

Latini 52

Supersportiva da passeggio, questa barca regala sensazioni da racer senza eccessivi sacrifici per l'abitabilità e il comfort

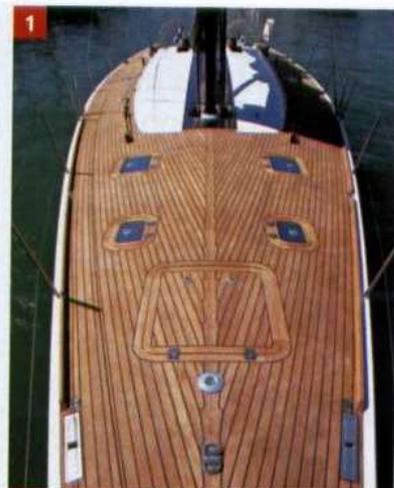
di VANNI GALGANI

Come nel mondo delle automobili, anche le barche a vela hanno le loro supersportive. E come tutte le supersportive che si rispettino, per assecondare il grado di conoscenza tecnica degli armatori sono proposte con varie soluzioni per spingere più o meno sul pedale delle prestazioni. L'accoppiata Felci-Latini è una delle migliori garanzie al mondo per ottenere risultati di rilievo. Il primo, con anni di esperienza nella progettazione dai racer più spinti ai cruiser di grande serie, sa bene quali registri toccare per affinare il delicato equilibrio prestazioni-comfort-costi; il secondo è un cantiere ormai noto nel mondo per la raffinata lavorazione dei compositi avanzati. Se a questo unite una smisurata passione di entrambi, il risultato non poteva che essere al vertice della categoria. Il Latini 52, costruito su stampi femmina, viene proposto come cruiser racer spinto, realizzato con tecnologie avanzate su un'impostazione artigianale, quindi personalizzabile fin nell'intimo. Esattamente come le GT, questo elegante "mostro" parte da una proposta base in vetro, Airex e vinilestere con rinforzi in carbonio e tecnica dell'infusione, ma può arrivare (come l'esemplare in prova) fino a preimpregnati di carbonio, anima in Corecell, resina epossidica, tecnica del vuoto e postcura a oltre 90°. Il tutto dipende da quanto siete in grado di apprezzare le differenze (il peso varia di circa 1.400 kg) e, soprattutto, quanto volete spendere. Noi possiamo

Agile e aggressivo, il nuovo sedici metri firmato Felci ha forme e soluzioni in linea con le ultime tendenze made in Italy

FOTO LATINI

test Latini 52



solo dirvi che quella in prova si è comportata da vera Formula 1. Non solo per le velocità (ci vuole poco per superare gli 8 nodi di bolina e i 10 al lasco, fino a velocità "supersoniche" col grande gennaker), ma soprattutto per il comportamento. Il progetto, denuncia similitudini con i Trans Pac 52: prua a lama con ginocchio che arriva molto indietro, sezioni centrali piuttosto piatte e larghe, elevato raddrizzamento sia di peso che di forma, abbondante superficie velica (il piano velico è praticamente identico ai TP 52, anche per dare l'opportunità di acquistare giochi di vele semi-nuovi a prezzi convenienti); infine appendici strette e allungate che, come gli sterzi migliori, vengono apprezzate dalle mani più esperte e sensibili. Nervosa, scattante, leggera e agile come un felino, nelle onde formate che abbiamo incontrato ha comunicato una rigidità monolitica che nemmeno i migliori racer hanno. Con una costruzione così rigida si possono veramente apprezzare i vantaggi dell'armo



carbonio/tondino: tutta l'energia dalle vele si trasforma in avanzamento senza filtri dispersivi. L'esemplare in prova era il prototipo appena varato, quindi con alcuni aspetti ancora da mettere a punto, tipo l'eccessiva neutralità sotto tela dovuta anche al timone, efficiente come profilo ma troppo demoltiplicato nel circuito. In ogni caso va portata potente e sbandata (la carena dà il meglio a 20°, si allunga e offre meno resistenza), anche perché quando è dritta tende a picchiare sulle onde. Tirando le somme, un oggetto da intenditori che saprà adattarsi alle vostre capacità regalandovi sensazioni al top senza perdere il comfort offerto dai migliori cruiser/racer di serie.

1 Osteriggi a filo, tuga compatta e schiacciata con presa di luce centrale a nastro: anche questo è italian style; **2** Il pozzetto offre ottimi spazi anche per la vita di bordo. Dalle ruote è possibile controllare trasto e scotta di randa (alla tedesca recessa); **3** Lo specchio di poppa con l'apertura di un capiente gavone; **4** Per agevolare la conduzione in regata, tra le ruote e i winch vi è spazio per un randista; **5** L'apertura in coperta del gavone di poppa; **6** Le manovre dall'albero camminano nascoste fino ai winch; **7** Belli e funzionali i puntapiedi a pedana. Sotto vi sono i tappi di imbarco liquidi ad apertura veloce, realizzati custom; **8** Il musone dell'ancora è basculante; **9** L'albero in carbonio della Riba ha le crocette a boomerang; **10** Gli interni sono spaziosi, anche per merito della scelta dell'armatore di lasciare le cabine di poppa aperte. Buone le lavora-

Scheda tecnica



zioni anche se alcune finiture risultano migliorabili; **11** La cucina è funzionale e dotata di buoni volumi di stivaggio; **12** Con una semplice manovra il tavolo raddoppia la superficie raggiungendo anche il divano di dritta; **13** La cabina armatoriale è proposta con varie soluzioni; **14** I due ambienti di poppa con letti a castello. Di serie sono due cabine con letti in piano; **15** Il carteggio sfrutta come seduta il divano; **16** Il bagno di prua con accesso alla cala vele

Progetto:	Felci Yacht Design
Lunghezza scafo	15,78 m
Lunghezza gall.	14,25 m
Larghezza	4,47 m
Immersione	3,00 m
Dislocamento	11.000 kg
Zavorra (42%)	4.600 kg
Sup. vel. (genoa 108%)	134 mq
Motore Yanmar Saildrive	56 hp
Serb. nafta	250 l
Serb. acqua	430 l

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro e Airex, rinforzi in carbonio, resina vinilestere, tecnica dell'infusione, postcura a 60°
- bulbo: pinna in acciaio Weldox e siluro in piombo

Dotazioni

- albero 9/10 3 crocette acquartierate in alluminio Nordic Mast
- bompreso retraibile in carbonio
- sartie in tondino
- avvolgifiocco Harken Unit 3
- paterazzo idraulico Navtec
- winch Harken 2x60 + 2x53 + 2x48
- attrezzatura Harken/Frederiksen
- sprayhood con alloggio
- salpancore Quick Aires 1.400 w
- elica Gori 3 pale abbattibili
- panche e fondo pozzetto in teak
- plancetta di poppa apribile
- log, eco, vento Raymarine ST 60
- batterie 3x135 Ah + 1x100 Ah
- imp. 220 v + caricabatt. Quick
- prese a mare a filo Aquafax

Prezzo

490.000 euro

Informazioni: Latini Marine

Tel. 0774 355486

www.latinimarine.com



FOTO LATINI



