



Il quotidiano online del mercato super yacht

YACHT

Test Grand Soleil 80: propulsione ibrida, chiglia telescopica e fibra di carbonio

La nuova ammiraglia a vela di Cantiere del pardo si distingue per il motore elettrico Torqeedo da 100 kW, il pescaggio variabile tra 2,90-4,40 metri con due pale del timone. La prova a Porto Cervo, in Sardegna

DI **ALBERTO MARIOTTI** | 8 SETTEMBRE 2026STAMPA 



Porto Cervo – Si chiama Bianca II il nuovo GS Plus 80 Long Cruise varato a inizio estate dal cantiere. La barca ha subito partecipato alle regate della Grand Soleil Cup a Porto Cervo, in Sardegna, dove SUPER YACHT 24 ha potuto provarla insieme a Franco Corazza, project manager della linea Plus, e al suo progettista Matteo Polli. Per il cantiere non è il debutto in questa fascia dimensionale: nel 2018 mise in acqua la prima e unica unità del GS 80 Custom firmato da Giovanni Ceccarelli. Questa volta la storia è diversa: il nuovo modello fa parte della gamma Plus, lanciata nel 2022 e che oggi comprende i GS65, 72 e 80 con 13 barche in acqua. L'80 conta quattro unità vendute, con la seconda già in costruzione.

Bianca II si distingue per propulsione ibrida, chiglia telescopica e sistema idraulico che gestisce winch, piano velico e chiglia. La costruzione dello scafo prevede sandwich composito con resina vinilestere a base epossidica, laminazione in infusione sottovuoto e rinforzi di carbonio nelle aree più sollecitate. Ogni struttura è realizzata e adattata in funzione del layout: le paratie, ad esempio, sono state progettate integrando tubazioni in carbonio per il passaggio dei cavi elettrici, soluzione che ha permesso di mantenere finiture sottili e pulite, migliorando accessibilità e organizzazione degli impianti.

Durante la navigazione Franco Corazza ha raccontato che: “Questa è la barca più grande che ho mai costruito, per ora. In cantiere stiamo infatti guardando a dimensioni maggiori e la grande differenza con la produzione attuale riguarderà i sistemi. È qui che si annidano le maggiori complicazioni della costruzione di yacht di taglia superiore. Abbiamo realizzato tutto internamente,

dalla laminazione fino alla messa in acqua della barca, una scelta che consente un controllo più accurato della qualità e favorisce una maggiore integrazione tra costruzione e impiantistica, permettendo di soddisfare pienamente le esigenze dei nostri armatori”.

La propulsione è ibrida e consiste in un motore elettrico Torqeedo da 100 kW supportato da due generatori Fisher Panda da 45 kW e due pacchi batterie da 40 kW ciascuno. Rispetto alla propulsione tradizionale il sistema aggiunge circa 1.700 kg di peso (e incide circa l'8% in più sul costo dell'imbarcazione) e una maggiore complessità in fase di costruzione e addestramento dell'equipaggio, ma non per l'armatore. Dal punto di vista del comfort, però, il sistema cambia sensibilmente la vita a bordo: gli ospiti possono godere di entrate e uscite dal porto e, se necessario, di trasferimenti a motore in assoluto silenzio. Ed è quanto accaduto durante la prova quando, verso le 16, il vento è calato costringendo al rientro in porto. La differenza si è percepita chiaramente e quando il giorno successivo, nelle stesse condizioni di poco vento, il GS65 con propulsione diesel è rientrato ha fatto sentire inevitabilmente la presenza del motore termico. In una barca dedicata alla crociera e al charter, dove il peso non rappresenta una priorità assoluta, è una soluzione che ha senso. Questo primo GS80 risulta più silenzioso in propulsione che durante la navigazione a vela, quando il sistema idraulico Myt Systems, che gestisce winch, captive winch e piano velico, rende percepibile la potenza in gioco, soprattutto nelle manovre. In caso di avaria, una pompa d'emergenza permette di gestire la chiglia e un winch per rientrare in porto.

La barca dispone inoltre di due eliche: una racing a pale abbattibili e una da crociera a pale fisse di Rolla, ottimizzata anche per l'idrogenazione. Secondo il cantiere la differenza di efficienza è significativa: con la prima, a 9,2 nodi, il consumo è di 73 kW, mentre con la seconda, a 9,5 nodi, scende a 56 kW. La chiglia telescopica è realizzata da Apm-Keels e ha un pescaggio variabile tra 2,90 e 4,40 metri. È abbinata a due pale del timone che completano l'architettura delle appendici. Al riguardo, secondo il progettista Matteo Polli: “In genere, quando si adottano due pale, si tende a posizionarle molto distanti dal centro barca e con una forte inclinazione, in modo da favorirne il funzionamento a vela. Sul GS80 è stato fatto il contrario: mettendo le pale più vicine al centro e accettando che quella sopravvento non esca completamente dall'acqua, restano sempre entrambe operative e possono quindi essere più piccole. La loro inclinazione è diversa rispetto a quanto si vede normalmente: 15 gradi contro i tipici 20 gradi, che corrispondono più o meno all'angolo di sbandamento di una barca in crociera. Crediamo di aver trovato una via di mezzo che consente di ottenere una buona manovrabilità in porto, ottima in mare e prestazioni interessanti anche con poco vento”.

Il secondo GS80 sarà più orientato alle prestazioni, e non solo perché in versione Performance. Avrà una chiglia standard fissa da 3,95 metri, un solo timone più profondo, propulsione tradizionale e un peso inferiore di circa 3.000 kg: 42 tonnellate contro le oltre 47 di Bianca II, equipaggiata anche con dissalatori Osmosea e aria condizionata Frigomar. A bordo un ruolo importante è stato svolto da Bamar, che ha fornito avvolgitori e pistoni idraulici. A prua si trova l'avvolgitore del genoa, che utilizza uno strallo torsionale al posto dei tradizionali profili in alluminio e svolge tre funzioni: avvolgimento della vela, regolazione della tensione del bordo d'entrata e autoallineamento tramite un fulcro sferico. È presente poi un secondo avvolgitore per la trinchetta, anch'esso recessato. Nella zona dell'albero trovano posto il vang e i pistoni per tesa base e tesa drizze, mentre sottocoperta sono installati quelli dedicati alla regolazione del fiocco 3D e del relativo carrello. Nel garage di poppa si trovano invece i due cilindri che movimentano la plancetta e i due del paterazzo. Grand

Soleil guarda ai grandi yacht e lo si intuisce anche dalla qualità e dal livello dell'attrezzatura di coperta.

Spiccano il sistema di regolazione 3D del fiocco e il captive winch Harken per la scotta randa, ben visibile entrando nel gavone di poppa. Questo 80 adotta una randa con punto fisso in pozzetto, soluzione che contribuisce a mantenere completamente libera l'area relax. Il piano velico di Bianca II è composto da un albero Axxon e un V-boom, entrambi in carbonio. Tutta l'elettronica di navigazione è B&G, utilizzata anche per domotica e monitoraggio tramite centralina Edge H5000 e plotter Zeus installati alle timonerie e al tavolo da carteggio. A bordo sono presenti anche componenti Solimar e Seasmart, rispettivamente con passauomo e portelloni la prima e bitte la seconda. Il layout interno di questo primo esemplare, sviluppato come sempre insieme a Nauta, conta su quattro cabine ospiti con armatoriale a prua mentre la zona dedicata all'equipaggio è poppa con cabina doppia, cucina, zona carteggio e bagno. Il test si è svolto a Porto Cervo nel corso di due giornate caratterizzate da vento piuttosto leggero.

In entrambe le uscite la barca era invelata con randa e fiocco autovirante. Dalle due consolle si gestisce facilmente l'intero piano velico, con l'accortezza di prestare attenzione durante le manovre al piccolo joystick della scotta randa e ai comandi di winch e avvolgitori: la potenza idraulica è notevole. La barca si muove bene anche nell'aria leggera, il dislocamento importante richiede qualche istante per entrare in velocità. Rispetto al GS65, dotato di una sola pala del timone, si percepisce una differenza nel feeling e nella sensibilità della ruota, pur rimanendo sempre piacevole da timonare. Sarà soprattutto con vento più sostenuto che questa configurazione mostrerà i propri vantaggi, grazie alla doppia timoneria capace di mantenere controllo e morbidezza anche a barca sbandata.

[ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24](#)

SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE](#) ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

SUPER YACHT 24

