

PROVA

Linssen Grand Sturdy 410AC



Scafo olandese, dislocante e in acciaio. Barca dalla forte personalità, adatta a lunghe navigazioni anche nei mari del nord. Interni caldi e ben organizzati, per un'ospitalità quasi domestica.

di Tommaso Gabba



- La solidità costruttiva
- La tenuta in mare
- Spazi interni razionali e ben suddivisi



- Passavanti stretti
- Sedile pilota migliorabile
- Manca una zona carteggio

“**R**ollo Gebhard è un velista olandese che, convertito al motore per raggiunti limiti di età, ha deciso di lasciare il suo Hallberg Rassy per passare a un Linssen, dopo aver provato numerose barche a motore. Da Amsterdam è partito alla volta di Copenhagen,

per poi raggiungere Goteborg, Stoccolma, attraversare il Baltico fino a San Pietroburgo e tornare a casa senza problemi”. Così racconta Renato Lessi, importatore italiano delle imbarcazioni del noto cantiere olandese, per spiegarci fin da subito con un esempio qual è la vera filo-

sofia del Grand Sturdy 410AC. Questo ha il cuore e lo stile del nord, dove con le barche si lavora in condizioni durissime e, per questo, devono saper coniugare funzionalità, resistenza e comfort sotto tutti i punti di vista. Dislocante e di acciaio, non tradisce le aspettative di

PROVA LINSEN GRANDSTURDY 410AC



1
2

3
4



1. La dinette con panche contrapposte è tipicamente nordica.
2. La cucina a L offre un comodo piano di lavoro.
3. La timoneria interna, con ottima visibilità, è caratterizzata dalla ruota un po' retrò.
4. La cabina armatore di generose dimensioni è a poppa, con letto centrale.

chi vuol godersi la navigazione con calma, senza fretta, potendo affrontare mare formato e qualsiasi clima in disinvoltura. E con un'eleganza di sapore classico.

Progetto

La tradizione del cantiere deriva dalla costruzione delle barche da lavoro nei mari del Nord. L'acciaio è dunque l'elemento primario, lavorato a regola d'arte tanto da non sembrare tale e da non richiedere nessun trattamento anche a distanza di molti anni. Certi particolari sono sagomati così dolcemente che si stenta a credere che siano di metallo e non degli stampati in vetroresina. Tutta la verniciatura delle parti è realizzata con smalti epossidici in grado di garantire un isolamento totale dall'ambiente marino. La scelta di produrre imbarcazioni dislocanti deriva dalla necessità di reggere il

mare formato e di poter navigare anche di notte senza rischiare. La vocazione a percorrere tante miglia a bordo si evidenzia anche nell'allestimento, legni pregiati, ampi spazi comuni e impianti efficienti sono le caratteristiche principali di una barca che si propone di essere abitabile quanto una piccola casa.

Interni

In ogni ambiente sono alloggiati dei caloriferi a olio per i periodi freddi, situati nelle zone strategiche, come per esempio vicino ai piedi del timoniere. Le cabine sotto coperta sono di-

sposte su due livelli per lasciare spazio alla sala motori posta centralmente sotto la dinette. Esistono diverse proposte per l'allestimento interno, specie per quanto riguarda il numero e la disposizione delle cabine. Cucina e salotto principale rimangono in ogni caso gli stessi. La versione che abbiamo provato noi aveva una cabina con letti a castello a prua e una matrimoniale a poppa. Volendo, è possibile eliminare quella di prua e realizzare un ampio salone trasformabile, aumentando ancora la vivibilità dei già ampi spazi comuni. Appena



5



scesi sottocoperta ci si stupisce per l'ariosità della zona giorno, complici le ampie finestre laterali. Da questa zona, dove trovano spazio la timoneria interna e il divano principale, si scendono due gradini per raggiungere la cucina a murata che, nel nostro caso, vedeva contrapposto un tavolo da pranzo con due panche fisse. L'area cucina/pranzo è totalmente indipendente dal resto del salone e contribuisce a dare quella sensazione di spazi razionali e ben divisi che aumentano la vivibilità generale di una imbarcazione. Proseguendo verso prua si raggiunge la cabina con letto a castello e bagno privato. Anche per accedere alla cabina armatoriale di poppa si devono scendere due gradini. Questa ha dimensioni notevoli, degne delle imbarcazioni più grandi. Ha due locali bagno, uno con servizi e l'altro interamente dedicato alla

doccia, con tanto di panchetta e piastrellatura. La qualità di tutti gli arredi è elevata e si nota nei materiali utilizzati. Tutto il pagliolato è di teak con inserti in acero, mentre i mobili sono realizzati di ciliegio. I bagni montano di serie wc elettrici con risciacquo ad acqua dolce.

Coperta

Il pozzetto è il cuore di questa barca: le dimensioni sono notevoli e la posizione sopraelevata permette la visibilità degna di un fly. La timoneria è protetta da un parabrezza con cinque elementi abbattibili in grado di offrire una buona protezione a tutta l'area durante la navigazione. All'estrema poppa sono sistemati due divani che nascondono al proprio interno dei gavoni capienti. I passavanti sono piuttosto stretti e con mare formato potrebbe essere un po' difficoltoso raggiungere la prua.

In corrispondenza della dinette troviamo una zona prendisole e, poco più avanti, il caratteristico alberetto portastrumenti abbattibile (nel caso si dovessero passare dei ponti bassi). Molto pronunciata ed elegante la plancetta di poppa realizzata di acciaio inox e teak, utile per il bagno o per alloggiarvi temporaneamente il tender. Lo stile di questa barca è inconfondibile, con lo scafo blu e il bottazzo di corda. Esiste comunque una versione meno "nordica" del 410AC che si chiama 41SL. Questo modello ha lo scafo bianco e il bottazzo in gomma, mentre gli interni sono identici.

Impianti

Nell'impiantistica viene fuori tutta la vena di "imbarcazione da lavoro". Chi esce in mare ogni giorno e con ogni tempo sa che le cose si guastano e, per questo, deve poter

5. Il bagno della cabina armatore con uno dei caloriferi a olio distribuiti in tutte le cabine per navigare d'inverno. **6.** Comoda la scala per scendere nel salone. Lo spazio non manca e le finiture sono di qualità superiore: pagliolati di teak e acero di sapore classico, rivestimenti completi per le paratie, mobilio di ciliegio.

PROVA



1. Spazioso e privo d'ingombri il pozzetto. Il sedile di pilotaggio è una poltroncina mobile. Assicurata la protezione grazie al parabrezza con elementi apribili. Una capottina è montata su compassi di acciaio inox.
2. Il passavanti di sinistra, affiancato dalla battagliola inox.
3. La piattaforma bagno di acciaio e teak.
4. Sulla tuga l'alberetto, si vede lo snodo che lo rende abbattibile.

contare su sistemi ausiliari affidabili per poter rientrare sempre in porto. Nulla è lasciato al caso e ogni particolare è pensato per il massimo rendimento e per avere meno problemi possibili. La sala macchine, posta sotto il pagliolato della dinette, è completamente insonorizzata e dotata di un impianto antiincendio automatico. Il serbatoio del carburante è di acciaio inox ed è dotato di un grande oblò d'ispezione; tutte le tubazioni del propellente sono in rame. Da notare il segnalatore del livello carburante "a vista", nel caso in cui l'elettronica dovesse guastarsi. Il motore ha una trasmissione con albero ad accoppiamento omocinetico. L'elica di prua elettrica a 24 volt è di serie e si rende necessaria per poter manovrare con molto vento una barca di questo peso. Nella versione monomotore è presente

anche una barra per la timoneria d'emergenza, qualora l'impianto idraulico dovesse guastarsi.

La prova

La velocità che si raggiunge con questa barca è di 8 nodi, sembrano davvero pochi per chi ha fretta, ma sono sufficienti per chi vuole fare tante miglia senza perdere la poesia del mare e il gusto della navigazione (anche se due o tre nodi in più non guasterebbero). Naturalmente i consumi sono limitati. I lunghi tragitti non spaventano il Grand Sturdy che sa offrire ai passeggeri il massimo comfort di navigazione possibile, facendo dimenticare i disagi del movimento planante. La motorizzazione può contare sull'affidabilità di un Volvo Penta da 145 cavalli in versione da lavoro, realizzato appositamente per questa barca per garantire bassi consumi, poca fatica e basse

emissioni acustiche. Cinquant'anni di esperienza hanno fornito alla Linssen un dato interessante: una barca che navighi in dislocamento ha bisogno di 5 cavalli per tonnellata per raggiungere la velocità massima di scafo. In questo caso, dunque, se la potenza applicata può sembrare poca, si tenga conto che sarebbero sufficienti 84 cavalli per spingere al massimo teorico le 16,8 tonnellate del 410AC. Durante la prova abbiamo effettivamente notato come la spinta fosse sempre adeguata alle necessità, tanto da non risentire neppure del mare formato e dei 25 nodi di vento che ci soffiavano direttamente in faccia. Disponibile, a richiesta, la versione con due motori Volvo da 100 cavalli ciascuno. Da segnalare inoltre la buona tenuta al mare, con un rollio davvero contenuto nonostante l'altezza notevole della struttura centrale. 

GRAND STURDY 410AC LA PROVA IN CIFRE

Progetto

W. De Vries Lentsch.

Prezzo

316.440 euro con 1 Volvo Penta TD Tamd 41H Heavy Duty Commercial Operations Version da 145 cv, Iva esclusa. 350.560 euro con 2 Volvo Penta TD Tamd 31S Displacement Version da 100 cv ciascuno, Iva esclusa.

Lo scafo

lunghezza f.t. **metri 12,55**
lunghezza al gall. **metri 10,30**
larghezza f.t. **m 4,20** - pescaggio **metri 1,34** - serbatoio carburante **1.160 litri** - serbatoio acqua dolce **440 litri** - peso **16.500 kg** ca. posti letto **n. 4 + 2** - categoria CE

Le prestazioni

Giri	nodi	note
800	2,8	minimo
1.000	3,1	
1.500	5,2	
2.100	7,8	crociera
2.500	8,4	velocità max

Nota: la prova è stata effettuata davanti a Punta Ala con mare formato e vento a 25 nodi. Serbatoio del carburante pieno e serbatoio dell'acqua a $\frac{3}{4}$. Tre persone a bordo e equipaggiamento da crociera al completo.

di omologazione **B**.

Misure interne

Altezza nel salone **cm 197**
altezza in cucina **cm 201** - cabina armatoriale altezza **cm 202**
cabina ospiti a letto a castello altezza **cm 195** - bagno di poppa altezza **cm 202** - bagno di prua altezza **cm 195**.

Dotazioni standard

Impianto di riscaldamento ad acqua calda con radiatori in ogni ambiente - verricello manuale con ancora da 15 kg con catena da 40 metri - elica di prua 24 V caricabatteria da 60 A con presa di banchina - timoneria idraulica - Raymarine ST 60 Tridata Vhf Skanti - indicatore di barra

indicatore livello acqua - radio/Cd con altoparlanti - tromba ad aria compressa - antivegetativa - boiler 55 litri - pompa elettrica di sentina impianto estintore automatico nel vano motore - dotazioni di ormeggio complete.

Dotazioni optional

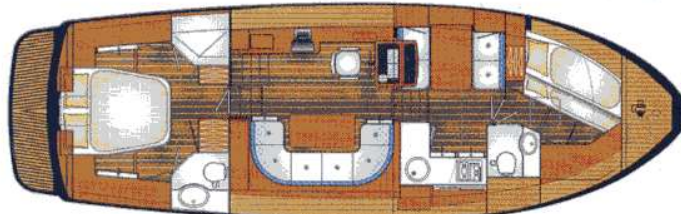
Generatore 240 V / 4 kW (euro 12.600) - aria condizionata (9.200) - pacchetto elettronica Raymarine ripetuta per doppia timoneria con autopilota e plotter 7" (6.600) - stesso pacchetto con plotter 10" e radar 4 kW (14.946) sedile fisso in alluminio 2 posti (4.069) teak completo (16.719) bimini top (2.836) - doccia esterna (912) verricello elettrico 1.000 W (euro 2.431).

Motori della prova

Monomotore **Volvo Penta** turbodiesel con trasmissione in linea d'asse - modello Tamd 41H Heavy Duty Commercial Version - potenza all'asse **145 cv** - architettura **6** cilindri in linea iniezione diretta, turbocompresso con aftercooler - cilindrata **lt 3,6** peso a secco **kg 503**.

Gli indirizzi

Costruito da **Linssen Yachts** Maasbracht, Olanda www.linssenyachts.com
Importato da **Nautica Lessi** Fronte Porto 38, 58040 Punta Ala (GR), www.nauticalessi.it
info@nauticalessi.it
tel. 0564/921000, fax 921037



In sintesi

Barca dislocante di acciaio dedicata a chi il mare lo vuole vivere in ogni stagione e in ogni condizione. Abitabilità ai massimi livelli e finiture impeccabili per gli interni da "casa galleggiante". La forma dello scafo e il materiale di costruzione assicurano resistenza e tenuta al mare e permettono lunghe navigazioni anche di notte. Non è adatta invece a chi ha fretta.

