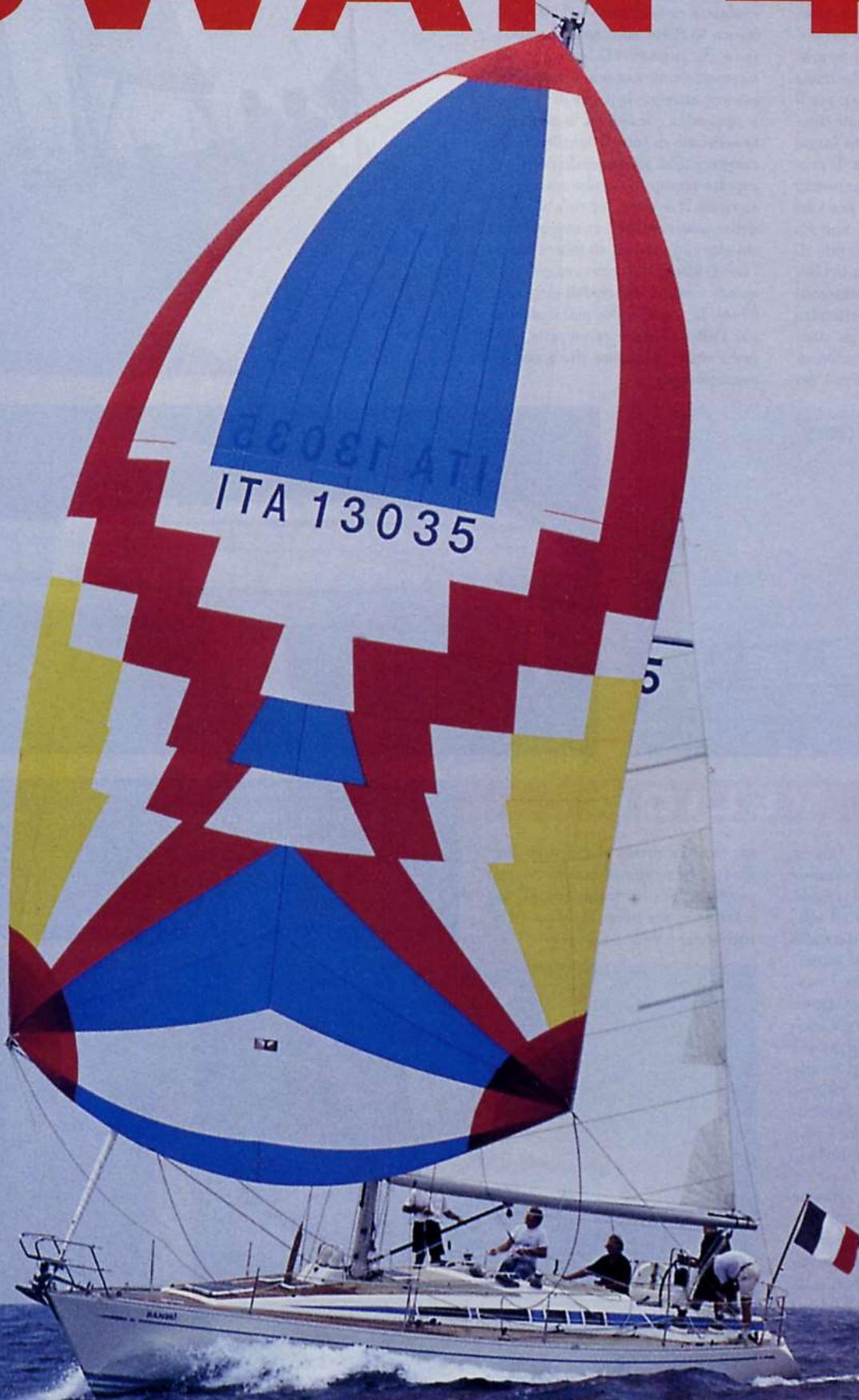


FARE VELA
PROVA

SWAN 40



PROGETTO

Da quando è nato, il cantiere Nautor ha sempre affidato i progetti dei suoi cigni a quegli architetti che, nel loro tempo, univano maggiormente stile ed eleganza con prestazioni e qualità marine. Da Sparkman & Stephens a Frers (che firma tutta l'attuale gamma Swan), per il cantiere finlandese sono state disegnate barche che di diritto fanno parte della storia della vela. Il progetto dello Swan 40 rappresenta una svolta per vari anni, infatti, il cantiere non ha prodotto barche con possibilità di successo in regate ad alto livello. Con l'avvento dell'IMS i responsabili della Nautor hanno ritenuto possibile fare barche con gli standard tipici degli Swan che potessero competere, come ai tempi dei

mitici Swan 65 o 48, con barche più corsaiole. Il 40 rappresenta un primo passo le cui scelte si sono evolute e radicalizzate nel 60 e nel nuovo 48. Sotto uno scafo aggraziato e di sapore classico, il 40 nasconde una carena tipica IMS ma non estrema: le uscite di poppa, le appendici e le sezioni in generale beneficiano di tutte le qualità delle carene attuali mantenendo però un aspetto tranquillo senza estremizzazioni. La tuga, specialmente nella parte centrale, risulta piuttosto alta consentendo di tenere bassi i bordi liberi; il disegno, magistralmente eseguito dal re dell'eleganza Frers, la rende molto piacevole sia per l'allungamento verso prua, sia per l'ottima soluzione di raccordo con il pozzetto.

ARCHITETTO: German Frers

CARATTERISTICHE: cruiser-racer di grande eleganza

LINEA: classica di impostazione IMS

APPENDICI: bulbo con siluro, timone molto allungato



PIANO VELICO

Perfettamente in linea con la barca, il piano velico è un classico testa d'albero che nasconde un'impostazione moderna ed efficiente: la predominanza è data alla randa molto allungata sul boma. Questo consente di sfruttare i vantaggi di un frazionato (maggiore efficienza, praticità d'uso, riduzione dei costi delle vele di prua) senza però subirne i disagi (fragilità, volanti strutturali). L'albero, tre crocette dritte, è prodotto in casa dal cantiere che ne cura l'allestimento per garantirne la qualità. Tutto il fitting, compresa la rotaia del tangone, è Harken. Le crocette sono attaccate all'albero con cerniere. Il paterazzo è sdoppiato nella parte bassa per consentire lo sfruttamento dello specchio di poppa; è dotato di due pistoni idraulici Navtec comandati da una centralina che serve anche il vang. Perfetto il punto di attacco della

scotta della randa che sfrutta due uscite: la prima si manovra dal pozzetto con un paranco 5:1, la seconda corre lungo il boma ed è rinviata ai winch in pozzetto.

PIANO VELICO: sup. velica: randa + genoa 97,30 mq

CARATTERISTICHE: testa d'albero con prevalenza della randa

ALBERO: custom Nautor tre crocette

SARTIE: tondino discontinuo Navtec

DRIZZE/SCOTTE: spectra/trevira

MANOVRE REGOLABILI: paterazzo, vang idraulici, stralotto con paranco



COPERTA



Anche se esistono coperte più funzionali, quella dello Swan 40, come tutto il resto, unisce una buona praticità e un buon comfort a un'eleganza e una ricchezza di attrezzatura senza eguali. Alcune scelte come il doppio pozzetto, i winch esterni ai paraonde o la posizione del timoniere, non incontrano del tutto la nostra approvazione ma sono sempre giustificate o da motivi funzionali (in un 40 piedi non si può avere una cabina di poppa decente senza separare i pozzetti) o da motivi estetici imprevedibili. Il pozzetto principale è bene organizzato e ha buone dimensioni anche se in regata le manovre possono risultare un po' affollate. Il timoniere ha una discreta visibilità e un buon controllo delle manovre, in particolar



ORGANIZZAZIONE: doppio pozzetto, tuga lunga

DIMENSIONI POZZETTO: panche cm 140X50

TIMONERIA: Edson a franelli; ruota cm 120

TRASTO DI RANDA: Harken; carrello autostrozzante; posizione coretta

WINCH: Lewmar

FERRAMENTA: Harken/Lewmar/Webo



modo della scotta di randa; è comodo, però, sedersi fuori dai paraonde. Lo specchio di poppa si ribalta parzialmente per formare a una comoda plancetta con scaletta incorporata e passaggio diretto dal pozzetto; un solo appunto: manca un sistema pratico per ribaltarla.

Il secondo pozzetto è più un prendisole con invito all'ingresso ma è

perfetto per il drizzista. I passavanti sono larghi e liberi da impedimenti; notevole l'effetto quando si osserva la coperta dal pulpito di prua.

Il pozzetto dell'ancora è ben organizzato e più avanti vi è un passaggio per la catena che consente un corretto utilizzo del salpaancora. Ricca e di prima qualità l'attrezzatura quasi tutta Harken.

PRESTAZIONI

Il comportamento sicuro, i movimenti sinceri e la notevole risposta del timone fanno dello Swan 40 una barca molto piacevole da portare.

Non sono le prestazioni intese come velocità a impressionare ma le prestazioni "in acqua", cioè il rendimento della barca in termini assoluti, che è quello che realmente interessa a chi ama gli Swan. Intendiamoci, lo Swan 40 è una barca brillante con ottime doti boliniere ed eccellenti medie alle portanti, una barca che in regata si difende egregiamente anche contro avversarie molto più spinte.

Ma non è questo ciò che vi rimane impresso quando scendete a terra: è quella sensazione di aver goduto a pieno della barca senza troppi sforzi, senza esservi dovuti aggrappare per rimanere a bordo e senza aver dovuto necessariamente fare quella regolazione millimetrica per

farla camminare. La giornata della nostra prova era ideale per saggiare queste doti: il vento è sempre rimasto sotto i quindici nodi ma vi era un bel mare formato.

Queste condizioni hanno messo in evidenza anche l'ottimo rendimento del timone, sia come efficienza della pala, sia come sensibilità della timoneria (mezzo giro per parte della ruota basta a dare tutto timone). Una barca morbida, prevedibile e marina "fino al midollo". A motore il rendimento è buono in tutte le condizioni senza eccellere in nulla. L'insonorizzazione però merita una menzione a parte: se non fosse per l'asse dell'elica, che è sempre un po' rumoroso, ci si potrebbe scordare di avere il motore acceso. Molto buona anche l'organizzazione del vano motore: è un po' macchinoso smontare la scaletta, ma poi l'accessibilità è totale.

METEO

VENTO: 8 / 15 nodi

MARE: molto mosso

A VELA

VELOCITÀ: buona in tutte le condizioni specialmente di bolina

ACCELERAZIONE: discreta dopo le virate, ottimo il passaggio sull'onda

SBANDAMENTO: controllabile e ridotto da una buona stabilità

PRATICITÀ MANOVRE: bene organizzate e giusto compromesso tra regata e crociera

A MOTORE

TIPO MOTORE: Nanni 4. 190 35 Hp

TRASMISSIONE: asse elica (Max-Prop 3 pale)

VELOCITÀ: buona con un leggero ritardo di risposta

MANOVRABILITÀ: buona specialmente a marcia avanti

INSONORIZZAZIONE: eccellente

CARATTERISTICHE: disposizione classica con quadrato centrale, cabina armatoriale a poppa, cabina ospiti a prua, due bagni

POSTI LETTO: 6

ERGONOMIA: buona ovunque, ottima la cucina

STIVAGGIO: buono e ben organizzato

ARIA/LUCE: ottime; di qualità anche le fonti

RIFINITURE: molto curate, di ottima qualità anche nei materiali



INTERNI

Insieme alla robustezza dello scafo, la qualità degli interni è l'elemento che maggiormente ha contribuito a rendere gli Swan una leggenda in tutto il mondo. Le disposizioni del 40 rappresentano anche uno degli esempi di miglior sfruttamento dello spazio su un 12 metri. La scala di accesso, dotata di gradini larghi e comodi, è accessibile da un tambuccio di ottima fattura, stagno in ogni condizione. Non perderemo tempo a descrivervi le disposizioni che sono chiaramente leggibili dai disegni; cercheremo di spiegarvi quali sono i particolari e le sensazioni che rendono gli interni degli Swan immortali sia per la durata nel tempo sia nel design. Partiamo da quest'ultimo. I segni e i volumi che compongono lo spazio interno di uno Swan non sono mai gratuiti o all'ultimo grido. Difficilmente in queste barche troverete soluzioni rivoluzionarie, grandi superfici curve o largo uso di scelte cromatiche e materiali innovativi. Tutto quello che compone uno Swan, specialmente negli interni, sfida i tempi e le mode perché nasce da scelte marine, da studi sulla bellezza in funzione della praticità, sempre con discrezione e stile. Quello che fa scuola, e che molti invano cercano di imitare, sono sempre piccoli particolari: il modo di dare aria agli armadi, i bordi dei mobili, il raccordo tra le superfici verticali e quelle orizzontali, la cura nella scelta dei legni. Tutto questo corrisponde a designer di fama mondiale e ad anni di esperienza. Anni di



barche prodotte che navigano ancora in tutto il mondo. Quando spaiolate uno Swan capite perché. Guardate come sono assicurati i serbatoi, la perizia con cui vengono realizzati gli impianti, i sistemi di aerazione sopra e sotto dei gavoni, l'insonorizzazione del vano motore...potremmo andare avanti per ore. Ma bisogna essere esperti, aver navigato molto per scoprire e apprezzare questi particolari. Ecco perché spesso agli Swan si arriva dopo aver provato altri cantieri.

Ed ecco perché, dopo aver avuto uno Swan, è difficile cambiare.

PERCHE' LO SWAN 40

Perché abbiamo provato lo Swan 40? Una barca può essere scelta perché presenta delle novità interessanti, perché è il meglio del suo settore, perché str vince le regate, perché è semplicemente bellissima...Fare Vela concede spazio a una sola prova ogni mese e questo spazio è prezioso, le scelte sono oculate e ponderate. Da ora in poi cercheremo di giustificarcvi queste scelte per farvi capire cosa ci ha colpito o cosa per noi rappresenta un prodotto. O meglio una barca, che non è mai un "prodotto" ma una figlia di tante menti e, soprattutto, di tanti cuori.

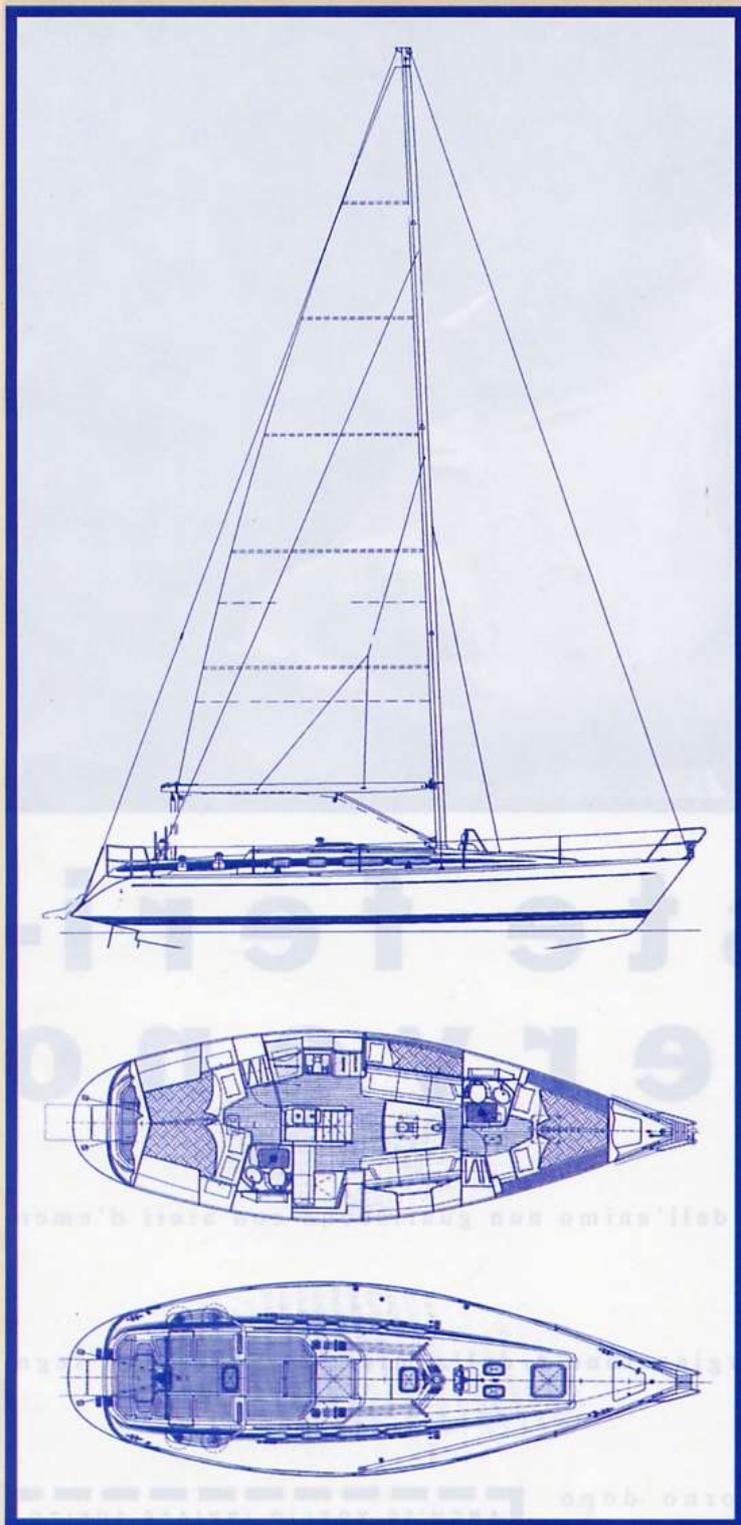
Per lo Swan abbiamo problemi a spiegarvi i motivi per cui non lo avremmo scelto. Di tutta la gamma abbiamo però scelto il 40 perché, oltre a essere uno degli ultimi nati, rappresenta una barca indovinata al di sotto dei 45 piedi, cosa che, a nostro avviso, alla Nautor non succedeva dai tempi degli Sparkman & Stephens. Gli Swan hanno il diritto di essere soprannominati "le Rolls-Royce" del mare; il 40 è uno Swan a tutti gli effetti e rappresenta sicuramente il nuovo traguardo per le barche dello stesso settore.

CONCLUSIONI

Vi abbiamo detto praticamente tutto, anche se quello che accomuna tutti gli Swan, dal più grande al più piccolo, dal più riuscito a quello meno famoso, è un qualcosa di irraccontabile. Un'ultima cosa: gli Swan costano cari, molto cari, e se li paragonate a barche di pari dimensioni, spesso non ritroverete in cose pratiche tutta la differenza di prezzo; ma ricordate che tutto l'insieme di qualità che vi offre uno Swan, compresa una tenuta pressoché illimitata del



prezzo, non potrete trovarlo in nessuna altra barca. Se non siete disposti a scendere a compromessi e cercate il massimo, non avete praticamente altra scelta.

SCHEDA TECNICA

COSTRUZIONE

FILOSOFIA La costruzione è classica con una apertura ponderata verso materiali innovativi. Gli imperativi sono la robustezza e la longevità ma senza eccedere con i pesi. Ogni imbarcazione viene accuratamente controllata in vasca. Vengono provati tutti gli impianti.

L'albero viene armato e si controllano le attrezzature.

SCAFO E COPERTA "Single skin" di fibre ibride vetro/aramid (kevlar) rinforzate con un laminato polyester. Largo uso di fibre unidirezionali. Mat con superficie sintetica applicato dopo il gelcoat. Rinforzi applicati sopra un'anima di espanso e rinforzati con unidirezionali. Coperta in sandwich con pvc espanso a cellule chiuse. Rinforzi in espanso ad alta densità o in alluminio.

BULBO Bulbo in piombo e antimonio di forma ellittica con siluro. I prigionieri sono in acciaio inox high-tensile.

TIMONE Realizzato in GPR con anima in espanso. Asse in composito di vetro-S/epoxy che lavora su cuscinetti in acciaio autolivellanti.

IMPIANTI
IMPIANTO ELETTRICO

BATTERIE: set di batterie 290 Ah per i servizi + 90 Ah per il motore

CARICA BATTERIA: opt. da 50 A (possibile anche un inverter da 1500 W)

ALTERNATORE: 105 A per i servizi + 55 A per il motore

GENERATORE: non previsto

PRESE INTERNE: di serie 12 v sul quadro elettrico, nelle toilette e in coperta

IMPIANTO IDRICO

SERBATOI: in acciaio inox con settori; test di pressione (5 psi) tot. 425 lt.

AUTOCLAVE: di serie

POMPE MANUALI/PEDALE: di serie in cucina con pedale a scomparsa

POMPE SENTINA: due pompe manuali da 110 l. al min. Opt. elettrica autom.

SCARICHI: serbatoio con pompa elettrica per smaltimento lavelli e docce

SPECIFICHE TECNICHE

Lung. f.t.	12,26 m	Nafta	250 lt
Lung. al gall.	9,88 m	Acqua	425 lt
Larg. max	3,93m	Motore	35 Hp
Pescaggio	2,15 m	Sup. velica	97,30 m ²
Dislocamento	8.200 Kg	% zavorra	39%
Zavorra	3.170 Kg	IMS gph ('94)	624 s/m ca.

DOTAZIONI DI SERIE

Albero a tre crocette Nautor custom

Sartrame in tondino Navtec; aridatoi Navtec serie 800

Manovre in spectra/trevira Glestein

Carrelli scotte genova su sfere a regolazione continua Harken

Attrezzatura Harken

Osteriggi e oblò Golot

Paterazzo (due pistoni) e vang idraulici

Acqua calda e autoclave

Grande osteriggio sotto la seduta del pozzetto per la cabina di poppa

Aspiratore con scarico esterno sopra la cucina

OPTIONAL

Ponte in teak	78.860
N° 2 oblò supplementari cab. poppa	6.700
Pompa elettrica di sentina	7.560
Riscaldamento Eberspacher D5L	35.020
220 v in banchina con 7 prese	13.990
Carica batterie 50 A	9.830
Salpaancore Lofrans Airon	22.350
La lista degli optional comprende ben 98 voci	
Prezzi in marchi finlandesi (FIM) I.V.A. esclusa	

PER INFORMAZIONI

NAUTOR M.D.Hurrell 9 Av. d'Ostende - 98000 Monaco
tel.: 0033/93/105300

BARCHE COMPARABILI

MODELLO	SWAN 40	BALTIC 40	SWEDEN 41	SOLARIS TWO
Lung. f.t. m.	12,26	12,00	12,50	12,90
Larg. max	3,93	3,88	3,95	4,12
Pescaggio	2,15	2,18	2,25	2,35
Disloc.	8.200	6.800	8.500	11.000
Sup. velica	97,30	98,00	76,00	115,00
Cantiere	Nautor	Baltic Yachts	Sweden Yachts	Se.Ri.GI
Prezzo*	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.

* In milioni di Lire