



Grand Soleil 52 LC, la giusta via di mezzo. La prova.

BARCHE A VELAPROVE

Il 46 LC ha spopolato e ha appena toccato l'acqua il 48, ma la novità che si è fatta notare quest'anno è il Grand Soleil 52 LC. Lo abbiamo provato nella versione "ibrida": a metà strada tra quelle sport e cruiser

di Niccolò Volpati, foto Fabio Taccola

«Ho fatto 24 modelli di carene prima di scegliere quella definitiva», racconta **Marco Lostuzzi**. Si riferisce al 46, il primo Long Cruise di Cantiere del Pardo. Il successo è stato tanto e presto è arrivata la commessa per una nuova barca: il 52. L'obiettivo era sempre lo stesso. Fare una barca da crociera più veloce e performante della concorrenza. Mentre bordeggiamo lungo la costa dell'Argentario, il progettista mi racconta qual è la differenza sostanziale, oltre alla lunghezza, tra le due barche.



«Ho lavorato sul coefficiente prismatico, cioè ho smagrito la prua per far correre il 52LC anche con poco vento. E poi ho spostato l'albero un po' più verso poppa così il fiocco, ancorché autovirante, ha una superficie velica più che sufficiente». Quella su cui stiamo navigando è una sorta di versione **“ibrida”**. L'ha voluta così l'armatore.

È ibrida nel senso che mescola elementi di quelle che sono le due versioni proposte dal cantiere. Quella **“Cruiser”** ha il rollbar con annessi tendalini che consentono di avere ombra dallo sprayhood sulla tuga fino alla fine del pozzetto, mentre la versione **“Sport”** ha vele e allestimento più “tirati”. L'armatore di questo modello ha scelto una Performance con albero maggiorato e sartame in tondino, ma non ha voluto rinunciare al rollbar, al fiocco autovirante e alla randa avvolgibile perché, in fondo, la barca la usa con la famiglia.

Le condizioni che troviamo fuori da **Cala Galera** sembrano uno spot per la vela: sole, mare calmo e vento tra 10 e 13 nodi. Immagino che se un commerciale volesse vendere una barca, vorrebbe avere un telecomando che, una volta premuto il pulsante, facesse uscire una giornata come questa. Io non devo comprare niente, mi limito a godermi la navigazione.



E la sensazione al timone è davvero piacevole. La barca è veloce. Niente di eccessivo e nervoso. Si tratta della velocità data da linee d'acqua azzeccate e un piano velico altrettanto riuscito. Di bolina stretta, a vele bianche, viaggiamo a otto nodi. E con il Code 0 è ancora meglio. È una barca che non ti fa venire voglia mai di attaccare il motore.

È facile da condurre, il timone è confortevole, mai duro. «*La pala ha una superficie ampia – mi spiega Lostuzzi – fatta proprio per evitare che la barca sia sorda. Volevamo una barca reattiva, ma mai faticosa*». E ci sono riusciti bene. E forse per la prima volta, apprezzo anche il fiocco autovirante. Senza disturbare nessuno continuo a cambiare bordo, ma la tela è tanta grazie all'albero leggermente arretrato verso poppa.

Così la barca non sacrifica le prestazioni. Me ne accorgo osservando il Sog del plotter. **Bastano dieci nodi d'aria per navigare tra i sei e mezzo e i sette.** E si comporta bene anche quando esce dalle virate, perché non perde mai velocità. Il comportamento è buono anche sotto raffica perché lo scafo non si sdraia. È tutto molto equilibrato, così come deve essere su un modello da crociera. La velocità è tanta anche a motore.



Del resto, non c'è il propulsore di serie da 80 cv, ma lo **Yanmar** in linea d'asse da 110. Senza tirarlo per il collo, riesce a spingere il Grand Soleil 52 LC **fino a 9 nodi**. Inversamente proporzionale è la rumorosità che, invece, non è mai eccessiva. Con il motore tra 2.500 e 3.000 giri/minuto, i decibel nelle cabine di poppa sono poco più di 70.

Il poco rumore non è l'unico pregio degli interni curati, come la coperta, da **Nauta**. Ottima è l'illuminazione naturale che arriva da finestrate e oblò che si trovano un po' ovunque sulla tuga e in pozzetto. Bella anche la sensazione che si avverte in dinette quando la barca è sbandata. Merito delle piccole finestrate sulle fiancate che si trovano molto in basso e che quindi facilmente finiscono sotto la linea di galleggiamento.

I volumi delle tre cabine, due a poppa e l'armatoriale a prua, sono tutti generosi. Il risultato è quasi sorprendente se si tiene conto che all'estrema prua si trova una cabina marinaio decisamente ampia e confortevole e all'estrema poppa c'è il garage per il tender. E tutto questo a bordo di uno scafo che misura 16 metri.

L'unico neo, probabilmente, è **il piano di calpestio della cucina** che rimane ribassato di pochi centimetri. Il vantaggio è quello di avere un'abitabilità maggiore mentre ci si trova ai fornelli, lo svantaggio è quello di avere un piccolo gradino che prima di averci fatto l'abitudine si rischia di averci pestato diverse volte le dita dei piedi.

L'allestimento della coperta è all'insegna del comfort e della semplicità di conduzione. I winch sono tutti elettrici e a portata di mano e, insieme al fiocco autovirante e alla randa avvolgibile, rendono davvero

possibile la conduzione in solitaria. Il rollbar inoltre, permette di eliminare trasto e scotta della randa in pozzetto.

La **spiaggetta di poppa** del Grand Soleil 52 LC è apribile e ci si accede facilmente grazie al paterazzo sdoppiato. Ci si muove bene a bordo, anche lungo i passavanti. Le sartie alte sono a scafo e quelle basse sulla tuga, così il passavanti è tutto sgombro. A prua, il comfort è in stile barca a motore perché c'è un prendisole con un tendalino a scomparsa.

L'altra caratteristica che si fa apprezzare è lo **sprayhood** diviso in due in senso orizzontale. La parte bassa, infatti, si può togliere, in questo modo si ha l'ombra sulla parte più a prua del pozzetto, ma non si ostacola la circolazione dell'aria. Ottimo per la navigazione in Mediterraneo durante l'estate.

GRAND SOLEIL 52 LC

Progetto: Marco Lostuzzi (architettura navale) e Nauta Yachts (styling esterni e interni)

Scafo: Lunghezza fuori tutto 17,05m • lunghezza scafo 16,10m • lunghezza al galleggiamento 14,92m • baglio massimo 4,90m • pescaggio 2,50m • dislocamento 16.900 kg • zavorra 5.600 kg • serbatoio carburante 300 l • serbatoio acqua 900 l • sup. velica 149 m²

Motore: Yanmar 4JH4 • potenza 80,9 kW (110 cv) • cilindrata 1,995 l • alesaggio per corsa 84x90 mm • 4 cilindri, 4 valvole per cilindro • peso 217 kg • trasmissione in linea d'asse • elica 3 pale abbattibili

Certificazione CE Cat. A

Prezzi 579.000 €, Iva esclusa (versione base) – 590.520 €, Iva esclusa (versione Sport)

CANTIERE DEL PARDO

Via Fratelli Lumière 34

I-47122 Forlì (FC)

+39 0543 782404

info@grandsoleil.it

www.grandsoleil.net

(GRAND SOLEIL 52 LC – La prova, *Barchemgazine.com* – Settembre 2018)





•



•



•