

# Grand Soleil 40

Questo nuovo dodici metri nasce dalle esperienze vincenti dei progetti firmati Botin&Carkeek: un perfetto racer/cruiser

di VANNI GALGANI

**D**a quando è nato, il Cantiere del Pardo produce imbarcazioni sportive pensate per armatori che amano le barche comode ma si diletano con regate anche ad alto livello. Precorrendo i tempi, fin dai modelli più antichi il noto costruttore italiano si è sempre distinto sui campi di regata. Dopo una breve pausa di puri cruiser (i progetti J&J), il Cantiere è tornato alle origini, ma questa volta lo ha fatto in modo più scientifico: per sviluppare con successo la gamma dei cruiser/racer ha istituito un vero e proprio "reparto corse" dove progettare e produrre in piccola serie racer di altissimo livello. Si cominciò con il 40 race, progetto di Paperini, simile al modello cruiser/racer, ma costruito in infusione e ottimizzato per l'Imo. Quando questo regolamento non permise più di regatare con barche adatte anche alla crociera, il Cantiere, facendo una scelta radicale quanto coraggiosa, si avventurò nel mondo dei racer puri, vincendo negli ultimi anni con i 42 race firmati Botin&Carkeek quanto era possibile vincere. Quindi è stata la volta delle nuove level class, prima il TransPac 52 e, attualmente, la classe GP 42. In questo modo i progettisti e il cantiere possono sperimentare e studiare le soluzioni e le tecnologie migliori da applicare poi ai modelli di serie. Il nuovo 40, collocato tra il 37 e il 43, modelli che hanno dimostrato ottimi rendimenti anche in regata (specie il primo), nasce proprio in questo contesto.



Con vento leggero il nuovo 40 del Pardo ha dimostrato una buona tendenza a tenere alte le estremità riducendo la superficie immersa

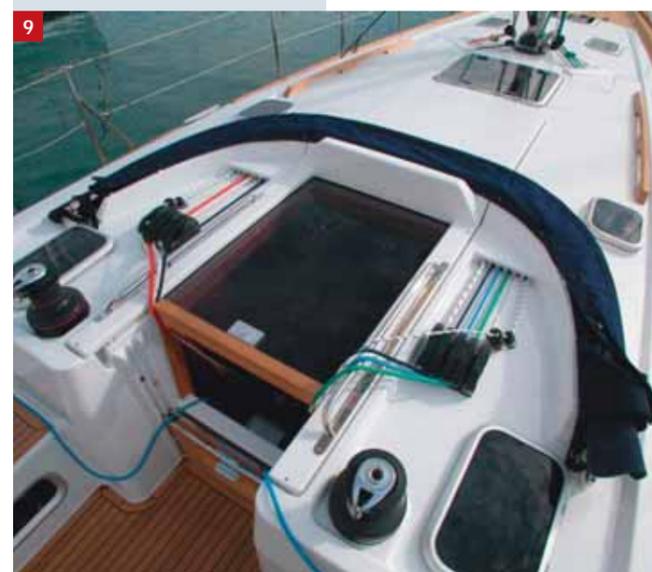
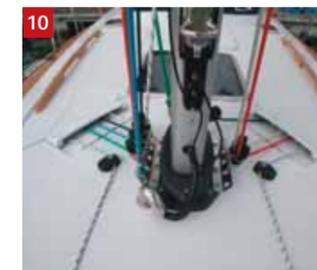


“Seguendo il principio che il mare è il vero momento di prova per una barca, il Cantiere del Pardo ha deciso di continuare a partecipare a regate impegnative con la convinzione che non vi sia test migliore della regata. Nessuna prova di laboratorio, infatti, è capace di riprodurre le sollecitazioni provate dalle barche nella competizione agonistica e nessun cliente sottopone la propria barca agli sforzi vissuti dalle barche da regata in condizioni estreme di mare e di vento”. Così il cantiere espone le proprie motivazioni; ma all'atto pratico, in cosa si traduce questa sperimentazione? Intanto sicuramente nell'ottimizzazione dell'idrodinamica per gli scafi come per le appendici, e il fatto che lo studio Botin&Car-

keek progetti sia i racer che i performance cruiser (così li chiamano al Pardo) è una garanzia di continuità del lavoro. Oltre questo, si studiano materiali e tecniche costruttive, si perfezionano i piani di coperta ottimizzando le manovre e si fanno severi test sull'attrezzatura. Il nuovo 40 sostituisce il glorioso modello su progetto Paperini, uno dei più longevi del Cantiere del Pardo. Completa la gamma dei modelli a firma spagnola seguendone pedissequamente le impostazioni. Lo scafo ha forme da vero cruiser/racer, quindi adatte a soddisfare entrambi gli aspetti. Questo significa sezioni tese e performanti per l'opera viva ma anche volumi sufficienti a consentire una vita comoda in crociera. Per

non mortificare arredi e possibilità di carico si è scelto un dislocamento medio che, tra l'altro, garantisce anche un comportamento confortevole con mare formato. Esteticamente la linea appare moderna e aggressiva, talvolta fin troppo “spigolosa”, senza però perdere l'eleganza innata dei Grand Soleil. Il lavoro fatto da Roséo in coperta, particolarmente sulla tuga, permette di avere altezze e volumi interni più che confortevoli mantenendo quell'aspetto grintoso che contraddistingue il progetto. Ampia la scelta per il bulbo, dal basso pescaggio al modello ottimizzato per le regate, mentre il timone offre un efficiente profilo ad alto coefficiente di allungamento. Anche per il piano velico vi sono più

**1** Il disegno della tuga può risultare un po' spigoloso ma è una delle migliori soluzioni per garantire corretti volumi interni senza penalizzare la linea. Inoltre il taglio netto verso prua permette di ottenere un'ampia zona piatta libera da attrezzatura; **2** Il pozzetto risulta di buone dimensioni specie in larghezza. Da notare il pavimento sagomato per il timoniere, pregevole ma poco efficace in caso di forti angoli di sbandamento; **3** Nonostante le forme corsaiole, lo specchio di poppa risulta leggero e ben disegnato; inoltre offre un buon piano calpestabile e la scaletta per il bagno integrata; **4** Montando i winch di poppa opzionali si può organizzare la scotta di randa alla tedesca gestibile dal timoniere; **5** La forma a scatola della tuga, molto evidente a prua



**6** La grande ruota è montata su una robusta colonnina di stampata. Da notare che la cosiddetta schiena d'asinino è in realtà piatta, quindi più leggera otticamente e sfruttabile anche per sdraiarsi; **7** L'immane pulpito aperto, unito alla posizione incassata dell'avvolgifiocco, consente di tenere bassa la base del genoa ma costringe ad andare a prua per farlo rientrare. Bello e robusto il musone dell'ancora in inox; **8** I winch di drizza sono in posizione corretta; **9** Il grande sprayhood (opzionale) dispone di un alloggio integrato nel disegno della tuga. Da notare l'abbondanza di osteriggi che sopperiscono all'assenza di oblò apribili sulla tuga; **10** Il piede d'albero è organizzato con ordine. Le manovre rinviate a poppa, compreso il caricabasso, corrono sotto il cielo della tuga

possibilità: sempre su impostazione 9/10 con crocette accuartierate, si parte dallo standard meno impegnativo fino alle configurazioni ottimizzate sia per l'ImS che per l'Irc. In coperta, pur senza particolari novità tutto funziona a dovere, anche se la barca in prova, veramente completa, aveva montati numerosi optional. Il pozzetto, di impostazione tradizionale, ha generose dimensioni, specie in larghezza. Le panche risultano ben sfruttabili anche per sdraiarsi dato il disegno regolare di tuga e paraonde. Scegliendo i winch supplementari e la scotta alla tedesca, il timoniere può facilmente gestire tutte le regolazioni della randa; la posizione davanti alla ruota è comoda sia seduti, agevolata dall'abbassamento dei

paraonde, che in piedi dove però a forti angoli di sbandamento si sente la necessità di puntapiedi supplementari. Abbondante la dotazione di gavoni: i due vani sotto le panche e quelli a poppa possono essere completamente dedicati allo stivaggio perché sia le bombole del gas che l'autogonfiabile hanno un alloggiamento dedicato (quello della zattera un po' complicato da aprire). Comodo e ben realizzato il tambuccio, completo di tientibene in acciaio. I passavanti, discretamente larghi, risultano agevoli perché candelieri, bitte e imbarchi dei liquidi trovano alloggio sul bordo esterno alla falchetta in teak. A prua, il disegno tronco della tuga lascia uno spazio libero per sdraiarsi lungo ben 260 cm.

## Zoom



**A** Il gavone per l'ancora è di ottime dimensioni e consente anche lo stivaggio di qualche parabordo. Il salpancore, però, non può avere la campana di tonneggio; **B** All'interno dell'alloggio per lo sprayhood è ricavata una trappola per l'acqua che rende stagno il pozzetto nonostante il passaggio delle cime; **C** I gavoni sotto le panche possono essere completamente dedicati all'attrezzatura; **D** La soglia alta consente di organizzare un alloggio per la ghigliottina. La realizzazione in legno, però, non agevola lo scorrimento. **E** Il vano centrale, visibile aperto nella foto, è il gavone dedicato all'autogonfiabile. Il coperchio, che forma la parte centrale della seduta, risulta di complicata apertura. I pistoncini che sorreggono i portelli laterali sono optional



La costruzione degli attuali Grand Soleil è ottimizzata per rendere gli scafi rigidi, quindi performanti, senza utilizzare materiali e tecnologie troppo spinte che farebbero lievitare i costi. Inoltre il cantiere è organizzato con una delle più moderne ed efficienti linee di produzione del settore, procedimento che comporta uno stretto controllo di qualità e quindi richiede tecniche standardizzabili. Per ottenere questo i progettisti hanno scelto l'adozione del ragnò strutturale in acciaio, soluzione ottimale per barche impostate su un dislocamento medio. Si tratta di una struttura in acciaio zincato a caldo realizzata a pie' d'opera e quindi incollata e fascettata allo scafo, su cui insistono gli elementi di maggior carico,

come il bulbo, il piede d'albero e le lande. Questa tecnica, già adottata da altri cantieri, ha dimostrato di essere più che affidabile. I materiali sono tradizionali, con scafo e coperta in sandwich di vetro e Termanto laminati mediante resina poliestere, con vinilestere per lo strato esterno. Lo stile interno, ormai consolidato nei Grand Soleil, è caldo e lineare al contempo, con prevalente impiego del legno per mobili e tamponature, persino nei bagni. L'essenza usata è il mogano tinto ciliegia e sono numerosi gli elementi realizzati in lamellare. Si potrebbe obiettare che gli interni, piuttosto tradizionali, sono poco coerenti con il design esterno, più moderno e aggressivo; ma il Pardo ha una clientela affezionata

che si riconosce in questo tipo di atmosfera e che mal volentieri accetterebbe un cambiamento radicale. Niente da dire sulle finiture, semplici ma curate e senza sbavature. Come per gli esterni, anche dentro possiamo dire che più o meno tutto funziona a dovere. Gli ambienti sono comodi, qualcuno (come la cabina di prua) anche sopra la media, e l'ergonomia non tradisce mai, salvo forse nel bagno di poppa (che, va detto, è l'unico fornito di serie). Si accede attraverso il tambuccio di generose dimensioni scendendo per una scala ben sagomata anche se poco riparata e dotata di gradini che si restringono verso il basso. Il quadrato ha una buona campata dalla scala alla paratia di prua - 330 cm - e la luminosità

1 Il quadrato ha buone dimensioni e altezze sempre corrette garantite dalla tuga di forma regolare. L'aerazione è fornita dal grande osteriggio centrale, incrementabile con i due piccoli oblò opzionali apribili sulle finestrate laterali; 2 Il carteggio ha un tavolo di generose dimensioni senza impedimenti nella parte anteriore. Il quadro elettrico risulta completo e non manca lo spazio per l'elettronica; 3 La cucina si sviluppa lungo la murata di sinistra. Ha discreti volumi di stivaggio ben organizzati e buone aree di lavoro anche se il grande portello del frigo ne limita un po' l'utilizzo. Il calpestio davanti ai lavelli è parzialmente occupato dal rivestimento della struttura in acciaio; 4 Per aumentare il numero di sedute bisogna acquistare la panchetta opzionale

5 Lo stile tradizionale del Cantiere del Pardo prevede l'utilizzo del legno per la maggior parte dei rivestimenti. Nonostante questo gli ambienti risultano discretamente luminosi, merito dei numerosi punti luce che, sul 40, includono anche due oblò aperti su ciascuna murata; 6 La cabina di prua è un ambiente degno di una barca di dimensioni maggiori. Il letto con la testata in avanti è un po' ingannevole, dato che il bordo di prua è largo solo 90 cm: se siete alti dovrete dormire con le teste a poppa. Il calpestio risulta più che abbondante anche in presenza del bagno; 7 Il bagno di prua, optional irrinunciabile, è grande, ben rifinito e completo di impianto doccia; 8 Anche se i letti non sono enormi (a causa del tunnel centrale per l'impiantistica) le cabine di poppa risultano comode e accoglienti

non manca nonostante i legni piuttosto scuri. L'organizzazione con la cucina a murata riduce un po' le dimensioni della dinette: in versione standard offre al massimo sei sedute, incrementabili con l'adozione della panchetta centrale opzionale (che però non ha lo schienale). Il tavolo, di buone dimensioni, risulta saldamente ancorato a terra tramite una robusta piastra in acciaio. La cucina è bene organizzata con discreti volumi di stivaggio che comprendono anche due cassette. Buone le dimensioni del frigo, organizzato con cestelli; di qualità la copertura del piano in marmo sintetico (opzionale). Il carteggio offre un piano di buone dimensioni completo di console angolata per posizionare l'elettronica. L'am-

biente che più colpisce, però, è la cabina armatoriale di prua. Nonostante la vocazione sportiva, i buoni volumi sopra il galleggiamento hanno consentito di ottenere un letto di generose dimensioni in posizione piuttosto avanzata, lasciando libera un'abbondante area calpestabile dove, a richiesta, è possibile montare un secondo bagno di dimensioni importanti, completo di impianto doccia dedicato. Le cabine di poppa, gemelle, hanno un discreto calpestio e un letto un po' piccolo ma di forma regolare; sono servite dal bagno fornito di serie, un ambiente dalle dimensioni sufficienti ma con poco spazio per le gambe davanti al wc. Risultano corrette ovunque le altezze, raramente inferiori ai 190 cm.

A Il letto di prua non è solo grande ma offre anche diverse possibilità di stivaggio: il piano si solleva sostenuto da un pistone a gas e, più in basso, si apre un ampio cassetto; B Sempre nella cabina armatoriale, anche l'armadio a due ante ha generose dimensioni; C L'impiantistica è essenziale ma ben curata, con elementi di pregio come questi clarinetti che consentono di intercettare le singole utenze di acqua calda e fredda; D Il vano motore risulta piuttosto angusto (in larghezza) ma ha un accesso completo; E L'interno della panchetta è sfruttabile come vano di stivaggio. Sotto si accede alla robusta struttura in acciaio, ben visibile nella foto

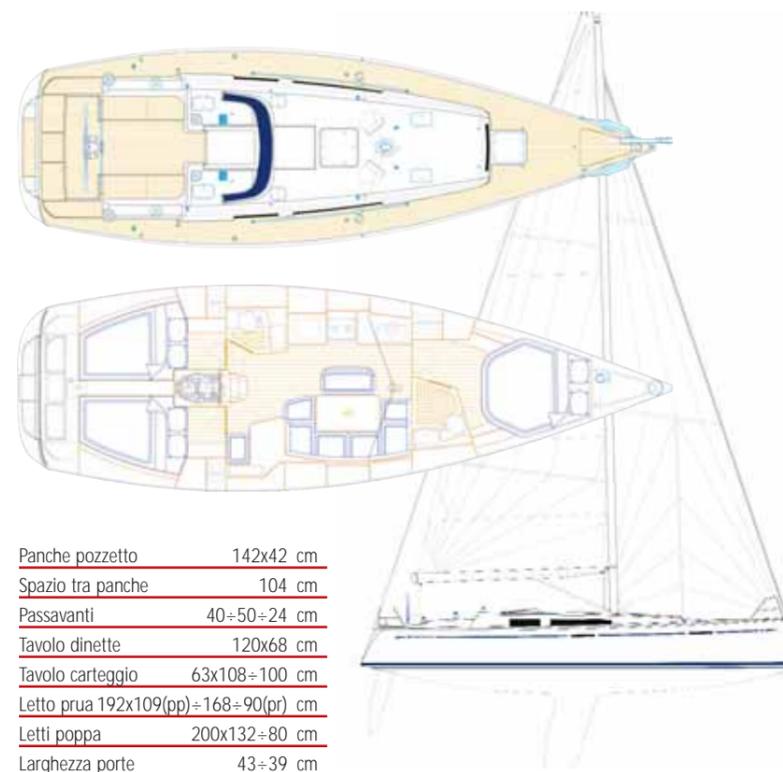


## Benvenuti a bordo

Per una volta la dotazione di vele da regata è risultata penalizzante. Infatti l'ottimizzazione per l'ImS dell'esemplare in prova ha visto vantaggiosa in termini di rating l'adozione del genoa non sovrapposto (100% della J), scelta non ottimale per le condizioni incontrate durante la nostra prova - vento leggero raramente sopra i 6 nodi e mare da calmo a poco mosso. Nonostante questo, il Grand Soleil 40 ci ha sorpresi, facendoci intuire le sue potenzialità in condizioni più favorevoli. Intanto va detto che in mare non ha il tipico comportamento nervoso e ballerino delle barche a vocazione sportiva: si muove con dolcezza evidenziando il dislocamento medio ma anche una discreta concentrazione di pesi in basso. Inoltre il comportamento sulle onde, anche navigando a motore, comunica una avvertibile sensazione di compattezza e rigidità. Tutto ciò premesso, vi immaginerete movimenti lenti e goffi nelle ariette incontrate; invece, complice la generosa dimensione della ruota e una corretta calibratura del circuito della timoneria, la barca si è mossa con insospettabile agilità risvegliandosi al sopraggiungere di ogni minima raffica. Intendiamoci, la scarsa potenza della vela di prua non le

ha consentito accelerazioni brucianti: ma ogni raffica, per quanto breve o debole, ha provocato una reazione. Con vento oscillante tra i 4,5 e i 6 nodi abbiamo bolinato con velocità costantemente sopra i 4 nodi senza mai perdere completamente il passo. Seduti comodamente sottovento si riescono a controllare bene le vele, seguendo i capricci del vento con minimi cenni sulla grande ruota. La scotta di randa alla tedesca (in dotazione sulla barca in prova) è a portata di mano e, con un po' di fantasia, si arriva anche al genoa. A colpirci di più è stato proprio il contrasto tra il movimento lento e posato, indice di un dislocamento importante, e le reazioni pronte e costanti ai sospiri del debole vento. Questo, a nostro avviso, significa ottimizzare una carena di un cruiser/racer: non estremizzare i comportamenti, ma rendere compatibili gli aspetti migliori dei due mondi. Onorevoli le prestazioni a motore: con il nuovo modello Volvo (da 40 cavalli, opzionale) che gira più lento, si raggiungono 8,4 nodi a tutto gas (2.850 giri) per attestarsi sui 7,8 a regime di crociera; ma il bello è che, a soli 2.000 giri, quindi col motore molto silenzioso, se ne fanno già 7 abbondanti. Nella media la manovrabilità.

## Scheda tecnica



Panche pozzetto	142x42 cm
Spazio tra panche	104 cm
Passavanti	40÷50÷24 cm
Tavolo dinette	120x68 cm
Tavolo carteggio	63x108÷100 cm
Letto prua 192x109(pp)=168÷90(pr) cm	
Letti poppa	200x132÷80 cm
Larghezza porte	43÷39 cm

## Dedicato a...

Il nuovo 40 del Pardo è un Grand Soleil in piena regola. È una barca media, nel senso positivo del termine, che coniuga con successo le esigenze del regatante con le comodità necessarie in crociera. Ancora non sappiamo come si comporterà in regata, anche se le firme dei progettisti sono una buona garanzia, ma di sicuro sappiamo che appagherà chi intende farne un uso turistico. Soprattutto, però, è una barca equilibrata, pensata con intelligenza, sostanzialmente senza errori. Non appassionerà chi cerca le scelte stilistiche d'effetto o le forme stravaganti, ma incontrerà il favore di chi vuole un oggetto contemporaneo ma sobrio, corretto, di sostanza. Ovviamente il nostro giudizio si riferisce alla barca in prova perché, se un difetto ce l'ha, è quello di fornire troppa della bella roba vista a bordo come optional. Anche se il prezzo è allineato con i principali concorrenti, alcune dotazioni, come i winch di poppa, il bulbo in piombo, il secondo bagno o il motore da 40 cavalli, avremmo voluto trovarle di serie. Ma sono dettagli commerciali: la sostanza, cioè il progetto e la costruzione, c'è tutta e soddisferà anche gli appassionati dei Grand Soleil di un tempo.



## I concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Comet 41s	Comar Yachts	12,46	3,92	7.800	107,00	179.000
X-40	X-Yachts	12,19	3,80	7.450	99,50	217.500
Dehler 39 SQ	Dehler	11,99	3,85	7.600	100,00	181.300
Centurion 40s	Wauquiez	12,35	3,85	7.600	104,30	183.040

Progetto	Botin & Carkeek/Roséo	
Lunghezza scafo	12,12	m
Lunghezza gall.	10,53	m
Larghezza	3,85	m
Immersione	2,15/2,40	m
Dislocamento	7.850	kg
Zavorra (36%)	2.850	kg
Sup. vel. (randa + genoa avvolgibile)	98,00	m <sup>2</sup>
Motore Volvo Sail Drive	27	hp
Serbatoio nafta	180	l
Serbatoio acqua	380	l

### Attrezzatura

- albero Sparcraft 2 crocette acquartierate, sartie in spiridale
- avvolgifiocco
- tendipaterazzo meccanico Harken
- winch Harken 2x46 ST +2x40 ST
- stopper Spinlock (10) XTS
- attrezzatura di coperta Harken

### Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro e Termanto, resina poliesteri, vinilesteri per lo strato esterno
- struttura: ragno strutturale in acciaio zincato a caldo incollato e fascettato allo scafo

### Dotazioni

- osteriggi (8) Lewmar
- timoneria Solimar, ruota in acciaio ø 160 cm
- batterie 12 v 1x100 + 1x55 Ah
- frigo elettrico a pozzetto
- sedute pozzetto rivestite in teak
- sezione 220 v
- boiler acqua calda
- randa e genoa avvolgibile in dacron

### Meteo della prova

- vento da 3 a 8 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

### Prezzo

178.900 euro

### Optional

Secondo bagno a prua	3.774
Bulbo in piombo pescaggio 2,15 m	6.630
Passavanti e fondo pozzetto in teak	12.648
Albero maggiorato 2 crocette	2.148
Sprayhood	2.193
Motore Volvo 40 hp	2.550
Riscaldamento Eberspächer	3.366
Vang rigido	704
Winch spi Harken 44 ST	2.212
Divanetto centrale con tientibene	1.224
Salpancore 1.000 W	1.683
Caricabatterie 60 Ah	896
Oblò (2) sul pozzetto per cabine poppa	1.040

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

### Informazioni Cantiere del Pardo

Via F.lli Lumière, 34 - 47100 Forlì  
Tel. 0543 782404 - Fax 0543 782405  
[www.grandssoleil.net](http://www.grandssoleil.net) - [info@grandssoleil.it](mailto:info@grandssoleil.it)