

TEST

Visione

WIDE YACHTS | COURAGE 60

DIFFERENTE

Different vision

Una barca moderna, fedele al Dna del cantiere e che fonde in maniera intelligente il mondo della vela e quello del motore

— A modern boat, in keeping with the shipyard's DNA, which offers an intelligent blend of the worlds of sailing and motoring

by Luca Cordero

18,08m

COME POTREMMO CHIAMARLO? FASE DUE? MAGARI FASE TRE, e addirittura fase quattro. Grand Soleil fino a poco tempo fa era un punto di riferimento internazionale nel campo della vela, sia in crociera, sia in regata (3.900 imbarcazioni prodotte dal 1973). Poi, tre anni fa è nata Pardo Yachts con i suoi walkaround. Tre modelli venduti in 400 unità. Poco dopo sono arrivati degli investitori importanti nel mondo delle big-casting boats e a breve vedremo navigare il 72 Performer. La divisione power boats nel frattempo ha varato il primo modello della gamma Endurance, l'oggetto della nostra prova, e nel 2022 arriverà la nuova serie della collezione GT, insomma, una rivoluzione continua, e altri sorridi. L'aspetto più interessante è che questa veloce metamorfosi è avvenuta restando sempre ben saldo sui valori di un cantiere che nasce intorno al mondo del vela e su di loro si sviluppa. La parola d'ordine è sempre navigare bene, navigare tanto. L'obiettivo è godere la navigazione, stare vicini al mare, sentirsi immersi nel paesaggio. Il nuovo Endurance 60 ne è la prova esemplare. «Vale» - ci racconta Gigi Santoli, Presidente di Cantieri del Pardo - «ora quello di ieri una navetta, ma di fatto a modo nostro. Ci ne sono gli ante e certi non arrivano primi. Ma la nostra visione è diversa...». Che siano davanti a qualcuno di nuovo lo dicono subito le sue linee, le sue vele bianche dritte di prua rovesciate (segno distintivo di Pardo

Yachts), parabrezza inclinato in avanti, un fy che "c'è ma non si vede", e il cavallino che fissa in una S dolce, ripreso dal top della sovrastruttura. Tutto molto elegante, tutto molto pulito. Molto da veder. La stessa vela per i layout del ponti esterni: una L-shaped via per i layout dei ponti interni: una dritta invertebra di teak e doghe, pochi gradini, dritta invertebra di teak e doghe, pochi gradini, dritta invertebra di teak e doghe, pochi gradini in questo momento, ma, anche qui, senza troppi effetti speciali, il primo obiettivo è sempre la funzionalità. Alla fine il risultato è ottimo: 41 metri quadrati copribili, compreso la piattaforma di poppa allungabile e si è sempre molto vicini all'acqua. Lo stesso vale all'interno del salotto, che non è un vero interno. Le finestrate laterali si abbassano, il portellone verso poppa si apre completamente, le superfici vetrate sono nel complesso sconfinata e si sottilmente porta, nella direzione verso la creazione di una barca a motore ancorata in un'isola con il mare, una parte importante lo rendono gli armadi interni di Nauta Design: equilibriati, accoglienti, naturali. Nulla di esagerato o esibito, è non è certo un caso che lo studio milanese da molti anni detti il passo nel mondo dell'interior design della vela. Le prestazioni? Coerenti al progetto. L'Endurance 60 è stato pensato per gustarsi il bello del navigare, non solo dello stare in rada e in porto, ma per marciare miglia anche di rotte. Per operatori che amano viaggiare ed esplorare. Sul modello della prova era

«Sulla base del layout definito dal cantiere abbiamo creato uno stile d'interni fresco e luminoso, che accoppia laccature bianche e un teak bianco. Una reinterpretazione in chiave contemporanea del teak che è da sempre il legno d'eccellenza per tutti gli interni». Massimo Gino, Nauta Design

«Based on the layout defined by the shipyard, we created a fresh, bright interior style that pairs white lacquer with blonde teak. A contemporary reinterpretation of teak, which has always been the quintessential wood for interiors».

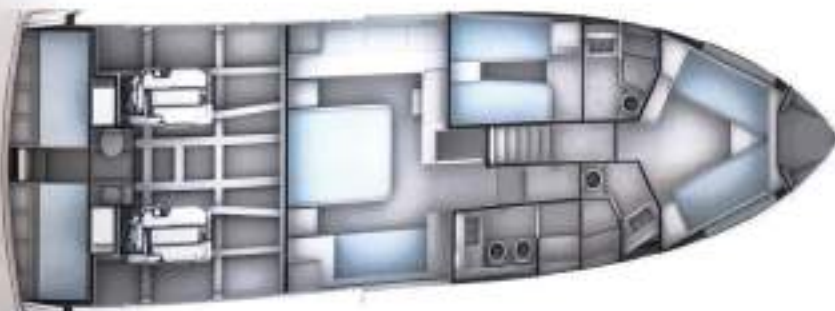
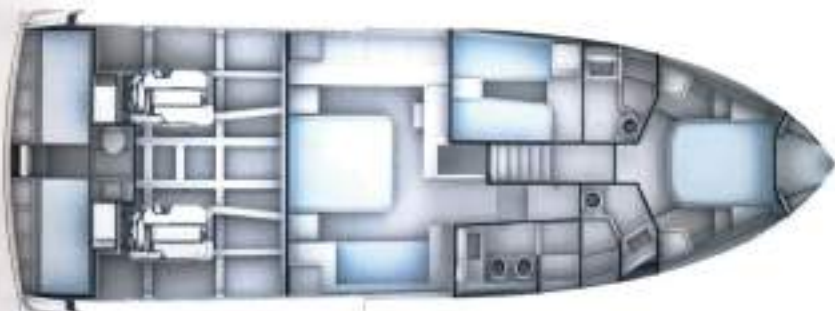




Le finestre laterali si abbassano, il portellone verso poppa si apre completamente e le superfici vetrate sono nel complesso scorrevole.

The side windows can be lowered, the aft hatch opens completely, the glazed surfaces appear to be endless.

Installata la motorizzazione base con due Ipe 700 (optional gli 800), la giornata era contraddistinta da un po' di onde lussuose, insieme i sorbitoli pesano al 90% e ben 15 persone a bordo. Insomma, una vera prova a pieno carico. La barca, disegnata da Davide Leone, si è dimostrata versatile, e sui agili nel navigare sia in disloccamento, sia in pianura. Punta massima poco sopra i 20 nodi, andatura di crociera a 12 nodi. Per i trasferimenti si può viaggiare senza "uscire dall'acqua" a 9 nodi così da percorrere più di 800 miglia senza fermarsi a terra il pieno. Numeri a parte, la cosa da sottolineare è il piacere che comporta navigare sull'ES0: silenzio, zero vibrazioni, tanta autonomia. Ci si sente liberi e a proprio agio e una nota di merito particolare va alla dotazione di guida, ergonomicamente perfetta, con strumenti ben leggibili, buona visibilità a 270°, manette al posto giusto e una seduta confortevole. A tutto ciò va aggiunto, per chi fosse a caccia di qualche nodo in più, che in condizioni di carico normale e con la motorizzazione Ipe 800 il guadagno in termini di velocità massima è sicuramente sensibile. I 24/20 nodi dichiarati dal cantiere sono più che plausibili. Qualcuno, infine, potrà obiettare che una barca a motore pensata per velisti nasce zoppa, ed è necessariamente destinata ad una clientela di pochi. Forse, una volta. Ora i due mondi si stanno avvicinando: le barche a vela vanno sempre più veloci (vedi anche la rivoluzione foyle), quelle a motore, all'opposto, stanno riscoprendo il piacere della velocità dalla navigazione. Una fusione virtuosa, moderna. E in questa direzione il Piedo ha avuto una visione, prima di tutti gli altri.





TEST



PARDO YACHTS ENDURANCE 60



Al ponte nelle tre cabine e tre bagni. La cabina armatoriale è a centro barca e sfrutta l'intera bagno massimo dello scafo. Anche la possibilità di personalizzazione degli arredi lascia agli armatori il massimo.

There are three cabins and three bathrooms on the deck. The owner's cabin is in the centre of the vessel and occupies the entire full beam of the hull. Owners also have the opportunity to extensively customise the furnishings and fittings.

WHAT COULD WE CALL IT? PHASE TWO? PERHAPS PHASE THREE, OR EVEN PHASE FOUR? Until just a short time ago, Grand Soleil was an international reference point in the sailing world, both as regards cruising and racing (2,500 vessels produced since 1973). Then, three years ago, Pardo Yachts was born with its walkaround, three models, with 400 units sold. Shortly afterwards came major investments in the world of big sailing boats, and we will soon be seeing the 70 Performance on the water.

In the meantime, the powerboats division has launched its first model in the Endurance range, which is what we're testing, while the first in the GT collection is due to arrive in 2022. In short, it's an ongoing evolution, which is unfolding at a fast pace. The most interesting aspect is that this rapid metamorphosis has taken place while remaining firmly rooted in the values of a yard that was born around

the world of salons, developing alongside them. The watchword has always been: "feel well, sail a lot". What is most important is to enjoy sailing, to be close to the sea, to feel oneself immersed in the landscape. The new Endurance 60 is proof of that. «The idea», says Gigi Sericotti, Chief of Cantieri del Pardo, «was to create a Navetta yacht, but to do so in our way. There are already lots out there and we're certainly not the first. But our vision is different...». The fact that we're looking at something new is immediately apparent from its lines, its side view: an upturned bow (a hallmark of Pardo Yachts), a windscreen angled forward, a hybrid that's "there but not seen" and the curvature lying in a gentle S shape, taken from the top of the superstructure. It's all very elegant and clean. Perfect for sailors. The same can be said for the layouts of the external decks: an uninterrupted expanse of teak boards, not many steps, and free-flowing movement onboard. There are also the dropdown topcocks, which are much in demand on the market at the moment, although there aren't too many special effects here either. The primary goal is always functionality. The result is truly excellent: 41 square metres of floor space, including a submersible stern platform. You're always very close to the water! The same applies inside the lounge, which is now





The E60 is an authentic walkaround, with wide side decks leading to the bow, where we find a second zone dedicated to relaxation, characterised by a sundeck with recessed cushions and an aperitif area with a table and chairs.

Da vero walkaround, l'E60 ha larghi passavanti che portano a prua dove c'è una seconda zona dedicata al relax. Protagonisti un prendisole con cuscinerie recessate e un'area aperitivo con tavole sedute.



a well interior. The side windows can be lowered, the aft hatch opens completely, the glass windows appear to be endless and it should be a pleasure that as part of the mission to create a walkaround that is truly in tune with the sea, an important role is played by Nautic Design's interior design: spacious, welcoming, marine... Nothing is over-the-top, no showy and it is no coincidence that this Milanese firm has set the trend in the world of sailing interior design for many years. Its performance, too, is in par with the design. The Endurance 60 has been designed to enjoy the beauty of sailing, not just being at anchor or in the harbour, but sailing in the miles at night too. It's a vessel for lovers who love travelling and exploring. The test model, fitted with the basic engine with two IPS 700 (200 optional). The day was characterised by some bothersome waves, the tanks were 90% full and there were fifteen people on board. It was a real test at full capacity. The hull, designed by Davide Leone, showed itself to be versatile, performing well during both displacement and planing. The top speed was just over 20 knots, with a cruising speed of 12 knots. For transfers one can do it at 9 knots, meaning that you can cover more than 600 nautical miles without having to stop to refuel.

Velocità max nodi
Top speed knots

20.1

Autonomia mn
Range nm

300

Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power

42

Rapporto lung./larg.
LW

3.52

Dislocamento
Full mass displacement

34.7

PARO YACHTS INSURANCE CO

PARO YACHTS
Via Fratelli Lumini, 34
I-47122 Fano (FC)
T. +39 0543 782404
info@paroyachts.com
www.paroyachts.com

PROGETTO: Ufficio Tecnico Cantieri (concept)
• Nautic Design (interior design)
• Davide Leone (carenia)

SCAFO: Lunghezza ft. 18,08m • Lunghezza scafo 16,43m • Larghezza massima 5,13m • Immersione 1.4m • Dislocamento a pieno carico 34,7 t • Capacità serbatoio carburante 2.400 l • Capacità serbatoio acqua 700 l

MOTORE: 2 Volvo Penta IPS 700 • Potenza 405 kW (550 cv) • Mesaggio per corsa 110mm x 135mm • Cilindrata 7.7 l • Regime di rotazione massimo 2900 giri/min • Peso 1.410 kg
CERTIFICAZIONE CE: CAT B - 16

PREZZO: 1.397.000€, Iva esclusa con motorizzazione standard ips 700

PROJECT: Shipyards technical department concept
• Nautic Design (interior design) • Davide Leone (hull)
HULL: LGA 18.08m • Length 16.43m
• Maximum beam 5.13m • Draft 1.4m • Full load displacement 34.7 t • Fuel tank volume 2.400 l • Water tank volume 700 l

MAIN PROPULSION: 2 Volvo Penta IPS 700 • Output mechanical power 405 kW (550 hp) • Bore/Stroke 110mm x 135mm • Swept volume 7.7 l • Maximal rotational speed 2900 rpm • Weight 1.410 kg
EC CERTIFICATION: CAT B - 16

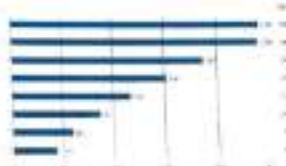
PRICE: 1,397,000€, Excl VAT power with IPS 700 as standard

Condizioni della prova
Conditions on test

Località - Place	Cantieri
Mare - Sea state	Pace moto - Little moved
Vento forza - Wind speed	10 nodi - kt
Direzione vento - Wind direction	SE
Altezza onda - Wave height	0
Personi a bordo - People on board	15
Combustibile imbarcato - Fuel volume on board	90%
Acqua imbarcata - Water volume on board	90%

Velocità in nodi
Speed in knots

Consumi l/h
Fuel consumption l/h



Velocità minima di planata 11 nodi
The minimum gliding speed is 11 knots

Litro miglio (velocità di crociera)
V na mi (Cruising speed)

7.6

Engine	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total fuel consumption (at volume 100%) l/h	Consumi litro miglio Total fuel consumption (at volume 100%) V na mi	Autonomia mi Range na mi
1600	8.9	43	4.34	533
1800	10.8	60	5.56	432
2000	11.5	67	7.57	317
2200	12.4	106	9.35	257
2390	12.7	100	11.81	263
2480	12.7	107	11.84	203
2600	15.8	197	12.68	190
2800	16.8	238	11.84	203
2880	20.1	238	11.84	203



L'ES2 è il primo Pardo con il Fly, è però molto diverso dai classici canoni che siamo abituati a vedere: una sovrastruttura leggera in termini di dislocamento per abbassare il centro di gravità, ma anche estremamente leve in termini visivi. È personalizzabile a seconda delle preferenze degli armatori.

188

The ES2 is the first Pardo with a flybridge, but it is very different from the classic canons we're accustomed to seeing: its superstructure is light in displacement terms to lower the centre of gravity, but also extremely light in visual terms. It can be customised to suit the owners' preferences.



Numbers aside, what we need to emphasise is how enjoyable it is to travel on the ES2: no vibrations, plenty of autonomy. You feel the ease, and we must give a special mention to the driving position, which is ergonomically perfect. For those looking for a few extra knots, we added that under normal load conditions, the IPS 800 engine, the gain in terms of speed is certainly significant. The 24/25 knots reached in the yard are more than plausible. Ultimately, some may argue that a motorboat designed for sailors is born flawed and destined for a very small clientele. This has not been the case in the past. Today, however, the worlds are moving closer together (sailboats are going faster and faster (don't forget the revolution), while motorboats, on the other hand, are rediscovering the pleasure of sailing). This is a positive and modern fusion. The ES2 vision has been geared towards this, leaving the rest. ▲

Engine room

La motorizzazione standard è costituita da due Ips 700 Volvo Penta, ma è disponibile anche una versione con due Ips 800. Tra i plus di questa scelta ci sono una grande agilità in manovra con i joystick e la possibilità di utilizzare il Dynamic Positioning System. La sala motore è stata pensata per una futura, e già in sviluppo, motorizzazione ibrida.

It comes with two Volvo Penta IPS 700 as standard, but a version with two IPS 800 is available. The advantages of this choice are a great agility when manoeuvring with the joystick and the possibility of using the Dynamic Positioning System. The engine room has been designed for a future hybrid motorisation, which is under development.

