una serie di soluzioni che consentono di vivere la vela in modo completo. Ha una buona stabilità di rotta, si porta con estrema facilità anche da soli e, quando si scende sottocoperta, si continua a vedere il mare come quando si sta fuori. La nostra uscita avara di vento ha messo a dura prova l'inerzia delle oltre undici tonnellate. Finché l'aria non ha superato i 10 nodi reali ci siamo mossi di bolina tra i 4 e i 5 di velocità con qualche difficoltà a ripartire dopo le virate. D'altronde si sa, la mancanza di potenza dovuta al genoa non sovrapposto si paga soprattutto in queste condizioni. La bontà della carena, disegnata da un professionista delle prestazioni, si evidenzia comunque appena la barca prende il suo passo: diventa reattiva e veloce quel tanto che basta a non annoiarsi. Aiutandoci con il gennaker rollabile murato sul bompresso, abbiamo superato agevolmente i 6 nodi con vento sempre inferiore ai 10 di reale. In questo caso è interessante giocare con la deriva (il comando elettrico, posto davanti alla timoneria di sinistra, è

azionabile anche con la barca in movimento) fino a trovare la posizione di miglior rendimento, variabile a seconda dell'andatura che si sta tenendo. Le sezioni stellate e profonde, con entrate sul galleggiamento piuttosto snelle, aiutano il comportamento con mare di prua evitando che la barca si fermi anche sulle ripide onde dei motoscafi. Al timone si apprezza il pavimento correttamente sagomato e la posizione ben esterna; inoltre su entrambi i lati allungando una mano si controlla la scotta di randa, organizzata alla tedesca e rinvata ai winch davanti alle ruote. Le due pale del timone, pur rendendo il circuito un po' più sordo e pesante, garantiscono una notevole direzionalità, specie quando la barca comincia a sbandare, annullando la naturale tendenza ad andare all'orza. Da notare che sono collegate con un cardano direttamente alle due ruote, con la possibilità a escluderne una in caso di avaria. A motore le prestazioni sono accettabili ma non eccezionali, quasi 8 nodi a manetta e intorno ai 7 a regime di crociera. Da migliorare la rumorosità dell'asse, decisamente eccessiva, mentre risulta buona la manovrabilità anche senza l'ausilio dell'elica di prua.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	178x45÷49 cm
Spazio tra panche	100÷140 cm
Passavanti	25÷33÷23 cm
Tavolo pozzetto	100x81÷90 cm
Tavolo dinette	124x63 cm
Tavolo carteggio	72x55 cm
Letto prua	235x213÷65 cm
Letto poppa	192x146÷132 cm
Larghezza porte	45 cm

Dedicato a...

Andare in barca a vela è una vera e propria filosofia di vita. Si diventa parte integrante di una natura che comanda e pretende rispetto. Ultimamente, però, sempre più spesso le barche assumono esclusivamente il ruolo di mezzi di locomozione. Magari veloci, divertenti, sanguigne, perfette per fare sport. Ma tendono a non mescolarsi con l'elemento che le circonda, soffrendolo quando questo diventa ostile o inaccessibile. Il Southerly 42 è una barca che non ha fretta. La velocità non le interessa, anzi: il tempo risparmiato è in realtà tutto tempo sottratto al godimento e alla comprensione di quello che si sta vivendo. Le sue forme, i suoi spazi sono fatti per ammirare e assaporare fino in fondo i luoghi che si incontrano, vivendo in comodità. Non è chiusa e selettiva, ma aperta e socievole, le sue grandi vetrate servono a proteggere, non a escludere. E quando gli altri si dovranno fermare in lontananza e potranno ammirare la costa solo da lontano, voi proseguirete (almeno nei luoghi dove non vi verrà impedito da assurdi divieti e fantomatici parchi) fino a entrare nella scena e divenire parte di essa, diventando attori più che spettatori. Che sia questo il modo giusto di andare in barca?



i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Passoa 43	Garcia	13,35	4,18	12.400	95,00	493.186
Hallberg-Rassy 43	H-Rassy	13,57	4,08	12.700	100,00	351.800
Wauquiez 41 PS	Wauquiez	12,95	4,04	10.000	83,50	219.000
Nauticat 42	Siltala	12,75	4,00	13.500	85,20	362.666

Progetto	Humphreys/Jones/Northshore
Lunghezza scafo	12,96 m
Lunghezza gall.	11,11 m
Larghezza	4,03 m
Immersione (deriva su-giù)	0,84-2,72 m
Dislocamento	11,250 kg
Zavorra (fondo scafo + deriva)	2.100 + 1.570 kg
Sup. vel. (randa + fiocco autovirante)	73,62 mq
Motore Yanmar 4JH4-E	56 hp
Serbatoio nafta	335 l
Serbatoio acqua	303 l

Attrezzatura

- albero poggiato in coperta Selden 2 crocette acquartierate, sartame continuo in spiroidale
- avvolgifiocco Furlex 2005
- vang rigido Selden
- winch Lewmar ST 4x44 + 1x30
- stopper Spinlock (9) XTS
- attrezzatura di coperta Lewmar

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro e balsa applicata sottovuoto (laminazione piena per l'opera viva), resina vinilietere
- struttura: madieri e longheroni resinati a scafo; paratie resinati a scafo e coperta
- chiglia: deriva mobile zavorrata Swing Keel a sollevamento elettro-idraulico

Dotazioni

- osteriggi (7) + oblò (4) Lewmar
- timonerie Whitlock, ruote in acciaio ø 80 cm
- maniche a vento dorate con scatola in legno
- batterie 12 v 3x115 Ah
- frigo elettrico 130 l + freezer 51 l a pozzetto
- sedute e fondo pozzetto rivestiti in teak
- boiler acqua calda
- randa e fiocco autovirante avvolgibile in dacron

Meteo della prova

- vento da 5 a 10 nodi reali
- mare calmo

Prezzo

340.224 euro

Optional

Versione tre cabine	36.368
Letto matrimoniale centrale a prua	6.428
Teak sui passavanti	16.221
Salpancore Lewmar	3.376
Riscaldamento con 4 uscite	5.012
Imp. 220 v + caricabatt. Mastervolt 80 Ah	3.266
Bow-thruster 75 kg intubato	5.830
Impianto acque nere	5.601
Sprayhood	1.416

(prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Northshore Med

Via Trieste, 24 - 55049 Viareggio (LU)

Tel. e Fax 0584 395324

www.southerly.com - nsmed@northshoremed.it