



Cantiere del Pardo apuesta por el motor

L. Bosch

Con más de cuatro décadas de historia, esta firma italiana retoma su proyecto empresarial apostando por las embarcaciones a motor. Ahora, con la gama Pardo Yachts reforzará su catálogo de motoras con modelos de 50 y 38 pies, que seguirán al ya célebre 43 pies, presentado el pasado verano.

Se han cumplido recientemente 40 años desde que Giuseppe Giuliani, fundador del astillero Cantiere del Pardo en 1973 en Bologna. Desde entonces, en sus instalaciones de Forlì, en la región italiana de la Emilia Romagna, se han construido más de 4.000 embarcaciones a vela, repartidas en más de 35 modelos, y el astillero ocupa hoy una superficie total de más de 40.000 metros cuadrados distribuidos en cinco naves.

Desde aquel primer 34 pies que surgió de sus instalaciones, el mítico Grand Soleil 34 —del que el astillero conserva una unidad totalmente restaurada— diseño del arquitecto francés Finot, con la idea de ser el primero de una larga saga de veleros de regata que combinasen las prestaciones con el diseño y la habitabilidad, el astillero ha dejado una huella bien reconocible en la historia de la navegación de recreo moderna, hasta el punto de que los Grand Soleil constituyen hoy unas de las

Las instalaciones de Forlì ocupan más de cuatro hectáreas de superficie. Cantiere del Pardo actualmente está en expansión, reforzada por la incorporación de la gama de motoras.

muestras más relevantes de lo que se reconoce como el estilo "made in Italy". No en vano, la región altamente industrializada que vio el nacimiento del astillero, la Emilia Romagna, es también la cuna de marcas tan célebres como Ferrari, Lamborghini, Maserati, Ducati o Morini, entre otras, paradigmas del diseño, estilo y tecnología de este país.

A lo largo de su historia, la evolución del astillero ha avanzado indisolublemente ligada a la de sus armadores, con los que Cantiere del Pardo ha sabido mantener una estrecha relación para adaptarse y responder a sus demandas y necesidades. Y lo ha hecho con notable éxito. Basta recordar algunos de sus hitos más relevantes y recientes como la nominación como Barco Europeo del Año del GS 54, diseño de Luca Brenta, en Génova en 2007; la de GS 46 en Düsseldorf en 2010; el Borfin & Carkeek GS 50 en 2011 o el GS 39, creado por el diseñador del Copa América Luna Rossa Claudio Maletto, en el mismo año.

ENTRADA EN EL MOTOR

Pero de la misma forma que el astillero evolucionaba con la vela, no podía quedar ajeno a la evolución de la economía global, y la crisis que

afectó a toda la industria náutica también incidió en el astillero. En 2009 el astillero entró en la órbita del gigante alemán Bavaria Yachts, pero por poco tiempo. En 2013 el astillero Cantiere del Pardo y la marca Grand Soleil fueron adquiridos por la familia Trevisani, accionistas mayoritarios del grupo Trevi, líder mundial en perforaciones del subsuelo de cualquier tipo y propietarios ya desde 2010 de la marca italiana de veleros deportivos y modernos semicustom Sly Yachts.

Con esta adquisición, Cantiere del Pardo, que no había cesado nunca la producción, entraba



Fabio Planamente, director general del astillero, muestra una pieza de tejido de fibra de carbono con la que se realizan varias partes de los veleros y el T top de las motoras.

plenamente en una nueva etapa, superando las dificultades originadas por la crisis y volviendo a convertirse en actor principal en el mercado de los veleros de crucero de altas prestaciones. Los últimos años han sido, sin embargo, tiempos de crecimiento y estabilización de la marca.

Actualmente mantiene cuatro líneas en su catálogo. Para la vela las series Long Cruise Line, Performance Line y Grand Soleil Custom Line; y para el motor, Pardo Yachts.

Vista la situación del mercado internacional de la náutica de recreo, con un predominio de las embarcaciones a motor sobre los



veleros en una proporción del 85 al 15 por ciento respectivamente, Cantiere del Pardo a mediados de 2017 inició su nueva gama de modelos a motor, Pardo Yachts, con el lanzamiento de su 43 pies, un barco de elegante diseño y excelente navegabilidad, reflejo de

En la piscina pasan la última prueba de estanqueidad y funcionamiento de los sistemas tanto las motoras como los veleros.

la exclusividad y calidad que esta marca aplica a sus productos.

El Pardo 43 (véase prueba en N&Y nº34) ha estado nominado entre los mejores modelos de Europa en la categoría de esloras de hasta 45 pies por el European Power Boat of the Year 2018,

el máximo galardón para una motora continental. Y también ha sido motivo de una reclamación por parte de Hanse Group por supuesta copia de sus formas. Una denuncia que solamente ha sido admitida a trámite en Italia y solo en parte, por la similitud de la plataforma de baño (procedente de otro fabricante), el diseño de hard top, y algunos detalles de la zona de solárium. Un tema pendiente de resolución que puede llevar meses e incluso años. Pero, mientras, el barco está libre de toda carga en el resto de Europa donde se puede vender, exponer y publicitar sin impedimento alguno.

Así construye Cantiere del Pardo

Durante la reciente visita al astillero de Forlì pudimos comprobar los procesos de construcción tanto en las unidades a vela como a motor. La primera impresión al recorrer las naves es la percepción de orden y pulcritud, aspectos esenciales que posteriormente se reflejan en la calidad del producto. Cantiere del Pardo destaca por la capacidad de personalización de sus embarcaciones, tanto a vela como a motor, gracias a un proceso productivo perfectamente estructurado. En la construcción, el casco y cubierta se realizan



Preparación de molde y molde girado para facilitar la laminación. La tercera imagen muestra una cubierta en infusión al vacío.



Cada fase de la construcción se prepara minuciosamente con los kits de equipo necesarios.



Carpintería artesana y cuidado en cada detalle son uno de los puntos fuertes del prestigio del astillero.



Cada módulo de cabina o aseo se realiza exteriormente al casco, con sus instalaciones, y se prueban los equipos. Luego se montan en el casco uniéndose mediante laminación.



Maqueta a tamaño real de la Pardo 50 para comprobar los detalles de ergonomía, espacios, proporciones y otros aspectos.

en sándwich con tejidos de fibra de vidrio biaxiales y unidireccionales impregnadas con resina epoxi-viniléster. Todos los cascos están reforzados con una estructura compuesta de carbono y VTR, para optimizar la rigidez y la resistencia, otorgando al mismo tiempo un 15% más de ligereza que en una construcción tradicional. Por su parte, las embarcaciones a motor se realizan con infusión de resina al vacío, lo que también permite ganar en peso estructural y rigidez.



La carpintería es una fase importante en Cantiere del Pardo. Todos y cada uno de los módulos de las cabinas, salón, aseos, cocina, etc., se realizan exteriormente al

casco, equipados y testados con todas sus instalaciones para, posteriormente, adaptarse mediante laminación al casco. Cada carena, a vela o a motor, cuenta con una estructura reforzada realizada con la más moderna tecnología. Cada barco es el resultado de un concienzudo estudio previo en el departamento de prototipos, donde se aplican las mejores soluciones a cada unidad y se prueban los materiales. Uno de los aspectos que nos llamó la atención es el empleo de una maqueta a escala real de los interiores, donde se constata y mejora, si fuera necesario, la ergonomía de cada uno de los espacios, su distribución, medidas, opciones y otros aspectos como los efectos de espacio y la luminosidad natural.



Las zonas de montaje disponen de los correspondientes kits de equipamiento para cada modelo en su respectiva fase de construcción. Cubiertas de veleros, motorización, instalaciones de fontanería y electricidad, etc. Todas y cada una de las etapas se optimizan con el fin de ganar en calidad y tiempo.

Tras repetidos controles de calidad en cada una de las etapas, finalmente cada barco es sometido a la prueba de estanqueidad en la piscina mediante chorros de agua a alta presión.

En los veleros, las formas del casco, los apéndices y la vela son el resultado de estudios de aerodinámica e hidrodinámica, llevados a cabo utilizando un software CFD (Dinámica de Fluidos Computacional).



El ensamblaje de casco y cubierta es minucioso, una vez acabadas las instalaciones interiores.

TRES AÑOS, TRES MOTORAS

En 2017 se botó la Pardo 43, y este año tocará el agua —en el salón de Cannes el próximo septiembre será presentado como primicia— el 50 pies; y seguramente, en 2019, a principios de año en el salón de Düsseldorf se presentará la 38 pies, con motorización dentrofueraaborda. El proyecto de crear una gama de embarcaciones a motor dentro de la misma línea responde, como hemos apuntado, a razones de mercado. Cantiere



La zona destinada al motor gana espacio mes a mes, incrementando la producción de la 43 y de la futura 50 pies.

Una Pardo 43 en la fase final de montaje, antes de pasar la prueba de estanqueidad.

» La producción actual es de unas 65 embarcaciones, de las cuales 25 son motoras. «

del Pardo dispone, por otra parte, unas instalaciones que le permiten trabajar con las últimas tecnologías, realizando cascos a vela tanto mediante la laminación tradicional como por infusión al

vacío, y empleando materiales como la fibra de carbono o los tejidos más avanzados.

La producción actual es de 65 embarcaciones anuales, de las cuales 25 son a motor y el resto veleros; por el momento, sin embargo, se estima que en los próximos años esta cifra se pueda invertir. Para ello, el astillero está preparado, habiendo destinado importantes inversiones al desarrollo de nuevos diseños a motor, pero sin perder la esencia de su producción que se refleja en los veleros de gran exclusividad, de altas prestaciones y realizados con un elevado grado de personalización.

Tanto la Pardo 43 como la 50 montan los IPS de Volvo Penta en diversas potencias.



El GS 48 Performance se centra en el programa de crucero de altura, pero con buenas prestaciones para la regata.



GS 48 PERFORMANCE Y RACE

Dos son los proyectos en la serie Grand Soleil de veleros. El GS 48 Performance y el 80 Custom Line.

El GS 48 Performance es el resultado de la colaboración entre el departamento técnico del astillero y la firma Nauta Yacht Design, responsable de los interiores y la cubierta, y con el gabinete de Marco Lostuzzi, que ha realizado la arquitectura naval.

Es un diseño para un programa destinado al crucero con un elevado rendimiento, capaz de responder satisfactoriamente en las regatas, costeras y de altura. Una característica única del GS 48 Performance es que el propietario puede elegir entre tres diferentes tipos de construcción: la versión Race en infusión al vacío puede estar realizada con resina epoxi y fibra de vidrio, o epoxi y carbono,

con hasta cuatro mamparos en composite, mientras que la versión Performance, laminada a mano, está hecha en viniléster y fibra de vidrio (con el mamparo en composite).

Dependiendo de la versión, varía el número de winches, pero la disposición básica de la maniobra es la misma, reenviada a la bañera y fácil de trabajar, que además consigue una cubierta limpia y despejada.

La planta de interiores contempla tres cabinas dobles, cocina y mesa de cartas en torno a un gran salón, con dos aseos completos independientes, con un ambiente de luz natural y la calidez de una decoración moderna basada en los materiales de calidad y las maderas nobles.

La versión Race del Grand Soleil 48 es más ligera y equipa un acastillaje más completo.



La versión Race, tanto por la construcción como por los materiales de los interiores, consigue una reducción del peso entre el 30 y el 40 % con respecto a la versión Performance.

GS CUSTOM LINE 80

El proyecto de la serie Custom Line de Cantiere del Pardo fue concebido con el fin de ofrecer una continuidad de esloras a los propietarios de Grand Soleil, y no solo con esloras mayores, sino también con modelos competitivos en el mundo de las regatas de altura y de alta competición en los circuitos para maxis.

Cada modelo de la Custom Line se desarrolla, desde el principio, en colaboración con el armador con el fin de ajustar todos los elementos y el concepto del barco a sus preferencias, tanto desde el punto de vista técnico, como en el diseño, distribución, equipamiento, etc.

El primer casco firmado GS 80-01 Custom, se ha diseñado en colaboración con el gabinete Giovanni Ceccarelli. El casco número uno y la cubierta se

» El nuevo velero de 48 pies se ofrece en una versión de crucero y otra para regatas. «



fabricarán completamente en fibra de carbono y se destinará a la alta competición, aunque manteniendo el confort de un gran crucero. Los interiores están divididos en dos áreas principales para separar la zona de la tripulación, y la de los invitados y propietario. Las cabinas de la tripulación se ubican a popa, con entrada independiente en caso de necesidad y en conexión directa con la mesa de cartas, el compartimiento de motor y la cocina. El salón ocupa el centro, con una gran dinete ocupando ambos lados, y las cabinas de invitados y del armador, con sendos aseos completos, están en la zona de proa. La cubierta, de estilo minimalista y totalmente despejada, contempla una maniobra que se maneja desde la bañera, totalmente automatizada. Por otra parte, este 80 pies, cuidado en el menor detalle, está equipado con todas las instalaciones necesarias para un crucero de altura de gran confort que combina el más exquisito lujo con la tecnología más avanzada del

El 80 Custom Line es un alarde de tecnología y diseño en esta eslora. Hecho según las preferencias de su armador, combina las mejores prestaciones de confort con las de un gran barco de competición.

momento en este tipo de esloras.

PARDO YACHT 50

Tras del éxito obtenido por la Pardo 43, con más de treinta unidades vendidas, ahora el astillero anuncia la 50 pies, que será primicia en Cannes en septiembre de 2018. Esta eslora de 16 metros, ha sido diseñada como la 43 por el gabinete Zuccheri Yacht Design en colaboración con el departamento técnico de Cantiere del Pardo. Es un modelo basado en parámetros de diseño moderno, lujo y comodidad combinados con rendimiento y velocidad. La cubierta responde al compromiso entre ergonomía y confort, y su carena, con una V de geometría variable, va desde los 16° en popa a más de 50° en proa, lo que garantiza una navegabilidad, con facilidad de planeo y estabilidad. Construidos casco y cubierta en infusión al vacío, la motorización de esta eslora se basa en IPS de Volvo Penta, desde los 600 de 435 Hp hasta los IPS 700 y 800, éstos últimos opcionales.

La Pardo 50 responde a un

programa de navegación de crucero, tanto de día como para singladuras de cierto compromiso. La cubierta, responde a un diseño racional, para disfrutar de la mar al aire libre, reparte un solárium a proa, con pasos laterales walkaround, una consola central con el



puesto de gobierno y la entrada a la cabina, y una zona de popa con una dinete con una gran mesa y la zona de solárium posterior en comunicación con la plataforma de baño. No falta la cocina exterior, que admite dos disposiciones. Funcional, segura y cómoda. La incorporación de un hard top con estructura en fibra de carbono para favorecer el centro de gravedad más bajo, se complementa con el techo de vidrio, antisolar. Una particularidad de esta eslora es el

garaje en popa para un anexo Williams de 2,85 m. Los interiores reparten tres cabinas —una de marinería—, y dos aseos completos, ocupando un amplio y luminoso espacio, elegantemente decorado. El camarote de proa, equipa una litera doble, ropero y espacio vestidor, además de acceso directo a su aseo; y la de invitados, a popa a estribor, dispone de dos literas que se pueden unir y su ropero.

La Pardo 50 es el único modelo en su segmento con la posibilidad de garaje y tres cabinas, o dos cabinas y espacio de estiba, que se puede equipar con tres opciones IPS de Volvo Penta y que, dentro de su tipología, ofrece unos interiores de tal volumen. Está homologada en categoría de navegación A para 16 plazas, y su precio base es a partir de 770.000 euros, con los IPS 600, y sin impuestos.

Además de un alto grado de personalización, la Pardo 50 se ofrece en distintos colores de casco.

La Pardo 50 es única en su segmento, con tres cabinas y garaje, equipada con IPS en tres opciones de potencias.



» Tras el éxito de la 43 pies a motor, ahora se reforzará la gama con la 50 y la 38 pies. «