

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING

SUPERYACHTS

CODECASA 43 Gioia

PEOPLE

- J&J Design
- Bernardo Vacchi

ENGINES

Volvo Penta

FOCUS
NSS
Charter

BOATS

- Bluegame BGM 75
- Jeanneau Cap Camarat 12.5 WA
- Grand Soleil Blue
- Yamaha WaveRunner
- Cantieri di Pisa Custom 40

SEE YOU
IN GENOA
18 - 23 September 2025

SALEONE
NAUTICO
GENOVA BOAT SHOW
salonenautico.com

EVENTS

- Top Marques
- Princess Yachts 60th Anniversary

COVER
NOVAMARINE
BS200



In edicola dal 25 Luglio - AUGUST 2025 - Poste Italiane s.p.a. - Spediz. in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

Test

Set the course for sustainability

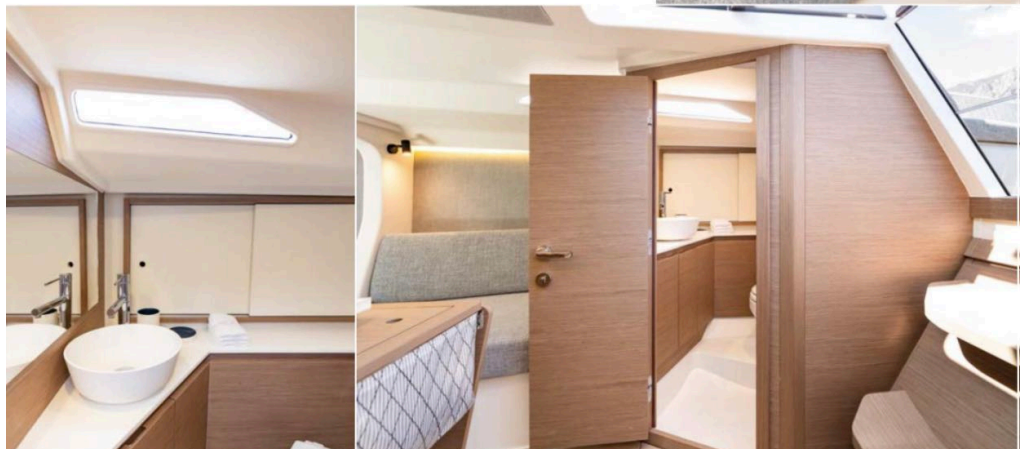
NEL GRAND SOLEIL BLUE DESIGN, EFFICIENZA E TECNOLOGIA SI INCONTRANO IN UNA BARCA A VELA CON MOTORE AUSILIARIO ELETTRICO CHE GUARDA AL FUTURO DELLA CROCIERA WEEKEND. DESIGN, EFFICIENCY, AND TECHNOLOGY ALL COME TOGETHER IN THE GRAND SOLEIL BLUE, A SAILING BOAT EQUIPPED WITH AN AUXILIARY ELECTRIC MOTOR, WHICH HAS ITS SIGHTS SET ON THE FUTURE OF THE WEEKEND CRUISER.

by Joseph Culicchia

11.30m

Abbiamo provato il *Grand Soleil Blue* progettato da Matteo Polli per quanto riguarda l'architettura navale e da Nautica Design per gli interni e la coperta. È lunga fuori tutto 11,30 metri, lo scafo è 9,99 metri, quindi è omologata natante, ha un baglio di ben 3,70 metri che permette di avere molta abitabilità e un pescaggio di 2,20 metri. L'albero è molto arretrato in modo da avere un fiocco con tanta tela e la randa è square top. La barca presenta linee tese con il disegno della poppa largo e molto spazioso, il prendisole, comodo anche durante la navigazione, è dotato di divanetti sulla poppa dietro ai due timoni a ruota. La scia della barca è piatta perché la poppa è molto larga e rende dolce la navigazione. Si possono inserire delle draglie in carbonio o in dyneema e i candelieri si possono mettere ed estrarre a piacimento. Il progetto di questa imbarcazione rispecchia la visione dell'ingegnere che da appassionato e da regatante ha reso la barca veloce con un concept differente dai 2 modelli precedenti. Le crocette sono acquartierate, il che rende la barca molto piacevole da sentire anche durante le manovre. Durante il test a Malcesine, nord del Lago di Garda, vi erano delle condizioni di acqua piatta, con Ora, vento da sud, variabile dai 10 fino a raffiche di 19 nodi. Al primo impatto ho percepito la facilità nel gestire l'imbarcazione anche senza l'aiuto di altre persone grazie anche al fiocco autovirante e al rollafiocco. La vela di prua è dotata di garrocci tessili. Tutte le drizze sono rimandate a poppa e non

c'è bisogno di dover andare a prua per dover issare e sistemare la randa sulle bitte intorno all'albero. Importante per questa filosofia di barca è che i winch siano elettrici affinché si possano issare e ammainare facilmente randa, fiocco e jennaker. Durante l'uscita, il setting della barca era perfetto per le condizioni meteo presenti, quindi randa full batten, senza mani di terzaroli (38 m²), fiocco (26 m²), e durante le andature portanti jennaker di (100 m²). Nell'armo della barca vi sono anche code zero e genoa. Le vele sono realizzate con materiali termoplastici dalla veleria OneSails. Le vele 4T FORTE sono le prime "green sails" al mondo. Le membrane e il loro assemblaggio sono progettati per soddisfare i più alti standard in termini di impatto ambientale e opzioni riciclabili. La navigazione di bolina era piacevole e lineare, con un angolo di 40° e 15 nodi di vento si manteneva una velocità tra i 6/7 nodi. Al lasco abbiamo raggiunto 10,4 nodi. In andatura portante, la barca oscillava da un angolo di 130/155° con una velocità media di 8,5 nodi. La scelta del doppio timone a ruota, a mio parere, è conforme con l'idea di privilegiare la comodità di movimento a bordo; anche se durante le manovre avrei preferito un timone singolo per avere più precisione nell'uscita dalle manovre. L'imbarcazione è costruita utilizzando una resina termoplastica di nuova generazione, frutto della ricerca e dello sviluppo di NL Comp, azienda impegnata nell'innovazione sostenibile nel settore nautico.



GS Blue è anche una barca per godersi una giornata al mare o, volendo, un fine settimana. In coperta, a poppa, il prendisole è estensibile per avere più superficie a disposizione durante le soste in rada. Gli interni, invece, non hanno una grande abitabilità, ma c'è un divanetto che si trasforma in cuccetta, una piccola cucina e locale bagno.

The GS Blue is also ideal for enjoying a day or a weekend at sea. The sun deck at the stern can be extended to provide additional space during harbour stops. The interior is not exceptionally spacious, but it features a sofa that converts into a berth, a small galley and a bathroom.





La barca è stata realizzata con una resina termoplastica, una tecnologia sviluppata da NL Comp, riciclabile a fine vita. Infatti, attraverso un processo chimico, che non richiede calore, si può sciogliere la resina e dividerla dalle fibre di vetro. In questo modo, le fibre di vetro si possono ripulire e riutilizzare.

The boat was made using thermoplastic resin, a recyclable technology developed by NL Comp. Through a chemical process that does not require heat, the resin can be melted and separated from the glass fibres. This enables the fibres to be cleaned and reused.



A differenza delle resine tradizionali, questo materiale è completamente riciclabile al termine del ciclo di vita del prodotto. Attraverso un processo chimico a freddo, che non richiede quindi l'impiego di calore, la resina può essere sciolta e separata dalle fibre di vetro che compongono la struttura. Le fibre, una volta ripulite, possono essere riutilizzate per nuove applicazioni, riducendo significativamente l'impatto ambientale e promuovendo un'economia circolare anche nella costruzione di imbarcazioni. Attenzione alla sostenibilità anche con l'innovativo sistema di propulsione da 6 kW firmato e-Propulsion, supportato da batterie al litio da 8 kW per una durata ottimale. Inoltre, l'imbarcazione è dotata di un sistema d'idrogenazione che sfrutta l'elica e il pod del propulsore, capace di generare 250 watt di energia a una velocità di sei nodi. A completare il sistema, sono presenti pannelli solari che forniscono ulteriori 340 W, contribuendo a garantire un'autonomia maggiore e a rendere l'imbarcazione ancora più eco-compatibile. A questo proposito è intervenuto l'architetto navale Matteo Polli, velista e progettista di questo come di tanti altri modelli a vela di Cantiere del Pardo: "Le batterie che alimentano il motore elettrico si possono ricaricare con i pannelli solari disposti sul

**VELOCITÀ MAX DI
BOLINA NODI**
HAULING MAX SPEED
IN KNOTS

7.8



SUPERFICIE VELICA M²
SAILING SURFACE M²

64



**RAPPORTO
LUNG./LARG.**
L/W

3

DISLOCAMENTO
DISPLACEMENT

3.5



CANTIERE DEL PARDO

Via F.lli Lumiere 34
I-47122 Forlì (FC)
T. +39 0543 782404
www.cantierepard.com

PROGETTO

Matteo Polli (architettura navale)
e Nauta Design (interni e coperta)

SCAFO

Lunghezza ft. 11.30m • Lunghezza scafo 9.99m
• Baglio massimo 3.70m • Pescaggio 2.20m
• Dislocamento 3.500 kg • Sup. velica randa 38 m²
• Sup. velica fiocco 26 m² • Sup. velica gennaker 100 m²

CERTIFICAZIONE CE

CAT C

PREZZO

Base da 229.000 € Iva esclusa.

PROJECT

Matteo Polli (naval architecture) and Nauta Design
(interiors and superstructure)

HULL

LOA 11.30m • Length 9.99m • Maximum beam 3.70m
• Draft 2.20m • Displacement 3.500 kg • Main sail surface 38 m² • Jib surface 26 m² • Jennaker surface 100 m²

EC CERTIFICATION

CAT C

PRICE

From 229.000 € Excl. VAT as standard



Prestazioni a vela // Under sail performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
Bolina stretta // Close Hauled	40	6.5	15
Bolina // On the wind	50	6.8	15
Bolina larga // Close reach	75	7.8	15
Traverso // Beam reach	90	8.2	15
Lasco // Broad reach	130	8.5	15
Gran lasco // Broad Reach	155	10.4	15

CONDIZIONI DELLA PROVA

CONDITIONS ON TEST

Località // Place Malcesine, Lake Garda
Vento forza Tra 10 e i 16 nodi
Wind speed Between 10 and 16 knots
Lago // Lake state Calmo // Calm
Persone a bordo // People on board 6



Al lasco (130–155°) la barca performa bene, senza esplosività in raffica, coerente con una carena pensata per il comfort. In bolina stretta (40° TWA), il risultato è sorprendentemente buono per una barca da crociera, con velocità attorno ai 6,5-7 nodi.

When running on the quarter, at an angle of 130–155°, the boat performs well without any sudden bursts of speed in gusts, which is consistent with a hull designed for comfort. When sailing close-hauled (40° TWA), the result is surprisingly good for a cruising boat: speeds of around 6.5–7 knots can be achieved.



ponete di prua, oppure, quando si rientra in banchina, tramite una ricarica veloce di circa mezza giornata per l'intero pieno, con i cavi 230 volt. Inoltre, il sistema è stato progettato per ricaricarsi anche con l'idrogenazione durante la navigazione; quindi, girando l'elica si ricaricano le batterie, in pratica come una macchina elettrica in discesa". Grazie al pacco batterie standard, il GS Blue è in grado di navigare per 30 miglia nautiche a una velocità di circa 5 nodi, equivalenti a circa 6 ore di utilizzo continuo del motore. Con il pacco batterie doppio, l'autonomia arriva a 12 ore. Il sistema fotovoltaico Solbian, che sviluppa circa 340 W di potenza, è perfettamente integrato nella tuga e progettato per essere calpestabile, con una finitura antiscivolo che ne garantisce la sicurezza. Oltre a ricaricare il banco batterie del motore, questo impianto può trasferire l'energia in eccesso al banco destinato

ai servizi di bordo, assicurando un bilanciamento ottimale delle cariche e una maggiore efficienza energetica globale. Per ricaricare completamente le batterie, utilizzando solamente i pannelli solari, il tempo necessario è di circa una settimana rispecchiando l'idea del progetto di lasciare che le batterie durante la settimana si ricarichino e il weekend si possa uscire in barca senza aver usato cavi in banchina. Vi è anche un pacco batterie, separato da quello del motore, per una questione di sicurezza e di comodità per l'utilizzo anche dei winch elettrici con cui si possono issare le vele senza fatica seduti in pozzetto.

We tried out the *Grand Soleil Blue*, whose naval architecture was designed by Matteo Polli, and whose interiors and deck are the work of Nauta Design. It is 11.30 metres long overall, and the hull is 9.99 metres, giving it

a natante small boat classification.

The beam reaches up to 3.70 metres, providing ample room, and the draught is 2.20 metres. The mast is set well back, allowing for a sizable jib, while the mainsail features a square top.

The boat features a streamlined shape with a wide and spacious aft section.

The sun pad, which is also comfortable for use while underway, is fitted with sofas aft of the two wheels on the stern. With such a wide stern, the wake is flat, and that makes it comfortable when sailing. You can add lifelines in carbon fibre or Dyneema, and the stanchions can be left up or taken down as you like. The design of the boat reflects the vision of the engineer who, as an enthusiast and competitive sailor, has made the boat fast, using a different concept from the two preceding models. The sloping cross-trees make the boat

very pleasant, even when manoeuvring. During the test at Malcesine, located on the northern shore of Lake Garda, we experienced flat water with the southern Ora wind varying from 10 knots upwards, accompanied by gusts of up to 19 knots. One of the first things I noticed was how easy it was to handle the boat, even without assistance from others, thanks in part to the self-tacking jib and furler. The foresail is fitted with fabric sliding sails. All of the halyards run through to the stern, and there is no need to go forward to raise and trim the mainsail on the cleats around the mast. A significant aspect of this approach to yachting is that the winches are electric, allowing the mainsail, jib, and jennaker to be raised and lowered easily. The boat was perfectly set up for the weather conditions during our test, featuring a full-batten mainsail (38 m²) without reefing, a jib (26 m²), and, while going downwind, a 100 m² jennaker.



L'idrogenazione serve perché, se l'utilizzo del propulsore nella giornata è limitato, l'energia che si ottiene dall'elica mentre si naviga a vela consente di rientrare in porto con le batterie nelle stesse condizioni di quando si è partiti. I pannelli solari, invece, permettono di ricaricare durante la settimana. Ipotizziamo che la barca venga utilizzata nel weekend, grazie ai pannelli, durante la settimana, le batterie ritornano cariche al 100%. In questo modo, non è necessaria la corrente dalla banchina. Ovviamente, è possibile anche ricaricare le batterie con il cavo e la colonnina.

Hydrogenation is necessary because if you limit your use of the propeller during the day, the energy obtained from it while sailing will allow you to return to port with the batteries in the same condition as when you left. Solar panels enable charging during the week. Let's assume that the boat is only used at weekends. Thanks to the solar panels, the batteries are fully charged by the end of the week. This means that it is not necessary to connect to the shore power supply to ensure the propulsion system is ready for use. It is also possible to recharge the batteries using a cable and a charging station.

It also has a code zero and genoa. The sails have been made from thermoplastic materials produced by the OneSails firm, and the 4T FORTE are the first "green sails" in the world. The membranes and their assembly are designed to satisfy the highest standards in terms of environmental impact and recycling options. Sailing close hauled was pleasant, with an angle of 40 degrees and 15 knots of wind, it maintained a speed of between 6 and 7 knots. We got to 10.4 knots on a broad reach. Going downwind, the boat tilted to an angle of 130/155 degrees with an average speed of 8.5 knots. The choice to fit a double wheel was, I would say, in line with the concept of favouring comfortable movement on board; even though, while manoeuvring, I would have preferred a single wheel to get greater precision when coming out of a manoeuvre. The boat is built using a new generation thermoplastic resin, which emerged from R&D by NL Comp, a firm specialising in sustainable innovation in the nautical sector. In contrast to

traditional resins, this material is completely recyclable at the end of its life cycle. Using a chemical process which does not require heat, this resin can be liquefied and separated from the glass fibre that composes the structure. Once cleaned, the fibres can be reused for new applications, significantly reducing the environmental impact and promoting a circular economy even in boat building. They have also paid attention to sustainability with the innovative 6 kW system by e-Propulsion, which is driven by 8 kW lithium batteries for optimal duration. Furthermore, the boat is equipped with a hydrogenation system that integrates with the propeller and propulsion pod, allowing it to generate 250 watts at a speed of six knots. To complete the system, solar panels provide an additional 340 watts, contributing to a greater range and making the boat even more eco-friendly. The naval architect Matteo Polli, a yachtsman and designer of this and a lot of other Cantieri del Pardo sailing boats, talked about this aspect: "The batteries that

feed the electric engine can recharge from solar panels on the foredeck, or when back at the quayside, using a quick charge of around half a day to top it right up, with 230-volt cables. The system has also been designed to recharge using hydrogenation while underway; that way, the propeller recharges the battery when it turns, like an electric car going downhill". The standard battery pack enables the GS Blue to travel approximately thirty nautical miles at a speed of around five knots, which translates to around six hours of continuous engine use. With the double pack, that increases to twelve hours. The Solbian photovoltaic system, which produces approximately 340 watts, is seamlessly integrated into the deckhouse and is designed to be walked on, featuring an anti-slip finish for added safety. In addition to recharging the engine battery pack, this system can transfer excess energy to the pack that powers on-board hospitality services, ensuring an optimal balance of loads and improved overall energy efficiency. If you use the solar panels alone, it takes around a week to completely recharge the batteries, which aligns with the design project's idea of having them recharge before going out again on the weekend, without needing to set up a cable on the quayside. There is also a separate battery pack, which is distinct from the engine's battery, due to safety and ease of use considerations for the electric winches. This allows you to raise the sails with minimal effort while sitting in the cockpit. ▀

«Tutto il progetto è stato sviluppato per poter dividere facilmente i materiali, inclusi i legni e gli acciai. Per poter riciclare una barca è necessario dividere i materiali senza costi troppo onerosi».

«The entire project was designed to facilitate the easy separation of materials, including wood and steel. To recycle a boat, the materials must be separated without incurring excessive costs». Matteo Polli

