SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

La prova in mare di Pardo GT75: ingegneria avanzata al servizio dell'armatore

Nicola Capuzzo · Thursday, October 24th, 2024

Con quasi 23 metri di lunghezza, Pardo GT75 è un concentrato di ingegneria che, oltre a declinare il suo design diventato ormai celebre, a partire dalla prua rovesciata e dal parabrezza negativo, ha saputo creare uno scafo stabile e facile da manovrare.

Le linee sono basse e filanti, per dare agli ospiti a bordo la sensazione di continua vicinanza con il mare, grazie anche a passavanti larghi e ben protetti, utilizzabili anche in navigazione. All'interno il layout prevede due, tre o quattro cabine, con la cucina che può essere nel ponte inferiore o nel ponte superiore, protetta da un tetto semi apribile, grazie alette di Besenzoni che fanno filtrare luce e aria fresca. Ma è prevista anche una versione T-top per creare un ambiente più aperto.

Delle oltre dieci unità già vendute non esiste un modello che va per la maggiore: gli armatori si sono divisi abbastanza equamente tra le possibilità di layout offerte dal cantiere che vuole offrire un prodotto custom ma non troppo, lasciando ampia scelta, ma vincolando i processi costruttivi per garantire il massimo della qualità. Gigi Servidati, presidente di Cantiere del Pardo, definisce la nuova arrivata come "una vera villa di lusso sul mare, progettata per offrire un'esperienza unica e sofisticata. Il Pardo GT75 incarna la visione che volevamo raggiungere, grazie alla nostra esperienza nella costruzione, unita a un design eccezionale e tecnologia all'avanguardia".

Partendo da un concept di Cantiere del Pardo, con architettura navale firmata da Zuccheri Yacht Design ed esterni e interni di Nauta Design, il Pardo GT75 ha una motorizzazione standard di tre Volvo Penta D13 IPS 1050, ciascuna con una potenza di 800 cv, ma è disponibile anche la versione optional con una tripletta di Volvo Penta D13 IPS 1350 da 1.000 cv ciascuno, come la barca in prova. Lo scafo è ottimizzato per lavorare in simbiosi con il sistema di propulsione Volvo Penta IPS; inoltre, la sala macchine è già predisposta per accogliere il motore ibrido e ridurre l'impatto ambientale. A garantire un'autonomia ideale per crociere a lungo raggio sono anche il serbatoio di carburante da 4.100 litri e di acqua da 1.100 litri.

Pardo Yachts per la sua ammiraglia ha portato all'estremo il concetto di "easy to handle", ovvero un'esperienza di guida, sia in mare aperto che in porto, ottimizzata anche senza equipaggio. La facilità di manovra è data dalla timoneria centrale rialzata, da cui si gode di un'ottima visibilità, dalla tecnologia IPS che permette allo scafo di "danzare" sull'acqua ai comandi del joystick, dalle linee d'acqua e dal secondo joystick che si trova in pozzetto, sul lato di dritta, che permette al

comandante di trovarsi all'esterno a poppavia durante la manovra di ormeggio. Quando è ora di recuperare le cime, abbiamo tre winch (due a poppa e uno a prua) CLR 1200 di Harken per avvicinarci alla banchina. Troviamo anche l'elica di prua e lo stabilizzatore giroscopico X56 di Quick, per assicurare una stabilità estrema a uno scafo già stabile di suo, grazie al fatto che tutte le casse, dal carburante alle acque nere, sono poste a centro barca e corrono lungo la chiglia.

"Tutto è stato, dagli impianti alle paratie – spiega Marco Gugnoni, boat designer di Pardo GT75 – per avere un ottimo bilanciamento dei centri di gravità. Una grandissima a mano ce la danno i serbatoi in chiglia, nel punto più basso della barca, che generano un raddrizzamento e una stabilità ottimali. Questo fa sì che in navigazione, sia con i serbatoi pieni che vuoti, si abbia sempre un buon assetto della barca a favore delle prestazioni. La V della carena è molto più pronunciata prua per resistere al mare, ma dietro è più flat per navigare più veloce".

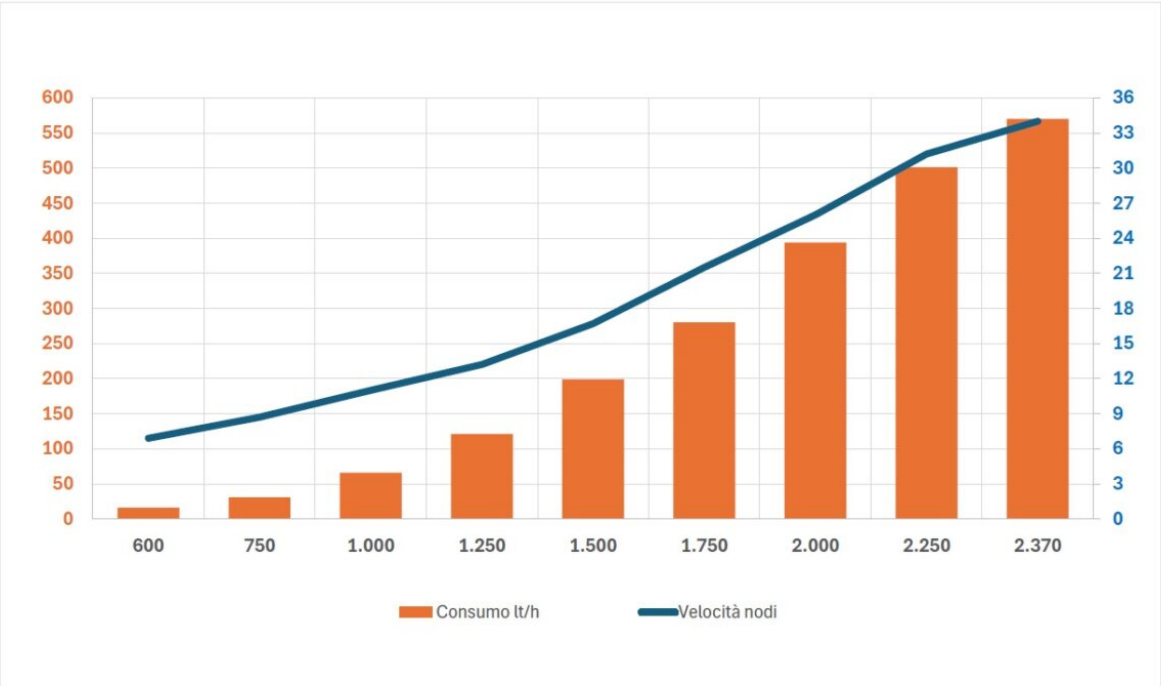
Sensazioni confermate durante la nostra prova in mare a Montecarlo. Siamo partiti con un assetto abbastanza appesantito dai serbatoi carichi (100% di carburante e 82% di acqua) e dalle 14 persone a bordo, con un'onda corta da mezzo metro che non ha mai messo in difficoltà lo scafo di Pardo GT75. Al timone si percepisce una sensazione di sicurezza e di controllo totale dell'imbarcazione, che ha lasciato l'ormeggio con una semplicità notevole, grazie al joystick di Volvo Penta. Tre display da 22" di Garmin mostrano tutte le informazioni di cui si ha bisogno, dalla cartografia al regime dei motori, fino alle telecamere esterne.

La superficie della plancia è stata ricoperta da una vernice zero gloss utilizzata nell'aviazione militare che impedisce qualsiasi riflesso del sole o dell'illuminazione di bordo che possa infastidire il timoniere. Non abbiamo raggiunto la velocità massima di 37 nodi raggiunta durante una crociera estiva per via del peso e della carena in acqua da tutta la stagione, ma abbiamo navigato a 34 nodi, consumando 570 l/h, senza alcuna imprecisione, apprezzando la silenziosità nel cockpit, anche con la porta di poppa aperta. A 20 nodi si consumano 220 l/h, ovvero 11 l/mg, mentre la velocità ottima di crociera è intorno ai 24 nodi, con 13 l/mg (in condizioni di carico e carena ottimali).

La beach area si apre con le due murate abbattibili, utilizzabili per tuffi in mare aperto, per poi risalire dalla piattaforma di Opacmare, utile sia per lo sbarco in banchina, sia per alare e varare un tender da 3,7 metri, che può essere stivato sotto il prendisole di poppa.

LE PRESTAZIONI

Motori: 3 x Volvo Penta D13 IPS 1350 da 1.000 cv



Pardo GT75 **Serbatorio lt:** 4100

Giri motore rpm	Velocità nodi	Consumo lt/h	Consumo lt/mg	Autonomia mg	Autonomia ore
600	6,9	16,0	2,3	1768,1	256,3
750	8,7	31,0	3,6	1150,6	132,3
1.000	11,0	66,0	6,0	683,3	62,1
1.250	13,2	121,0	9,2	447,3	33,9
1.500	16,7	199,0	11,9	344,1	20,6
1.750	21,5	280,0	13,0	314,8	14,6
2.000	26,0	394,0	15,2	270,6	10,4
2.250	31,2	501,0	16,1	255,3	8,2
2.370	34,0	570,0	16,8	244,6	7,2

SCHEDA TECNICA – PARDO GT75

Lunghezza fuoritutto: 22,85 m

Baglio massimo: 5,99 m

Pescaggio: 1,65m

Serbatoi carburante: 4.100 l

Serbatoi acqua fresca: 1.100 l

Motorizzazione standard: 3 x Volvo Penta D13 IPS1050 800 cv

Motorizzazione optional: 3 x Volvo Penta D13 IPS1350 1.000 cv

Costruzione e concept: Cantiere del Pardo

Design esterni e interni: Nauta Design

Architettura navale: Zuccheri Yacht Design

Prezzo base: da 3.890.000 euro + Iva

Prezzo barca in prova: 4.800.000 euro + Iva

Condizioni della prova

Motori barca in prova: 3 x Volvo Penta D13 IPS1350 1.000 cv

Layout barca in prova: 3 cabine con galley sul main deck

Luogo: Montecarlo – Principato di Monaco

Mare: onda corta da mezzo metro

Persone a bordo: 14

Carburante: 100%

Acqua: 82%

Acque nere: 30%

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

This entry was posted on Thursday, October 24th, 2024 at 12:30 pm and is filed under Yacht
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.