

PROVA

- Il comfort in navigazione
- L'organizzazione della coperta
- La funzionalità della sala macchine

- La scaletta per accedere al fly
- La visibilità verso poppa



Inizia una nuova
era per i più
classici dei trawler.
Stesse forme ma
materiali leggeri,
nuove carene
e qualche
cavallo in più.

di Luca Sordelli

Grand Banks AC 64

Negli anni '70 arrivò sul mercato una linea di imbarcazioni che consolidò nel mondo il mito Grand Banks, l'Alaskan Series: erano trawler in legno, dalla grande deck house rilassata e con la vocazione alle lunghe navigazioni. Trent'anni dopo Grand Banks ha deciso di lanciare una nuova gamma che si ispirasse agli stessi concetti, ma con una forte vocazione alla modernità, l'Alentian Class. Il '64 è il primo modello di questa nuova serie di Grand Banks e siamo andati nelle calde acque della California, a Long Beach, a provarlo.



PROVA GRANDBANKSAC64



1. La cabina di prua, riservata agli ospiti.
2. A centro barca il locale notte per gli armatori sfrutta tutta la larghezza dello scafo. Dietro, oltre al bagno, anche un ampio ripostiglio.
3. L'originale zona studio ricavata tra le due cabine.

Una barca importante non solo per le sue dimensioni (20 metri) ma anche perchè segna una piccola rivoluzione per il cantiere, alla ricerca di più leggerezza e più prestazioni per i suoi scafi. «Abbiamo scelto quattro progettisti di riferimento, abbiamo fornito loro 25 parametri da rispettare, molti dei quali derivavano dalle forme della vecchia Alaskan Series. In più questo 64' doveva anche raggiungere i 20 nodi di velocità massima». Questo, nelle parole del presidente di Grand

Banks, Bob Livingston il percorso che ha portato alla nascita del nuovo progetto. La scelta è caduta su Tom Fexas, americano della Florida. Il quale descrive così il lavoro fatto per l'Alaskan Classic: «Non un Grand Banks diverso dagli altri, ma costruito in maniera differente. Più leggero, con un maggior impiego di materiali hi-tech, dai migliori livelli di silenziosità e vibrazioni e con più spazio in sala macchine». E questa, in breve, è la sua filosofia progettuale, un

piccolo esempio di pragmatismo americano: «Non bisogna mai dimenticare che la funzione base di una barca è quella di muoversi nell'acqua, con la massima efficienza e nel massimo comfort, riservando ai passeggeri tutti gli agi possibili. La barca in più "must look right", deve avere le giuste forme. Se questi obiettivi vengono raggiunti si avrà un progetto vincente». E ancora, sempre Fexas a proposito di come si è arrivati all'GB 64: «Il nostro metodo di lavoro prevede di



ingegnerizzare il progetto di tutte le strutture per ottenere il massimo della robustezza col minimo peso». Una bella svolta per un cantiere da sempre legato all tradizione.

Una volta American Marine, il marchio Grand Banks appartiene ufficialmente dal 1999 alla Grand Banks Yacht Pte Ltd, gli stabilimenti sono a Singapore (dove 200 persone si occupano della realizzazione dei modelli 64', 52' e 49') e in Malesia (1.050 dipendenti) do-

coli" della gamma.

Lo scafo e tutta l'opera viva sono realizzati in vtr piena mentre opera viva e deck-house sono in sandwich con anima in PVC. Le doghe di teak non sono più avvitate al ponte, ma incollate sottovuoto con resina epossidica. Questo è uno degli accorgimenti che hanno consentito di realizzare l'anima delle coperte in balsa e non più (come tradizionalmente faceva Grand Banks) nel ben più pesante

le paratie, ora più rigide e resistenti grazie all'utilizzo del PVC). La laminazione è sempre manuale. Scendendo in sala macchine i due enormi Cat campeggiano in tutta la loro possenza, e non sembra proprio di essere dentro un classico trawler. Anche qui, nell'antro oscuro della barca, ci si accorge di come sia cambiato il modo di fare barche alla Grand Banks, di quanti cavalli ci vogliono per spostare a 20 nodi una barca da 42 tonnellate

4. Il grande salone centrale, zona regina della barca.
5. In cucina spiccano l'ampio piano di lavoro in Corian e i tre congelatori per cambuse da navigazione a lungo raggio.
6. La plancia. Comodo il sedile, sulla sinistra si nota il piccolo

PROVA GRANDBANKSAC64



1. Il ponte di prua visto dalla delfiniera. Doppia la linea d'ormeggio. Si nota il passaggio centrale davanti alla deck-house. **3.** Uno dei due passavanti laterali. Sotto al gradino più basso, sollevabile, la galloccia per lo spring

stri", è molto e si riesce con facilità a lavorare su ogni loro parte. Alle loro spalle i due generatori Onan da 18 kW ciascuno, i banchi batterie, l'impianto per l'aria condizionata e gli altri impianti. I 7.500 litri di gasolio sono distribuiti in 5 diversi serbatoi, con indicatore di livello a vista. Per avere sempre la situazione della sala macchine sotto controllo, due mini telecamere digitali, con monitor in plancia, trasmettono immagini in conti-

anche un "lazzareto" dove trova posto una piccola attrezzatura con tanto di banco di lavoro e morsa. E' qui che, nella versione "mediterranea" del GB 64, è prevista la cabina dell'equipaggio.

Interni

Subito una premessa. La barca testata era allestita così come il primo armatore della serie l'ha voluta, in stile tipicamente americano (poche cabine, ampie zone



na, a portare l'imbarcazione). Una versione a tre cabine (più quella a poppa per il comandante e un secondo), più adatta al mercato nostrano, è comunque già prevista dal cantiere.

Zona regina della barca è il salone centrale che sfrutta al meglio le altezze e la luminosità garantite dalla finestratura della deck-house. Ci si accede dal pozzetto, attraverso due robusti portelloni Freeman, misura 4.0 m di larghezza per 4.5



è abituato alla tradizionale spartanità dei Grand Banks, gli allestimenti di questo locale riservano subito delle sorprese. «Abbiamo voluto sentire e accogliere anche il punto di vista femminile, su questo nuovo modello - ha detto sempre il presidente Bob Livingston - la collaborazione con lo studio A La Mer ci ha consentito di imparare molte cose, di fare un passo in avanti in più in termini di comfort». Ecco quindi una raffinata scelta di tessuti per i divani e tappezzerie, un sapiente accostamento di colori

(i legni sono in Teak di Burma). Una seconda sorpresa arriva anche semplicemente aprendo stipi e armadi. Non più in massello ma in composito, sempre nell'ottica del risparmio di preziosi grammi. Tre gradini più in alto del salone la cucina e la zona pilotaggio. La prima ha la pianta ad U ed è super accessorita. Spiccano i tre grandi frigor/congelatori adatti ad ospitare le abbondanti cambuse prevedibili su barche per navigazioni a lungo raggio come il GB, e l'ampio piano di lavoro in Corian. Per la

postazione di guida, sul modello della prova, è stato scelto un disegno che prevede alla sinistra del sedile del comandante una piccola zona pranzo al posto di un secondo portellone per l'accesso verso i passavanti esterni.

Il ponte inferiore ospita due cabine più una originale zona studio, con scrivania e divanetto, a centro barca. L'armatoriale è a poppa, sfrutta per intero il baglio massimo della barca, ha una cuccetta matrimoniale "queen size", il bagno e un ripostiglio dedicati. Abbondanti anche le misure del locale per gli ospiti a prua, anche lui dotato di un bagno con box doccia separato.

Coperta

Muoversi, passare da un ponte all'altro della barca risulta agevole, la circolazione è ben studiata. I due passavanti laterali sono larghi 45 cm e protetti da sicure impavesate, l'altezza in pozzetto sotto al "tetto" del ponte superiore è di due metri, comodo anche l'accesso alla sala macchine che avviene sollevando una delle due panche di poppa. Da migliorare invece il disegno della scaletta che porta al flybridge, troppo ripida e troppo stretta. Sorprendenti (soprattutto per un Grand Banks) le dimensioni del

2/4. Vista d'insieme del pozzetto. L'altezza massima è di due metri. Alzando una delle due panche si accede alla sala macchine, comodo l'accesso.

5. La plancia di poppa con i due passaggi laterali e la scaletta centrale a scomparsa.

PROVA



Cinque immagini del flybridge.

1. La pancia. Tutti i comandi e gli strumenti sono rinviati anche qui.
2. La piccola cucina esterna con tanto di griglia.
3. La dinette. Un tendalino



4. Il tender con la sua gruetta per l'alaggio.
5. Lo stretto osteriggio che porta in pozzetto.

triangolo di prua a cui si accede da un'apertura centrale davanti alla finestratura della deck-house e che si apre un classico "ponte portoghese". Il fly ha una seconda timoneria con i ripetitori di tutta la strumentazione. Da qui la visibilità è ottima per i settori anteriore e laterali, meno verso poppa dove la lunghezza della barca rende difficile vedere l'avvicinamento in banchina. Due optional molto utili (e adottati anche sulla barca della prova) sono i telecomandi per i motori (via cavo, con il controllo sulle leve Morse e l'elica di prua) che permettono al comandante di spostarsi verso poppa e avere una visione perfetta dell'avvicinamento, e la telecamerina digitale che trasmette in plancia quanto avviene dietro la barca. Il ponte superiore ospita poi due divanetti a L con altrettanti tavolini, una piccola cucina con tanto di griglia e il tender che si alza in acqua con una manovra piuttosto rapida con una gruetta servoassistita. Comoda e sicura la discesa

attraverso la scaletta che porta direttamente in quadrato.

La prova

Nel nostro test i due Caterpillar da 800 cv hanno spinto il GB 64 fino ad una velocità massima, a 2.300 giri/min, che sfiorava i 20 nodi. Valore sorprendente per chi è abituato a parlare dei classici trawler (letteralmente imbarcazione per la pesca a strascico): tanto per fare un esempio, nel '91, nella prova di Vela e Motore del GB 58', la velocità di punta era stata di 13 nodi. A questo va aggiunto che in realtà, da progetto, il 64' dovrebbe superare i 21 nodi ma il mare leggermente formato e il notevole carico imbarcato ci hanno impedito di saggiare fino in fondo la carena. Il "nuovo corso" del cantiere parte quindi prima di tutto dalle prestazioni, dai quei nodi in più che gli armatori chiedono anche sotto alle tradizionali forme dei Grand Banks. A nostro avviso il meglio di sé la barca lo dà sui 2100 giri, a circa 16 nodi. Qui la carena muo-

ve una quantità ragionevole d'acqua, i valori di rumorosità sono ottimi, l'autonomia si attesta sulle 550 miglia. Queste diventano 800 marciando a 11 nodi, velocità sempre ragionevole quando si parla di questo genere di imbarcazioni, a dimostrazione che la carena disegnata da Tom Fexas è stata pensata per avere un ampio range di utilizzo e che l'altra motorizzazione consigliata, due Cat da 660 cv, potrebbe essere più che ragionevole. Sensazioni di guida: passano gli anni e cambiano le richieste del mercato, ma il comfort in navigazione rimane lo stesso. Grand Banks da sempre significa prima di tutto il piacere del viaggio, godersi la barca, viverla in pieno prima di tutto in navigazione, la soddisfazione di raggiungere luoghi e macinare centinaia di miglia nel più assoluto benessere. Li chiamano anche "blue water cruiser", espressione suggestiva che avvicina il mondo delle barche a motore a quello della vela. Nel segno della passione per il mare.

Vela
MOTORE

GRANDBANKS AC 64 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Tom Fexas Yacht Design – Interior design: studio A La Mer

Prezzo

Su richiesta a secondo delle versioni. Di base 2.2 milioni di US\$ + Iva.

Lo scafo

Lunghezza f.t. m 19.50 – lunghezza al galleggiamento m 17.94 larghezza f.t. m 5.87 - serbatoio carburante lt 7575 - acqua dolce lt 1900 ca. - dislocamento 42 ton. ca potenza installata: n. 2 Caterpillar 3406 da 800 cv ciascuno.

I motori della prova

Due Caterpillar diesel 4 tempi da 800 cv modello 3406 – 6 cilindri in linea cilindrata lt 14.6 – turbocompressore e aftercooler – alesaggio x corsa mm 137.2 x 165.1 – peso a secco kg 1586. In alternativa due Caterpillar 3196 da 660 cv ciascuno.

Indirizzi

Costruito da Grand Banks, Singapore
Importato da Passepartout Yachting
tel. 0564/860235
fax 0564/867380
www.grandbanks.com

Le prestazioni

Giri	velocità	consumi	autonomia
650	5.4	15	2727
1000	8.1	36	1704
1250	10.1	60	1275
1500	11.3	112	764
1750	12.6	158	604
2000	15.4	218	535
2100	16.4	233	533
2200	18.3	265	523
2300	19.7	306	487

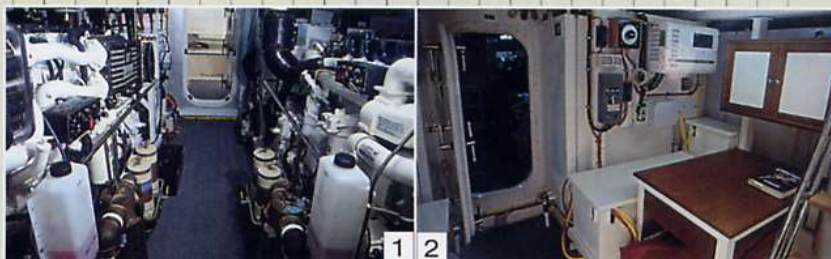
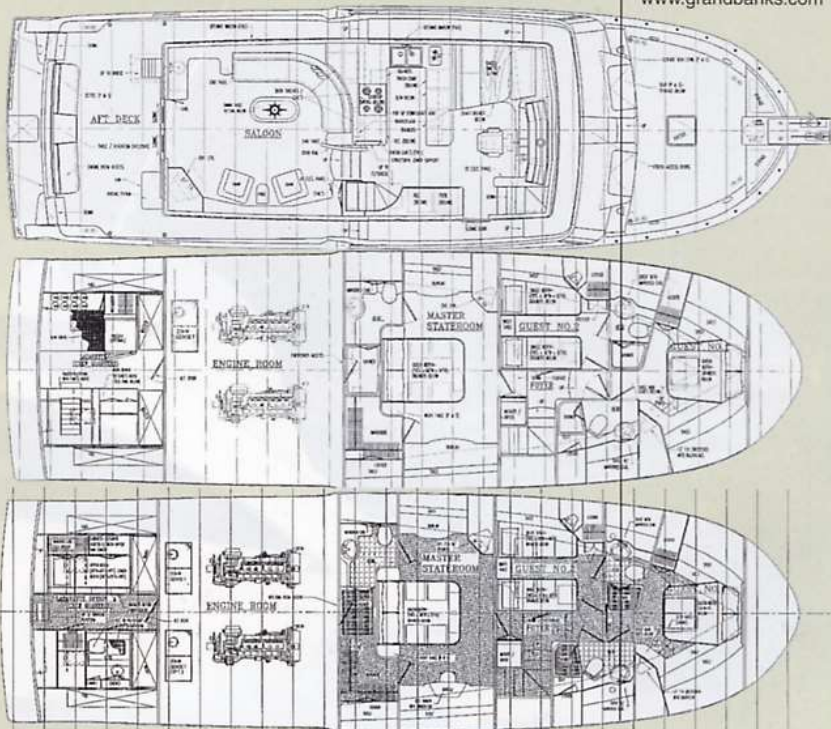
Nota: velocità in nodi, consumi in lt/h, aut. in miglia.

Le condizioni della prova

Le velocità sono state rilevate in California, Long Beach, in assenza di vento, mare poco mosso con onda lunga, 28° centigradi, 8 persone a bordo, carburante al 35%, acqua al 75%, carena pulita.

In sintesi

Nata per le grandi navigazioni all'insegna del comfort. Rispetto agli altri Grand Banks è più leggera grazie all'utilizzo di tecniche costruttive moderne. Più attenzione è stata anche dedicata agli allestimenti interni. Versatile la carena disegnata da Tom Fexas che arriva a 20 nodi di velocità massima e da il meglio di sé sui 2100 giri a 16 nodi. Ragionevole anche la scelta di due Cat da 660. Tra i punti di forza l'intelligente lay-out della coperta, la grande sala macchine.



Due le soluzioni adottate per gli allestimenti interni, a due o tre cabine. La seconda prevede anche un locale per l'equipaggio a poppa. 1/2. La sala macchine vista da prua. Dietro, oltre il portellone di sicurezza, la zona attrezzeria con il banco da lavoro. Sulla destra si nota la scaletta che porta in pozzetto.