

# BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE - SINCE 1993

## SUPERYACHTS

- *Mangusta 165 REV* by Overmarine
- *Oceanco H3*

## PEOPLE

- *François Zuretti*
- *Giorgio Casareto*
- *Ivana Ciabatti*

## ENGINES

Nanni

**BROKERS**  
*Top selection*

## SHIPYARDS

Baglietto

## ECONOMY

Confindustria Nautica -  
Deloitte report

## BOATS

- *Sunreef 40M ECO*
- *Gulf Craft Majesty 160*
- *Nautor Swan 88*
- *Pershing GTX80*
- *Grand Soleil 65LC*
- *Salpa Soleil 52*
- *Apremare Gozzo 38 Cabin*
- *BWA Premium 40 WL*
- *De Antonio D32 Open*
- *Suzuki tender*

COVER  
**Sanlorenzo**  
**50Steel**

ISSN 1124-3732





Test

# Easy Long Cruise

SICURA, FACILE DA MANOVRARE ANCHE CON EQUIPAGGIO RIDOTTO ED ESALTANTE AL TIMONE. DOPO IL 72', GS 65LC È IL SECONDO MODELLO OLTRE I 60 PIEDI DI CANTIERE DEL PARDO SAFE, EASY TO MANOEUVRE EVEN WITHOUT A LARGE CREW AND EXCITING TO SAIL. AFTER THE 72', THE GS 65LC IS THE SECOND MODEL OVER SIXTY FEET FROM CANTIERE DEL PARDO

*by Niccolò Volpati - photo by Alberto Cocchi*

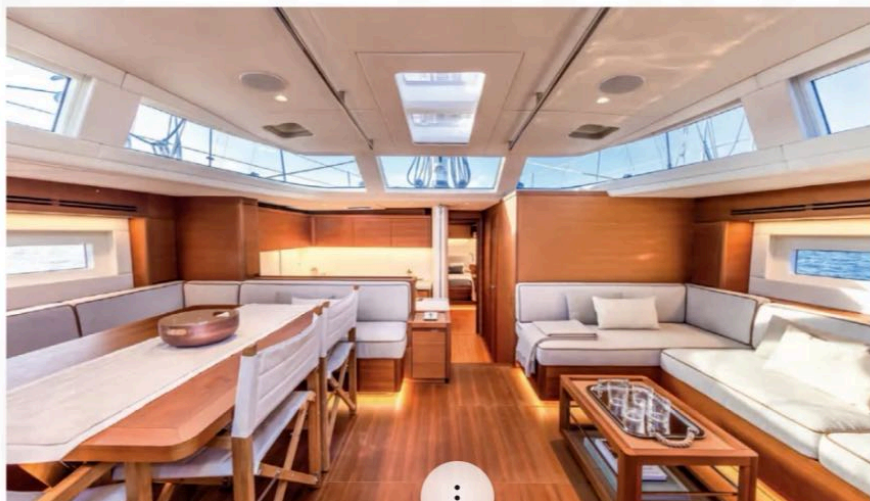
21.60m





**L**ong Cruise e Performance sono le due versioni che da anni caratterizzano le barche a vela di Cantiere del Pardo. Facile intuire cosa indichino. Una è destinata a quegli armatori che vogliono partecipare alle regate, e vogliono farlo facendo bella figura, e l'altra al blue water. Più crociera d'altura una, più regata l'altra. Questa è la teoria, perché la pratica è un'altra cosa. In senso positivo intendo, perché navigando sul nuovo GS 65 Long Cruise ho fatto fatica a distinguere le due versioni. La barca è veloce, molto veloce. A qualsiasi andatura si avvicina alla velocità del vento. Basta poca aria perché si metta a correre. E al timone non è mai nervosa, ma solo reattiva. Il vento rinforza e lei parte, prende il suo passo e non lo molla più. Forse per Long Cruise s'intende che è anche facile da timonare, dato che le performance sottovela sono di tutto rispetto. Il timone è grintoso appena il vento rinforza e supera i dieci nodi di velocità, ma non è mai faticoso. È una bella sensazione: non ti annoi e non hai voglia di cederlo a qualcun altro. La bella sensazione che si prova alla ruota è frutto anche di altre caratteristiche oltre che dalle linee d'acqua della carena, disegnata anche questa da Matteo Polli. La pala del timone, per esempio, è unica. Pesca il giusto per garantire un'ottima manovrabilità, ma non troppo per rappresentare un fattore di rallentamento. Lo scafo è realizzato con infusione di resina vinilestere in fibra di vetro biassiale e tessuti in carbonio

unidirezionali. La struttura è leggera, rigida e robusta al tempo stesso. L'albergo è in posizione arretrata per consentire di avere più metri quadrati di tela possibile alle vele di prua. Chi naviga con equipaggio ridotto può scegliere il fiocco autovirante, che assicura una navigazione ancora più facile. Una coppia di persone se la può cavare benissimo da sola. In coperta la visibilità è sempre ottimale, sia in alto verso le vele, sia verso prua. Lo sprayhood c'è ma non si vede perché è a scomparsa nella tuga. E il piano di coperta, tuga inclusa, è flush, senza ostacoli o sovrastrutture ingombranti che limitano la visibilità. I winch in coperta sono quattro, ovviamente tutti elettrici. Due a prua delle ruote del timone e due a poppavia. Tutti e quattro sono comodi e a portata di timoniere. Non c'è una separazione netta tra il quadrato del pozzetto e la zona dedicata alle manovre. Le panche sono lunghe e in grado di accogliere molti passeggeri e appena finiscono si incontrano i winch e le ruote del timone. Anche questo piano di coperta, così semplice ed efficace nello stesso tempo, contribuisce alla sensazione positiva che si ha al timone. Il design della coperta è stato curato da Nauta, che si è occupato anche degli interni. E il risultato è analogo: semplice ed efficace. I layout possibili sono diversi, quello della versione che ho provato prevede quattro cabine e tre bagni. Le due cabine di poppa sono simmetriche nei volumi, ma non nell'allestimento.

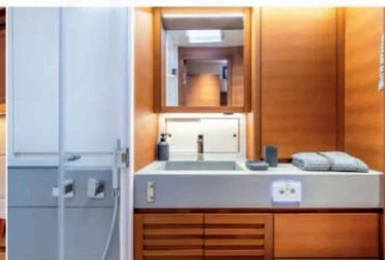


Per gli interni le opzioni sono molte così come le personalizzazioni. I volumi sono sfruttati al meglio per garantire il comfort per lunghe permanenze a bordo. Il layout è stato ideato per soddisfare le esigenze di diversi armatori.

*The interior can be personalised and customised as required. The volumes are fully exploited to ensure comfort for long stays on board. The layout is designed to meet the needs of different owners.*







cabine. Questa soluzione consente di lasciare spazio per la sala macchine e, di conseguenza, di avere due cabine di poppa più voluminose del solito. Il vano tecnico, infatti, non si trova in mezzo a questi due locali che quindi possono sfruttare tutto il volume di poppa. E, infine, lo spazio sottocoperta all'estrema poppa è destinato al garage del tender. Il team dei progettisti di GS 65LC è ben rodato e anche questa volta non hanno deluso le aspettative. Matteo Polli ha dimostrato che sa disegnare ottime carene anche di grandi dimensioni, Marco Lostuzzi è una garanzia e si è occupato della struttura e Nauta Design, come sempre, ha ottimizzato le superfici sopra e sottocoperta. Ma senza nulla togliere a questo gruppo di lavoro, in questa barca si sente molto il contributo di Franco Corazza. È proprio una barca alla Corazza: veloce e confortevole. Semplice ed esaltante.

Entrambe hanno il bagno con box doccia separato, ma una ha una cuccetta matrimoniale e l'altra due singole. L'armatoriale è stata collocata a prua ed è una scelta molto convincente perché c'è molto spazio tra l'ingresso della cabina e l'inizio del letto. Insomma, sono volumi ampi e confortevoli e, ovviamente, anche qui c'è un bagno con box doccia separato. La quarta e ultima cabina, a parte quella per il marinaio all'estrema prua, ha due letti singoli sovrapposti. In totale, con questa versione, i posti letto sono otto.

Altri layout prevedono meno posti, ma volumi ancora maggiori nelle singole cabine. Anche la dinette dispone di ampio spazio con due divanetti a L, uno per ogni lato. Il tavolo da pranzo è collocato a sinistra, mentre a dritta c'è posto anche per il tavolo da carteggio. La cucina ha la sua collocazione tra la dinette e la cabina armatoriale di prua. Il piano di lavoro è ampio e lo spazio sufficiente per due persone che possono vivere questo ambiente nello stesso momento. La dinette si trova leggermente rialzata rispetto alle



L'armatoriale è stata collocata a prua ed è una scelta molto convincente perché c'è molto spazio tra l'ingresso della cabina e l'inizio del letto.

The decision to move the master cabin forward has worked very well as there is plenty of space between the entrance area and the bed.

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

**10.8**



**SUPERFICIE VELICA M²**  
SAILING SURFACE M²

**278**



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

**3.6**



**DISLOCAMENTO**  
DISPLACEMENT

**34**



**CANTIERE DEL PARDO**  
Via Fratelli Lumière, 34  
I-47122 Forlì (FC)  
T. +39 0543 782404  
[www.grandssoleil.net](http://www.grandssoleil.net)

**PROGETTO**  
Matteo Polli (architettura navale),  
Marco Lostuzzi (design strutturale) e Nauta Design  
(exterior e interior design)

**SCAFO**  
Lunghezza ft. standard 21,60m • Lunghezza scafo 20,10m • Baglio massimo 5,94m • Pescaggio standard 3,50m • Dislocamento a vuoto 27.500 kg • Zavorra 7.200 kg • Serbatoio carburante 825 l • Serbatoio acqua 840 l • Superficie velica 278 m²

**MOTORE**  
Yanmar 4LV170 • Potenza 125 kW (170 cv) • 4 cilindri • Alesaggio per corsa 92mm x 103,6 mm • Cilindrata 2,75 l • Regime di rotazione 3500 giri/minuto • Peso a secco 334 kg

**CERTIFICAZIONE CE**  
CAT A

**PROJECT**  
Matteo Polli (naval architecture),  
Marco Lostuzzi (structural design) and Nauta Design  
(exterior and interior design)

**HULL**  
LOA as standard 21,60m • Length 20,10m • Maximum beam 5,94m • Draft as standard 3,50m • Light mass displacement 27,500 kg • Ballast 7,200 kg • Fuel tank volume 825 l • Water tank volume 840 l • Sailing surface 278 m²

**MAIN PROPULSION**  
Yanmar 4LV170 • Outlet mechanical power 125 kW (170 hp) • 4 cylinders • Bore&Stroke 92mm x 103,6 mm • Swept volume 2,75 l • Maximal rotational speed 3500/min • Dry weight 334 kg

**EC CERTIFICATION**  
CAT A

**Prestazioni a motore//Under power performance**

Giri/min	Velocità kn	Rumore su scala A (cabina di poppa) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Sound level on scale A (aft cabin) dB
2000	8,8	67
2200	9,2	69
3000	10,5	76
3400	10,9	82

**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	35°	7,2	8,5
Bolina//On the wind	45°	7,8	9,6
Bolina larga//Close reach	60°	10,8	12,0 con Code 0
Traverso//Beam reach	90°	9,9	11,2 con Code 0

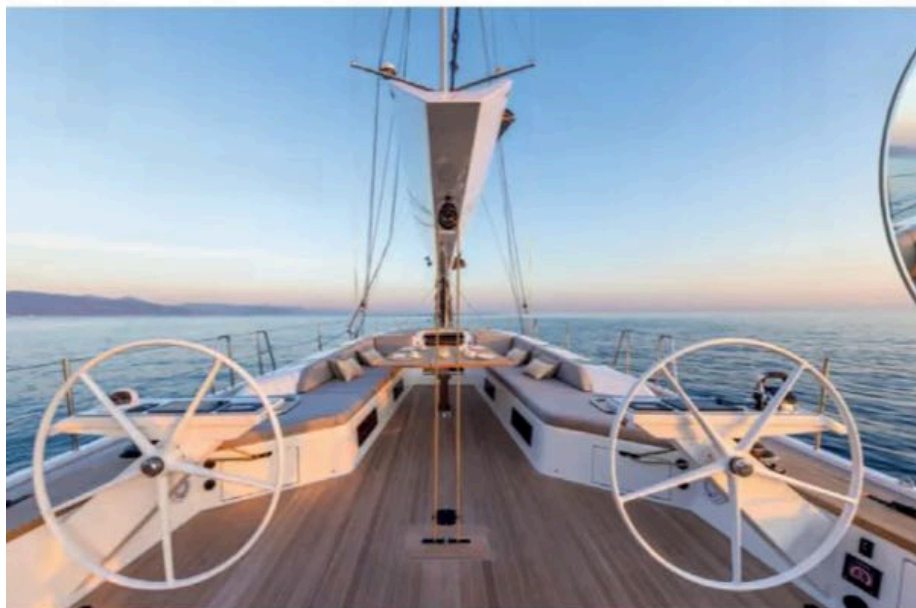
**CONDIZIONI DELLA PROVA**  
CONDITIONS ON TEST

**Località//Place** Palma de Maiorca  
**Mare//Sea state** Calmo//Calm  
**Vento** Tra 9 e 12 nodi  
Wind speed Between 9 and 12 knots  
**Persone a bordo//People on board** 13  
**Carburante imbarcato** 800 l  
Fuel volume on board  
**Acqua imbarcata** 400 l  
Water volume on board

**Configuration Grand Soleil 65 Long Cruise**

Interiors veneer in Alpi teak or oak  
• T keel in weldox and lead torpedo 3,50m  
• Bow thruster • 08 fixed windows on the hull • Epoxy primer and antifouling • Aircon system including fancoil in each cabin and saloon 65.000 BTU • Galley and headrooms surfaces in Corian • Four burners stove and gas oven 62 cm • Filter hood in galley  
• 2 vertical fridges 220 l total and horizontal freezer • Inverter Mastervolt 2.500 W • 175 hp engine • 4 blades folding propeller • 15.000 l 12 kW generator • 100 L/h watermaker  
• Electrical WC in each headroom • Teak on deck, coachroof and transom with light grey stripes 2 inches Harken Performa 60.3 STE e 4 winches Harken Performa 70.3 STE  
• Foldable mooring winch on bow  
• Sprayhood • Cockpit table • 6 foldable mooring cleats Side gates and lateral stainless steel swimming ladder • Hull and deck painted in light color in PPG • Carbon bowsprit including anchor system and gennaker tack • Fiberglass rudder wheels • Axxon carbon mast and V boom including rod rigging • Electric Bamar jib furler • Hydraulic jib Halyard • Code 0 pad eye on bowsprit • Jib tracks • Self tacking jib equipment • Gennaker or Code 0 equipment  
• B&G Hydra 5000 electronic system including 2 GFD • 2 Nemesis 9° on mast  
• B&G autopilot • Vhf V60 • 2 plotters 9° at the pedestals • Radar antenna • Ais tx/rx  
• Flat screen tv including Banten antenna and foldable system • B&G Fusion including six speakers • Naviop gold domotic monitoring system • Transport to Pesaro  
• Launch and rigging • Tuning and sail test 72 h • PRICE including optionals € 2.800.000 VAT exc





La coperta è semplice per la conduzione e comoda per molte persone. Il layout interpreta al meglio il concetto di Blue Water Cruise.

*The deck is manageable and comfortable for many. The layout is the best interpretation of the Blue Water Cruising concept.*

IL PROGETTO È TUTTO "MADE IN ITALY" E FRUTTO DI UN LAVORO DI SQUADRA TRA MATTEO POLLI, MARCO LOSTUZZI E NAUTA DESIGN, IN COLLABORAZIONE CON IL CANTIERE. THE PROJECT IS ENTIRELY "MADE IN ITALY". IT IS THE RESULT OF THE TEAMWORK BETWEEN MATTEO POLLI, MARCO LOSTUZZI AND NAUTA DESIGN, IN COLLABORATION WITH THE SHIPYARD.

*L*ong Cruise and Performance are the two versions of the sailing boats that have been produced at Cantiere del Pardo for many years. And it doesn't take much to work out what each of them does. One is for buyers who want to compete and look good in races, and the other is a bluewater boat. So one is more for ocean cruising and the other is more for regattas. At least that's the theory. I don't mean this as a criticism, because when I got out on the water in the new GS 65 Long Cruise I found it hard to tell the two types apart. It is a fast boat. Very fast. It gets close to wind speed at every point of the sail.

You don't need much of a breeze to get it going. And at the helm, it feels reactive rather than fearful. I felt that when the wind picked up a bit it would take off, find a speed and stick to it. Perhaps Long Cruise means it is also easy to handle, as performance under sail is respectable. It takes a bit more effort to steer when the wind picks up, but it's never hard work and it feels good. You don't get bored or want to hand it over to someone else. This pleasant feeling at the helm is also the result of other things, such as the waterlines on the hull, also designed by Matteo Polli. And the unique rudder





blade. It is lowered just enough to make the boat very manoeuvrable, but not so much as to slow it down.

The hull is made of vinyl ester resin infused into biaxial glass and unidirectional carbon fabrics to give a lightweight structure that is stiff and strong. The mast is positioned further aft to allow the foresail to be as large as possible. And if you want to do without a large crew, you can opt for the self-tacking jib, which makes it even easier to sail - just two people can easily manage. Sightlines from the deck are always excellent, both forward and up in the sails. There is a sprayhood, but it folds away into the deckhouse - which is flush with the smooth and uncluttered deck, with nothing to obstruct the view. There are four winches, all-electric, of course, two fore and two aft. All are easy to operate and within easy reach of the helm. There is no clear division between the cockpit and the

rigging area. The long benches can seat a lot of people and where they end are the winches and wheels. The deck layout is simple, but effective, and contributes to the good feeling you get at the helm. It was designed by Nauta, who also designed the interior. And the result is similar: simple and effective. There are two possible layouts - the version I tested has four cabins and three bathrooms. In the stern, there are two cabins of the same size, both with a bathroom with separate shower cubicles. However, one is a twin and the other a double. The decision to move the master cabin forward has worked very well as there is plenty of space between the entrance area and the bed. There is plenty of space and it feels comfortable, and of course, there is a bathroom with a separate shower cubicle. The fourth and final cabin, apart from the crew quarters in the bow, has two bunk beds, giving a total

of eight berths on board. Other layouts have fewer, but more usable space in each cabin. The dinette is also very spacious, with two L-shaped sofas on either side. There is a dining table to port and a chart table to starboard. The galley is located between the dinette and the forward owner's cabin. There is plenty of workspace and plenty of room for two people. The floor level of the dinette is slightly higher than the living area, so there is extra space for the engine room and the two larger than normal aft cabins. The technical area isn't actually between them, so they can take advantage of the entire stern section. Finally, the area below the deck in the stern is reserved for the tender garage. The designers of the *GS 65LC* are an experienced team and once again they haven't disappointed. Matteo Polli has shown that he knows how to design excellent hulls, even large ones, while Marco Lostuzzi, who did the structure, always comes up with the goods, and Nauta Design has optimised the areas above and below decks, as they always do. But on this boat (and not to take anything away from the other people involved) you can feel Franco Corazza's input. It's a Corazza boat, fast and comfortable. Simple and yet exciting. ▀

**MINORE RESISTENZA ALL'ATTRITO E MAGGIORE STABILITÀ DINAMICA A BARCA SBANDATA ASSICURANO OTTIME PRESTAZIONI ANCHE CON VENTI LEGGERI.  
REDUCED FRICTION AND IMPROVED DYNAMIC STABILITY WHEN HEELING GIVE EXCELLENT PERFORMANCE EVEN IN LIGHT WINDS.**

