

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Pardo GT65, il 20 metri che completa la gamma GT tra 52 e 75 piedi

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 10th, 2026

Düsseldorf (Germania) – Con il GT65, Pardo Yachts amplia la linea GT inserendo un modello che si colloca tra GT52 e GT75, ma con una propria identità tecnica. Le dimensioni lo posizionano in una fascia strategica del mercato, dove si concentrano armatori esperti e professionisti alla ricerca di un mezzo capace di unire autonomia, facilità di conduzione e spazi realmente fruibili in navigazione e all'ancora. Lo scafo, progettato da Zuccheri Yacht Design, è stato sviluppato con particolare attenzione alla distribuzione dei pesi e all'efficienza alle andature di crociera. La scelta di mantenere la prua inversa, ormai elemento distintivo del cantiere, non è solo stilistica: contribuisce a migliorare la penetrazione sull'onda e a contenere i movimenti longitudinali alle velocità tipiche di utilizzo GT. I volumi sono pieni a centro barca, con un baglio massimo di 5,56 metri che consente di lavorare su layout interni ed esterni senza forzature.

Il lavoro più evidente riguarda la sovrastruttura. Le vetrate continue lungo il perimetro, con un numero ridotto di montanti, sono il risultato di un'attenta revisione strutturale. La soluzione aumenta la luminosità del main deck e garantisce una continuità visiva quasi totale, mantenendo al tempo stesso la rigidità richiesta su un'unità di questa stazza. A poppa, la vetrata con apertura a vasistas sul lato di dritta consente di integrare il salone con il pozetto in modo funzionale, evitando elementi mobili complessi. Il ponte principale segue l'impostazione walkaround, con passavanti ampi e continui che migliorano la sicurezza nelle manovre. L'ancora a calata verticale è completamente nascosta sotto il pattino di prua, una scelta che riduce l'impatto visivo e semplifica le operazioni di ormeggio. A poppa, il garage è dimensionato per un tender fino a 3,25 metri, una misura coerente con l'utilizzo dell'unità come piattaforma autonoma per lunghe crociere costiere.

La zona di poppa è caratterizzata dal prendisole a sbalzo sopra la plancetta, soluzione che libera spazio calpestabile e integra, sotto una sezione della cuscineria, un modulo con grill e lavello. È un'area pensata per un utilizzo reale, non solo per la sosta all'ancora ma anche durante le soste rapide. A prua, il layout prevede due grandi prendisole contrapposti con schienali regolabili; un sistema modulare consente di inserire un tavolo e configurare la zona come lounge esterna, utilizzabile per gran parte della giornata. Sottocoperta emergono le principali novità di progetto. Il GT65 adotta un layout a tre cabine e tre bagni, ma introduce per la prima volta su un Pardo una cucina rialzata sul lower deck. Questa scelta ha un impatto diretto sulla vivibilità: migliora la separazione tra spazi di servizio e area ospiti, aumenta la sensazione di ordine e rende più efficiente la circolazione interna. La cabina armoriale, full-beam a prua, sfrutta appieno il baglio

disponibile e adotta un letto trasversale; la presenza di una cabina armadio walk-in rappresenta una novità assoluta per il marchio in questa fascia di dimensioni.

Le cabine ospiti sono dimensionate per un utilizzo continuativo, non occasionale, e beneficiano di altezze e larghezze superiori alla media del segmento. I materiali segnano un'evoluzione rispetto ai modelli precedenti: superfici in pietra tecnica ultra-compatta sostituiscono l'acrilico, con vantaggi in termini di resistenza e percezione qualitativa, mentre il pagliolato in legno è posato con disegno a parquet, soluzione più complessa ma coerente con un'impostazione tecnica e non decorativa. La sala macchine è organizzata in modo razionale, con i serbatoi carburante posizionati in zona centrale e baricentrica. Questa scelta migliora l'assetto alle diverse velocità e contribuisce a una risposta più prevedibile dello scafo. È prevista una cabina marinaio con accesso diretto dal pozetto, affiancata da un locale tecnico che ospita il quadro elettrico, posizionato per consentire interventi rapidi senza interferire con la vita di bordo. La motorizzazione di riferimento prevede due Volvo Penta D13 Ips 1350. Con questa configurazione, il cantiere dichiara una velocità massima di 35 nodi e una velocità di crociera compresa tra 25 e 26 nodi, valori coerenti con una filosofia GT orientata a trasferimenti rapidi, comfort acustico e precisione di manovra grazie alla propulsione Ips. Il debutto ufficiale del Pardo GT65 è previsto al Cannes Yachting Festival 2026.

Scheda tecnica – Pardo GT65

Lunghezza f. t.: 20,14 m

Lunghezza scafo: 20,04 m

Baglio massimo: 5,56 m

Dislocamento a vuoto: 35,5 t

Serbatoi carburante: 3.350 l

Serbatoi acqua: 1.100 l

Motorizzazione: 2 × Volvo Penta D13 Ips 1350

Velocità massima dichiarata: 35 nodi

Velocità di crociera stimata: 25–26 nodi

Garage tender: fino a 3,25 m

Concept e costruzione: Cantiere del Pardo

Architettura navale: Zuccheri Yacht Design

Progettazione degli esterni, interni e G.A.: Nauta

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**

Ecco il programma del Forum di SUPER YACHT 24 a Portosole. Ultimi posti disponibili

This entry was posted on Tuesday, February 10th, 2026 at 8:30 am 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.

