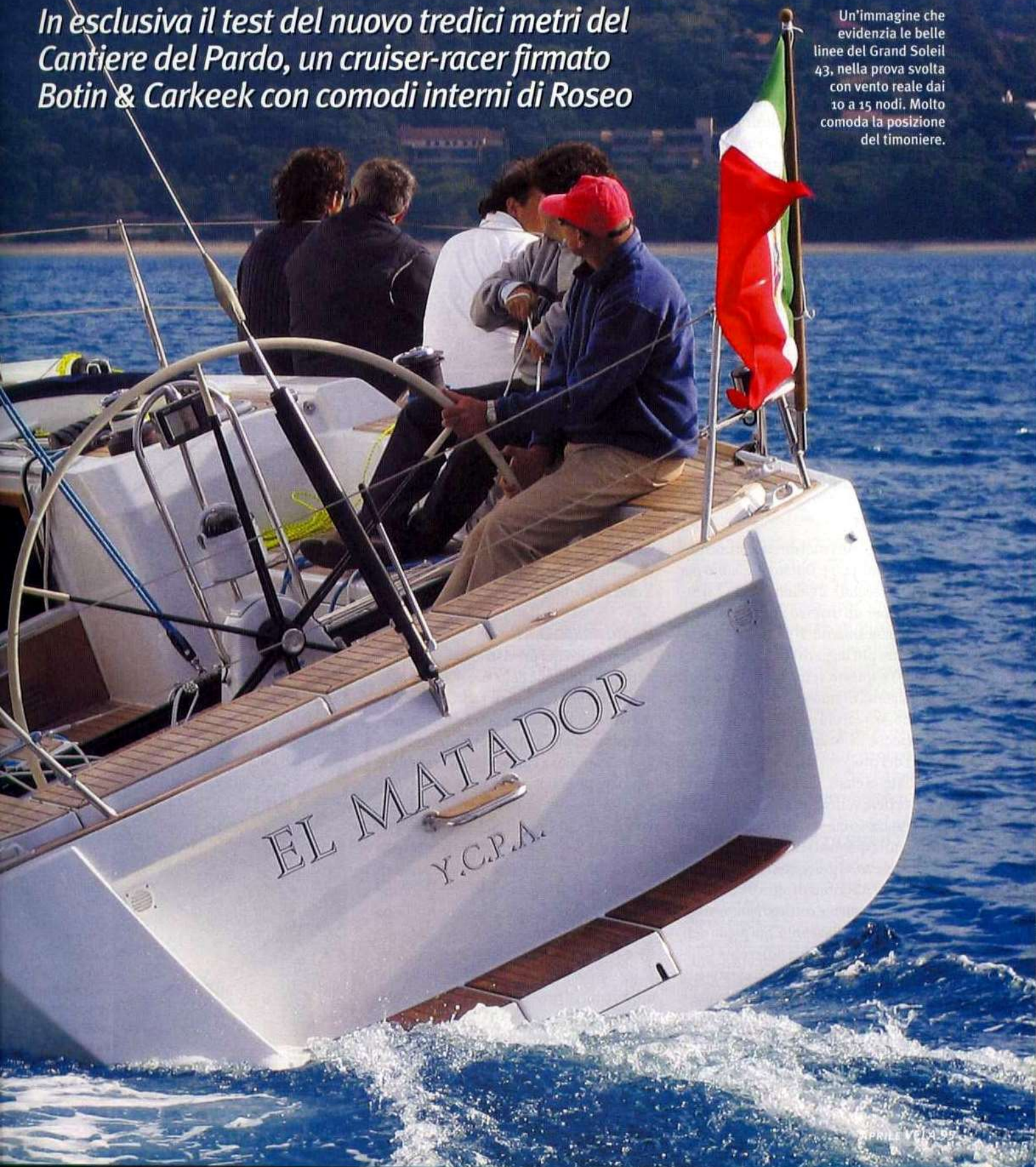


SOLEIL 43

In esclusiva il test del nuovo tredici metri del Cantiere del Pardo, un cruiser-racer firmato Botin & Carkeek con comodi interni di Roseo

Un'immagine che evidenzia le belle linee del Grand Soleil 43, nella prova svolta con vento reale dai 10 a 15 nodi. Molto comoda la posizione del timoniere.



Grand Soleil 43

Se sarà un modello azzecato per l'Imo o l'Irc non lo si può ancora sapere. Le prime consegne sono appena iniziate e manca quindi la conferma dai campi di regata sulla congruità del suo Gph (o del Tcc) in rapporto alle prestazioni reali. Ma un fatto è certo: quanto a passo, il nuovo Grand Soleil 43 è indubbiamente veloce. Abbiamo avuto l'opportunità di provare il primo esemplare a Punta Ala che, sebbene a corto di messa a punto, ha evidenziato un ottimo comportamento in tutte le andature. Lo studio Botin & Carkeek, che ne ha firmato il progetto, ha d'altronde confermato il suo talento in tutte le classi in cui s'è cimentato (non ultimo nei Transpac 52). Da parte sua, il Cantiere del Pardo ha trovato nella gabbia d'acciaio la soluzione per garantire la necessaria rigidità strutturale senza l'uso di compositi avanzati. Ma al di là degli aspetti prettamente corsaioli, il nuovo GS 43 ci è sembrato molto accattivante nelle linee e confortevole sia sopra che sottocoperta. Merito, questo, del francese Patrick Roseo che ha saputo come sempre conciliare gli spazi esterni con gli interni, nel rispetto delle proporzioni.

Progetto 9/10

Nel confronto con i suoi diretti concorrenti (X-43, First 44.7 e Dufour 44, tanto per citare i più recenti), il Grand Soleil 43 si caratterizza per un diverso rapporto tra zavorra e dislocamento. Il suo bulbo è sensibilmente più leggero (da 500 a 900 kg in meno) e questo sembra rispondere a quell'esigenza di minore raddrizzamento che l'IMS, se non più come un tempo, tende comunque ad avvantaggiare. Gli altri parametri del progetto si allineano invece ai modelli sopra citati, a iniziare dal rapporto tra superficie velica e dislocamento, che connota anche in questo caso una barca molto invelata rispetto al suo peso, per finire con la lunghezza al galleggiamento che porta a una velocità critica di oltre 8 nodi. Una barca dunque potente con le ariette così come con vento più sostenuto. Sul piano delle linee si nota invece una differente soluzione delle uscite di poppa, qui caratterizzate da un andamento più squadrato delle sezioni: il ben noto trucchetto per allungare il galleggiamento dinamico. Le sezioni di prua sono sottili, ma il baglio massimo non è esasperatamente arretrato. E que-

sto offre maggiori volumi interni nella zona centrale. Le appendici sono ad alto aspect ratio, in particolare la chiglia a profilo ellittico priva del siluro della versione racing, che porta il pescaggio a metri 2,50 dai 2,30 della versione standard con siluro. Altrettanto stretta e profonda la pala del timone, per un facile e preciso controllo sotto sbandamento.

Costruzione 8/10

Per irrigidire la scocca, il Pardo utilizza la stessa tecnica di costruzione della X-Yachts, ovvero la gabbia d'acciaio galvanizzata a caldo al posto della tradizionale ossatura in vetroresina. Su questa struttura metallica formata da travi a doppio T, che viene prima incollata e poi fazzolettata lateralmente alla scocca, poggia l'albero e sono collegate le lande e il bulbo. Fianchi dello scafo e coperta sono entrambi in sandwich con anima in Pvc a cellula chiusa incollata con il sacco a vuoto; le pelli composte di tessuti multiassiali e unidirezionali di vetro E vengono impregnate con resina poliestere, che lascia il posto alla vinilestere negli strati esterni dell'opera viva per una più alta protezione contro l'osmosi. Il bulbo di serie è in ghisa (quello racing opzionale è invece in piombo), mentre l'asse del timone è in pieno di acciaio inox. Buono nel complesso il livello delle finiture, con la possibilità di optare per interni in teak al posto di quelli di serie in mogano chiaro.

Piano velico 8/10

I due piani velici previsti si differenziano nella distribuzione della superficie, e questo anche per ragioni di rating: senza riportare le singole superfici che trovate nella nostra scheda "Dati tecnici", diciamo solo che la versione Cruiser ha una randa più piccola e un genoa più grande rispetto alla versione Race. Questo dipende dal fatto che la prima ha un albero più basso ma un genoa a maggiore sovrapposizione (135% contro 107%). Ciò che è interessante notare è che, in bolina, la versione crociera è più invelata della versione regata, che in poppa ha invece circa 5 mq di tela in più. Entrambe montano uno Sparcraft Performance passante, armato a 9/10: la Cruiser ha due ordini di crocette con sartame spiroidale, la Race ne ha tre e il tondino. Di serie il tendipaterazzo meccanico, l'avvolgifiocco e due vele in dacron. Optional il vang rigido.

SEGUE A PAG. 100 >>

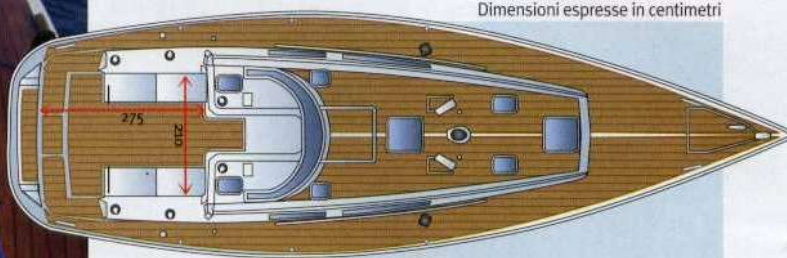


Carlo Borlenghi

Sotto, le drizze corrono nascoste sotto la tuga, facilitando la circolazione e lo sfruttamento delle aree prendisole.



A sinistra, i passavanti sono ampi e liberi da intralci, la posizione molto interna delle lande garantisce un buon angolo di bolina anche con genoa a elevata sovrapposizione. Il ponte in teak opzionale viene incollato sottovuoto.



Dimensioni espresse in centimetri

COPERTA 10/10

A sinistra, le notevoli dimensioni del pozzetto consentono di muoversi agevolmente sia in regata che in crociera. Le panche offrono tre sedute per lato. Sotto, il pozzo della catena può accogliere anche i parabordi.

Il disegno della coperta è opera di Patrick Roseo che è riuscito a ottenere la massima fruibilità degli spazi. Se a prima vista colpisce la pulizia delle linee, esaltata dalla tuga bassa e filante con drizze a scomparsa, dagli oblò laterali incassati e dal recesso dove riporre la capottina, una volta a bordo si apprezza la ridotta altezza dei dislivelli che consente una facile circolazione da murata a murata. Unico neo, la mancanza di antisdruciuolo sui bordi esterni della tuga. Il pozzetto offre sei posti comodi a pruvia del trasto randa, posto correttamente a ridosso della colonnina. Con un diametro di 170 cm, la ruota garantisce una completa visuale seduti sui paramare appositamente ribassati. La disposizione dell'attrezzatura è pensata per il doppio uso regata-crociera. L'attacco dello strallo di prua (e di conseguenza il tamburo dell'avvolgifiocco) sono incassati sottocoperta, mentre la scotta randa, che nella versione crociera viene regolata dal winch per le drizze, può essere rinviata con circuito alla tedesca ai due winch opzionali posti in corrispondenza del trasto. Ergonomica la posizione del drizzista che può incunearsi nel corridoio che precede il tambuccio. I winch primari di serie sono sottodimensionati, consigliati i due più potenti (H 53) dell'esemplare in prova. Abbondante infine il volume di stivaggio: ai quattro gavoni del pozzetto si somma un capiente pozzo della catena dove riporre i parabordi e un vano per la zattera ricavato al centro della panca di poppa.



A sinistra, il corridoio di accesso agli interni, comodo per il drizzista.



Sopra, le due maniche a vento Dorade e il boccaporto centrale montato a filo del teak. A destra, uno dei due capienti gavoni ricavati in pozzetto. Eccessiva la potenza del pistone che sostiene il portello.

ATTREZZATURE DI SERIE

- Winch scotte genoa: ..2 Harken 48 ST 2 v.
- Winch drizze:.....2 Harken 40 ST 2 v.
- Rotaie genoa:
- Trasto randa:
- Stopper:..... 7 Spinlock Xts
- Albero e boma:.....Sparcraft Perf.
- Oblò e boccaporti:.....Lewmar
- Bussola:
- Timoneria:
- Avvolgifiocco:
- Vele:

>>
Grand
Soleil 43

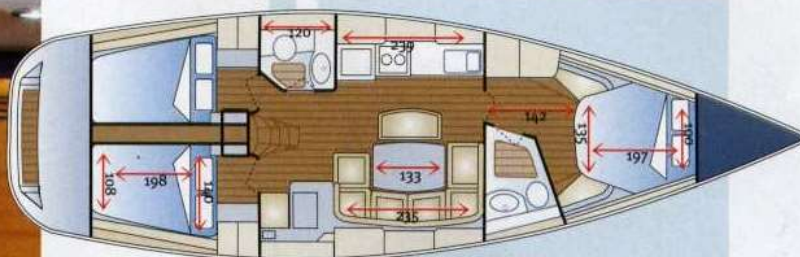


Sopra, la spaziosa dinette offre sette sedute comode. La panca centrale assicura un appoggio sicuro per cucinare e un ampio gavone per la cambusa. Gli interni in teak dell'esemplare in foto sono opzionali.



Sopra, il letto matrimoniale della cabina di prua è di generose dimensioni, l'orientamento migliore è però con la testa rivolta verso poppa così da sfruttare al meglio la forma del materasso. A sinistra, l'accesso frontale del vano motore non è dei più agevoli, al pari di quello laterale. In basso si nota l'autoclave e la pompa di sentina.

Dimensioni espresse in centimetri



A sinistra, un dettaglio che evidenzia la cura delle finiture. Sotto, la lunga cucina a sviluppo lineare.

INTERNI 8/10

La ripartizione interna del Grand Soleil 43 ripropone, in scala più grande, la stessa impronta del GS 37: ovverosia tanto spazio dedicato alla cabina armatoriale e al quadrato. La prima dispone di un letto centrale largo nel punto massimo 175 cm, preceduto da un disimpegno lungo 142 cm; l'annessa toilette con accesso interno è dotata di un doppio pannello in plexiglas che si apre a compasso, delimitando una zona doccia protetta. Altrettanto ampio il quadrato, composto da una dinette a C con panca contrapposta, per un totale di sette sedute, servita da un lungo tavolo con piede fisso. L'eventuale cuccetta che si può ricavare dal divano è pertanto singola. Sulla murata opposta si sviluppa la cucina lineare: abbondante il volume di stivaggio (oltre ai numerosi stipetti, si può contare sul gavone della panca centrale e sui vani tutti liberi ricavati sotto la dinette), ampio il piano di lavoro a fianco dei lavelli. Verso poppa troviamo la toilette ospiti, più piccola dell'altra ma funzionale grazie al mobile del lavello disposto per baglio, e sull'altro lato il carteggio con piano di forma regolare largo 87 cm e profondo 65, uno stipetto per gli attrezzi e una vasca che può fungere da libreria. A murata c'è posto per il plotter, il Vhf e i ripetitori, mentre il vano sotto il sedile è in parte occupato dal carica-batterie. E veniamo alle cabine di poppa gemelle: cuccetta, stivaggio e disimpegno sono nella media, non altrettanto il volume e la larghezza delle porte (37 cm di luce). Buone ovunque le altezze, migliorabile l'aerazione in quadrato (i vetri laterali sono fissi) e nelle cabine di poppa, dove è infatti previsto un oblò opzionale in aggiunta al boccaporto.

Cantiere del Pardo



Sopra, la gabbia in acciaio galvanizzato che compone l'ossatura di rinforzo, da notare le dimensioni del madiere delle lande. Sotto, la toilette armatoriale: sulla paratia si intravede il pannello che delimita la zona doccia.



Sopra, la zona carteggio è molto ampia e fornita di una pratica libreria a murata. Abbondante lo spazio per gli strumenti.

ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 186
Toilette di poppa	cm 191
Cucina	cm 190
Dinette	cm 191
Toilette di prua	cm 188
Cabina di prua	cm 185

«
Grand
Soleil 43



Armato con il genoa al 107%, il Grand Soleil 43 della prova ha dimostrato ottime doti boliniere, con un angolo intorno a 40 gradi al vento reale.

«
SEGUE DA PAG. 96

Impianti e dotazioni 7/10

Fatta eccezione per il serbatoio del gasolio, che ha una capienza abbondante ma il cui eventuale smontaggio risulta assai problematico, gli impianti sono funzionali e di qualità. Lo è quello elettrico, che dispone di un quadro generale di ottima fattura (vedi box a fondo pagina) e di scatole di derivazione facilmente accessibili; lo è l'idrico che prevede, oltre all'autoclave in sala macchine (dove è meglio insonorizzata), due serbatoi a poppa da 200 litri ciascuno e un vano tecnico che raggruppa le valvole di ogni singola utenza. Tranne l'elettronica, lo spi e la relativa attrezzatura, la capottina e il caricabatterie, le dotazioni di serie includono tutto il necessario per la crociera. Per regatare a un certo livello, gli optional da aggiungere sono invece numerosi.

A vela 9/10

La versione da noi provata - la Race - è dotata di bulbo con pescaggio di 2,50 m e piano velico allungato (75 cm in più di P e 30 di I rispetto alla Cruiser) con genoa al 107%. Una ripartizione che, al di là dei vantaggi di rating e di efficienza, permette di virare con estrema facilità (chissà che non sia la scelta giusta anche per andare a spasso). Con 10 nodi di vento reale, in bolina abbiamo navigato a 7,1/7,2 nodi con un angolo tra i due bordi di 85 gradi. Con 15 nodi di vento reale l'incremento è stato di quasi mezzo nodo e l'angolo si è ridotto di 5 gradi. Target dunque molto interessanti, specie tenendo conto delle vele dell'esemplare in prova, di ottimo taglio ma di tessuto "crocieristico". La ruota si è dimostrata sensibilissima e ben demoltiplicata, sotto sbandamento resta sostanzialmente neutra, segno

della corretta simmetria dei volumi immersi. Anche al lasco stretto con lo spi la barca si porta con due dita e risponde all'istante alla minima correzione. Comoda la seduta laterale per il timoniere, che può puntarsi con i piedi sulla colonnina a V. L'attrezzatura di coperta è montata al posto giusto, da rivedere solo il rinvio in piano della scotta randa la cui basetta è troppo poco angolata rispetto al winch.

A motore 7/10

Con il Volvo da 55 cv opzionale, dotato di S-Drive ed elica a tre pale orientabili, abbiamo navigato a 7,4 nodi a regime di crociera e a 8,2 nodi al massimo. Dati che fanno ritenere un po' sottodimensionato il 40 cv fornito di serie. Molto contenuti i livelli di rumore misurati con il fonometro, ma poco accessibile il vano. Precisa la risposta in retromarcia. ■



1

DETTAGLI AZZECCATI

1 Come noto, il consumo di un frigo elettrico dipende in gran parte dall'aerazione del compressore: ottimo il sistema adottato sul Grand Soleil 43, che prevede il condotto di ingresso dell'aria (manicotto bianco) separato dalle griglie di sfato. In questo modo il primo aspira aria sempre fresca.

2 Lo spazio di stivaggio in cucina è ben sfruttato: oltre ai pensili posti sopra il piano di lavoro e al gavone ricavato sotto la panca della dinette, si può contare su due capienti cassetti e uno stipetto. 3 Il quadro generale denota la qualità dell'impianto elettrico: è completo di doppio voltmetro (12 e 220 Volt) e amperometro, i magnetotermici sono raggruppati in quattro sezioni distinte così da facilitarne la lettura. 4 Di serie sono già predisposte le griglie di aerazione per l'impianto di riscaldamento opzionale.



2



3



4

Grand Soleil 43

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 13,25
 Lunghezza scafo m 12,95
 Lunghezza al gall.: m 11,40
 Larghezza al b. max: m 3,95
 Pescaggio: m 2,30/2,50
 Dislocamento kg 8900
 Zavorra: kg 2850
 Sup. velica Crociera: mq 108,80
 Sup. velica Regata: mq 105,26
 Sup. randa Cr. (Reg.): mq 53,2 (56,6)
 Sup. genoa Cr. (Reg.): mq 55,6 (48,6)
 Sup. spi Cr. (Reg.): mq 131,0 (133,0)
 I Cr. (Reg.): m 16,43 (16,74)
 J Cr. (Reg.): m 4,98 (4,98)
 P Cr. (Reg.): m 15,90 (16,64)
 E Cr. (Reg.): m 5,60 (5,70)
 Numero cuccette: 6+2
 Motore: Volvo Penta cv 40
 Capacità serbatoi acqua: lt 400
 Capacità serbatoio gasolio: lt 230
 Omologazione CE: Cat. A 10 persone
 Disegnata da: Botin&Carkeek
 Costruita da: Cantiere del Pardo

Via F.lli Lumiere 34, 47100 Forlì
 tel. 0543 782404, fax 0543 782405
 info@grandssoleil.it, www.grandssoleil.net



PREZZI

Versione std. mot. 40 cv € 218.000
 f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Autoclave, 2 batterie servizi 100 Ah/12 V cad + 1 batteria motore 70 Ah/12 V, 1 pompa sentina manuale, 2 pompe svuotamento ghiotte delle docce e sentina centrale, presa 12 V in carteggio, voltmetro e amperometro, boiler, frigo elettrico, salpancra elettrico 1000 W, scaletta bagno, elica a 3 pale fisse su S-Drive, sedute pozzetto rivestite in teak, falchetta in teak, tendipaterazzo meccanico, randa e genoa rollabile con avvolgi fiocco.

Optional

Pack elettronica (ecoscandaglio-log-anemometro Raymarine ST 60, VHF Raymarine 54E DSC, pilota automatico ST 600i+, altoparlante stagno in pozzetto) € 7.214
 Suppl. bulbo in piombo € 8.120
 Riscaldamento Eberspacher € 3.550
 Serb. acque nere con pompa elett. € 1.980
 Suppl. motore 55 cv € 2.250
 Capottina paraspruzzi € 2.150
 Passavanti in teak € 12.400
 Suppl. albero a 3 crocette € 1.350
 Caricabatterie 60 Ah € 878
 Scafo in gelcoat blu € 5.100
 Tangone e manovre spi € 2.450
 Attrezzatura di coperta per spi € 980
 Plotter Gps Raymarine 435 € 1.386
 Immatricolazione € 2.700
 Varo e consegna € 2.820

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 10/15 nodi
 Stato del mare: poco mosso/mosso
 Equipaggio imbarcato: 5 persone
 Serbatoi: 1/2 acqua, 1/3 carburante
 Pulizia carena: buona

Vele usate

Randa steccata - Genoa 107% - Spi Runner 0.75

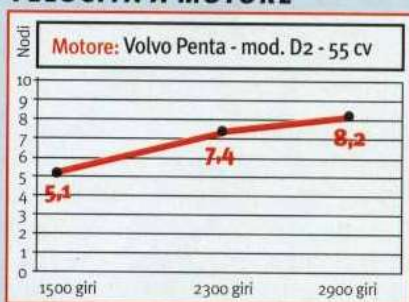
Strumentazioni usate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento B&G

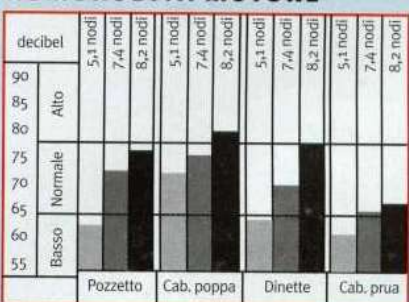
VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



TIPOLOGIA DI PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x v_{lwl}): nodi 8,19
 Lunghezza scafo/baglio max: 3,27
 (< 3,00 = barca molto larga)
 (> 3,60 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/dislocamento: 32% vers. std

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Grand Soleil 43	X-43	First 44.7	Dufour 44	J-133	Rimar 44.3	Salona 45
LFT (m)	13,25	12,94	13,68	13,67	13,11	13,80	13,55
LARG. (m)	3,95	3,97	3,98	4,25	3,90	4,05	4,25
DISLOC. (kg)	8900	8600	9129	10145	8119	9500	9000
S.V. (mq)	108,8	96,0	127,8	105,0	115,0	116,0	123,0
IMMERS. (m)	2,30/2,50	2,20	2,10	1,76/2,31	1,90/2,60	2,15/2,52	2,55
CUCCETTE	6+2	6+2	6+2	6/8+2	4/6+2	6+2	6+2
PROGETTISTA	Botin&Carkeek	Jeppesen	Farr	Felci	Johnstone	Ceccarelli	J&J
CANTIERE	C. del Pardo	X-Yachts	Beneteau	Dufour	J-Boats	Ri.Mar	Salona
PREZZO	€ 218.000	n.c.	€ 177.800	€ 192.762	€ 377.000	€ 237.900	€ 211.800

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".

>>
superprova
di Leonardo Zuccaro

GRAND

pregi

- Prestazioni veliche
- Estetica accattivante
- Cabina armatoriale spaziosa

difetti

- Scarsa aerazione in quadrato
- Serbatoio gasolio poco accessibile
- Porte strette delle cabine di poppa

Michele Mordenti