

CONCORSO VINCI IL MATCH RACE CON BMW E GDV!

VELA

ANTEPRIME

*Grand Soleil 40
Archambault A35
Pogo 40 Croisière
X-Yachts 34*

SPORT

*Coppa America
Velista dell'Anno
Acura Key West*

ACCESSORI

*Avvolgitori di prua:
come sceglierli
e le ultime novità*

www.giornaledellavela.com

CRUISER RACER

*Il Grand Soleil 40 di
Botin & Carkeek per
il Cantiere del Pardo*

➤ **CROCIERE DI PRIMAVERA**

VOGLIA DI MARE

n. 02/07 *Le migliori proposte low-cost per navigare
in Mediterraneo durante i fine settimana*

Marzo
Euro 5,50



70002



9 771122 307001

>>

superprova

di Leonardo Zuccaro

GRAND

pregi

- > Ottime prestazioni veliche
- > Zona armatoriale molto spaziosa
- > Grandi volumi di stivaggio

difetti

- > Posizione scomoda del randista
- > Serbatoio del gasolio inaccessibile
- > Colonnina troppo alta

Il nuovo Grand Soleil 40 al lasco sotto spi, nella prova svolta con vento reale da 12 a 18 nodi. Il progetto è opera dello studio Botin & Carkeek e di Patrick Roseo.

SOLEIL 40

Veloce ed equilibrato alla ruota, comodo e spazioso sia sopra che sottocoperta. Il Cantiere del Pardo ha fatto di nuovo centro nell'affollato segmento dei dodici metri cruiser-racer. La firma è quella della coppia Botin & Carkeek insieme a Patrick Roseo



Trovare un sostituto al Grand Soleil 40 di Paperini non era impresa facile. La versione *racer* di quel 12 metri non è stata solo una protagonista dell'IMS, ma anche un'ottima barca da crociera, spaziosa e confortevole. Uno dei migliori esempi di crociera-regata nel segmento più importante del mercato, nonché più ricco di concorrenti. Se è ancora presto per esprimere un giudizio sulle potenzialità corsaiole del nuovo modello - le consegne dei primi esemplari di serie non sono ancora iniziate - si può fin d'ora dire che il lavoro di progettazione a quattro mani sembra aver dato buoni frutti. Alla bella carena dello studio Botin & Carkeek si abbina infatti un'azzeccata ripartizione degli interni, opera di Patrick Roseo, provvisti di una zona armatoriale degna di un 45 piedi. All'esterno spiccano invece i grandi volumi di stivaggio e l'ampiezza del pozzetto, oltre alle tante soluzioni tese a rendere più pulito ed ergonomico il piano di coperta. Ma è soprattutto l'estetica, aggressiva ma di proporzioni molto classiche, a rimarcare le differenze col precedente modello.

Progetto 10/10

Il nuovo GS 40 presenta un dritto di prua verticale che permette di allungare il galleggiamento dinamico in navigazione di buoni 50 cm, mantenendo la stessa lunghezza al galleggiamento statica. È il solito trucchetto utilizzato per incrementare le potenzialità della carena con vento medio, senza pagare lo scotto di una maggiore superficie bagnata con vento leggero, quando la ruota di prua resta semiemersa. Lo specchio di poppa è invece meno inclinato, ma altrettanto alto sull'acqua per limitare l'effetto di trascinamento. Sensibili differenze col precedente modello si notano anche a livello delle sezioni, con quelle di prua ora più sottili e scavate e quelle di poppa leggermente più larghe e svasate. Ma è soprattutto il dislocamento a vuoto a essere diverso: a fronte dei 6800 kg del "vecchio" 40, il nuovo pesa 7850 kg. Quei 1000 kg in più di peso forniscono maggiori volumi interni e anche vantaggi in termini di rating. La versione *Racer* è provvista di un bulbo ellittico privo del siluro con pescaggio di 2,40 m, mentre la *Cruiser* dispone di una lama con scarpone sul fondo e pescaggio di 2,15 m. Notevole in entram-

bi i casi il coefficiente di raddrizzamento. Stretta e molto allungata la pala del timone, alla ricerca del miglior rapporto resistenza/portanza. In definitiva si nota una maggiore attenzione non tanto e solo alle esigenze abitative, per le quali serve ovviamente un'adeguata volumetria interna, quanto alla possibilità di correre sia con la formula IMS che con quella IRC.

Costruzione 9/10

Al pari degli altri nuovi modelli della gamma Grand Soleil, anche lo scafo del 40 è irrigidito con la gabbia d'acciaio zincata a caldo. A questa struttura metallica formata da travi a doppia T, che viene incollata con adesivo metracrilico e fazzolettata lateralmente alla scocca, sono collegate le lande e il bulbo e poggia l'albero. Gli unici controstampi presenti a bordo sono quindi di rivestimento senza funzioni strutturali. Scafo e coperta sono entrambi costruiti in sandwich con anima in Pvc a cellula chiusa incollata sottovuoto alle pelli composte di tessuti biassiali e unidirezionali di vetro E. La resina è del tipo poliestere, salvo negli strati esterni dell'opera viva dove viene impiegata resina vinilestere così da garantire una più alta protezione contro l'osmosi. Entrambi i bulbi proposti sono interamente in piombo, mentre l'asse del timone è in pieno di acciaio inox. Buono nel complesso il livello di finitura.

Piano velico 9/10

Il Cantiere del Pardo ha previsto due diversi piani velici che si differenziano sia nella quantità di tela, sia nella sua distribuzione. Senza riportare le singole misure che trovate nella scheda "Dati tecnici", diciamo solo che la versione *Cruiser* ha una randa più piccola e un genoa più grande rispetto alla versione *Racer*. Ciò dipende dal fatto che la prima ha un albero più basso ma un genoa a maggiore sovrapposizione (135% contro 105%). Nulla vieta, naturalmente, di armare la *Racer* con un genoa al 135%, la qual cosa fa schizzare verso l'alto il rapporto superficie velica/dislocamento, ma anche il rating. Entrambe montano un albero Sparcraft Performance passante, armato a 9/10 con 3 ordini di crocette angolate di 20°. Di serie il sartame in cavo spiroidale, il tendipaterazzo meccanico, l'avvolgifiocco e due vele in Dacron. Optional il vang rigido e il sartame in tondino.

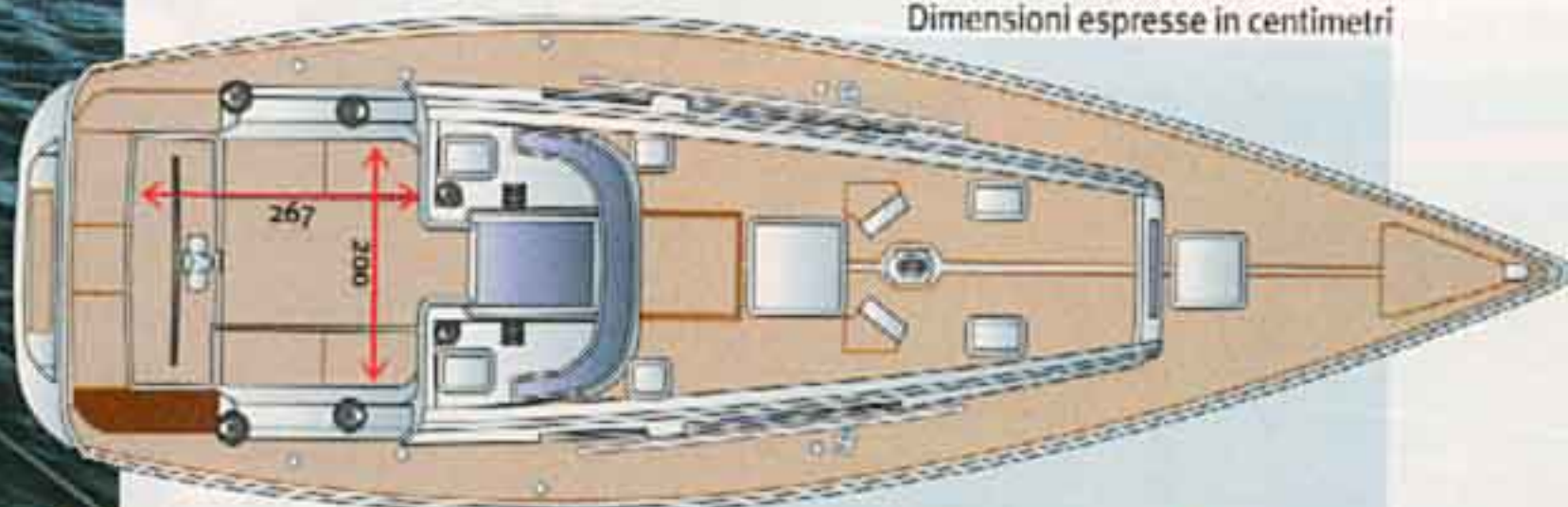
SEGUE A PAG. 96 >>



Sotto, la calandra copridrizza consente di sfruttare come prendisole gran parte della tuga, che può essere rivestita in teak.



La zona d'ingresso e la tuga. Il verticale del tambuccio telescopico è sempre pronto all'uso.



COPERTA 9/10

Drizze incassate sotto la tuga, sede apposita per riporre la capottina paraspruzzi, pannelli di chiusura del tambuccio telescopici, scaletta da bagno a scomparsa nello spoiler, salpancora all'interno del pozzo catena. Sono tante le soluzioni che contribuiscono a rendere pulita la coperta del GS 40. E che, insieme alla forma bassa e squadrata della tuga e agli ampi passavanti liberi da bitte e candelieri (posti all'esterno della falchetta), garantiscono una facile circolazione da prua a poppa con l'equipaggio sui bordi, così come da murata a murata. In sostanza ci si muove bene dappertutto, i dislivelli sono di altezza contenuta e la posizione interna delle lande consente un agevole passaggio all'esterno, nonché l'utilizzo di un genoa a forte sovrapposizione. All'ancora si può invece contare sulle ampie aree prendisole di prua e sulla tuga. Rispetto al precedente modello è stato anche ingrandito il pozzetto che ora offre maggiore libertà di movimenti in manovra e sei comode sedute sulle panche. L'attrezzatura della versione Race si è dimostrata completa e ben dimensionata; il trasto randa è piazzato davanti alla ruota e la scotta con circuito alla tedesca è rinviata a due winch dedicati (nella versione Cruiser è invece a paranco). Lo spazio per il randista è però risicato e il bozzello verticale per il circuito del carrello è poco funzionale. Efficace invece il paranco a 4 vie per i punti di scotta del genoa. Eccellente infine lo stivaggio: oltre ai quattro gavoni c'è un vano separato per la zattera e l'alloggiamento per la bombola del gas. Abbastanza capiente anche il pozzo della catena.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch primari:.....2 Harken 46.2
Winch secondari:.....2 Harken 40.2
Rotaie g. e trasto r.:Harken
Stopper:10 Spinlock Xts
Albero e boma:.....Sparcraft Perf.
Oblò e boccaporti:Lewmar
Bussola:.....Plastimo
Avvolgifiocco:.....Facnor
Vele:randa+genoa

A sinistra, il pozzetto di forma lineare è molto ampio; notevole la distanza tra le panche (105 cm), dove trovano posto tre ospiti per parte. A lato della ruota da 120 cm di diametro i paramare si abbassano formando due comodi ripiani per il timoniere.



Sopra, il pozzo catena con il salpancora opzionale al suo interno. A sinistra, i quattro gavoni ricavati nel pozzetto.



Sopra, la coperta vista da prua, da notare la pulizia del ponte. A sinistra, gli ampi passavanti delimitati dalla falchetta in teak.



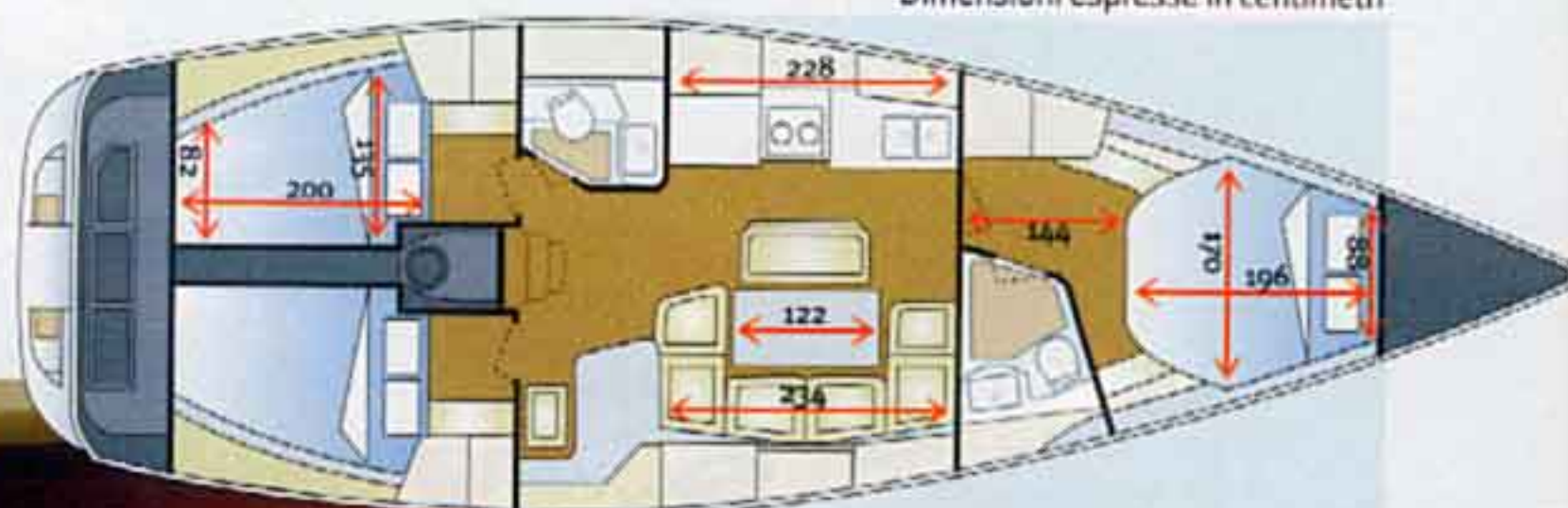
Sotto, la zona carteggio dispone di un tavolo di 103x65 cm, abbondante lo spazio per stivare carte, libri e attrezzi di bordo.



Sopra, la dinette è provvista di panca opzionale che porta a otto le sedute. L'assenza della spalliera non offre però la possibilità di appoggiarsi cucinando in navigazione. A destra, la cucina a murata, dotata di un capiente frigo da 130 litri.



A sinistra, l'ampio quadrato è lungo complessivamente 3,30 metri; i due oblò fissi a murata consentono la visuale all'esterno quando si è seduti in dinette. Il mobilio è interamente realizzato in mogano.



INTERNI 9/10

Sono ben pochi i 40 piedi, e tanto più quelli del segmento crociera-regata, a poter vantare una cabina di prua lunga 3,40 metri. E altrettanto rari sono i concorrenti che all'interno della stessa dispongono di una toilette spaziosa quanto quella del GS 40. E se è vero che in quella cuccetta è più comodo dormire con la testa rivolta a poppa anziché a prua, come previsto dal cantiere, va comunque sottolineato che nel punto più largo essa misura ben 170 cm, ovvero qualcosa più del letto di casa. Patrick Roseo ha saputo sfruttare al meglio la volumetria dello scafo che, pur presentando sezioni di prua piuttosto sottili, ha pur sempre un dislocamento di circa 8 tonnellate. Gli altri locali sono invece in linea con i concorrenti: la dinette dispone di un divano a ferro di cavallo con panca centrale per complessive otto sedute; e la cucina, con i suoi 228 cm di sviluppo lineare, ha stipetti e piani di lavoro a sufficienza. Il secondo bagno, posto a ridosso della scala, è forse il locale meno ampio; ma la posizione del lavabo per baglio consente comunque di fruire della zona a tutta altezza ricavata all'ingresso. Noto invece lo spazio dell'angolo carteggio, il cui piano di 103x65 cm è in parte sovrastato dalla consolle per gli strumenti e prosegue a murata con una pratica libreria-portaoggetti. Infine le due cabine gemelle di poppa, entrambe dotate di armadio a doppia anta e una lunga mensola laterale: l'intercapedine che le divide, pur costituendo un efficace isolamento acustico, restringe un po' la larghezza delle cuccette e quella di sinistra, a causa del bagno adiacente, paga lo scotto di una porta molto stretta. Buone nel complesso le altezze interne, migliorabile l'aerazione del quadrato.

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 189
Toilette di poppa.....	cm 190
Cucina	cm 191
Dinette	cm 193
Cabina di prua	cm 191
Toilette di prua	cm 192



Daniela Oberreuter/Sea&See

Sopra, la spaziosissima cabina armatoriale è provvista di un letto accessibile da entrambi i lati. L'aerazione è fornita da un passo d'uomo e un boccaporto. Sotto, l'accesso frontale al vano motore, in questo caso il Volvo 40 cv.



Sopra, la toilette di prua è riservata alla cabina armatoriale ed è di dimensioni di gran lunga superiori alla media. Oltre al rubinetto del lavello è provvista di doccia con saliscendi e miscelatore separato.





L'attrezzatura della versione Racer è ben dimensionata, comodissima la seduta laterale del timoniere che ha piena visuale dei filetti del genoa.

<< SEGUE DA PAG. 92

Impianti e dotazioni **6/10**

Se gli impianti denotano una buona cura sia nella realizzazione che nella scelta dei componenti, tutti di ottima qualità, non altrettanto si può dire per la posizione del serbatoio del gasolio in zona di fatto inaccessibile (e pertanto di impossibile smontaggio), per quella dell'acqua sotto la cuccetta di prua, a danno del beccheggio, e per il boiler sotto la cuccetta di poppa, con conseguente calore per chi ci dorme sopra. In compenso le autonomie di acqua e carburante sono abbondanti, mentre quella di elettricità va incrementata con almeno una batteria supplementare. Numerosi gli optional per la barca alla boa, il prezzo base è pertanto destinato a lievitare.

A vela **9/10**

Se sarà competitivo in tempo compensato lo diranno i campi di regata. Di certo è che in termini di passo, la versione Racer del nuovo GS 40 ci è sembrata molto veloce. E il timone è una vera chicca: equilibrato sotto sbandamento, risulta sensibile alle regolazioni e sempre leggero. Sulle raffiche la barca accelera in tempo reale, mantenendo una elevata stabilità laterale: da considerare che a bordo del prototipo in prova eravamo in 5. Con 15 nodi di vento, armati con randa a stecche corte e genoa al 105% entrambe in 3DL in Kevlar di North, abbiamo bolinato tra 7,3 e 7,4 nodi di log con un angolo tra i due bordi di circa 85°. L'uscita dalle virate è rapida e questo gra-

zie all'inerzia che la barca conserva nel passaggio sulle altre mure. Unico neo, la colonnina troppo alta e inclinata su cui rischia di impigliarsi la scotta randa in strambata.

A motore **7/10**

Al posto del Volvo da 27 cv di serie, l'esemplare in prova montava il 40 cv opzionale, sempre dotato di S-Drive. Un motore sicuramente più adeguato alle 8 tonnellate di peso del GS 40. Nella media della categoria le velocità rilevate sia a regime economico di crociera (7 nodi tondi), sia al massimo (quasi 8). L'accesso al motore non è dei più agevoli, molto contenuta invece la rumorosità, ma un po' lenta la risposta del timone in retro. ■

DETTAGLI AZZECCATI

1 Tra i gavoni di poppa è ricavata la sede per la zattera, così posta in una delle zone più sicure e agibili della coperta. L'apertura del portello è un po' macchinosa, ma si sa che l'operazione non viene fatta di frequente. **2** Il letto della cabina armatoriale dispone di un pratico cassetto e di un grande gavone racchiuso sotto il portello sostenuto da pistone a gas. Un ampio volume di stivaggio per oggetti ovviamente leggeri. **3** Ai piedi della scala si accede alle valvole di intercettazione di tutte le utenze dell'impianto idrico, ciascuna etichettata col proprio nome. L'utilizzo di tubazioni semirigide ha permesso di eliminare le fascette. **4** Il compressore del frigo è dotato di tubo di ventilazione che aspira aria fresca all'esterno del vano, così da ottimizzare il raffreddamento e limitare i consumi elettrici.



LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m 12,55
Lunghezza scafo	m 12,12
Lunghezza al gall.	m 10,53
Larghezza al b. max.	m 3,85
Pescaggio standard	m 2,40
Pescaggio alternativo	m 2,15
Dislocamento	kg 7850
Zavorra	kg 2650
Superficie velica (vers. Cruiser)	mq 96,58
Sup. randa (vers. Cruiser)	mq 47,33
Sup. genoa (vers. Cruiser)	mq 49,25
Sup. spi (vers. Cruiser)	mq 117,85
Superficie velica (vers. Racer)	mq 93,26
Sup. randa (vers. Racer)	mq 50,01
Sup. genoa (vers. Racer)	mq 43,25
Sup. spi (vers. Racer)	mq 119,82
I (vers. Cruiser/Racer)	m 15,05/15,57
J (vers. Cruiser/Racer)	m 4,80/4,80
P (vers. Cruiser/Racer)	m 14,80/15,67
E (vers. Cruiser/Racer)	m 5,30/5,30
Numero cuccette	6+2
Motore	Volvo 27/40 cv
Capacità serbatoio acqua	lt 380
Capacità serbatoio gasolio	lt 180
Omologazione CE	Cat. A 8 persone
Disegnata da	Botin&Carkeek
Costruita da	Cantiere del Pardo
Distribuita da	rete concessionari
Cantiere del Pardo web: www.grandssoleil.net	



PREZZI

Vers. 3 cab. e Volvo 27 cv € 178.900

f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Panche pozzetto rivestite in teak, timoneria a ruota diam. 120 cm con bussola, autoclave, boiler, frigo elettrico con apertura a pozzetto, batteria servizi 1x100 Ah, batteria motore 1x55 Ah, impianto 220 Volt, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, scaletta bagno, elica 2 pale fisse su S-Drive, tendipaterazzo meccanico, avvolgifiocco, randa e genoa avvolgibile.

Optional

Suppl. seconda toilette a prua	€ 3.774
Suppl. bulbo in piombo	€ 6.630
Suppl. motore Volvo 40 cv	€ 2.550
Passavanti rivestiti in teak	€ 12.648
Albero maggiorato	€ 3.600
Capottina paraspruzzi	€ 2.192
Attrezzatura spi di coperta	€ 969
Tangone e manovre spi	€ 2.448
Caricabatterie 60 Ah	€ 896
Salpancora elettrico 1000 W	€ 1.683
Pack elettronica (pilota aut. Raymarine ST 6001, log/eco/strumento del vento Raymarine ST 60, Vhf Raymarine 54E DSC con altoparlante stagno in pozzetto)	€ 6.851
Trasporto a Marina di Ravenna	€ 2.350
Trasporto a Punta Ala o Lavagna	€ 4.800
Immatricolazione	€ 2.900
Varo e consegna	€ 3.300

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale	12/18 nodi
Stato del mare	quasi calmo
Equipaggio imbarcato	5 persone
Serbatoli	1/8 acqua, 1/3 carburante
Pulizia carena	buona

Vele usate

Randa 3DL - Fiocco 105% 3DL - Spi 0.5 North Sails

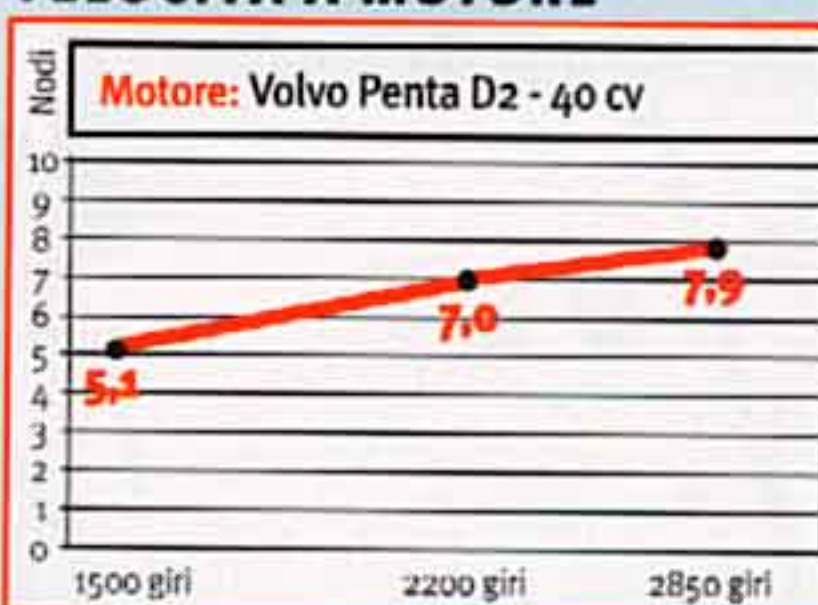
Strumentazioni utilizzate

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

VELOCITÀ A VELA



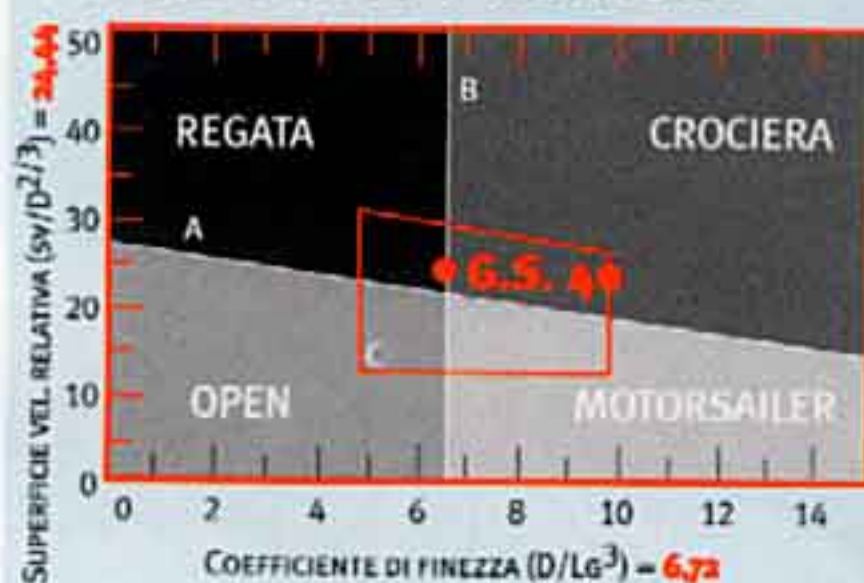
VELOCITÀ A MOTORE



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 7,88
Lunghezza scafo/baglio max.	3,14
(3,00 = barca molto larga)	
(3,60 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento	33,7 %

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Grand Soleil 40	Comet 41 S	X-40	Dufour 40	First 40.7	Centurion 40 S	Dehler 39 SQ
LFT (m)	12,55	12,45	12,19	12,32	11,99	12,35	11,80
LARG. (m)	3,85	3,92	3,80	3,90	3,75	3,85	3,82
DISLOC. (kg)	7850	7100	7450	7300	7300	7600	7000
S.V. (mq)	96,58	108	99,20	89,00	97,10	104,00	92,00
IMMERS. (m)	2,40/2,15	2,40	2,40/2,10	2,10/1,65	2,40/1,90	2,35	1,95
CUCLETTE	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2
PROGETTISTA	B&C	Valllicelli	Jeppesen	Felci	Farr	Berret	J&V
CANTIERE	C. del Pardo	Comar	X-Yachts	Dufour	Beneteau	Wauquiez	Dehler
PREZZO	€ 178.900	€ 160.000	€ n.c.	€ 139.613	€ 135.540	€ 174.219	€ 181.300

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