



GRAND SOLEIL 54

BARCA DI SUCCESSO CON 25 ESEMPLARI NAVIGANTI. AMPI LIVELLI DI PERSONALIZZAZIONE, DAL DÉCOR DEGLI INTERNI AL PONTE DI COPERTA. LAYOUT CON TRE CABINE E TRE BAGNI. PRESTAZIONI DA PURO CAVALLO DI RAZZA.

di Valter Pretelli



A sinistra,
la dinette con
finiture standard:
murate e mobili in
rovere, pagliolato
sempre in rovere
con fughe scure.



1/2. Due versioni della dinette con finiture optional: tutto teak per la prima, murate e pagliolato in rovere con fughe bianche per la seconda. Diversa anche la seduta del tavolo, sedie o panca (standard).
3/6. La cabina armatoriale è a prua, a poppa ci sono le due ospiti.
4/5. Il carteggio nelle versioni a L e a murata.
7. Ogni cabina ha il suo bagno con accesso riservato. Quello di dritta è accessibile dalla dinette.

Ormai il Grand Soleil 54 sta diventando un classico con i suoi 25 esemplari venduti in tutto il mondo. Ogni nuovo modello beneficia dell'introduzione delle ultime innovazioni tecnologiche e si distingue per la forte vocazione custom.

Progetto

Le linee sono pulite ed eleganti, con un dritto di prua quasi verticale e un ingresso in acqua aggressivo e filante. Il baglio massimo è abbastanza avanzato e i volumi vanno a decrescere in maniera limitata verso poppa. L'albero è uno Sparcraft a tre ordini di crocette armato a 9/10 con il rollafiocco incassato sotto coperta e il boma che, nell'ultima versione provata, accoglie la randa full-batten avvolgibile. Lo sbandamento conferito dalla grande

superficie velica è contrastato da un alto indice di raddrizzamento ottenuto soprattutto per mezzo della profonda chiglia a T di 6.500 kg. Tutta l'energia dell'albero e delle lande viene scaricata su un griglia di acciaio zincato che a sua volta è fissata allo scafo con un collante e fazzolettata. Scafo e coperta sono in sandwich di Airex con rinforzi in solido nei punti di maggiore sollecitazione. Il tutto è incollato con il Plexus, un prodotto di derivazione aerospaziale.

Interni

La prima impressione che si riceve scendendo sottocoperta è quella di grande luminosità. Oblò, passauomo, finestre laterali e sulle murate creano una luce che dà ulteriore volume agli spazi. Tradizionale la dinette, con bagno a destra e un vero e proprio "ango-

lo cottura" che può essere accessorizzato come si vuole. Sulla stessa fiancata della cucina un grande divano a C con tavolo e divanetto o sedie a fronte. Sulla fiancata destra c'è il tavolo da carteggio che, nell'ultima versione, è tornato a essere a L invece che a murata. Due le cabine a poppa con letti comodi, luce e spazi per lo stivaggio. Entrambe dispongono di un proprio bagno, accessibile anche dalla dinette quello di dritta. A prua la cabina armatoriale con letto centrale e bagno con box doccia.

Coperta

Elegante e spaziosa tutta la coperta, con un'organizzazione delle manovre ottimizzata anche per la conduzione con equipaggio ridotto. Un fascino particolare lo danno anche nell'ultimo modello



le fughe del teak in grigio chiaro anziché il tradizionale nero. Oblò, passauomo, tutte le manovre, lo sprayhood e il carrello sono a filo o incassati creando così un piano di coperta pulito e ben fruibile. A prua si apre un ampio gavone per l'ancora che, con un sistema meccanico, può essere ribaltata all'interno con facilità. Subito dietro c'è un calavele che solitamente viene attrezzata come cabina per il marinaio. La tuga è caratterizzata dallo "scalino" tipico del cantiere. Eleganti ci sono sembrati gli oblò a filo sulle lunghe vetrate laterali. Il pozzetto è grande e organizzato sempre secondo il concetto dell'easy-sailing: winch elettrico sulla tuga per la drizza della randa avvolgibile nel boma e winch elettrici anche per scotte genoa e randa. La doppia timonerie permette un'ottima visuale sia

delle vele che di tutto lo spazio di manovra, allo stesso tempo il timoniere può controllare con facilità la regolazione della randa i cui winch elettrici sono vicini alla sua seduta. Sul fondo del pozzetto ci sono dei gavoni che alloggiavano le bombole del gas e un tavolo pieghevole la cui apertura non ci è però sembrata pratica. Bello e funzionale il prendisole a poppa, sotto al quale due gavoni ospitano gli autogonfiabili e dai quali si può accedere al vano sottostante per il tender.

Interni

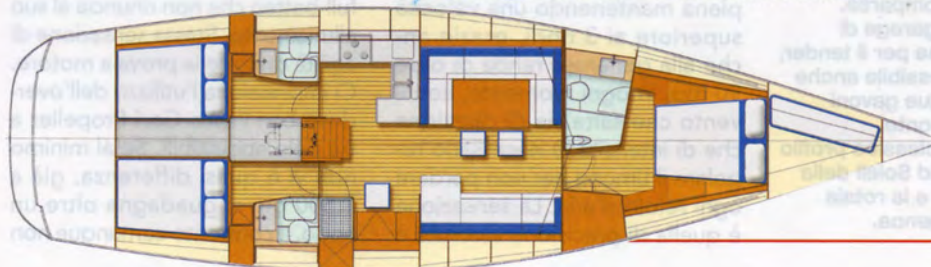
Layout

Cabine 3
Posti letto 6/10
Bagni 3
Cabina marinaio 1

Misure

Divano sinistro 247x59 cm; divano destro 247x68 cm; cuccette poppa 198x107/143 cm; cuccette prua 198x118/148 cm

8. La cucina ha il piano di lavoro in Corian bianco, forno a gas con tre fuochi; frigorifero a pozzetto 60 litri e con apertura frontale da 30 litri e freezer 10 litri.





1/7/8. Oblò a filo, manovre incassate: grande pulizia sul ponte di coperta, che è sfruttabile anche in rada.

2/3. La randa steccata è avvolgibile nel boma.

4/5. Versione optional del ponte con fughe chiare, la capottina paraspruzzi è scomparsa.

6. Il garage di poppa per il tender, accessibile anche dai due gavoni sul ponte.

9. Il classico profilo Grand Soleil della tuga e la rotaia del genoa.

Prova

Mare piatto e poco vento le condizioni del test. Ci ha subito impressionato il modo in cui, una volta messe a punto le vele, questa imbarcazione di 16 tonnellate riesce a muoversi con leggerezza sull'acqua. Con un vento intorno ai 6 stringiamo a 30° segnando 3,4 nodi sul Gps per arrivare poi fino al traverso accelerando costantemente fino a superare la velocità stessa del vento. Portiamo poi la barca fino in poppa piena mantenendo una velocità superiore ai 3 nodi, grazie anche alla generosa randa di oltre 90 mq. In ogni momento, con il vento che salta sia di direzione che di intensità, è necessario regolare il timone per non perdere ogni refolo d'aria. La sensazione è quella di precisione assoluta e

allo stesso tempo, di estrema facilità nella conduzione. Le virate, anche con poco vento sono sempre rapide, come veloci sono le accelerazioni successive. Durante le strambate, cambiamo di mura senza perdere di velocità. Ottima è anche la resa della randa che, se ben regolata utilizzando la tensione della base attorno al sistema avvolgibile e con l'aiuto del vang, non ha niente da invidiare alle altre vele da crociera; fra l'altro il sistema di avvolgimento nel boma permette di avere una vela full-batten che non rinuncia al suo allunamento. Stessa sensazione di agilità durante la prova a motore. Ci impressiona l'utilizzo dell'overdrive con l'elica Gori Propeller a tre pale abbattibili. Se al minimo non vi è quasi differenza, già a 1.500 giri si guadagna oltre un nodo. Il confronto comunque non

esiste visto che con l'overdrive abbiamo raggiunto la velocità di 9,1 nodi a 2.400 giri, mentre la stessa velocità sarebbe stata possibile senza overdrive a 3.350 giri. La funzione overdrive aumenta il passo dell'elica e viene attivata direttamente dal timoniera agendo sulla leva di comando del motore. Questo vuol dire stessa velocità a meno giri motore, che si traduce in consumi ridotti, minore usura del motore e rumori inferiori. Il passaggio da marcia avanti normale a overdrive avviene inserendo la retromarcia fino a quando l'imbarcazione procede all'indietro; quando la barca arretra, si re-inserisce marcia avanti. Il ritorno da overdrive a marcia avanti normale si effettua posizionando il comando in folle, per chiudere le pale, quindi inserendo di nuovo la marcia avanti.

Grand Soleil 54 in cifre

Dati

Lunghezza f.t.	m 16,35
Lunghezza al gall.	m 14,85
Larghezza	m 4,65
Pescaggio	m 2,75/2,70/2,45/3,10
Dislocamento	kg 16.000
Zavorra	kg 6.500
Serbatoio carburante	lt 400
Serbatoio acqua	lt 600
Motore	cv 110
Omolog. CE categoria	A/10
Progetto	Luca Brenta & co.; deck layout: Attivo Creative Resource

Indirizzi

Cantiere del Pardo, Forlì (FC), tel. 0543 782404; www.grandssoleil.net

Costruzione

Scafo e coperta in sandwich di Pvc con resina vinilestere e poliesteri. La zona della chiglia, del timone e dei passacavi sono laminati in solido.



Piano velico

Albero in alluminio Sparcraft Performance armato a 9/10, 3 ordini di crocette. Boma con randa full batten avvolgibile. Superficie velica totale mq 166,86; randa mq 90,64; genoa 108% mq 76,22; I m 20,24; J m 5,65; P m 20,79; E m 7,30.

Motore della prova

Yanmar 4JH4-HTE; potenza cv 110 a 3.200 rpm; 4 cilindri; cilindrata lt 1,995; alesaggio x corsa mm 84 x 90; peso kg 217.

Impianti

Batterie Agm Exide: 4 x 100 Ah per servizi, 1 x 100 Ah motore, 2 x 100 Ah elica di prua, 6 x winch elettrici. Pompe sentina elettriche in cala vele, sentina principale e tender garage; pompa manuale in pozzetto.



Prezzo di listino € 648.000

Iva inclusa franco cantiere con Yanmar 110 cv. Dotazioni standard: bulbo in piombo 2,70 m, avvolgifiocco Reckman, German Mainsheet system, sartame in tondino, albero Sparkraft Performance S2100 rastremato.

Prezzo alla boa € 701.355

Iva inclusa franco Lavagna, Punta Ala con Yanmar 110 cv.	
Pack Elettronica: Eco, Log, strumento vento Raymarine ST60 Plus; autopilota ST6002 S3; Vhf Raymarine 54E Dsc; altoparlante stagno in pozzetto	€ 10.067
Antenna Gps Raystar 125 Seatalk	€ 750
Stereo con sintolettore Cd e casse in dinette	€ 749
Elica prua retrattile Vip 150 duo Max Power	€ 2.707
Capottina paraspruzzi	€ 3.312
Ancora Delta 25 kg, 60 metri di catena	
diametro ø 10, 8 parabordi, 6 cime ormeggio	€ 2.051
Winch scotte genoa elettrici Harken B 60.2 Stea	€ 8.579
Winch scotte randa elettrici Harken 53.2 St	€ 5.580
Trasporto a Punta Ala, Lavagna con assicurazione	€ 8.160
Varo e consegna a Punta Ala, Lavagna o Lignano	€ 11.400

Altri optional (Iva Inclusa)

Ponte in teak	€ 34.191
Specchio poppa apribile elett.	€ 5.246
Elica prua retrattile Vip 150 duo Max Power	€ 15.224
Riscaldamento Eberspacher (no dissalatore)	€ 5.487
Cabina marinaio (wc, armadio, lavello, letto)	€ 5.597

Per chi

Yacht per l'armatore che non si vuole privare di alcun comfort senza rinunciare alle prestazioni. Costruito con attenzione ha un grande margine di personalizzazione. Facile da condurre anche in equipaggio ridotto.

ci piace

La pulizia del ponte.
La manovrabilità e le prestazioni. La luminosità e il calore degli interni.
I gavoncini di poppa comunicanti con la rimessa tender.

da migliorare

Il bocchettone dell'alimentazione del gasolio a centro barca da dove si può facilmente sporcare il ponte in fase di rifornimento.
Apertura tavolo pozzetto

10. Gli elementi di chiusura del tambuccio d'entrata scompaiono nella stampata della coperta. 11. Il trasto di randa "affogato" nel piano di calpestio del pozzetto. 12. Il gavone con l'ancora a ribalta. 13. Pratici gli accessi per la manutenzione del motore Yanmar 110 cv. 14. Il tavolo del pozzetto, bello ma poco pratica la sua apertura.

Cerca le avversarie sul sito www.velaemotore.it

Le prestazioni

A vela

A motore

Andatura	Angolo vento reale	Velocità (nodi)	Regime (rpm)	Velocità (nodi) normale/overdrive	Consumo * (lt/ora)	Autonomia (miglia)** normale/overdrive
bolina stretta	30°	3,4	800	3,6/3,8	n.d.	n.d./n.d.
bolina	45°	4,5	1.500	5,4/6,6	2,3	939/1.148
bolina larga	60°	5,4	2.000	7,2/8,3	5,5	524/604
lasco	90°	6,2	2.400	n.d./9,1	9,5	n.r/383
gran lasco	135°	4	2.800	8,8/n.d.	14,5	243/n.d.
poppa	170°	3,3	3.350	9,2/n.d.	23,6	156/n.d.

Note: La prova si è svolta con 5,5/6,5 nodi di vento reale, 6 persone a bordo, serbatoi acqua al 50%, carburante al 25%.

* dati forniti da Yanmar. ** autonomia teorica.