

Grand Banks 59 RP

FAST

È l'espressione pura dell'antica arte marinara, tanto negli arredi quanto nella navigazione.

SLOW

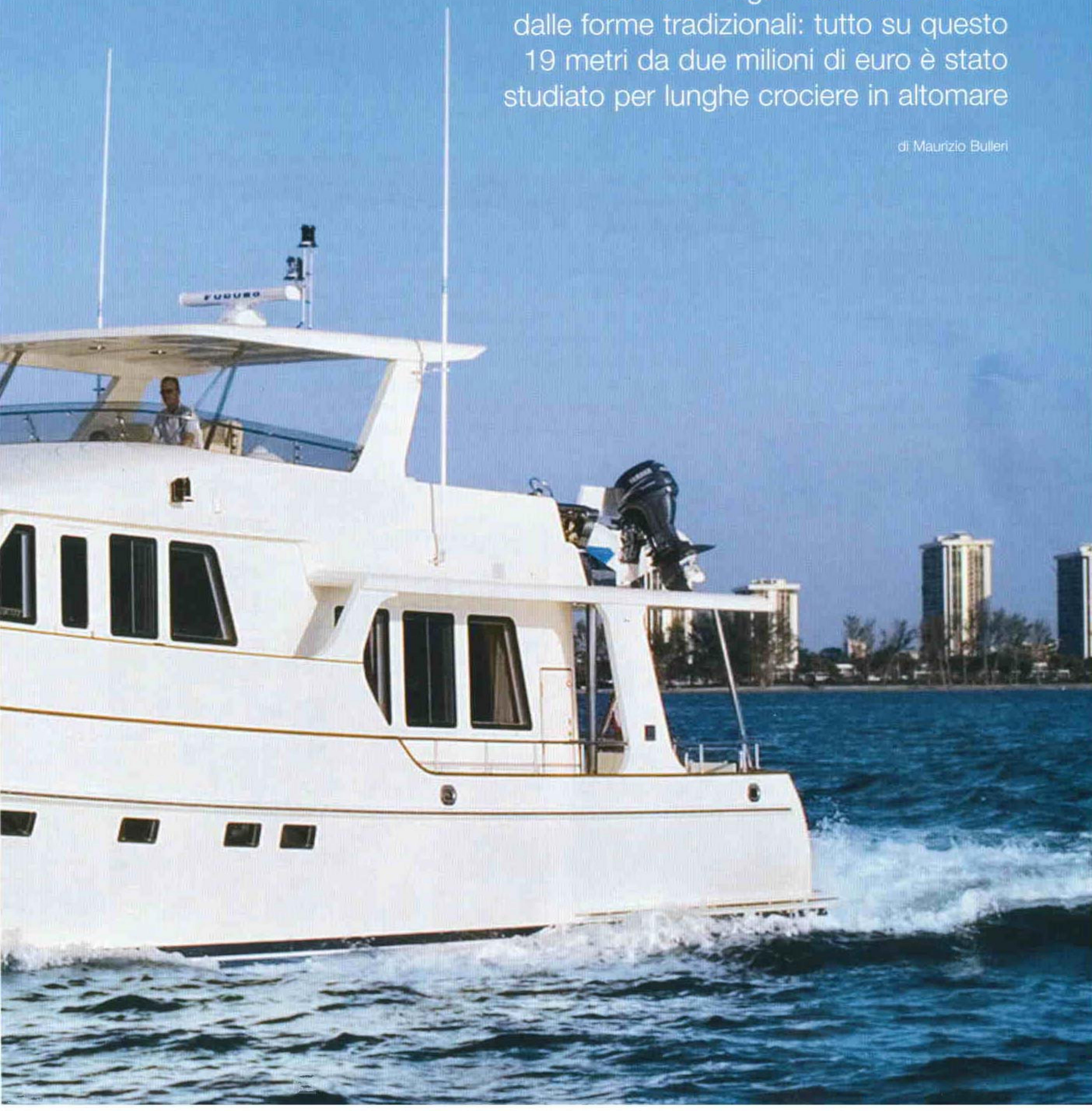
Il design interno ed esterno non brilla per innovazione o sfruttamento degli spazi. Una barca solo per amatori.



Navigare in casa

Non fatevi ingannare dalle linee e dalle forme tradizionali: tutto su questo 19 metri da due milioni di euro è stato studiato per lunghe crociere in altomare

di Maurizio Bulleri



Grand Banks 59 RP

Il salotto (nella pagina accanto) offre una gradevole sensazione d'ariosità, tipica di tutti gli ambienti di questa imbarcazione. Il flybridge (sotto) è completo di divani, tavoli da pranzo, mobile cucina attrezzato e, naturalmente, un'estesa plancia di comando da cui dominare il mare e governare l'imbarcazione. Molto accogliente la cucina (sotto, a destra), collocata nelle immediate vicinanze della timoneria interna.

Affascina per uno stile incurante delle mode e del design, quasi volesse rimarcare l'unica sua ragione: navigare. Facile definirla "casa sull'acqua" per il layout interno e le forme esterne. Ciò non deve trarre in inganno perché tutto, dagli arredi agli impianti, è fatto per solcare i mari. La **tradizione e l'esperienza** di quasi cinquant'anni di attività emergono dall'analisi approfondita della costruzione. Solidità, materiali, lavorazioni; sono la garanzia di un prodotto d'eccellenza. Certo, l'innovazione delle forme, anche di carena, è assente, ma le metodologie di lavorazione sono tra le più moderne. La società, di proprietà statunitense, ha **sede a Singapore** ma la maggior parte delle costruzioni vengono realizzate in Malesia dove sopravvive l'arte della lavorazione del teak. Il modello 59 RP è la più recente creazione della gamma Aleutian, l'ultima nata dopo la linea classica Heritage e i modelli veloci della serie East Bay. La tipologia dello scafo riassume le diverse esperienze del cantiere attraverso un'opera viva dai due volti. Una **prora affilata** fende l'onda come sugli scafi plananti, senza accusare l'impatto e il beccheggio. Una poppa arrotondata e un trave in chiglia, tipici dei dislocanti, assimilano a questa categoria il suo reale comportamento in navigazione. Le eliche parzialmente intubate consentono poi una ridotta inclinazione degli assi, quasi volessero migliorare l'efficienza propulsiva limitata dal tipo di carena. Inutile tentare





I CONCORRENTI

Prestige 190

1.630.000 euro

Con un prezzo equivalente si può acquistare un robustissimo Antema, dislocante olandese d'acciaio di disegno italiano che però naviga a una velocità di crociera di circa 10 nodi, con due motori da appena 310 cavalli. Non possiede il fly.



Mulder 63

1.540.000 euro

Una proposta diversa è quella di Mulder che offre una barca con la timoneria separata sul ponte superiore. Due le versioni, una dislocante con scafo d'acciaio e 11 nodi di crociera, l'altra semiplanante, in alluminio, con velocità di crociera di 20 nodi.



Skagen 65

1.500.000 euro

Molto simile nel layout interno ed esterno è la nuova navetta progettata dai fratelli Jarnej e Japoc Jakopin. Costruita da Seaway in Slovenia per la navigazione oceanica è ormai prossima al varo. Design e arredi sono moderni e di stile europeo.



Grand Banks 59 RP

PUNTI DI FORZA



Sapore di mare

I rivestimenti in teak degli interni dal tono squisitamente marinaro, e un'architettura che riporta indietro nel tempo creano un'atmosfera d'incomparabile fascino. Molto marina old style.



Meglio esagerare

Gli allestimenti tecnici sono stati scelti e installati con la consapevolezza che, quando si va per mare, tutto deve essere solido, affidabile e sempre perfettamente funzionante. Più solidi sono...



Soprattutto sicuri

Sono incredibilmente dimenticati dalla maggior parte dei designer, forse perché difficili da integrare con gli arredi moderni, ma i corrimani in navigazione sono utili anche internamente.

ACCESSORI / ATTREZZATURE



Era una notte...

Il radar è un accessorio utile per una barca che può essere impiegata anche per trasferimenti notturni; è invece inutile per chi la utilizzerà in prevalenza come "villa" al mare.



Fermate le onde!

Il sistema di stabilizzazione è indispensabile per chi soffre il rollio dello scafo. La sua efficacia è sorprendente anche a lento moto. Sbagliato non inserirlo tra gli accessori da aggiungere.



Datemi il sole

Il flying bridge e il breve ponte di prora sono le uniche aree scoperte. L'hard top di vetroresina limita la versatilità dell'imbarcazione, sarebbe meglio un tendalino da mettere e togliere.

PUNTI DEBOLI



Ergonomia dove sei?

La postazione di pilotaggio del fly è comoda ma stando seduti i comandi e le strumentazioni risultano lontani, mentre in piedi si finisce per urtare con il gradino alla base della plancia.



Pronto soccorso

Il dente d'acciaio che serve per bloccare il passo d'uomo del ponte superiore è applicato nel posto sbagliato: impossibile non colpirlo con la gamba mentre ci si appresta a scendere dal fly.



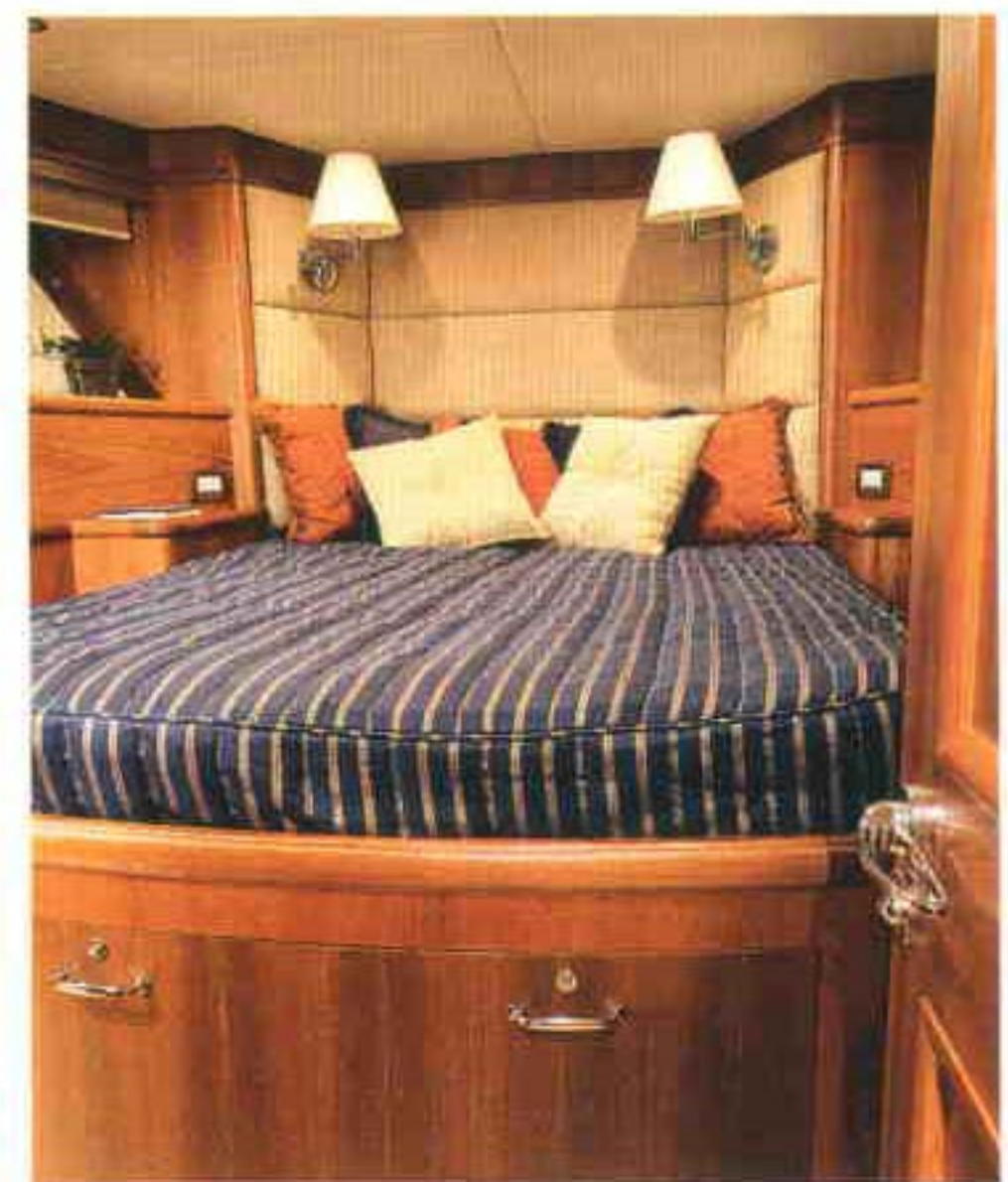
Spazio sprecato!

L'oggetto del fly sui passavanti del ponte di coperta dona sapore alla linea, ma non viene sfruttato come superficie utile del ponte superiore. Al massimo ci può stare una canoa.

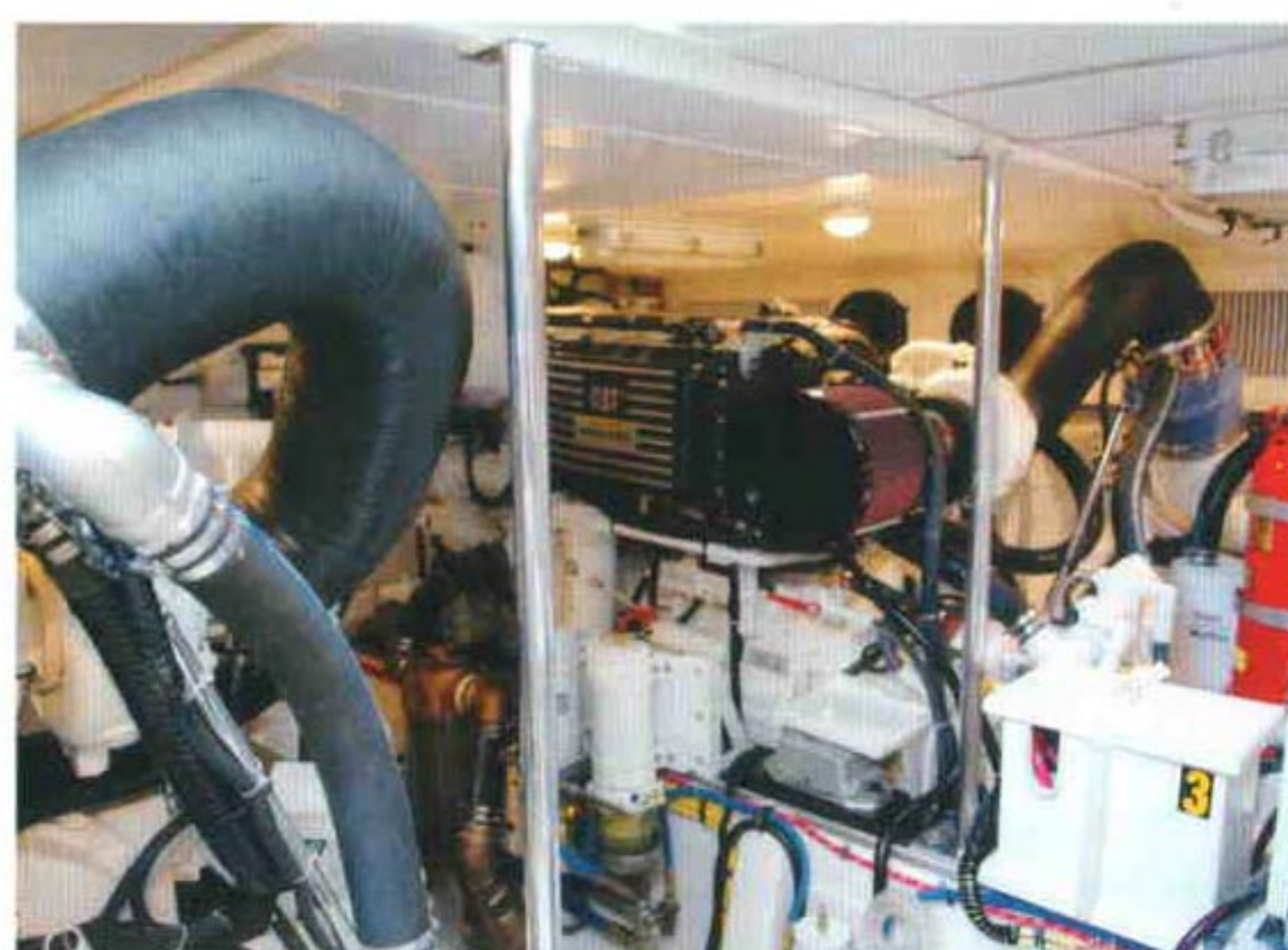


Nella cabina dell'armatore (sopra), così come sul ponte principale, si apprezza l'enorme superficie calpestabile che infonde una piacevole sensazione di spaziosità, rara su imbarcazioni di questa misura. La matrimoniale di prua (a destra) è ampia e ben arredata per la massima comodità. Il rivestimento di teak crea atmosfere suggestive ed entrambe le cabine hanno il bagno "en suite" con doccia separata.

di correre spingendo sugli acceleratori o scegliendo **motorizzazioni più potenti**, anche se in sala macchine c'è spazio per i Caterpillar C18 da 1.000 cavalli ciascuno. Il modello più consono alle caratteristiche del mezzo è il C15 da 850 cavalli che, sulla barca provata, ha fatto registrare una velocità massima di 23 nodi e andature di crociera da 12 a 18 nodi, con consumi variabili da 150 a 260 litri/ora, per un'autonomia massima di 420 miglia. Il **rumore è contenuto** entro livelli bassissimi, addirittura compresi tra i 66 e i 72 dBA nel living alle andature di crociera. L'equipaggiamento tecnico è di assoluto rilievo e non si riscontrano elementi deboli. Una delle migliori caratteristiche dinamiche è rappresentata dalla **notevole efficienza** dei timoni che permettono allo scafo di eseguire accostate immediate e di compiere rotazioni in spazi incredibilmente stretti. Le uniche aree esposte al sole sono il breve ponte di prua, arredato con due divani, e il flying bridge. Tuttavia, se si opta per una **copertura rigida** del ponte superiore, si perde la possibilità di poterlo utilizzare come solarium. Il pozzetto di poppa è **abitabile** in ogni stagione

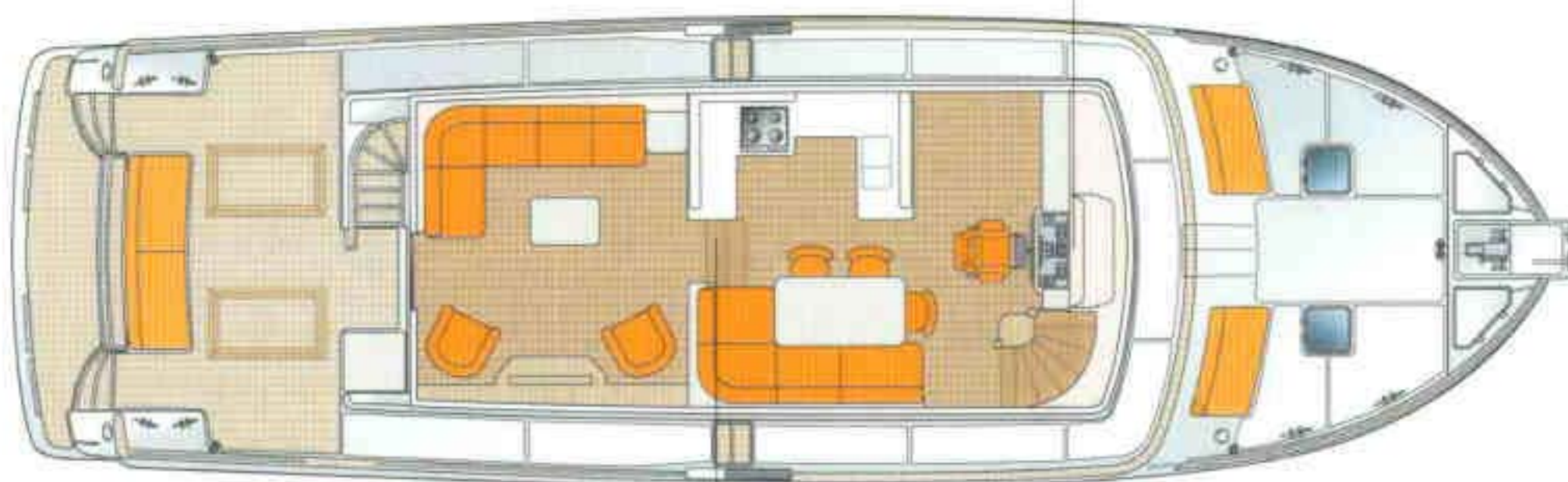


Grand Banks 59 RP



L'incedere sicuro in navigazione dei dislocanti (in alto) non conosce difficoltà, ma ciò non significa che si possano trascurare i bollettini meteo. La linea dell'imbarcazione è classica ma elegante. La vivibilità del pozzetto (sopra, a sinistra) viene amplificata dalla possibilità di modificare la dimensione dei tavoli ma soprattutto dalla facoltà di chiuderlo con trasparenti quando il tempo peggiora. La sala macchine (sopra, a destra) è stata progettata e realizzata con criteri che trovano applicazione generalmente solo su costruzioni più grandi, seguendo severe regole d'installazione.

La visibilità dal posto di guida è notevole ed è di circa 270° grazie alle finestre laterali. Per manovre di precisione si timona dal fly.



Scomodo il gradino che divide il salotto dalla cucina, necessario per avere le altezze nella zona notte.

Molto spazio dedicato alla sala macchine: 5x4,5 metri. Così la manutenzione è più facile.



Sopra al pozzetto alloggia il tender che, con 5 metri di baglio disponibili, può avere una lunghezza di circa 4 metri.

grazie al riparo offerto dal **prolungamento del fly** che permette di montare tutt'intorno trasparenti di protezione. Allo stesso scopo sono adibite le porte di comunicazione verso i passavanti che isolano completamente l'area di poppa dall'esterno. Il fascino esclusivo degli arredi è una delle ragioni per scegliere queste imbarcazioni. La qualità dell'essenza appare elevata, così come l'accuratezza della sua lavorazione. **Labilità degli artigiani** malesi è infatti pari a quella dei migliori ebanisti italiani. Semmai solo lo stile può sembrare datato o banale, ma appartiene pur sempre a una tradizione marinara che si coniuga perfettamente con la **classicità del modello**. Il ponte principale si sviluppa su due livelli, uno inferiore dedicato al salotto, l'altro superiore destinato alla timoneria e alla cucina. Anche sottocoperta domina il teak che viene impiegato per pagliolati, paratie, mobili, rivestimenti e decori in massello. Le cabine sono tutte confortevoli e le due più importanti hanno il bagno "en suite". L'armatoriale si estende sull'intero baglio e il suo arredamento prevede anche uno studiolo. Sono però possibili **diversi layout** che l'armatore può suggerire ed esaminare con gli architetti del cantiere. Altezze interne superiori o uguali a due metri e letti di pari misura, sono un altro importante indicatore dell'**ottima abitabilità** di questa imbarcazione anche per lunghi periodi.

DIMENSIONI

La notevole larghezza non è sfruttata al meglio sul fly, mentre il ponte principale e le cabine sottocoperte ne traggono evidente vantaggio, così come la sala motori.

Lunghezza f.t.	18,77 m
Lungh. gallegg.	16,87 m
Larghezza	5,49 m
Pescaggio	1,52 m
Dislocamento a vuoto	40,8 t
Categoria CE	A

INTERNI

Da apprezzare per la qualità del teak e per l'accurata realizzazione di ogni parte dell'arredamento. Il completo rivestimento di legno dona calore e pulizia.

Altezza in cabina	198 cm
Altezza in salone	208 cm
Serbatoio acqua	1457 lt
Dissalatore a richiesta	130 l/h
Posti letto	6+1 marinaio
Persone max a bordo	14

MOTORIZZAZIONE

La potenza standard dei Cat C9 da 500 cavalli è ideale per contenere i consumi, i C18 da 1.000 cavalli sono inutilmente esuberanti, meglio propendere per i C15.

Motore	2 Cat C15 da 853 cavalli
Serb. Carburante	5300 lt
Generatore	21,5 kW
Consumo	200 lt/h a 15 nodi
Velocità max	22,5 nodi
Velocità crociera	18 nodi

COSTRUZIONE

Lo scafo è realizzato con due semi gusci uniti lungo il trave di chiglia con un metodo che permette di aumentarne la robustezza. L'opera viva è laminata nelle pelli esterne con tre stratificazioni di resina epossidica, per ridurre il rischio di osmosi.

PREZZO

Versione Standard	2.277.800 \$*
Versione Y&S	2.336.265 \$**

(con trasporto in Italia, stabilizzatori antitrollio e wet bar sul flybridge)

* I prezzi s'intendono IVA esclusa, i.c.
**La versione Y&S prevede gli accessori giudicati indispensabili su una barca di questa tipologia e lunghezza

Grand Banks

Passepartout - Corso Italia 13, 58015 Orbetello (GR), tel. 0564 860235, fax. 0564 860870, www.giaroli.it