

Articolo per Il Giornale della Vela n1
A cura di Dario Farabegoli, Perito Navale
www.periziavela.com dfarabe@tin.it

Titolo rubrica: (da scegliere o cambiare)

L'usato DOC – Vecchiette, ma non troppo – P.R.F.V., ma quanto vale? –

In Italia il giro d'affari dell'usato "d'occasione", soprattutto se di marca, ha raggiunto ragguardevoli cifre, tanto che per comprare barche di 30 anni sui 34 piedi, non bastano 20/25.000,00 Euro. Non parliamo di quelle più grandi o più recenti. In questa rubrica, con l'ausilio di un Perito Navale, cercheremo di analizzare come hanno resistito negli anni i vari modelli e se la loro quotazione è giustificata.

GRAN SOLEIL 35

Partiamo con questa piccola di casa del Pardo, che sostituiva idealmente il 343, segnando, un'epoca felice della cantieristica Italiana, di grande qualità ed ancora oggi molto ricercata, dagli appassionati Gran Soleil.

Vediamone le principali caratteristiche tecniche

Costruttore	Cantiere del Pardo
Anno inizio produzione	1981
Fine produzione	1985
Progettista	Alain Jezequel
Lunghezza fuori tutto	11,10
larghezza	3,52
Pescaggio std	1,80
dislocamento	Kg 5500
zavorra	Kg 1800 (ghisa)
Superficie velica	Mq 63,80
Motorizzazione	Volvo Penta MD 11C/11OS 25 hp Volvo penta 2003 28 hp
Modelli	Poppa "tronca" Poppa "lunga"

Partendo dalla costruzione per arrivare al costo attuale, individuiamo i pregi e i difetti che si possono riscontrare, comprando un Gran Soleil 35 .

Costruzione

Lo scafo in vetroresina e resine poliesteri, non ha subito negli anni delaminazioni strutturali, però è facile incontrarvi l'osmosi, e quindi una riduzione di valore. Il bulbo in ghisa, è da verificare attentamente, per il corretto ancoraggio allo scafo. La coperta in sandwich di balsa e vetroresina, ha il difetto di perdere l'antisdrucchiolo con il tempo, in quanto verniciato e non inglobato nella stampata. Per la coperta in teak, opzionale, da verificare lo stato dell'incollaggio e l'usura degli inserti centrali, in compensato di teak. Le strutture interne, non controstampate, sono affidate a sei serrette e cinque madieri, laminati sullo scafo. La pala del timone, sarà inevitabilmente piena di acqua se nessuno sarà intervenuto su di essa.

Attrezzatura e pozzetto

L'attrezzatura di coperta, semplice ma completa, si è mantenuta negli anni, mostrando solo, qualche corrosione a piede d'albero, per la presenza della base in inox .Un controllo attento a sartame ed arridatoi, se mai sostituiti. Il verricello salpancore, non nella dotazione di serie,

potrebbe essere stato montato successivamente, verificatelo. Di serie, la barra, opzionale il timone a ruota che ne diminuisce la sensibilità sotto vela. Il pozzetto classico, è comodo, ed il timoniere riesce da solo a condurre l'imbarcazione, assistito dalla strumentazione eolica, nel cruscotto sopra il tambuccio di entrata. Ampio il gavone sul lato sinistro, con armadio per le cerate.

Interni

Sottocoperta, una dinette centrale, con tavolo ad ante abbattibili e trasformabile. La cucina ad L presenta due lavabi, tre fuochi ed una ghiacciaia da 110 litri. Il tavolo da carteggio è degno di questo nome, alla sua destra il pannello elettrico. Una cabina prodiera a V e una di poppa matrimoniale con letto in piano completano il lay-out interno insieme all'unico bagno con doccia. La falegnameria rigorosamente in teak, trattata con vernice poliuretaniche, nel tempo, se ben mantenuta, non ha presentato particolari problematiche. Di qualità e sostanza i legni utilizzati. L'altezza media degli interni è di 180 cm.

Motore

Comodo l'accesso al vano motore, ove possiamo trovare il datato modello MD 11, e quindi da verificarne attentamente lo stato, o il Volvo 2003 sicuramente più recente e potente. Da sostituire l'insonorizzazione originale, che molto probabilmente troverete, polverizzata. Da verificare l'integrità del tubo di scarico dei gas motore.

Impianto elettrico ed idrico

Come recita un depliant d'epoca, l'impianto elettrico è "di costruzione particolarmente sicura ed affidabile". Di serie offriva, una batteria da 12V a 75 amp, quadro elettrico con interruttori, voltmetro, amperometro, dieci luci interne alogene, luci di via e luce motore. Quindi, ciò che troverete in più a bordo è un optional o è stato aggiunto successivamente negli anni e quindi ne va verificato il giusto montaggio. L'impianto idrico, molto semplice, con due pompe a pedale, ed una pompa di sentina manuale per tutta la barca, non presentava il recupero delle acque della doccia in un apposito vano, ma la stessa scaricava nell'unica sentina centrale, andando ad intaccare sia la paratia centrale che la base d'albero. Se il modello di vostro interesse non ha modificato ancora il sistema, verificate con attenzione i due componenti su menzionati a scampo di sorprese. Di serie i serbatoi in inox della nafta e dell'acqua, rispettivamente di 95 e 300 litri.

Valutazione commerciale

Il 35, resta, nonostante le nuove tecnologie e la distribuzione degli spazi ottimizzata, una barca comoda, maneggevole e se dotata di un buon gioco di vele anche veloce, con notevoli qualità marine. Il suo valore commerciale, partendo da modelli del 1981 con motore MD 11 e senza ponte in teak per arrivare agli ultimi modelli del 1985 con Volvo 2003 e ponte in teak, rispettivamente da 45.000,00 Euro a 56.000,00 Euro ovviamente senza osmosi ed in buone condizioni generali.