



SWIFT TRAWLER 50

Swift Trawler è il marchio con cui Bénéteau va a caccia dell'anello mancante, di quella barca che si possa felicemente inserire a metà strada tra il trawler e la barca planante, tra autonomia e velocità. Il primo Swift Trawler è arrivato nel 2003, nel frattempo ne sono stati fatti nel complesso 517, non male per una barca che non esisteva e non aveva una vera identità. Il nuovo quindici metri si inserisce puntuale in questa filosofia, ma con la novità dell'utilizzo delle trasmissioni IPS, cosa che forse potrà lasciare stupiti ("Ma come, un trawler senza linee d'asse?") ma che in realtà si rivela una scelta azzeccata (e d'al-

tronde anche Grand Banks ha adottato i POD sul suo 43'EU). E' interessante notare come alla Bénéteau abbiano deciso di dotare gli IPS di un piccolo asse (50 centimetri) che porta i motori più a prua, eliminando

il problema che a volte ricorre con queste propulsioni, che costituiscono un peso molto appoppato e generano quindi una maggiore difficoltà nel passaggio dal regime dislocante a quello planante (con relative sensibili cabrate). D'altro canto avere comunque i due Volvo ben più indietro rispetto alla tradizionale posizione che avrebbero con la linea d'asse (e che ci sono sul vecchio 52') libera molto spazio per la grande cabina armatoriale a centro barca.

E' evidente che alla fine lo Swift Trawler 50, con le sue 330 miglia di autonomia, non può essere annoverato nella famiglia dei grandi navigatori, non è un "expedition boat" ma è una barca molto intelligente. E' nata per non andare veloci, con

i suoi 870 HP il regime di crociera sulle lunghe percorrenze si attesta sui 17 nodi, al massimo si superano di poco i 22, ma per farlo in assoluto comfort, per gustarsi la navigazione e non solo la sosta, per consumare poco. Una barca che molto ha preso dal mondo della vela e che proprio agli armatori "border liner" strizza l'occhio. Tra le cose che ci sono maggiormente piaciute, ci sono l'ottima sala macchine, il fly che si allunga molto verso poppa e può quindi contare molti metri quadrati utili e la presenza di tanti e robusti tientibene in tutti i luoghi della barca dove servono. Rispetto ai modelli di qualche anno fa abbiamo riscontrato un sensibile miglioramento in termini di isolamento da vibrazioni e rumorosità (ora i livelli raggiunti sono ottimi) e anche di design degli interni. Abbandonato uno stile fin troppo classico si indulge a un po' di modernità che certamente non guasta.



Scheda tecnica

- Progetto: Bénéteau Powerboats/Joubert-Nivelt; design Pierre Fruttschi
- Costruttore: Bénéteau; St Hilaire de Riez; Francia; sito web www.beneteau.com
- Importatore: Bénéteau Italia; via Puccini 15; 43123 Parma; tel. 0521243200; sito web www.beneteau.it
- Categoria di progettazione CE: B
- Lunghezza massima f.t.: m 14,99
- Lunghezza scafo: m 13,33
- Larghezza massima: m 4,65
- Immersione alle eliche: m 1,05
- Dislocamento a vuoto: kg 16.000
- Dislocamento a pieno carico: kg 18.000
- Portata omologata persone: 14
- Totale posti letto: 6+2
- Motorizzazione della prova: 2x435 HP Volvo Penta IPS 600
- Potenza complessiva: HP 870
- Tipo di trasmissione: IPS
- Peso totale motori con invertitori: kg 1.802
- Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: kg/HP



- 18,39
- Prestazioni dichiarate: velocità massima 22 nodi; velocità di crociera 16 nodi
- Capacità serbatoio carburante: litri 2.400
- Capacità serbatoio acqua: litri 800
- Altre motorizzazioni: 2x370 HP Volvo Penta IPS 500
- Optional: allestimento Exclusive 2013, Nav Pack completo, cabina equipaggio, bow thruster, piattaforma di poppa idraulica, bimini sul fly, generatore 11 kW, lavastoviglie, icemaker, aria condizionata, passerella idraulica, terzo comando motori remoto.

Prezzo base Euro 562.900 + IVA
Prezzo della barca provata: Euro 754.470 + IVA
(full optional, con 2x435 HP Volvo Penta IPS 600)





RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
1000	5,3	5,8	1,09	2.193
1500	7,7	13	1,69	1.422
2000	9,1	37	4,06	590
2500	10,8	70	6,48	370
3000	14,7	106	7,21	333
3500	19,8	146	7,37	325
3620	22,1	164	7,42	323

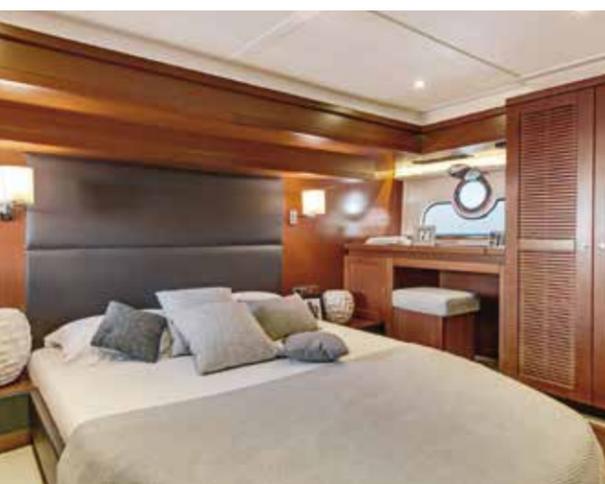
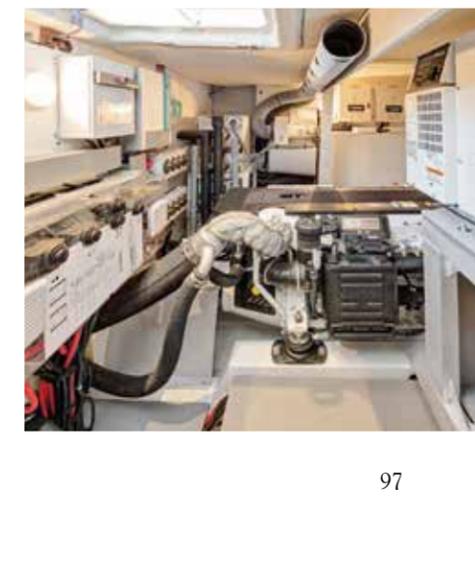
I consumi sono stati rilevati dal computer di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.



Costruzione e allestimento

Materiali: scafo in VTR, sandwich con anima di balsa e resina poliester. Opera viva e punti di maggior carico in laminato pieno. Coperta e sovrastrutture in sandwich di VTR con anima in balsa - Tipo di stratificazione: tradizionale - Geometria della carena: semiplanante - Elementi di ventilazione: un ordine di pattini laterali, uno

spigolo per lato, pinna centrale - Stabilizzatori: no - Attrezzature di prua: verricello elettrico Lewmar ad asse verticale da 2.000 W, due bitte, due passacavi, catena da mm 12, ancora con musone inox - Attrezzature di poppa: due bitte, postazione di governo supplementare con joystick, passerella telescopica, scaletta bagno - Plancetta poppiera: idraulica affondabile (optional).



La prova

CONDIZIONI - Vento: 5 nodi - Mare: calmo - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 4 - Stato dell'opera viva: ottimo. RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flaps e/o trim a zero): 10,4 nodi - Velocità minima di planata (flaps e/o trim estesi): 10,1 nodi - Velocità massima: 24,8 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 18 nodi - Fattore di planata: 2,3 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flaps retratti. Indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati). MISURAZIONI - Area pozzetto: m 4,10x1,63 - Area flying-bridge: m 2,05x2,55 - Altezza interna (zone transitabili): m 2,10 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,80 - Altezza alla timoneria interna: m 1,88 - Altezza sala macchine: m 1,54 - Larghezza minima passavanti: cm 31 (sinistra), cm 43 (destra).

Sul ponte giorno la zona regina è la cucina, centro della vita di bordo, aperta verso il salone. Quello inferiore ha una pianta tradizionale: armatoriale a tutto baglio, cabina ospiti a prua e una terza con letti sovrapposti a centro barca.

Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: *Sicuro ed ergonomico. Murate alte, tanti tientibene, galloce e passacavi dove servono.*

Allestimento del pozzetto: *Come sopra. Forse un po' troppo denso.*

Sistemazione zattera autogonfiabile: *Sul fly. Posto abbastanza buono e molto gettonato dai cantieri, ma non il migliore.*

Trattamento antisdrucchiolo: *Tradizionale a punta di diamante. Molto efficace.*

Vani di carico: *Molti già in partenza, il giudizio arriva 5 pallini se si converte la cabina del marinaio (certo non indispensabile su un 50' con IPS) in grande gavone.*

Ergonomia della plancia: *Molto tradizionale (con una ruota veramente old fashion), ma anche estremamente funzionale. Bene la seduta.*

Visuale dalla plancia: *Ottima quella frontale. Decisamente peggio quella verso poppa per la presenza della cucina proprio alle spalle della timoneria.*

Flying-bridge: *Molto lungo, diviso in due aree: una living e con il pilotaggio, l'altra con cucina e posto per il tender. Tutto molto pratico.*

Articolazione degli interni: *Richiama quella delle barche a vela: molto pratica e pensata per vivere il mezzo anche (soprattutto) in navigazione, non solo in banchina.*

Finitura: *Non siamo a livelli di eccellenza, ma non ci sono sbavature né risparmi sui materiali.*

Cucina: *E' il centro di gravità della barca, e la cosa ci sembra moto azzeccata. Chi vive tanto le barche sa che tutto parte da qui.*

Toilette: *Sono due, grandiosa quella di poppa dedicata all'armatore. Più sacrificata quella che devono condividere le due cabine più a prua.*

Locali equipaggio: *Piccolo, troppo. Molto meglio come grande locale tecnico e per lo stivaggio dei giochi d'acqua.*

Sala macchine (ambiente): *Tanti i volumi, ben organizzati. Ben anche l'accesso e l'aerazione.*

Sala macchine (allestimento tecnico): *Tutto facilmente ispezionabile e al posto giusto. Ben dimensionate le utenze. Da barca di dimensioni superiori.*

Risposta timone: *Buona. Non ci sono reazioni brillanti, ma nessuno può pretenderle (né volerle) da questo tipo di imbarcazione. Nel complesso più che adeguata.*

Risposta flaps: *In realtà non servono quasi. La barca è molto equilibrata.*

Stabilità direzionale: *Eccellente per una barca on gli IPS.*

Raggio di accostata: *Il disegno della carena non aiuta, ma rimediano bene gli IPS. Nel complesso più che sufficiente.*

Stabilità in accostata: *Notevole. Il largo spigolo esterno crea il giusto raddrizzamento. Onestamente, vista ferma all'ormeggio ci si aspetta ben altro comportamento.*

Manovrabilità in acque ristrette: *Eccellente, IPS ed elica di prua rendono tutto molto semplice.*