

BARCHE

Grand Soleil 33 Blue – Towards 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.

Joseph Culicchia

24 Settembre 2026

Share 

Abbiamo provato il *Grand Soleil Blue* progettato da Matteo Polli per quanto riguarda l'architettura navale e da Nauta 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.



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.

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.



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.

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 gennaker.



«Tutto il progetto è stato sviluppato per poter dividere facilmente i materiali, inclusi i legni e gli acciai». Matteo Polli

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. 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.

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.

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 ponte 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"*.



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.

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.



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.

CANTIERE DEL PARDO

Via F.lli Lumiere 34

I-47122 Forlì (FC)

T. +39 0543 782404

www.cantieredelpardo.com

PROGETTO

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



Dislocamento 6.500 kg — Cap: Vela tonda 50 m — Cap: Vela rossa 25 m — Cap: Vela genaker
100 m²

CERTIFICAZIONE CE

CAT C

PREZZO

Base da 229.000 € Iva esclusa.

(Grand Soleil 33 Blue – Towards sustainability! – Tratto da Vela e Motore, Giugno 2026)[Cantiere Del Pardo](#)[Grand Soleil](#)[Grand Soleil Blue](#)[Matteo Polli](#)[Nauta Design](#)[Contatti](#)[Termini e condizioni](#)[Privacy policy](#)[Cookie policy](#)[Personalizza consensi](#)[English](#)

© Copyright 2026 International Sea Press Srl - Viale Brianza 17 – 20821 Meda (MB) - Tel +39 0362 344140 - P.IVA 04282970963