



In esclusiva la prova dell'ultimo nato del Cantiere del Pardo, progettato da Judel & Vrolijk e Patrick Roséo. Un veloce ed elegante cruiser-racer per divertirsi tra le boe o navigare in totale comfort

Il nuovo Grand Soleil 50 in bolla con 9 nodi di vento reale. Pur armato con un genoa al 100% della l., ha dimostrato ottime potenzialità veliche anche con poca aria.

La barca a vela è un oggetto del desiderio - sosteneva l'architetto Robert Clark - e come tale deve essere anzitutto bella. Una citazione che si addice pienamente al Grand Soleil. Negli oltre trent'anni di storia del Cantiere del Pardo, a iniziare dai tempi in cui si chiamava Sailboats, non c'è modello che non possa definirsi azzeccato dal punto di vista estetico. Alcuni più innovativi come i progetti di Finot, altri rigorosamente classici come quelli firmati Frers, tutti comunque accomunati da un'attenta e minuziosa ricerca stilistica operata dal cantiere italiano e volta ad armonizzare l'insieme delle linee. Non è un caso che sul mercato dell'usato le barche più richieste siano i vecchi Grand Soleil, tuttora eleganti a dispetto degli anni e di quell'evoluzione progettuale che sembra quasi non averli riguardati. La stessa dote che caratterizza la nuova serie, a cui si è di recente aggiunto questo 50 piedi oggetto della nostra prova. Un cruiser-racer di classe che va a inserirsi nella fascia alta del mercato.

progetto 10/10

Le linee d'acqua, opera dello studio tedesco Judel & Vrolijk, sono caratterizzate da diagonali tese e da un baglio massimo arretrato, ma di notevole larghezza, che serve a conferire una buona stabilità di forma e la necessaria volumetria per gli interni. Il dislocamento è medio, come si addice a una barca fatta per conservare un assetto equilibrato anche a pieno carico. La carena è tuttavia potente, con entrate sottilissime e uscite abbastanza piene capaci di assicurare elevate prestazioni sia in bolina che alle andature portanti e un ottimo comportamento con mare formato. Se non ci sono quelle focature dell'ultima generazione IMS, scafi sempre più stretti e con fianchi verticali, qualche richiamo ai canoni di stazza non manca: lo specchio di poppa alto sull'acqua, per ridurre il trascinamento con poca aria; e il diritto di prua quasi a piombo, raccordato alla carena con un ginochio piuttosto pronunciato che emerge anche in navigazione. Un dettaglio che insieme al cavallino dritto e al frontale tronco della voga, rafforza la personalità delle linee. Albero e chiglia sono in posizione arretrata, e questo come noto va a vantaggio della concentrazione dei pesi e della morbidezza del timone. Le tre configurazioni di bulbo sono simili nella forma, quello che varia è il

pescaggio, che passa da 2,30 metri della versione standard, a 2,55 dell'opzione intermedia, fino a 2,80 della versione regata. Comune a tutti l'elevato raddrizzamento ottenuto dal corposo scarpone posto sul fondo di una lama stretta e allungata.

costruzione 8/10

Al pari di altri cantieri, anche il Pardo ora utilizza la gabbia d'acciaio al posto della tradizionale ossatura in vetroresina. Una tecnica ormai sperimentata che consente di scaricare su questa rigida struttura metallica, incollata e fazzolettata alla scocca, le tensioni provenienti dal sartiame, dal bulbo e dall'albero. Gli unici controstampi presenti a bordo sono quelli che rivestono il calpetto delle cabine poppiere (di estetica discutibile) e dei bagni, oltre al supporto del motore. Scia e coperta sono entrambi costruiti in sandwich di termanto con tessuti biassiali e unidirezionali di vetro E e resina poliestere. Per assicurare una più alta protezione contro l'osmosi, gli strati esterni dell'opera viva sono invece impregnati con resina vinilester. Il bulbo, diviso in due parti per semplicità di trasporto (la barca viene caricata sul camion con quella alta già montata in cantiere) è interamente in piombo e viene rivestito con un ciclo epoxidico. La pala del timone è realizzata con asse in pieno di acciaio inox e dotata di boccola bassa autoallineante e alta a rulli.

piano velico 7/10

Il Grand Soleil 50 viene proposto con due diversi piani velici: quello di serie con albero Sparcraft a due crocette aquartierate e sartiame spiroide discontinuo porta 128 mq di tela in bolina (genoa al 135%); la versione regata monta invece uno Sparcraft a tre crocette (con sartiame in tondino opzionale) più alto di circa 1,30 metri, a cui corrisponde un aumento della superficie velica di 12 mq. Entrambi sono leggermente frazionati (19/20) e privi sia di volanti che di stralletto. Facili, di conseguenza, le virate. Di serie il vang rigido, l'avvolgificocco e il tendipaterazzo meccanico, oltre alle due vele in Dacron.

impianti e dotazioni 6/10

Fatta eccezione per il serbatoio del gasolio, montato in modo da non essere facilmente rimovibile, gli impianti ci sono sembrati ben realizzati. La componentistica è di



Carlo Bo/Benetti/Soleil 50

Sopra, lo spazioso pozzetto (310x235 cm) offre quattro sedute comode per lato. La sua ampiezza consente di alloggiare un grande tavolo in teak. Sotto, i passavanti con in primo piano uno dei due winch della randa.





COPERTA 9/10

Il piano di coperta è concepito per il duplice utilizzo crociera-regata. Una versatilità frutto della corretta ergonomia delle forme e di una razionale disposizione dell'attrezzatura. La tuga bassa con fianchi poco svasati limita i dislivelli e offre un sicuro appoggio a barca inclinata; previsto l'alloggio prestampato per richiedere la capottina e la calandra copridirizie, utile per migliorare il comfort del prendisole. Abe sedute comode del pozzetto (quattro per lato), fa riscontro una distanza tra le panche tale da ospitare in crociera un grande tavolo in teak che, una volta rimosso, lascia quella libertà di movimenti necessaria per manovrare in regata. La doppia ruota e il trasto sul fondo facilitano la circolazione e la visuale del timoniere, consentendo quelle regolazioni fini della randa che il punto di scotta fisso, o peggio il trasto sulla tuga, come noto precludono. Scotta che qui può essere sdoppiata alla tedesca e manovrata con due winch (optionali, di serie è rinviata al winch delle drizze), posizionati a ridosso del timoniere ma con adeguato spazio per l'eventuale randista. Nell'esemplare in prova, i due primari e uno dei due delle drizze erano elettrici, mentre di serie sono della stessa dimensione ma manuali. I passavanti sono larghissimi, ci si può comodamente sdraiare o sedere con le gambe fuori bordo senza intralciare il passo di chi va a prua. Pratica anche la soluzione della poppa ribaltabile che offre una comoda planchetta senza penalizzare l'estetica. Per lo stivaggio ci sono quattro ampi gavoni in pozzetto, il vano per la zattera e la casa vele con altezza d'uomo.

A lato, il piede d'albero con la calandra sotto cui corrono le drizze e il supporto per i ripetitori "jumbo". A sinistra, una delle due colonnine dotate di robusti tientibene con supporto portastrumenti.



Sopra, le maniche a vento che arieggianno il quadrato. Sotto, uno dei due gavoni gemelli ricavati sotto le panche del pozzetto.



Sopra, la sagoma piuttosto squadrata della tuga è l'elemento distintivo della nuova generazione GS. Un disegno pulito ed ergonomicamente azzecato.



ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa:	2 Harken 56 ST 2 V.
Winch drizze:	2 Harken 46 ST 2 V.
Rotaie e trasto randa:	2 Harken
Stopper:	7 Spinlock Xts
Albero e boma:	Sparcraft Perf.
Oblò:	Giotto
Boccaporti:	Lewmar
Bussole:	2 Plastimo 135
Timoneria:	doppia ruota Solimar



Sopra, la cabina armatoriale ospita un letto centrale che prosegue a poppa con due divanetti portascarpe. Oltre all'armadio e ai sei stipetti visibili nella foto, c'è un pratico cassetto ricavato sotto il letto. A sinistra, la dinette offre sette sedute comode, sia i due pouf scorrevoli che il divano racchiudono volumi di stivaggio liberi da impianti.



Sopra, una delle due cabine di poppa, entrambe aerate da un boccaporto e un oblò. A sinistra, la cucina a C dispone di un grande piano di lavoro e numerosi stipetti.

Le dimensioni sono espresse in centimetri

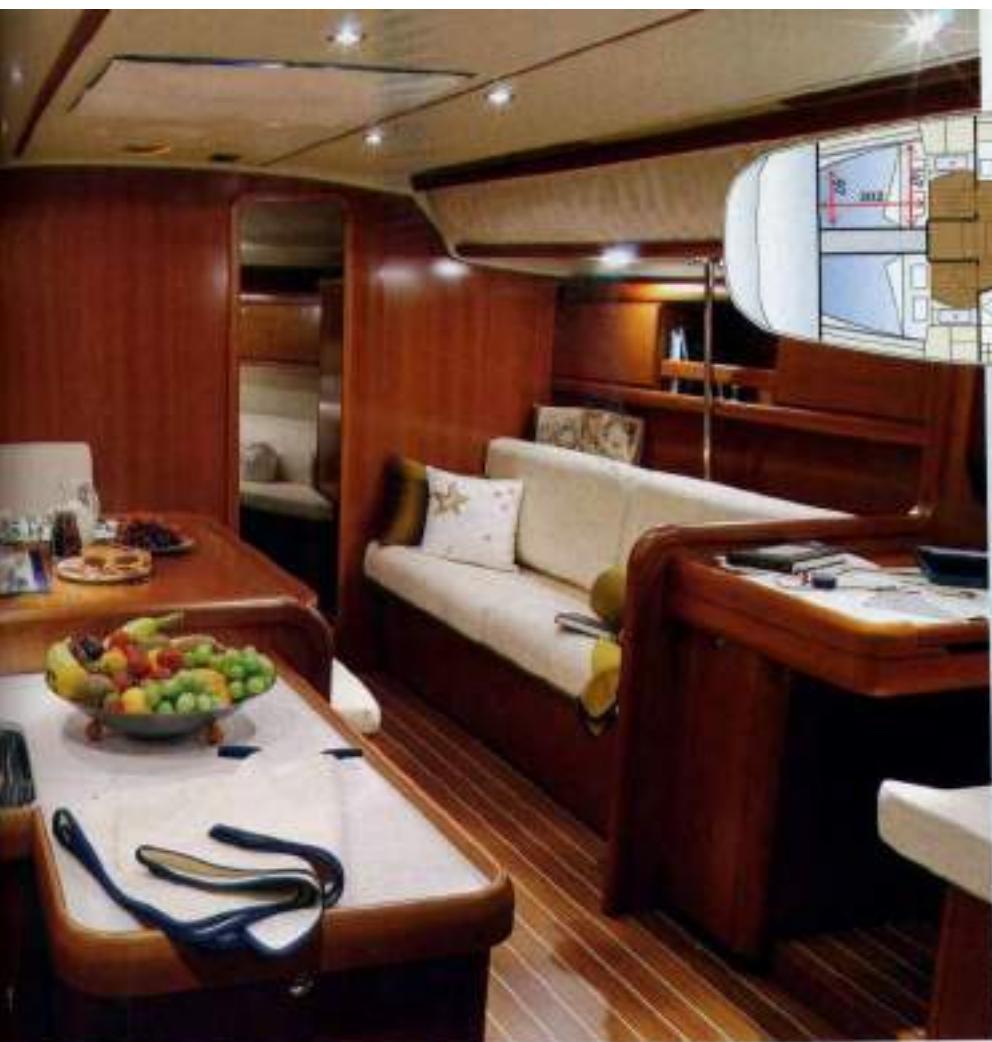


INTERNI 8/10

Il Grand Soleil 50 è proposto in versione tre cabine e in quella a quattro, entrambe con doppia toilette. Visto da fuori, col suo bagaglio massimo arretrato, la prua sottile e un pozzetto così ampio, ci aspettavamo interni meno abitabili. Centimetro alla mano, abbiamo verificato che gli spazi sono analoghi a quelli di un modello da crociera pura. Il quadrato ha la stessa lunghezza (4,20 m), così come la zona armatoriale che nella versione a 3 cabine (esemplare in prova) occupa quasi un terzo della superficie complessiva. Le cuccette sono lunghe non meno di 2 metri, quella di prua è larga quanto un vero letto matrimoniale, le poppiere poco meno. Le toilette sono entrambe spaziosse, con una ovvia prevalenza dell'armatoriale che dispone di una zona doccia separata. Quella di poppa ha invece un armadio cerato. Se i volumi non mancano, la disposizione risulta nel complesso equilibrata e "marina". La cucina è di forma a C, con il dente che ospita un ampio piano di lavoro a cui appoggiarsi in navigazione. I due divani contrapposti della dinette, uno a ferro di cavallo e l'altro lineare, possono fungere da cuccette di guardia. E il carteggio, dotato di seduta ergonomica, è di dimensioni superiori alla media. Altro punto di forza è lo stivaggio: lo spazio in cucina è abbondante e ben ripartito, gli armadi delle cabine sono capienti e i vani sotto le sedute del quadrato quasi interamente liberi da impianti. Qualche difetto come sempre non manca: diverse sbavature nei dettagli di finitura; il tamburino troppo indietro rispetto alla scala d'ingresso (scendendo si rischia di battere la testa); e i mobiletti dei bagni scomodi da aprire a causa dei portelli troppo grandi.

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 190
Toilette di poppa	cm 192
Cucina	cm 194
Dinette	cm 193
Toilette di prua	cm 190
Cabina di prua	cm 191



Carlo Sestini / Sea & See

Sopra, l'ampio e luminoso quadrato, ben aerato dal boccaporto centrale e da tre lunghi oblò apribili. Gli interni sono in mogano.



Sopra, la toilette di poppa, realizzata in legno con fondo controstampato. A sinistra, il piano del carteggio misura 95x61 cm. Ottima l'ergonomia della seduta, abbondante lo stivaggio e lo spazio per la strumentazione elettronica.





Tuga filante, bordi liberi proporzionati, prua alta e sottile con dritto quasi verticale: lo stile del nuovo GS 50 è un bel mix di classico e moderno.

<< SEGRE DA PAG. 128

qualità, in particolare per quello che riguarda l'impianto elettrico (molto completo il quadro generale). La riserva di acqua dolce non è abbondante (460 litri), ma lo spazio per il dissalatore non manca. Sufficiente il banco batterie servizi. In rapporto agli standard della categoria e tanto più alla classe di questo modello, le dotazioni di serie sono piuttosto scarse.

a vela 8/10

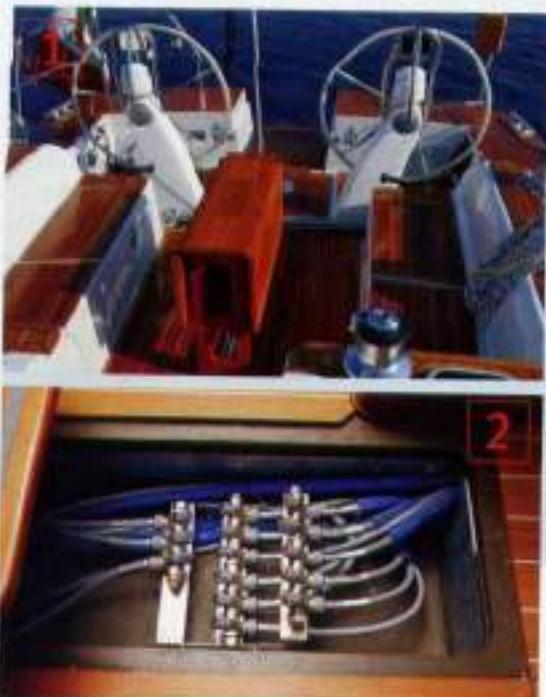
L'esemplare in prova, dotato di albero e bulb maggiornati, era armato con randa stecata e genoa al 100% della J, entrambe in laminato Kevlar-carbonio e di ottimo taglio. Una configurazione ideale per la crociera, ma ovviamente sottodimensionata per il vento leggero che abbiamo incontrato nei due giorni di prova. Malgrado que-

sto, la barca ha dimostrato ampiamente le sue potenzialità: con 8/9 nodi di vento reale, abbiamo navigato in bolina sempre sopra i 7 nodi di velocità e con un angolo di 45°; e al lasco sotto spi abbiamo sfiorato i 7 nodi, con un angolo di 130°. Il vantaggio dell'albero maggiorato sta proprio nel poter armare un genoa a ridotta sovrapposizione senza penalizzare troppo le prestazioni con poca aria, facilitandosi non poco le manovre. Sebbene dotato di doppia ruota, il timone è morbido ed estremamente sensibile: la posizione laterale, seduti sul passavanti a cavalcioni della ruota, è comodissima e permette una completa visuale del genoa e della prua. Per quanto riguarda l'organizzazione delle manovre, tutto funziona a dovere salvo un leggero disallineamento della scotta randa rispetto alla puleggia di rinvio montata sul ponte. Tutti ben-

dimensionati i winch, tre dei quali in questo caso elettrici.

a motore 8/10

Al posto dello Yanmar 56 cv di serie, l'esemplare in prova montava lo Yanmar 75 cv sempre con trasmissione S-Drive ed elica a tre pale abbattibili. Un motore senz'altro più adatto a muovere le 13 tonnellate di dislocamento del Grand Soleil 50. A regime economico di crociera abbiamo navigato a 8,5 nodi, oltre i 9 al massimo. Buona la risposta a marcia indietro, l'effetto evolutivo dell'elica è infatti impercettibile (il piede è in posizione piuttosto avanzata) e la barca si dimostra reattiva al timone. L'insonorizzazione è efficace, con livelli di rumore entro la norma in tutti i locali. Abbastanza agevole l'accessibilità al vano motore, salvo per la presa a marea un po' scomoda da raggiungere. ■



2

DETTAGLI AZZECCHATI

1 La soluzione del trasto sul fondo è l'unica in grado di garantire una corretta efficienza della randa e al tempo un passaggio agevole in pozzerello e ala poppa. Che, come visibile nella foto, è del tipo apribile: la parte centrale della schiena d'asino si ribalta verso l'esterno creando una comoda plancetta completa di scala da bagno. 2 L'impianto idrico è ben realizzato: i tubi sono del tipo rigido, quelli dell'acqua calda vengono rivestiti con una guaina protettiva. E le valvole di intercettazione di tutte le utenze sono concentrate in un vano della sentina che si apre ai piedi della scala d'ingresso. 3 Il Cantiere del Pardo è stato tra i primi a utilizzare i cassetti a ceselli per la cambusa. Un utile accessorio presente ovviamente anche sul 50.



Grand Soleil 50

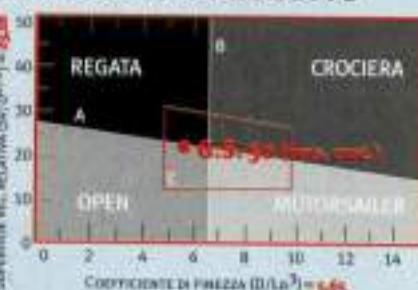
LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m 14,90
Lunghezza scafo	m 14,90
Lunghezza al gall.	m 13,20
Lunghezza al b. max.	m 4,56
Pescaggio standard:	m 2,30
Pescaggi alternativi:	m 2,55/2,80
Dislocamento a vuoto:	kg 13000
Zavorra (pescaggio std):	kg 4300
Superficie velica (vers. croc.):	mq 128,00
Superficie velica (vers. reg.):	mq 140,00
Superficie randa:	mq 58,50
Superficie genoa 135%:	mq 69,50
Superficie spj:	mq 174,00
I: (croc./reg.):	m 17,00/18,30
J:	m 5,84
P (croc./reg.):	m 26,40/27,65
E:	m 6,10
Numero cuccette:	6/8+2
Motore:	Yanmar 56/75 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 460
Capacità serbatoio gasolio:	lt 290
Omologazione CE:	Cat. A 10 persone
Disegnata da:	Judel & Vrolijk - Roseo
Costruita da:	CanEnero del Pardo

Via F.lli Lumière 34, 47100 Forlì,
tel. 0543 782404, fax 0543 782405,
e-mail: m.ricci@grandsoleil.it,
web site: www.grandsoleil.net

TIPOLOGIA DI PROGETTO

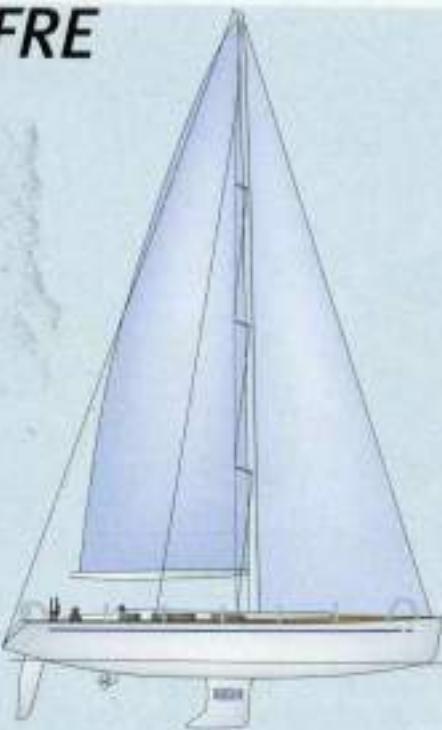


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati; C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore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

FATTORI TECNICI

Velocità critica ($2,43 \times V_{W0}$):	nodi 8,82
Lunghezza scafo/baglio max:	3,26
(> 2,90 = barca molto larga)	
(> 3,50 = barca molto stretta)	

Rapporto zavorra/
dislocamento: 33 % vers. bulbo std.



PREZZI

Versione std con mot. 56 cv: € 336.400
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Panche e fondo pozetto rivestiti in teak, autoclave, 3 batterie servizi 100 Ah cad + 1 batteria motore 60 Ah, pompa sentina elettrica e manuale, 1 pompa svuotamento ghiaia doccia, boiler, linea 220 V con presa da banchina, salpancora elettrico, doppia timoneria a ruota rivestita in pelle, doccia in pozetto, scaletta bagno, elica a tre pale fisse su linea d'asse, avvolgifreddo, tendipaterazzo meccanico con patta d'oca, vang rigido, randa e genoa avvolgibile.

Optional

Ponte in teak	€ 21.956
Bulbo in piombo	€ 12.449
Scafo in gelcoat blu	€ 4.715
Albero 3 crocette	€ 1.350
Attrezzatura completa Spi	€ 4.110
Attrezzatura completa Mps	€ 1.720
Caricabatteria 60 Ah	€ 878
Eco-log vento Raymarine ST 60	€ 2.442
Pilota aut. ST 6001+	€ 4.751
Plotter Gps colori Raymarine 435	€ 1.600
Vhf Icom ICM 401 con antenna	€ 935
Suppl. motore Yanmar 75 cv	€ 2.650
Capottina paraspruzzi	€ 1.740
Immatricolazione	€ 2.200
Trasporto M. di Ravenna/Cervia	€ 2.420
Trasporto Viareggio/Lavagna	€ 4.620
Varo e consegna	€ 3.120

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	6/9 nodi
Stato del mare:	poco mosso
Equipaggio imbarcato:	5 persone
Serbatoi:	3/4 acqua, 1/2 carburante
Pulizia carena:	buona

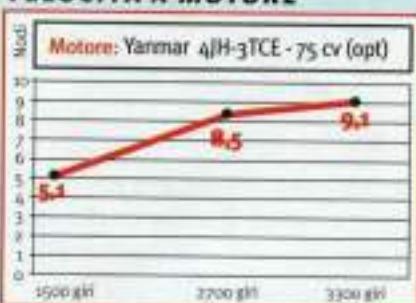
Vele usate

Randa stecchata - Genoa avvolgibile 105% - Spi 0,9
Strumentazioni usate
Gps Garmin - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

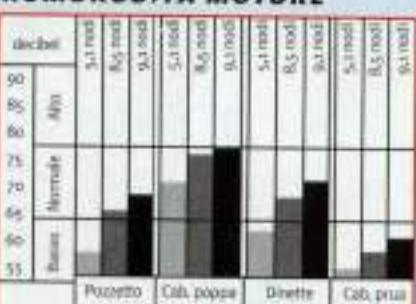
VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

Grand Soleil 50	Comet 51 S	X-50	Baltic 50	Sweden Y. 50	Sun Odyssey 49	Bavaria 49
LFT (m)	14,90	15,40	15,24	15,24	15,25	15,40
LARG. (m)	4,56	4,70	4,28	4,34	4,35	4,46
DISLOC. (kg)	13000	10000	12400	9300	14700	11000
S.V. (mq)	128/140	145	155,7	155	144	123,3
IMMERS. (m)	2,30/2,80	2,20/2,80	3,00	3,00	2,60	2,80/2,10
CUCETTE	6/8+2	6/8+2	6+2	4/6+2	6+2	5/8+2
PROGETTISTA	Judel & Vrolijk	Valicell	Jepesen	Tripp	Norlin	Briand
CANTIERE	C. del Pardo	Comar	X-Yachts	Baltic Y.	Sweden Y.	Jeanneau
PREZZO	€ 336.400	€ 381.275	€ 11.700	€ 11.700	€ 202.901	€ 191.500

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

pregi

- **Disegno della carena**
- **Coperta spaziosa ed ergonomica**
- **Ampia cabina armatoriale**

difetti

- **Finiture interne da migliorare**
- **Tambuccio troppo arretrato rispetto alla scala d'ingresso**
- **Dotazioni di serie piuttosto scarse**



GRAND SOLEIL 50