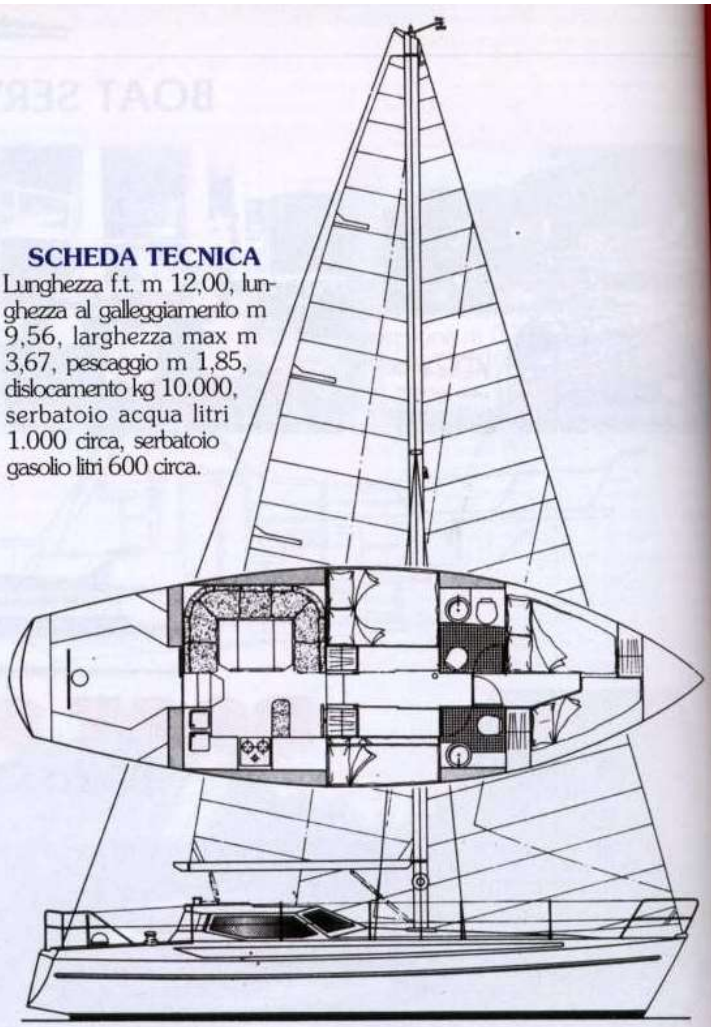
ATLANTIDE 42

Cantiere Franchini
Il motorsailer che va a vela

Anni di produzione: l'Atlantide 42 fu prodotto dal 1983 fino ai primi anni '90 in dodici esemplari, di cui due armati a ketch e dieci a sloop.
Progetto: del cantiere, come evoluzione del Modulo 37, il motorsailer che, prodotto in 43 esemplari, dal 1976 al 1988, fu il vero trampolino di lancio di questo cantiere, che peraltro esisteva già dal dopoguerra.
Cantiere costruttore: il cantiere esiste ancora con il nome di Franchini International, via Padana, località Ponte Rio, 61040 Monteporzio (PS), e produce barche da 14 a 19 metri di lunghezza.
Presentazione: sulla scia del successo del Modulo 37, un classico motorsailer a chiglia lunga di grande successo, l'Atlantide 42 servì a soddisfare le necessità dei clienti che volevano passare a una barca che fosse ancor più dedicata alla vela e un po' più grande. il 42 era costruito, come sempre, con notevole cura artigianale, come appare anche chiaro dal fatto che ne sono stati prodotti soltanto una dozzina di esemplari, oggi molto richiesti dal mercato perché è una barca indovinata e di misure non eccessive, saggiamente adatta a lunghe crociere. L'Atlantide 42 segnò anche l'evoluzione del cantiere dall'ottimo motorsailer al "sailmotor", come lo definisce l'architetto Franchini, linea che viene sviluppata ancora oggi con barche di successo, come il 45, il 47, il 53 e il 63.
Costruzione: in vetroresina, con la coperta che nei primi esemplari era in compensato marino e filarotti di teck, mentre nelle costruzioni più recenti anche la coperta è in vetroresina, protetta dal ponte in teak massello, molto ben realizzato, come peraltro tutta la barca.
Descrizione della barca: scafo a chiglia piuttosto corta, ben più corta che nel Modulo 37, murate abbastanza alte (per l'epoca), tuga ben avviata e gradevole, un buon piano velico. Gli interni comprendono una cabina di prua con cuccette alla francese a sinistra e cuccetta normale a dritta, con armadi. A poppavia due bagni, seguiti da una cuccetta matrimoniale a sinistra e da una cabina con cuccette sovrapposte a dritta. Salendo pochi gradini si trova il saloncino, con la dinette a C a sinistra e, a dritta, la timoneria interna e la comoda cucina. Segue l'ampio pozzetto, vero centro di vita di questa barca, con il timone a ruota e la strumentazione necessaria. Spazi di stivaggio e gavoni se ne trovano ovunque. Una barca dagli interni ben progettati, luminosi, eseguiti con molta cura ed eleganti, senza essere sfarzosi, perché si affidano al legno ben lavorato.
Motorizzazione: sempre bimotore, era affidata a dei Volvo Penta da 65 HP ciascuno, a dei Nanni - Mercedes da 72 o 92 HP ciascuno, oppure a degli Aifo da 95 HP ciascuno. Si tratta in ogni caso di una motorizzazione indovinata e che permette lunghe navigazioni, con velocità di crociera intorno agli 8 nodi, il che non è poco.
Varianti: in alcuni esemplari la timoneria interna è stata eliminata dai proprietari, che preferiscono utilizzare solo quella esterna, come accade assai spesso nel Mediterraneo.
Navigazione: un'eccellente barca da crociera, che va bene a vela, usando vele leggere quando c'è poco vento e che va bene a motore.
Cosa è ancora valido oggi: tutto, salvo forse la timoneria interna, che, adatta ai gelidi mari del Nord, nel Mediterraneo non ha mai avuto fortuna, pur essendo sempre richiesta da chi poi non l'userà mai.
Cosa appare datato: la cura nella realizzazione degli interni, molto belli e in cui il legno domina, senza però essere opprimente.

Il parere del costruttore: Arch. Massimo Franchini, della Franchini International: *"Una barca che ha una bella carena e una grande abitabilità, che si ritrova poi anche nei modelli successivi".*

SCHEDA TECNICA
Lunghezza f.t. m 12,00, lunghezza al galleggiamento m 9,56, larghezza max m 3,67, pescaggio m 1,85, dislocamento kg 10.000, serbatoio acqua litri 1.000 circa, serbatoio gasolio litri 600 circa.



GUIDA ALL'ACQUISTO DELL'USATO

Cosa controllare, in particolare, oltre al resto: le condizioni della vetroresina, considerando l'età della barca, oltre a quelle dei punti più deboli di ogni barca, come le strutture, gli attacchi delle lande, gli impianti e i motori.
Previsioni di durata commerciale: molto elevate.
È una barca richiesta? Molto, perché anche di dimensioni molto richieste dal mercato italiano.
I prezzi di listino dell'epoca: nel 1984 il prezzo indicativo per la barca, con dotazioni standard, era di 172.000.000 di Lire più IVA.
I prezzi dell'usato oggi: da 110.000 a 140.000 Euro, a seconda dell'età e delle condizioni.
Reperibilità: non facile, perché è una barca che si cambia malvolentieri.
Rapporto qualità/prezzo: molto elevato.
Grado di rivendibilità: molto elevato.

CONCLUSIONI

Perché comprare oggi un Atlantide 42?
Perché è una bella barca sana, pratica, spaziosa.

Il nostro consulente, arch. Gino Ciriaci, risponde ai lettori che volessero informazioni e valutazioni di barche non ancora pubblicate in queste pagine. Potete contattarlo telefonandogli, in orario di studio, allo 0586 579592, oppure al 335 7021640. È un servizio di NAUTICA per i suoi lettori.