

# Grand Soleil 39

di Vanni Galgani

A ventotto anni di distanza, il cantiere italiano ripropone i concetti di un best seller del passato che, attualizzati e migliorati, promettono un successo anche maggiore

**T**rentanove è, per il Cantiere del Pardo, un numero magico. Corrisponde a una delle barche più amate dagli italiani, il mitico GS 39 progettato nel 1983 da Alain Jezequel e prodotto in oltre 200 esemplari, attualmente ancora apprezzato e ricercato sul mercato dell'usato. Chi vi scrive lo conosce bene, avendoci navigato a lungo sia in regata che in crociere d'altura. Elegante e discreta, era una barca indovinata esteticamente che racchiudeva, in piccolo, tutte le caratteristiche di barche più grandi. Considerati i volumi, era forse un po' affollata di posti letto, ma ci si viveva comodi in sei senza darsi fastidio. Soprattutto era molto gradevole a vela, tanto da vin-

cere nella sua categoria numerose regate importanti (eravamo agli albori della classe cruiser-racer). Il nuovo 39 si propone di raggiungere gli stessi risultati: offrire in piccolo quanto oggi si trova su barche più lussuose e importanti, mantenendo una carena performante anche in competizioni ad alto livello. A questo scopo, per l'architettura navale è stato scelto Claudio Maletto, eclettico progettista con grandi esperienze nel campo delle regate (comprese le recenti edizioni di Coppa America), ma competente anche nel mondo dei cruiser-racer di successo (dal mitico 40 race al più recente 46, ha ottimizzato numerosi GS vincenti). Ne è scaturito un approfondito lavoro, insieme allo studio tecnico del cantiere, con numerose carene

messe a confronto per ottenere il miglior compromesso tra le prestazioni e l'abitabilità. L'impostazione è sicuramente sportiva, con sezioni tese, piano velico ad alta efficienza e appendici da racer, ma la carena è pensata per sopportare con disinvoltura anche i carichi tipici delle crociere impegnative. Quello che più colpisce, però, è la quantità di dettagli di lusso e soluzioni da maxi yacht che si trovano in ogni parte: un impegno d'amore del cantiere verso il target di armatori storici, che si conferma anche con un prezzo onesto. Beh, con un buon numero di esemplari venduti in pochissimo tempo, i clienti stanno già dimostrando di gradire, facendo del nuovo fast cruiser firmato Pardo il best seller del recente Salone di Genova. Bentornato 39!

FOTO CANTINI

## In breve

progetto	Claudio Maletto
cantiere	Cantiere del Pardo
lunghezza	11,82 m
larghezza	3,70 m
prezzo	185.000 €

Secondo noi: ottimo equilibrio tra performance e abitabilità con ambienti studiati al pelo, il tutto condito con particolari di lusso



Il pozzetto ha una impostazione lineare con buone dimensioni generali. Le panche, lunghe 150 cm, sono ben protette dai paraonde, alti in media 30 cm

**C**rediamo che queste foto parlino da sole: se non vi dicessimo che si riferiscono a un undici metri, potreste pensare che si tratti almeno di un 46. E invece l'esperienza maturata sui recenti progetti di successo, che a loro volta si ispiravano a barche più grandi (il famoso mondo dei maxi), e nessun vincolo aziendale per poterli replicare anche in piccolo, rendono il 39 un oggetto davvero speciale, e in coperta questo è più

evidente che mai. La pulizia e la funzionalità si fondono in un balletto di soluzioni sotto il comun denominatore del lusso e della qualità. È quello che si trova su auto di case prestigiose come Audi e BMW, dove la dimensione non limita in alcun modo gli standard e la ricerca del design. Tutto questo lo si deve principalmente alla passione e alla competenza di chi ha lavorato al progetto: ore e ore passate a studiare, provare e riprovare perché tutto funzionasse nel migliore

### La pulizia e la funzionalità si fondono in un balletto di soluzioni sotto il comun denominatore del lusso e della qualità

dei modi. Lo schema non si discosta dagli altri modelli: stile squadrato e spigoloso, ma in questo caso addolcito da superfici curve e sfaccettature che smussano alcuni angoli, tanto da rendere il tutto più morbido. La poppa aperta lascia spazio a una superficie piatta usabile come prendisole. Poi si incontrano le timonerie, separate abbastanza da lasciare un comodo passaggio, agevolato anche dal trasto recesso. Il pavimento del pozzetto mimitizza un tavolo che compare con una semplice manovra, offrendo sei sedute (un po' strette) per un pranzo all'aperto. Si esce dal pozzetto e i passavanti, larghi



La circolazione è agevolata dalla doppia ruota e dal trasto recesso sotto il livello del pavimento



La tuga è in stile Grand Soleil ma, rispetto alle sorelle maggiori, ha un disegno più gentile e arrotondato



La falchetta larga e piatta conferisce alla coperta un aspetto da maxi yacht

a sufficienza (complici i fianchetti verticali della tuga), sono completamente sgombri dalle attrezzature, distribuite tra la falchetta e la tuga, ben modellata e ricca di inserti per nascondere le varie manovre, tanto da lasciare il piano completamente sgombro. E poi la prua, dove i due rami della falchetta si incontrano a formare un sontuoso puntale sul quale si incastra l'avvolgifiocco recesso e si innesta il bompresso. Certo non tutto è perfetto, qualche spazio risulta un po' compresso e vanno rivisti gli attriti di alcune manovre; ma, nel complesso, è un'opera degna di barche più grandi e importanti.



Il tavolo giace su un alloggio dedicato che ruba poco spazio agli interni. Si tira su manualmente aiutati dalle molle che lo trattengono in posizione alzata. L'unico difetto è che un po' di sporcizia si insinua nella fessura tra le ante chiuse



L'aspetto imponente del puntale di prua arricchisce la coperta. Il musone, attaccato più basso, è indipendente. Il drizzista può lavorare in posizione corretta sulla batteria di stopper. La ghigliottina si ripiega sulla soglia



Anche se funzionale e molto pulita, la scotta di randa a "T" comporta qualche attrito di troppo sul carrello del trasto. In regata è prevista la tedesca



La posizione sulla tuga della rotella per il genoa avvantaggia un punto di scotta più interno liberando al contempo i passavanti. La scotta passa interna al carter



Il grande gavone di poppa si sviluppa su tutta la larghezza. Dal pozzetto si accede anche al settore del timone. Da notare l'imbarco gasolio sotto il puntapiedi



Il pozzo catene è ben rifinito e grande abbastanza per accogliere alcuni parabordi. Qui si trova anche il vano per la bombola del gas



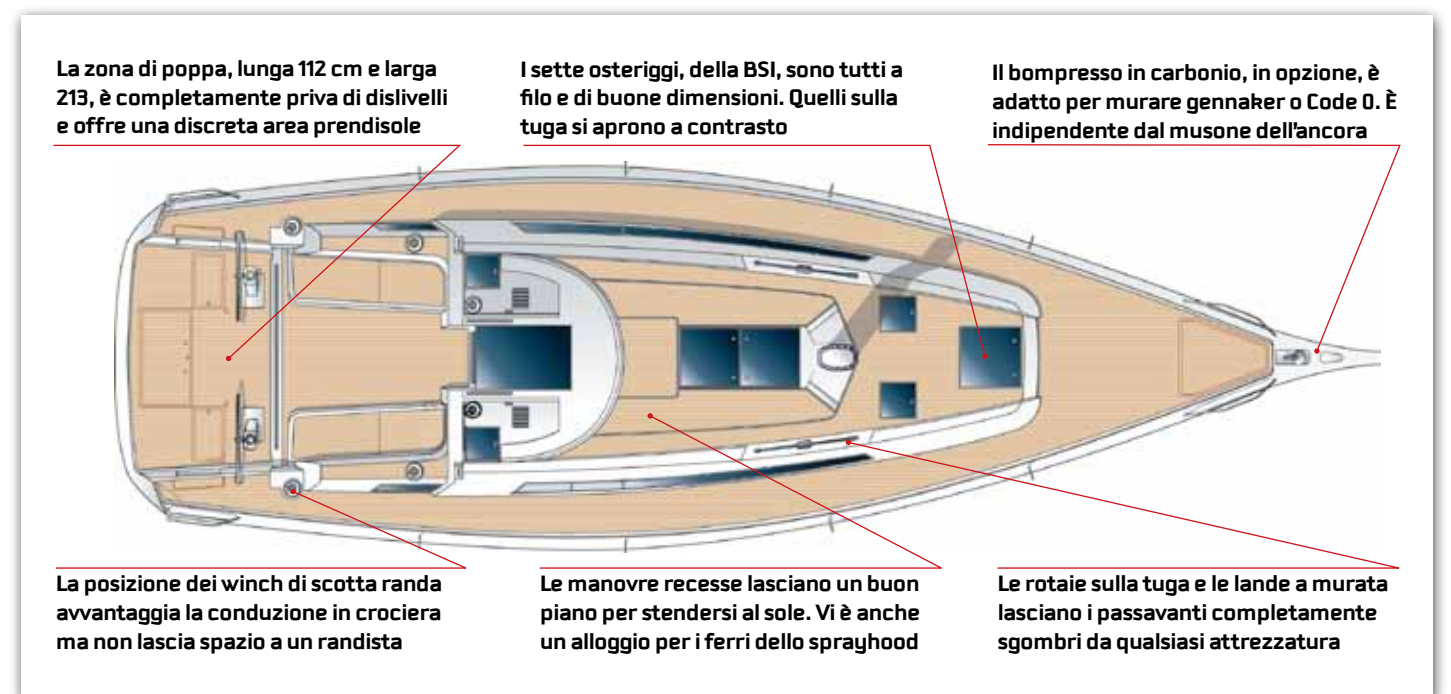
Sulla tuga si aprono due grandi osteriggi a contrasto, a garanzia di una buona ventilazione qualunque sia la direzione del vento



Il gavone sotto la panca di sinistra è organizzato per aprirsi completamente, dando accesso all'autogonfiabile senza doverla estrarre



Tra i dettagli di pregio, questi pratici puntapiedi a pedana. Sotto c'è l'imbarco del carburante, per non macchiare il teak in caso di sversamento



La zona di poppa, lunga 112 cm e larga 213, è completamente priva di dislivelli e offre una discreta area prendisole

I sette osteriggi, della BSI, sono tutti a filo e di buone dimensioni. Quelli sulla tuga si aprono a contrasto

Il bompresso in carbonio, in opzione, è adatto per murare gennaker o Code 0. È indipendente dal musone dell'ancora

La posizione dei winch di scotta randa avvantaggia la conduzione in crociera ma non lascia spazio a un randista

Le manovre recesse lasciano un buon piano per stendersi al sole. Vi è anche un alloggio per i ferri dello sprayhood

Le rotaie sulla tuga e le lande a murata lasciano i passavanti completamente sgombri da qualsiasi attrezzatura



Lungo 346 cm, il quadrato offre una campata di tutto rispetto per un 39 sportivo. L'essenza di serie è il mogano, mentre il teak o il rovere sono offerti in opzione

**A**nche dentro, il 39 ha un aspetto signorile. Non sappiamo come saranno le finiture col mogano di serie, ma il teak in opzione (a 11.000 euro), presente sull'esemplare in prova, e il design lineare con alcuni elementi laccati bianchi, rendono gli ambienti eleganti e raffinati. La disposizione degli spazi è stata studiata con attenzione millimetrica e, anche se c'è ancora da migliorare l'abitabilità delle cabine di poppa (sono

già previsti alcuni interventi, come l'abbassamento dei letti e un nuovo controstampo più contiguo al fondo del pozzetto), tutto il resto funziona a dovere. In particolare stupisce come alcuni ambienti risultino così spaziosi nonostante le misure e le caratteristiche dello scafo. Pensiamo alla soluzione della dinette, dove il grande tavolo può mettere comodamente a sedere più di sei persone; o alla cabina di prua, dall'aspetto importante e armatoriale anche quando è presente

**Stupisce come alcuni ambienti risultino così spaziosi nonostante le misure e le caratteristiche dello scafo**



Il carteggio organizzato per baglio può risultare un po' sacrificato e non molto pratico a barca sbandata



I pensili con portelli laccati in bianco e le finestre sulle murate rendono il quadrato moderno e luminoso



La cucina è un mobile importante, con buono stivaggio e discrete aree di lavoro. I vani per i piatti sono una citazione del vecchio 39. I bordi sono bassi e serve una protezione verso il divano



Lunga nel complesso 310 cm, la cabina di prua è una vera armatoriale, con letti separati unibili tramite una tavoletta. Elegante e funzionale il bordo di contenimento dei materassi



Anche se lo spazio è poco, il corretto studio degli arredi, con disposizione in diagonale, rende il bagno di prua (opzionale) un ambiente ben vivibile



Sul prototipo in prova le cabine a poppa risultavano un po' soffocanti, specialmente per l'ingombro del pozzetto e per la vicinanza di questo al piano dei letti. Sono però previste delle modifiche



Anche il bagno di poppa, seppur raccolto, offre una buona vivibilità



In cucina si può avere un secondo frigo opzionale. Per lo stivaggio ci sono numerosi cassetti ma scarseggiano i pensili alti



Gli oblò sulle murate si aprono verso l'interno con una accentuata strombatura



La fitta trama di piastre a "C" per i prigionieri che insistono sulla contropiastra annegata



Il grande armadio armatoriale, lungo 111 cm, ha anche uno spazio dedicato per riporre la tavoletta che rende matrimoniali i letti di prua

il bagno, anch'esso funzionale ed ergonomico nonostante le dimensioni raccolte. Insomma, come e meglio del suo antenato, il nuovo 39 offre ospitalità a sei persone senza troppi sacrifici, il tutto in uno scafo sportivo e performante.



Per evitare lo "zampone", il secondo piano del tavolo è sorretto da un elemento a cassetto



Bello il clarino per le singole utenze e corretta la posizione delle prese a mare del bagno



Bello il clarino per le singole utenze e corretta la posizione delle prese a mare del bagno



Bello il clarino per le singole utenze e corretta la posizione delle prese a mare del bagno

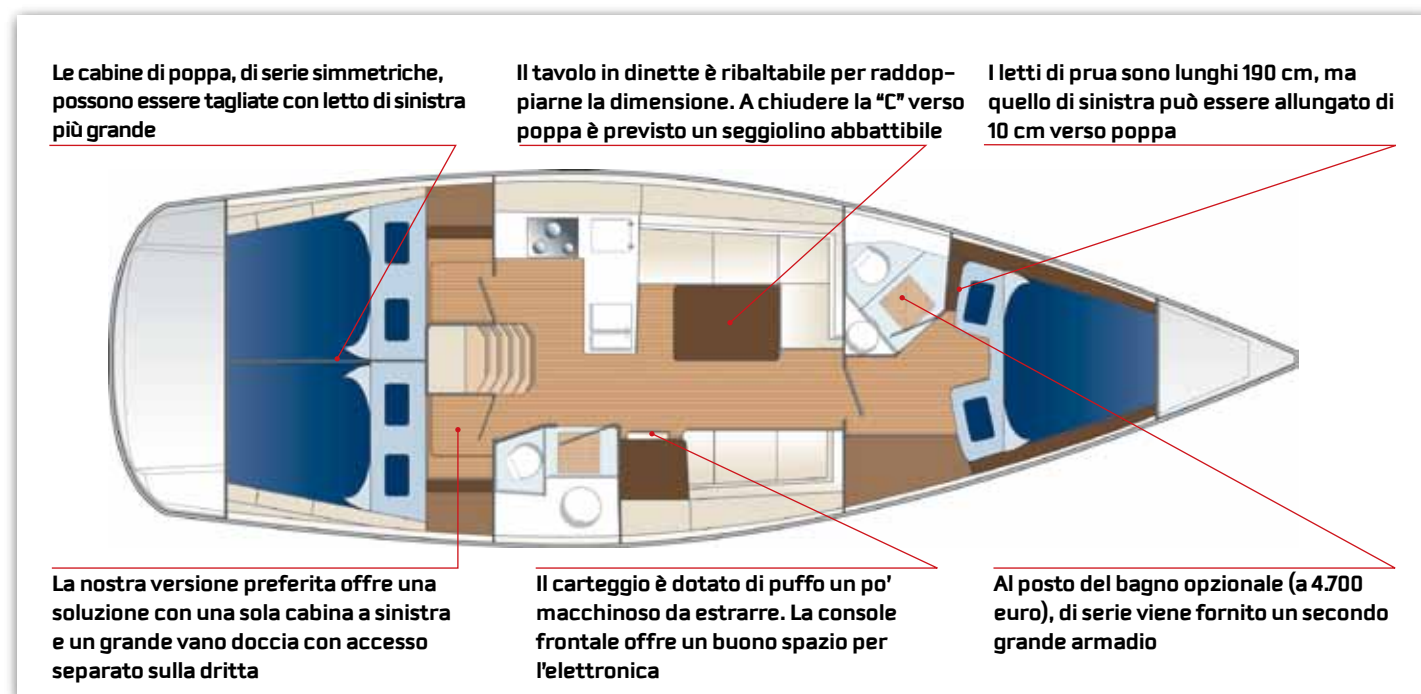




FOTO CANTIERI



FOTO CANTIERI

**N**on resta che levarsi un dubbio: il comportamento a vela è coerente col resto del progetto? La nostra giornata di prova ci ha offerto una discreta brezza iniziale (intorno ai 12 nodi reali con qualche raffica più sostenuta) che è andata via via diminuendo, quindi abbiamo avuto modo di saggiare la barca in diverse condizioni. Il primo commento che ci viene in mente è: gradevole. Il Grand Soleil 39 si porta con piacere, reattivo al timone e veloce nelle risposte come una barca piccola, stabile e sicuro come una più grande. Le appendici funzionano alla perfezione, con un bel raddrizzamento avvertibile con l'aumentare dello sbandamento e una pala del timone sempre efficiente, anche quando provocata (non c'è stato verso di andare in strarorza, nemmeno esagerando l'angolo col gennaker). Tutto questo non fa che confermare la sensazione di grande equilibrio che ci ha dato la carena, sempre in perfetto assetto longitudinale. Interessanti anche le velocità e l'angolo di bolina, specie quando la pressione consente di cazzare bene il genoa sulla rotatoria in tuga; di contro, però, la scarsa

superficie della vela di prua si paga quando si allarga l'andatura, specie con poco vento: in queste condizioni, se vorrete divertirvi dovrete tenere pronto un bel Code o. Nonostante il prototipo in prova desse la sensazione di "pieno carico" (ci immaginiamo che, in assetto definitivo, il GS 39 tenderà a volare ancora di più, specie nella versione Race), la soddisfazione è stata completa, soprattutto per quanto riguarda l'equilibrio delle parti e le reazioni sincere. Al timone si porta in punta di dita: la pressione sulla pala rimane sempre contenuta, consentendovi di seguire con preci-

**Reattivo al timone e veloce nelle risposte come una barca piccola, stabile e sicuro come una più grande**

sione ogni variazione del vento. La posizione è corretta stando in piedi, agevolata anche dai puntapiedi a pedana, un po' meno da seduti, dove la posizione esterna e arretrata delle ruote limita un po' lo spazio. In versione crociera il timoniere controlla perfettamente la randa, anche se avremmo preferito un carrello più demoltiplicato. Nel complesso, esattamente come l'antenata, il 39 si dimostra completo ed equilibrato: siamo sicuri che potrà dire la sua anche in regate importanti, ma soprattutto farà la gioia dei tanti armatori che lo sceglieranno principalmente per portare a spasso la propria famiglia.

**Scheda tecnica**

progetto	Claudio Maletto
lunghezza ft	11,82 m
lunghezza gall.	10,40 m
larghezza	3,70 m
immersione	2,10/2,40 m
dislocamento	6.820 kg
zavorra	2.450 kg
sup. vel. (fiocco 106%)	87,80 mq
motore Volvo (saildrive)	29 hp
riserva nafta	150 l
riserva acqua	320 l

**Dotazioni standard**

Albero in alluminio Sparcraft, armo 9/10, 2 crocette acquaretate; sartie in spiroidale; avvolgifiocco Furlex 300 TD; winch Harken, 2x46ST + 4x40ST; stopper (8) Spinlock XTS; vang rigido; paterazzo con tenditore manuale; attrezzatura di coperta Harken; drizze in spectra; ruote timone Solimar in acciaio Ø 90 cm; panche e fondo pozzetto rivestiti in teak 8 mm; osteriggi flush (7) e oblò (4) BSI; salpancore Quick 1.000 w; batterie 12 v 2x90 Ah + 1x70 Ah; impianto 220 v con caricabatterie Quick 40 Ah; frigo elettrico a pozzetto; boiler 25 l; elica 2 pale fisse

**Prezzo** 185.000

**Optional**

motore Volvo 40 Hp	2.300
passavanti + tuga in teak	13.200
sprayhood	2.443
tavolo pozzetto in teak	2.450
winch magg. 2x50 + 4x46	930
ancora, catena, ormeggio	1.363
sartie in tondino	2.400
bompresso in carbonio	4.400
riscald. Webasto 5 uscite	4.300
interni in teak	11.000
secondo bagno a prua	4.700
versione 2 cab con doccia	5.700
holding tank (cad.)	2.250
vers. regata completa	96.375

Prezzi in euro, iva esclusa, f.co cantiere

**QR CODE**



Su [farevela.net](http://farevela.net) la prova del Grand Soleil 39. Nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code <http://tinyurl.com/6glzs4z>

**La costruzione**

**Scafo:** solidi di vetro con rinforzi in fibre biassiali e unidirezionali; resina poliesteri.  
**Coperta:** sandwich di vetro con anima in termanto incollato sottovuoto; giunzione scafo/coperta tramite collante metacrilico e con bulloni lungo tutta la flangia.  
**Strutture:** struttura in composito di carbonio e vetro, resinata integralmente a scafo con ulteriore utilizzo di collante metacrilico nella zona del bulbo; paratie resinata a scafo.  
**Bulbo e timone:** bulbo a "T" con lama in ghisa e siluro in piombo, asse timone in acciaio.  
**Nota:** materiali interni di qualità, finiture curate nei dettagli.

Il piano velico ha un frazionamento importante, con forte prevalenza della randa sul genoa a scarsa sovrapposizione

Nonostante le dimensioni contenute, la pala del timone mantiene sempre un'ottima efficienza

La chiglia a "T" offre una discreta portanza garantendo al contempo un ottimo raddrizzamento

Le forme dello scafo risultano compatte ed equilibrate, ben integrate col disegno della tuga



panche pozzetto	150x44 cm	letto prua	190x180÷69 cm
spazio tra panche	89÷104 cm	letti poppa	202x144÷115 cm
tavolo pozzetto	107x74 cm	altezza quadrato	191 cm
passavanti	38÷44÷35 cm	altezza cab prua	185 cm
tavolo quadrato	108x141 cm	altezza cab poppa	188 cm
carteggio	53x62 cm	altezza bagni	189 cm

**I concorrenti**

modello	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Comet 38s	11,40	3,73	6.400	80,60	162.000
Solaris One 37	11,40	3,85	6.950	78,00	220.500
Xp 38	11,58	3,70	6.410	85,70	218.500

**Cantiere del Pardo**

Via Fratelli Lumière, 34 - 47100 Forlì (FC)  
 Tel. 0543 782404 - Fax 0543 783405  
[www.grandssoleil.net](http://www.grandssoleil.net) - [info@grandssoleil.net](mailto:info@grandssoleil.net)

**Linea estetica.** Forse meno elegante del precedente 39, ma centrata e ben proporzionata.

**Scafo e appendici.** Carena equilibrata e performante, bulbo e timone da racer.

**Piano velico.** Frazionato con prevalenza di superficie sulla randa, genoa poco sovrapposto.

**Coperta.** Ottimo lavoro di ottimizzazione di tutte le parti, grande pulizia nei percorsi.

**Pozzetto.** Ben vivibile, sedute corrette ma non abbondanti; area prendisole a poppa.

**Gavoni.** Buona dotazione, con grande vano centrale a poppa e gavone dedicato per la zattera.

**Quadrato.** Area separata per la dinette con numerose sedute, buona luminosità naturale.

**Cucina.** Mobile importante, stivaggio organizzato con numerosi cassetti.

**Carteggio.** Messo per baglio, ha un piano regolare ma contenuto; non ideale a barca sbandata.

**Cabine.** Ottime le dimensioni a prua, da correggere alcuni elementi a poppa.

**Bagni.** Compatti ma ben sfruttabili, un piccolo miracolo di ergonomia quello di prua.

**Impianti.** Buona dotazione e discreta qualità nella realizzazione, con facilità di ispezione.

**Stivaggio.** Armadi grandi, specie a prua, notevole quantità di cassetti; spazio dietro ai divani.

**Costruzione.** Di qualità "ragionata", con uso di materiali pregiati dove serve.

**Finiture.** Buon livello ovunque, materiali discreti migliorabili in opzione.

**Dotazioni std.** Corretta fornitura di impianti, da completare la dotazione velica.

**Prezzo.** Interessante la base, può lievitare di molto se si esagera con gli optional.

**A vela.** Buone prestazioni all round, con comportamento sportivo ma equilibrato.

**A motore.** Con il 40 hp opzionale si raggiungono gli 8 nodi di massima e i 7,2 in crociera.