

NEW J40 - Y8 - ICE 80 e 64 LISTINO Tutte le barche nuove e usate

VELA

NUMERO SPECIALE
DA CONSERVARE
40 PAGINE IN PIÙ

PERCHÉ SONO LE BARCHE
PIÙ AMATE PER LE SUEGGENZE
I NUOVI MODELLI
DA 8 A 30 METRI
TUTTE LE INFORMAZIONI
DI ACQUISTO E MOLEGGIO



IL GIORNALE DELLA

VELA

n. 11/024 Dicembre/Gennaio € 7,50

www.giornaledellavela.com

VELA D'INVERNO
Piccoli consigli
per godervela

INTERNET SEMPRE
Come essere sempre
connessi, quanto costa,
dove si installa Starlink

SKIPPER IN REGOLA
La nuova normativa
per non avere problemi

Numero doppio
CATAMARANI 2025
L'UNICA GUIDA
ALLA SCELTA

FENOMENO
50 PIEDI

Il nuovo Grand Soleil 52
a confronto con quello
degli anni '80.
Rassegna dei migliori
modelli dell'usato
Classic Boats

Abbiamo provato
il nuovo GS 52
Performance.
Come è andata,
da pag. 78



TRE STORIE DI VELA
straordinarie

LODOLO COME SI DIVENTA MARINAIO SOLITARIO - SPITHILL NON AVEVA
NESSUNA POSSIBILITÀ È DIVENTATO IL PIÙ BRAVO - COHEN IL VELISTA
NORMALE ALLA REGATA PIÙ TOSTA DEL MEDITERRANEO

GRAND SOLEIL 52 P

La ricerca dell'equilibrio

Non lasciamoci ingannare dalla larghezza e dai volumi del nuovo GS 52 Performance, sotto questa barca comoda si nasconde una carena scattante, che può essere impiegata con successo anche in regata. Un grande omaggio allo storico 52 di Frers, nato nel 1987

di Mauro Giuffrè, foto di Alberto Cocchi

Il nome Grand Soleil 52 suscita dolci ricordi negli appassionati del Cantiere del Pardo, dato che richiama alla mente il mitico 52 a firma German Frers, datato 1987, che è stato un modello iconico per la casa italiana. Era tempo quindi di rispolverare questa misura, con una barca che, se nelle linee è ovviamente completamente diversa rispetto al predecessore, ne segue la filosofia. Il nuovo Grand Soleil 52 appartiene alla linea

Performance del cantiere, ovvero quella dedicata ai fast cruiser disegnati da Matteo Polli, con esterni e interni a cura Nauta Design, e già in questo c'è un'assonanza con il 52 di Frers. Entrambe infatti sono delle barche da crociera sportiva, che hanno al centro del progetto il piacere della navigazione a vela. La nuova nata però deve anche seguire i canoni di comfort moderni in fatto di crociera, e quindi ecco che l'esercizio di stile dei progettisti diventa complesso, nel coniugare le



I NUMERI DEL GS 52

Lungh. f.t.: 17,05 m

Lungh. scafo.: 16,20 m

Largh. max: 5,15 m

Pesc.: 2,30 - 2,70 - 2,90 m

Disloc. std; 16.500 kg

Motore: 75 cv

Serb. carburante: 350 lt

Serb. acqua 600 lt

Randa: 95 mq

Flocco: 62 mq

Gennaker 250 mq

Progetto:

Matteo Polli/Nauta Design

Prezzo base: 689.000 euro

+ IVA

www.grandsolail.net

IL GRANDE RITORNO

Il Grand Soleil 52 Performance in navigazione sotto Code Zero. La misura del bompresso è più pronunciata nella versione Race, più corta nella Performance.



Al timone si ha la sensazione quasi di essere alla guida di una supercar dotata di comandi automatici in consolle, sportiva e scattante

performance a vela con una carena di oltre 5 metri di baglio massimo. Abbiamo testato il Grand Soleil 52 Performance a Lavagna, per toccare con mano i risultati della ricerca dell'equilibrio tra volumi e performance da sportive.

LE DUE VERSIONI

La capacità di performare a vela è infatti uno dei presupposti della carena firmata da Matteo Polli, il mago delle barche da crociera-regata, e infatti il Grand Soleil 52 Performance viene proposto anche in una versione Race, esplicitamente pensata per la competizione. In cosa si divergenzano la Race e la Performance? In pochi ma decisivi dettagli.

La carena è identica, cambia la chiglia, con un bulbo ORC oriented pensato per la Race, la quale avrà anche il layout delle manovre a 6 winch e un bompresso più lungo.

L'albero è il medesimo, con la Race che sfrutta però al massimo la superficie consentita da piano velico e la Performance con delle superfici leggermente più contenute. Due barche di fatto uguali nell'anima, ma declinate in modo diverso dal punto di vista dell'attrezzatura.



La Performance prevede un piano di coperta "easy sailing" con 4 winch a poppa, scotta randa con punto fisso, fiocco autovirante standard e bompresso in carbonio standard; il pozzetto è libero dalle manovre per essere fruibile dagli ospiti in sicurezza.

LA NOSTRA PROVA

Giornata uggiosa nel golfo del Tiglio per il test del Grand Soleil 52 Performance. Situazione forse non ideale per le riprese e le foto, ma comunque perfetta per navigare a vela con una barca sportiva dato che abbiamo incontrato 12-13 nodi di scirocco condito da un'onda che iniziava a formarsi in modo consistente. Condizioni abbastanza tecniche, con un'onda che di bolina andava "lavorata" di timone, insieme con le raffiche sulle quali serviva essere pronti con le vele per mantenere la velocità della barca elevata. Il 52 del nostro test era equipaggiato con randa avvolgibile sul boma, a stecche orizzontali, e vela di prua armata su avvolgitore Jiber Ubi Maior, quest'ultimo nella sua versione elettrica.

Un altro optional presente in prova erano i winch elettrici, con alcuni comandi rinviati in consolle. Abbiamo apprezzato per esempio il fatto di potere



1



2



3



4

ALL'ESTERNO

1. Nella versione Performance è previsto un grande tavolo in pozzetto.
 2. Immanabile in tender garage di poppa. 3. I winch vengono proposti anche totalmente a comando elettrico 4. Massima pulizia a prua dell'albero, dove si apre un'ampia zona prendi sole.
 5. La consolle nel modello che abbiamo testato ospitava anche alcune manovre automatiche, come il carrello randa e l'apertura e chiusura della vela di prua.



5

IL GRANDE RITORNO

timonare e contemporaneamente regolare il carrello della randa con un semplice bottone. Un particolare che rende la "guida" del Grand Soleil 52 P molto sportiva, e una consolle che ricorda quasi quella di una super car.

Il nuovo 52 non è una barca affatto sorda, si è dimostrata sensibile alle regolazioni e al modo di condurla. Il carrello randa molto lungo in questo senso gioca un ruolo piuttosto importante con intensità di vento superiore ai 10 nodi, rendendo anche la barca sensibile alle regolazioni fini e apagante per chi ricerca un mezzo reattivo alle correzioni di regolazioni di vele e di timone.

Una volta prese le misure alla barca, i numeri non sono tardati ad arrivare: di bolina il 52 ha toccato punte oltre gli 8 nodi con un angolo al vento reale tra i 40 e i 45 gradi. Bastava poggiare leggermente per vedere salire la velocità fino ai 9 nodi. Con un lavoro di carrello preciso, grazie alla velocità e fluidità della manovra con comando elettrico, è possibile giocare sulle raffiche, mantenendo sempre la velocità alta e il timone neutro, e al tempo stesso riuscendo a trovare potenza aggiuntiva nei cali di vento sovracarrellando la vela. Il carrello a comando elettrico anche sotto carico si muove in modo puntuale, senza ritardi di trasmissione, ed è abbastanza veloce da consentire di intervenire in diretta sui cambi di intensità di vento repentini.

La barca in test non era equipaggiata con una vela da andature portanti, al traverso e al lasco stretto il Grand Soleil 52 ha comunque navigato agevolmente sopra i 10 nodi di velocità, dando dimostrazione di essere una barca agile anche ad andature più larghe. Immaginandola sotto gennaker, non faticiamo a credere che possa regalare sensazioni altrettanto piacevoli di quelle registrate già di bolina.

In definitiva, al timone ci siamo sentiti come alla guida di un'auto sportiva dotata di qualche comando automatico. La sensazione di avere una barca di questa misura "in punta di click", è piuttosto piacevole anche per velisti dal palato fine. La barca del resto fa sentire i suoi cavalli, ma in un'impressione generale di controllo, grazie anche a un'organizzazione di manovre funzionale alla filosofia del progetto.

CONSTRUZIONE E INTERNI

Costruito interamente in sandwich con paratie di compartimentazione in legno composito, il Grand Soleil 52 Performance è stato studiato nei minimi particolari per sfruttare al massimo i volumi e offrire grande comfort e abitabilità, senza incidere sul peso (e quindi sulle prestazioni): la dinette presenta la zona carteggio a prua, grandi vani storage e una cucina a C ergonomica e attrezzata di tutto punto (presenti 3 frigo con congelatore per un totale di 172 litri), per assicurare una piacevole permanenza a bordo anche per lunghi periodi.

Con un baglio di oltre 5 metri posizionato nella sua ampiezza massima nella zona centrale dello scafo, la dinette è una vera piazza d'armi nonché uno dei punti di forza indiscussi degli interni. Difficile infatti trovare barche sul mercato così ampie, che siano al tempo stesso abbastanza sportive come lo è il Grand Soleil 52. L'armatore per il mobilio può optare per diverse essen-



Sotto, il layout proposto è a 3 cabine, con alcune possibilità di personalizzazione sulle finiture.



ze, come il rovere, il rovere grigio o il teak; in tutti i casi l'eleganza cromatica è assicurata dai paglioli a contrasto.

Sul nuovo Grand Soleil 52 Performance viene installato un impianto elettrico a 24 V, con cablaggi più sottili e una maggiore autonomia delle batterie (con stacca-batterie elettronici). La barca, inoltre, è climatizzata attraverso tre macchine di controllo posizionate a poppa, dinette e prua, con termostato dedicato in ogni ambiente.

Per garantire lunghe navigazioni in totale autonomia, il GS 52 può contare su quattro serbatoi acqua in acciaio inox (per complessivi 600 litri) posizionati a centro barca sotto la linea di galleggiamento (sezionabili per una migliore gestione dei consumi) e un altro serbatoio per il gasolio sempre in inox per complessivi 350 litri di carburante. A bordo è previsto un Volvo Penta da 75 cavalli (in opzione anche lo Yanmar da 80 cavalli) con trasmissione saildrive ed eliche di manovra a prua e poppa con motori brushless, che assicurano ridotta manutenzione e silenziosità.

Il bilancio finale della prova sul Grand Soleil 52 Performance è positivo. Il Cantiere del Pardo è riuscito ancora una volta a rimanere in equilibrio tra due mondi molto difficili da conciliare, quello del comfort e della vela sportiva. Come aveva già fatto nel 1987 con il precedente GS 52.

I CONCORRENTI

ICE 52:

Lungh. scafo 15,80 m
Largh. 4,65 m
www.iceyachts.it

FIRST 53:

Lungh. scafo 15,40 m
Largh. 5 m
www.beneteau.com

SOLARIS 55:

Lungh. scafo 15,78 m;
largh.: 4,85 m;
www.solarisyachts.com



Pur essendo una barca sportiva, il nuovo Grand Soleil 52 è una delle più larghe presenti sul mercato in questa fascia metrica



ALL'INTERNO

1. La dinette sfrutta i 5,15 metri di baglio massimo posizionato a centro barca.
2. Divano a C per il tavolo da pranzo, più uno retto sulla destra, non mancano le sedute all'interno.
3. La cucina a C, molto ampia, è posizionata sulla sinistra.
4. La cabina armatoriale.
5. La barca viene proposta con 3 cabine e 3 bagni autonomi.





La prima vita del

La barca icona progettata da German Frers è stata la musa ispiratrice del nuovo fast

Un grande avvenire dietro le spalle: viene da citare Vittorio Gassman mentre sentiamo Gigi Servidati, presidente di Cantiere Del Pardo, raccontare la genesi del nuovo Grand Soleil 52 Performance testato per voi nelle pagine precedenti. La musa del nuovo performance cruiser progettato da Matteo Polli (interni e coperta Nauta Design) è stata infatti un simbolo del suo tempo: il Grand Soleil 52 di German Frers, che vide da luce nel 1987. Spiega Servidati: *“Cinquantadue piedi, per Grand Soleil, rappresentano - assieme a 34 e 39 piedi - una misura iconica attorno alla quale si è consolidata la fama del cantiere. Era da tempo che volevamo confrontarci nuovamente con una barca di queste dimensioni e sapevamo fin da subito che sarebbe stato un lavoro lungo e faticoso. Non dovevamo sbagliare nulla: proprio come il 52' di Frers di 27 anni fa la barca avrebbe dovuto essere un compromesso perfetto tra estetica,*



Gigi Servidati, Chairman di Cantiere Del Pardo è particolarmente orgoglioso del nuovo Grand Soleil 52 Performance, ispirato al GS 52.

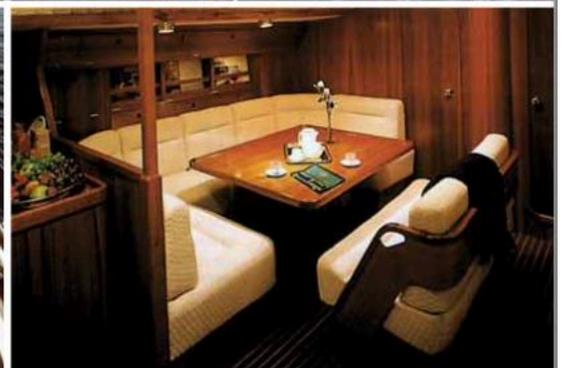
abitabilità, volume, performance. E, nel contempo, non sovrapporsi al Grand Soleil 52 LC, bluewater tutt'ora in produzione”.

RADIOGRAFIA DI UN'ICONA DELLA VELA

In effetti, il Grand Soleil 52, ammiraglia dell'epoca di Cantiere Del Pardo, fu davvero una barca in grado - come si direbbe oggi in gergo pubblicitario - di settare nuovi standard di qualità. Lunga 16,30 metri (12,89 al galleggiamento), con un baglio massimo di 4,75, fu ideata da un *dreamteam* internazionale: assieme all'argentino German Frers (che curò linee d'acqua, coperta e strutture), all'apice della sua carriera di progettista, lavorarono il francese Patrick Roseo (interni), Claudio Maletto (attrezzatura di coperta e costruzione) e il prof. Nobili dell'Università di Modena (impianto elettrico). Nella “superprova” del Giornale della Vela (ottobre 1987) il GS 52 prese il massimo dei voti (5/5) in estetica, progetto,



L'ANTENATA



Lungo 16,30 m e largo ben 4,75, il Grand Soleil 52 progettato da German Frers nel 1987 è la barca icona a cui si è ispirato il nuovo GS 52 Performance testato nelle pagine precedenti.

GS 52

cruiser di Cantiere Del Pardo. Ecco perché

prestazioni, volumi e impianti: "Lo scafo del Grand Soleil 52", scrivevamo, "deriva da quello del 'Nitissima' (il famoso 50' da regata progettato da Frers per Nello Mazzaferro, vincitore di molte regate alla Sardinia Cup del 1984 e al SORC del 1985). Col Grand Soleil 52, German Frers è riuscito a realizzare un compromesso ideale fra abitabilità, estetica e performances velistiche: bordo libero basso, chiglia e timone ellittici, linee aggressive ed eleganti e dislocamento ragionevolmente leggero (17.700 kg di cui 7.300 di zavorra, per 157,40 mq di superficie velica). Il Cantiere Del Pardo non poteva scegliere progettista migliore". Ci avevano colpito, sottocoperta, il salone centrale ("uno dei punti di maggior effetto di tutta la barca") e la cabina armatoriale di poppa, "molto grande e lussuosa con un letto matrimoniale da 'Mille e una Notte'". Le prestazioni a vela? Ottime. "Durante il test abbiamo incontrato un vento leggero (8/10 nodi reali) eppure la barca sviluppava già una velocità molto vicina a quella massima: è quindi molto adatta alle condizioni mediterranee", concludevamo. Perché alla fine, ben venga l'eleganza, ma una buona barca deve navigare bene

ANCORA OGGI È UN OGGETTO DI CULTO

Lo scafo del Grand Soleil 52 di Frers deriva da quello del Nitissima, 50 piedi da regata che il designer progettò per l'armatore Mazzaferro. Stefano Roberti, grande velista che testò il 52' per il GdV, fu colpito infatti dalle performance della barca, oltre che dalle sue linee eleganti, i suoi due pozzetti separati, la tuga filante a scomparsa. Sottocoperta, i punti forti della barca sono il grande salone centrale (con tavolo da pranzo per otto persone) e la cabina armatoriale di poppa che Roberti definì degna di "Le Mille e una Notte". Oggi il Grand Soleil 52 ha un valore di mercato che oscilla tra i 130.000 e i 240.000 euro a seconda delle condizioni in cui versa la barca.

e veloce a vela. Proprio come con Frers, che partì dallo scafo di una barca da regata, la ricerca della performance è stata centrale anche nel nuovo GS 52 P: non a caso il progetto è stato affidato al mago delle carene veloci Matteo Polli, che ha firmato barche come il GS 44 vincitore degli ultimi quattro mondiali ORC...

REGINA DELL'USATO

Oggi il Grand Soleil 52, che rappresentò un grande successo per Cantiere Del Pardo con più di 60 barche prodotte, è una ricercatissima regina nel mercato dell'usato. Le sue quotazioni variano dai 130 ai 170.000 euro: l'imbarcazione è stata inserita nel nostro archivio delle Classic Boat Storiche del Giornale della Vela e, certificato il buono stato di conservazione da un perito, può arrivare a valere anche 240.000 euro. Un'ultima curiosità che i più attenti avranno notato: il colore azzurro della linea di bellezza del GS 52 Performance è un omaggio dichiarato allo storico, leggendario 52'. *Eugenio Ruocco*



Rivali del GS 52

Dieci concorrenti Classic Boat '80-'90

Quali barche erano in competizione con il Grand Soleil 52 di Frers? Abbiamo scelto le migliori "alta fascia" prodotte dai cantieri (50-54 piedi) tra il 1984 e il 1992 che oggi sono ricercatissime Classic Boat storiche

Il Grand Soleil 52 di Frers di cui vi abbiamo parlato nelle pagine precedenti è una delle grandi regine di un decennio, quello a cavallo tra la metà degli anni '80 e la metà dei '90, molto vivo e variegato per il mercato delle barche. Nel 1988 il vecchio sistema di stazza IOR (nato nel 1970, permetteva a barche diverse tra loro di competere ad armi pari e contribuì in maniera decisiva a cambiare il design delle barche) venne sostituito dall'IMS (International Measurement System) e questo determinò un'evoluzione progettuale. In quel periodo convivevano barche "vecchia scuola" con progetti più innovativi e, soprattutto, gli scafi iniziarono ad allungarsi e a offrire più spazi sopra e sottocoperta: è il periodo delle "ammiraglie" progettate da designer di grido come il già citato Frers, Briand, Farr, Peterson, in grado di coniugare linee eleganti a buone prestazioni in mare, funzionalità a spazi.

Oggi queste sono ricercatissime Classic Boat sul mercato e chi riesce ad accaparrarsene una (in alcuni casi è davvero difficile, poiché ne furono realizzati pochi esemplari diventati oggetti di culto tra gli appassionati) fa un vero affare. Sono tutte Classic Boat storiche by Giornale della Vela e, se adeguatamente e "filologicamente" mantenute, sono destinate a incrementare il loro valore storico nel tempo.

Ecco perché, per i dieci modelli di ammiraglie Classic Boat che abbiamo selezionato, da 50 a 54 piedi, dal 1984 al 1992, troverete accanto alla loro quotazione minima e massima rilevata sul mercato, anche le quotazioni incrementate dal loro valore storico. Come certificare la vostra Classic Boat?

Tutte le info su www.giornaledellavela.com/classic-boats-storiche-home



▲ BALTIC 52 | 16,00 x 4,70 m | 1990

Prodotto in 18 esemplari tra il 1990 e il 2007, il Baltic 52 fu un progetto di Sparkman & Stephens impostato secondo i canoni IMS. Scafo veloce e slanciato, venne interamente creato intorno alle necessità della regata, con linee destinate a massimizzare la velocità critica e centri di gravità il più bassi possibile. Due distinti pozzetti consentono all'equipaggio di muoversi in scioltezza, mentre, le manovre, sono posizionate per poter essere fruibili anche short handed. Non disdegna la crociera, con interni comodi e ben rifiniti. **Quotazione minima:** 260.000 €; **Quotazione massima:** 310.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 285.000 € | Valore MEDIO: 335.000 € | Valore MAX: 385.000 €



▲ AMEL SUPER MARAMU/SM 2000

| 16,00 x 4,60 m | 1989

Derivato dal precedente Maramu, il Super Maramu è il simbolo della barca per vivere a bordo girando il mondo. Nessuna concessione alle mode passeggere, solo razionalità. Armata con due alberi a ketch ha avuto un successo incredibile: 400 esemplari prodotti.

Quotazione minima: 150.000 €; **Quotazione massima:** 220.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 173.000 € | Valore MEDIO: 253.000 € | Valore MAX: 270.000 €

▼ HALLBERG-RASSY 53 | 16,44 x 4,64 m | 1992

Introdotta come ammiraglia, allora il più grande Hallberg-Rassy mai costruito, l'HR 53 fu un grande successo dell'abbinata HR-Frers: 88 esemplari in 15 anni, non pochi per un'ammiraglia. Ma la qualità, del resto, giustifica il successo. Comoda, marina e sicura, fu l'apice del binomio tra le due parti, uno scafo d'eccellenza, perfetto per chiunque alla ricerca di un bluewater sicuro, elegante e voluminoso.

Quotazione minima: 350.000 €; **Quotazione massima:** 420.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 375.000 € | Valore MEDIO: 450.000 € | Valore MAX: 510.000 €





◀ **OYSTER 55** | 17,15 x 4,80 m | 1986

Varato a partire dal 1986 e costruito in oltre 50 esemplari, l'Oyster 55 nasce su progetto di Holman & Pye per soddisfare uno specifico bisogno del cantiere: immettere sul mercato un bluewater di 50 piedi che sia contemporaneamente sicuro, marino, elegante e veloce. Una richiesta non semplice da soddisfare, ma H&P firma il miracolo, creando un cruiser dalle grandi qualità e realizzabile anche su base semi custom. Un gran successo. **Quotazione minima:** 190.000 €; **Quotazione massima:** 280.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 210.000 € | Valore MEDIO: 250.000 € | Valore MAX: 310.000 €



▼ **BALTIC 55 DP** | 16,70 x 4,92 m | 1984

Appena 9 Baltic 55 DP nacquero dal brillante disegno di Doug Peterson, ma i numeri non ingannano, fu un piccolo capolavoro. Prima ancora di un anno dal varo del primo esemplare, il palmares era già di tutto rispetto, con un terzo posto nella Newport-Bermuda Race del 1984. Niente male per un cruiser racer. Il 55DP, infatti, è uno scafo che vuole correre, slanciato, facile da gestire, eppure comodo e più che consono alla crociera. Non manca poi di eleganza, con un flush deck incredibile, poppa a "la Peterson" e linee ben bilanciate. **Quotazione minima:** 270.000 €; **Quotazione massima:** 340.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 300.000 € | Valore MEDIO: 365.000 € | Valore MAX: 435.000 €



▲ **SWAN 53**

| 16,15 x 4,73 m | 1987

Nella seconda metà degli anni '80, Nautor Swan inizia il suo sodalizio con il grande German Frers. Tra i primi scafi a vedere la luce, lo Swan 53, un 16,15 metri potente, veloce, un cruiser racer puro e di grande successo. Verrà prodotto in 50 esemplari. Elegante, veloce e dalle linee pulitissime, è il tipico progetto dell'argentino, con coperta flush e linee impeccabili. Ottima boliniera, con venti medio tesi è un vero piacere per gli occhi. **Quotazione minima:** 235.000 €; **Quotazione massima:** 335.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 340.000 € | Valore MEDIO: 365.000 € | Valore MAX: 400.000 €

▲ **BENETEAU FIRST 51**

| 15,63 x 4,55 m | 1987

Il First 51 è la barca di Beneteau che più si avvicina per qualità alle barche dei cantieri del nord Europa. Il disegno di Frers, derivato da un prototipo da regata, è impeccabile. Grazie al baglio massimo di ben 4,55 m gli spazi sopra e sottocoperta sono inusuali per l'epoca. Frers in stato di grazia.

Quotazione minima: 75.000 €; **Quotazione massima:** 100.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 86.000 € | Valore MEDIO: 115.000 € | Valore MAX: 141.000 €



◀ **X-512** | 15,57 x 4,52 m | 1990

È il primo performance cruiser di X-Yachts (progetto di Niels Jeppesen) a sfondare la barriera dei 50 piedi. Si tratta di una barca elegante e confortevole, curata in ogni aspetto per assecondare la vita crocieristica. Non viene meno, però, l'anima sportiva di cui è forte X, trovando qui un equilibrio non indifferente.

Quotazione minima: 180.000 €; **Quotazione massima:** 215.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 200.000 € | Valore MEDIO: 230.000 € | Valore MAX: 245.000 €



▲ **JEANNEAU SUN FAST 52**

| 14,40 x 4,42 m | 1992

Jeanneau apre gli anni '90 con una serie di buoni progetti. Su questi, nel segmento cruiser-racer, a risaltare è il Sun Fast 52, un 15,5 metri che subito sa farsi riconoscere. Philippe Briand firma infatti uno scafo elegante, forte di una bella coperta e di volumi rastremati. Ma il look non basta, anche la carena vuole la sua, e il 52 sa farsi valere.

Quotazione minima: 105.000 €; **Quotazione massima:** 135.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 117.000 € • Valore MEDIO: 145.000 € • Valore MAX: 170.000 €



▲ **BENETEAU FIRST 53 F5** | 16,20 x 4,50 m | 1990

Beneteau decide di aprire il decennio 1990 con uno scafo che faccia parlare di sé. Nasce così il First 53 F5, firmato da due superstar, Bruce Farr e Pininfarina. Le firme non si sprecano e tirano fuori uno scafo fuori dal comune, a suo agio tanto nell'offrire confortevoli crociere oceaniche quanto nel correre contro altri IOR 50. Insomma, è un gran bel progetto, tanto comodo quanto veloce e performante.

Quotazione minima: 80.000 €; **Quotazione massima:** 125.000 €; **Quotazioni incrementate valore storico:** Valore MIN: 90.000 € | Valore MEDIO: 135.000 € | Valore MAX: 150.000 €

