



*Ecco l'ultimo nato del
Cantiere del Pardo:
linea elegante e
moderna, interni
curati e ben divisi,
facile da condurre e
potente sotto vela;
tre ingredienti
base di successo*



Carlo Bertenghi

di Leonardo Zuccaro

GRAND SOLEIL 38



Questa è la prima realizzazione del nuovo assetto gestionale del Pardo, da quando cioè, alla testa del cantiere, si è insediato il francese Dominiotti. Il 38' è stato studiato fin nei minimi particolari,

utilizzando l'esperienza che proprio il precedente dodici metri aveva fornito al cantiere, con un costante lavoro d'équipe tra progettista, designer degli interni, stilista e ufficio tecnico interno. Il 38 andrà ad arricchire la gamma composta dal 34,3, dal 42, dal 45 e dal 52.

ESTETICA E PROGETTO

Elegante e proporzionato, del 38' colpisce soprattutto il profilo laterale, con la prua alta e slanciata e i bordi liberi che decrescono gradatamente verso poppa, notevolmente inclinata, secondo i più moderni dettami della progettazione. È un aspetto molto filante e aggressivo, a cui contribuisce la linea della tuga, che riprende il classico aspetto di tutte le barche del cantiere. Pascal Conq, uno degli uomini di punta dello studio Finot, ha progettato il 38' privilegiando il rapporto superficie velica-dislocamento, per ottenere uno scafo potente e agile anche con poco vento. La zavorra rappresenta il 36% del peso complessivo ed è concentrata nel siluro terminale annesso al bulbo a profilo semi-

ellittico, così da ottimizzare la spinta di raddrizzamento. A questa buona stabilità di peso si somma una elevata stabilità di forma, prodotta dalla notevole larghezza al galleggiamento. Il timone è del tipo sospeso, con un accenno di skeg che prosegue verso il bulbo e che serve anche da rinforzo.

COPERTA E ATTREZZATURA

Il piano di coperta del Grand Soleil 38' riflette il concetto della semplicità di manovra, per poter essere condotto anche da un equipaggio ridotto, ma con una disposizione che al contempo permetta di regatare: molti stopper, drizze e borose sono rinviate in pozzetto, solo due winch di scotta, che all'occorrenza, tramite gli stopper annessi al rinvio, servono per il genoa o per lo spi. Il pozzetto misura cm.230x170, è ben protetto da schienali alti e molto comodi. La visibilità al timone è buona, così come la posizione sui bordi esterni. I passavanti sono spaziosi (73 cm. sul baglio max), oltre alle rotaie del genoa, di serie ci sono i bozzelli del braccio spi. Comodo il pulpito di prua aperto, mentre è un pò bassa la gola del musone. Un appunto anche al trasto della randa, i cui rinvii del carrello si strozzano con difficoltà. La capienza dei due gavoni di poppa è complessivamente di circa due metri cubi che nella versione provata (armatoriale) diventano oltre 3,5 considerando il comodissimo gavone laterale (peraltro ideale per l'autogonfiabile). L'attrezzatura di coperta è delle migliori marche.

Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	4,2	6,5	7,0	7,3
γ 90°	Traverso	4,8	7,1	7,9	8,3
γ 135°	Lasco	3,9	5,6	7,4	8,2
γ 180°	Poppa	2,5	4,3	6,0	7,2

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	11,90
Lunghezza scafo	m	11,48
Lunghezza al gall.	m	9,50
Larghezza	m	3,74
Pescaggio	m	2,10
Dislocamento	kg	6.500
Zavorra	kg	2.400
Superficie velica	m ²	81,70
Numero cuccette		6/8
Motore e cavalli	Volvo Penta 28/43	
Capacità serb. acqua	lt	230
Capacità serb. gasol.	lt	114
DEGNATA DA:	Grande Finot - Pascal Conq	

COSTRUITA DA: Cantiere del Pardo
Via Lunga, 2 - Crespellano (Bo), tel. 051-6720102 - fax 051-6720110

Optional

Ponte in teak	L. 19.000
Attrezz. spi	L. 3.300
Frigorifero	L. 1.700
Boiler	L. 2.000
Caricabatterie e 220 volt	L. 945
Motore volvo Penta 43 Hp	L. 2.800
Pompe a pedale acqua	L. 300
Salpa ancore elettrico	L. 2.100
Elica 2 pale abbattibili	L. 3.600
Versione a due cabine	L. 186.600+IVA
Poppa apribile	L. 3.600
Avvolgifiocco	L. 4.300

I prezzi sono espressi in migliaia di lire iva inclusa.

Velocità critica 7,49

LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi.
γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale.
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
G.S.38	G. Finot	11,90	6.500	6/8	81,7	Pardo	184.600
Bav.370	Mohnhaupt	11,65	7.100	6	74,5	Bavaria	151.000
First38s5	Berret	11,70	6.600	6/8	80,5	Beneteau	152.000
C&C37/40	Ball	12,00	7.212	7	91,9	C&C.Y.	176.000
Comet375	Peterson	11,50	6.000	8/9	75,6	Comar	147.000
Dehler39	V.D.Stadt	12,10	5.900	7/8	67	Dehler	164.000
Dufour39	Frers	11,60	—	6/9	83	Dufour	197.000
Etap38	Harlle'	11,57	6.400	6	71	Etap Y.	151.000
Show38	F.M.N.	11,90	5.100	9	87	Geo	—
GibSea392	J.N.	11,90	7.500	6/8	83	Gibert	194.000
Centurion38	Dubois	11,45	8.900	6/7	91	Wauquiez	231.000
Legend37.5	Lhurs	11,46	7.400	7	76	Hunter	146.000
J39	Johnstone	12,01	5.844	8/10	97	J-Boat	169.000
SunFast39	Fauroux	11,99	6.000	8	68	Jeanneau	153.000
Feeling39	Vatton	11,50	7.000	10	74	Kirie'	151.000
Sw.Y38	Norlin	11,80	7.400	8	90	SwedenY.	—
X372	Jeppesen	11,48	5.100	6	76	X Yacht	136.000

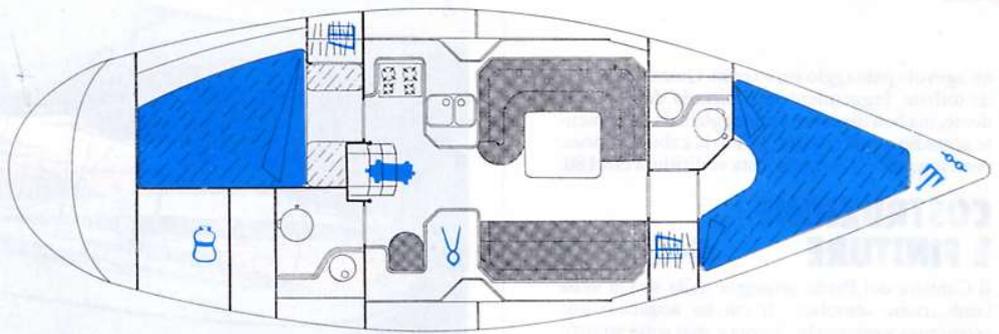
I prezzi sono espressi in migliaia di lire. Per maggiori informazioni consultare la rubrica "I prezzi del nuovo".

ALBERO E VELE

L'albero è uno Sparcraft passante di sezione surdimensionata, armato in testa con due ordini di crocette, mentre il sartame è discontinuo in cavo spiroidale. È l'armo che meglio si presta al compromesso d'uso crociera-regata, per efficacia e facilità di regolazione. Le sartie volanti non sono strutturali e vengono fornite a richiesta, ma ne consigliamo la presenza in quanto possono supplire alla posizione poco angolata dello stralotto. La ripartizione della superficie velica favorisce il genoa (quasi 48 mq) rispetto alla randa (34 mq), così da diminuire gli interventi sui terzaroli, lavorando più sull'avvolgifiocco (di serie). Le vele dell'esemplare provato erano della francese B.M., ben rifinite e di taglio discreto. Il wang è a paranco, da sostituire con il più comodo tipo rigido.

INTERNI

Due le versioni disponibili degli interni: doppia cabina poppiera, o un'unica cabina dietro e, sul lato di dritta, la seconda toilette. Il resto rimane invariato in entrambe le soluzioni. L'esemplare della prova era il modello armatoriale e ci è sembrata la disposizione ideale: nella spaziosa dinette possono sistemarsi comodamente altre due persone (le panche misurano cm.70x200), così da disporre comunque di 6 posti letto complessivi in tre zone separate, ma senza rinunciare all'innegabile vantaggio del doppio bagno e dell'enorme gavone supplementare. La cabina di poppa dispone di una grande cuccetta matrimoniale di oltre 160 cm. di larghezza. Ottimo lo spazio per muoversi nella toilette di poppa che giustamente ha accesso dal quadrato. Sulla dritta della scaletta d'accesso, il carteggio presenta un ampio piano di cm. 75x95, su cui sono ricavati due ingegnosi vani ad apertura verticale e una libreria a murata. Il quadro elettrico è completo e di pronta lettura, organizzato a sezioni di lavoro e ispezionabile svitando solo tre pomelli. In cucina, il grande vano frigo da 120 lt. è con apertura a pozzetto, soluzione senza dubbio più marina, anche se pregiudica la funzionalità dei piani di lavoro, non proprio abbondanti. Ben fatta la razionale cambusa a cestelli, e ottima l'aerazione, con oblò apribile proprio sopra i fornelli e tambucio a poca distanza. La dinette è il pezzo forte: lineare e ariosa, dispone di un grande divano a C sulla sinistra e lunga panca contrapposta, il grande tavolo aperto misura cm.130x90, chiuso permette



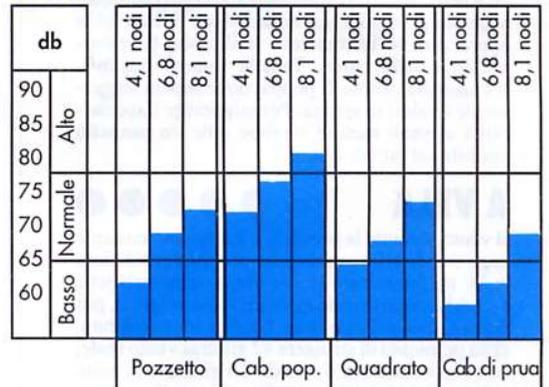
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●●● Di linea elegante e aggressiva, rispecchia l'intenzione di proporre uno scafo moderno e veloce. Favorevole il rapporto superficie velica/dislocamento, per soddisfare il regatante e il crocierista sportivo.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●●● Disposizione semplice ed efficace per poter condurlo in sicurezza con equipaggio ridotto, ma senza rinunciare a quelle attrezzature fondamentali in regata. Da migliorare il trasto randa.
- ALBERO E VELE** ●●●●● Buona qualità dei materiali, per limitare il pompaggio dell'albero, a nostro avviso, sono consigliabili le volanti.
- INTERNI** ●●●●● Curati e ben disposti, specie nella versione armatoriale che prevede due bagni. Buona la luminosità e lo spazio di stivaggio, leggermente sacrificati i piani della cucina.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Costruzione solida e curata, ottime le finiture delle superfici interne ed esterne, di qualità tutti i materiali usati.
- A MOTORE** ●●●●● Consigliata la motorizzazione 43 hp, con la quale velocità e riserva di potenza sono assicurate. Ottima la manovrabilità a marcia indietro, positivo il test del rumore.
- A VELA** ●●●●● Una barca davvero divertente, agile e veloce, con una buona capacità di tener tela e stringere il vento.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● Impiantistica di ottimo livello, un po' scarna la lista delle dotazioni di serie.

Vel. a motore/giri min.

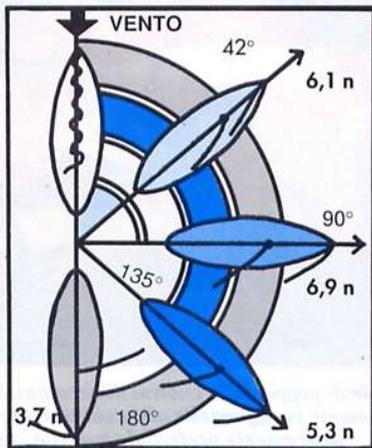
Giri al minuto	Nodi
1500	4,1
2400 crociera	6,8
3200 max	8,1

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 42°
 Angolo sbandamento 18°
Velocità
 bolina: 6,1 n
 traverso: 6,9 n
 lasco: 5,3 n
 poppa: 3,7 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale nodi 8
 Stato del mare calmo
 Vele usate: Randa-genoa
 avvolgibile 150%
 Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplus, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



Attrezzature

Verricelli	Lewmar
Rotaie	Harken Barbarossa
Stopper	Spinlock
Timoneria	Solimar
Albero	Sparcraft
Salpa ancora	Lofrans
Vele	B.M. France
Trasto randa	Amiot
Bozzelli	Lewmar

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabine di poppa	m. 1,81
Toilette di poppa	m. 1,83
Dinette	m. 1,87
Cabina di prua	m. 1,75

Lunghezza del pozzetto m. 2,30

"Il commento della signora"

- Praticità della cucina ●●●●
- Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●
- Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
- Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●
- Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●●

Legenda

- Scarso
- Sufficiente
- Discreto
- Buono
- Ottimo

GRAND SOLEIL 38

Un agevole passaggio verso prua. Quindi la seconda toilette, leggermente più piccola della precedente, ma ben disposta, fronteggiata da un capiente armadio a tutt'altezza. Infine la cabina di prua, con cuccetta a V largo in testa addirittura cm.180.

CONSTRUZIONE E FINITURE

Il Cantiere del Pardo prosegue nella strada della laminazione semplice, di cui ha acquisito una esperienza ventennale. Stuoia e mat sono stratificati con resina poliesteri a mano, l'ottima qualità del gel coat garantisce superfici lucide e impermeabili. Tutta la zona delle sentine è facilmente ispezionabile. Sulle sei contropiastre di inox interstate nel fitto reticolo di madieri e longheroni si agganciano dodici perni da 20 mm che sorreggono il bulbo. L'asse del timone non arriva in coperta, ma, sostenuto da una croce in legno lamellare resinata a scafo, permette di risparmiare del peso e di aumentare la capacità dei gavoni di poppa. Le finiture interne sono ovunque molto curate, eccellente la qualità del teak. Una nota al perfetto antisdrucchiolo, una particolare vernice brevettata dal cantiere.

A MOTORE

L'esemplare del test disponeva di un Volvo 43 hp turbo (opt), di serie il cantiere monta il tipo aspirato da 28 hp. Riteniamo corretta la motorizzazione provata, che riserva un buon margine di potenza: infatti a 2400 giri abbiamo raggiunto agevolmente i 6,8 nodi, mentre al massimo (3.200 giri) abbiamo superato gli 8 nodi. La trasmissione S drive si fa apprezzare in retromarcia facilitando la manovrabilità della barca. Tabella rumore positiva, tranne nella cabina di poppa, dove supera leggermente i valori di norma. Per migliorare l'accessibilità al vano motore sarebbe utile un pannello apribile sul lato di dritta.

A VELA

Il vento, durante la prova, si è mantenuto costante sugli 8 nodi di intensità reale: in queste condizioni il 38' ha dimostrato le sue ottime caratteristiche veliche, confermando la validità del progetto, pur con un'elica a 2 pale fisse. Potente ed equilibrato, ci ha permesso di stringere 42 gradi al vento reale, con una velocità di 6,1 nodi. La giornata di mare ~~calmo non ci ha permesso di verificare il~~ comportamento sull'onda. Poggiando al traverso, abbiamo sfiorato con facilità i 7 nodi, con la ruota pressochè neutra. Molto sensibile alle regolazioni sulle vele, pensiamo possa soddisfare anche il velista più esigente. Apprezzata anche la stabilità che ha permesso di non superare i 18 gradi di sbandamento max.

DOTAZIONE E IMPIANTI

L'impianto idrico è realizzato con grande cura: pochi collettori (le utenze hanno linee indipendenti), la raccorderia è a vite con qualche rara fascetta, le prese a mare sono tutte facilmente raggiungibili, le pompe di sentina sono dotate di filtri; W.C. e aspirazione motore dispongono di circuiti con valvole antisifone, per evitare i pericolosi ritorni d'acqua. Dell'impianto elettrico, ben fatto e sicuro, non ci ha convinti l'obbligo del parallelo tra batteria servizi e quella motore, per attivare lo stesso: è una soluzione conforme alle normative già in uso in alcuni paesi Europei, ma richiede un attento controllo onde evitare che la batteria servizi si scarichi eccessivamente rischiando così di indebolire anche quella del motore. Le dotazioni di serie sono scarse, molti gli optional.



Il nuovissimo Grand Soleil 38 in navigazione al traverso, la barca in questa andatura è risultata molto equilibrata al timone e pressochè neutra. Il piano velico è stato particolarmente studiato per una facile conduzione dell'imbarcazione anche con due persone di equipaggio.



L'ampio quadrato del Grand Soleil 38, il tavolo centrale, (cm. 130x90), in parte ribaltabile permette comodamente la seduta a otto persone. Le due panche laterali sono trasformabili in due comodissime cuccette. L'altezza del quadrato è sempre superiore al metro e ottanta.



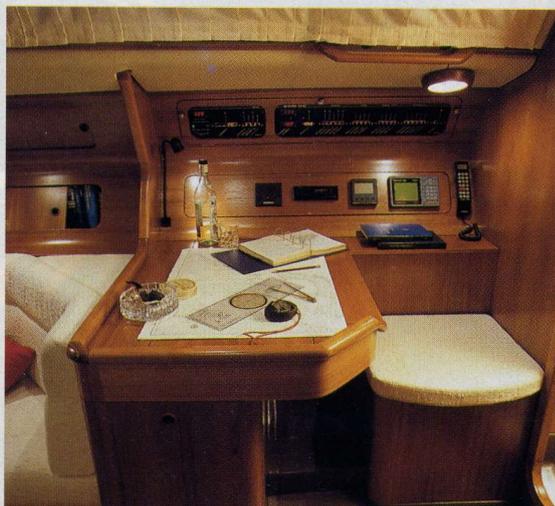
La cabina armatoriale di poppa dalle enormi dimensioni, la cuccetta misura oltre 160 cm di larghezza, è sicuramente paragonabile alle cabine di barche di taglia superiore. Questa soluzione è sicuramente preferibile a quella con due cabine a poppa.



La barca a vela di lasco con lo spinnaker è quella che più ci ha dato soddisfazione con il Grand Soleil 38. La barca appositamente studiata per la crociera-regata in questa categoria ha espresso maggiormente le sue doti velocistiche entrando subito in planata mantenendo però nello stesso tempo una grande stabilità di rotta e non accennando minimamente ad entrare in strarotta o strapoggia.



La cucina è di discrete dimensioni con una buona aerazione. Il pozzetto ha una capacità di 120 litri. Sufficienti anche i piani d'appoggio, ottima la cambusa a cestelli.



Il piano di carteggio ha una superficie di 75x95 cm. Ingeniosi e molto pratici anche i due vani ad apertura verticale, completo e ordinato il quadro elettrico.



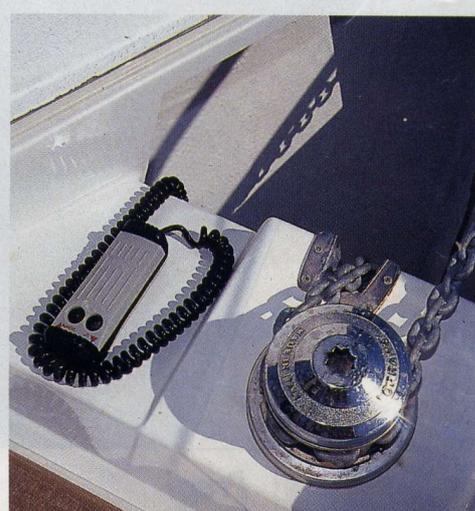
La spaziosa cabina di prua con la cuccetta matrimoniale a V con la testa che misura cm. 180.



Il pozzetto di poppa di discrete dimensioni il suo accesso è direttamente dal quadrato per servire come bagno comune di bordo.



Il pozzetto molto ben dimensionato è lungo cm. 230, solo due i winch di scotta forse un po' sottodimensionati.



La cala ancora che nasconde il salpa ancora elettrico optional. Molto comodo il pulpito di prua apribile per scendere a terra.