

GRAND SOLEIL 39



PREGI

- Buone doti boliniere
- Pozzetto ergonomico e ben protetto
- Soluzione delle due cuccette sovrapposte a poppa

DIFETTI

- Possibili infiltrazioni d'acqua dal boccaporto centrale e dal trasto randa
- Gavoni scomodi
- Scarsa autonomia di gasolio

IL PIÙ AMATO DAGLI ITALIANI

Elegante, veloce e robusto, il GS 39 è tuttora il 12 metri più richiesto nel mercato dell'usato. E anche per questo un po' sopravvalutato

Modello tra i più longevi del Cantiere del Pardo, il Grand Soleil 39 rimase in produzione per ben nove anni dall'83 al '92. Nato dall'estroso progettista Alain Jezequel, questo dodici metri presenta interni firmati da Giorgio Zagatti e piano di coperta di Giorgio Macchi, un team di ottimi specialisti. Può essere definito il grande classico della vela italiana, una barca per certi versi unica e irripetibile. E tuttora molto elegante. Scafo veloce e potente sull'onda, ha nella bolina con vento medio la sua andatura preferita, anche se l'assetto un po' appruato va adeguatamente bilanciato con del peso a poppa. Lo si trova con maggiore frequenza nella versione con albero maggiorato e bulbo in piombo, ancora valida per partecipare a regate di circolo. Il dislocamento è medio con notevole percen-

tuale di zavorra (oltre il 40%) concentrata nel classico bulbo trapezoidale che andava di moda all'epoca.

COSTRUZIONE

La costruzione è tradizionale, con scafo in laminato pieno e coperta in sandwich di balsa. L'irrigidimento strutturale è delegato a un "ragno" di madieri e longitudinali costruito fuori opera e poi assemblato alla scocca con stucco poliestere e fazzolettatura integrale. Tale sistema, in caso di urto, ha la tendenza a un distacco generalizzato, che crea difficoltà per una sua riparazione. Nell'analisi pre-acquisto

prestare dunque attenzione ai collegamenti rifatti in epoca successiva. La coperta non ha di solito risentito del tempo, anche se l'antisdrucchiolo applicato a rullo, di ottima tenuta quando è nuovo, talvolta risulta un po' consumato e richiede una nuova applicazione. Se presente da controllare la coperta in teak, che essendo incollata può presentare il distacco di qualche dogia; l'assenza di viti ha viceversa il vantaggio di evitare le classiche infiltrazioni nel sandwich. Il timone è sostenuto da uno skeg con anima di acciaio, in modo da impedire che l'asse si possa

deformare nei carichi a torsione. Le paratie resinare a scafo e coperta (a quest'ultima agganciate anche meccanicamente con bulloni passanti) formano un tutt'uno molto solido. La chiglia è fissata allo scafo con 20 prigionieri d'acciaio da 24 millimetri. La presenza di osmosi riscontrata su questo modello è dovuta sostanzialmente a incuria dei proprietari o cattiva lavorazione in fase di verniciatura della carena: di suo, la costruzione era eseguita infatti a regola d'arte. L'ultimo 39 da noi periziato, sebbene fosse del 1988, era perfetto sia nel grado di umidità che nella compattezza del gelcoat.

Sotto, la carena del GS 39 con il classico bulbo trapezoidale.



COPERTA

Il piano di coperta privilegia l'ergonomia e la semplicità di manovra. Così, se l'attrezzatura Lewmar è ben dimensionata, il trasto randa avanzato permette di li-

berare il pozzetto penalizzando però l'efficienza della vela. Il pozzetto è abbastanza ampio e confortevole, specie in bolina grazie agli alti e ben protetti schienali. Da verificare il musone di prua in alluminio, che negli anni oltre a deformarsi può presentare spaccature nelle asole dei perni delle pulegge. In alcuni esemplari abbiamo constatato infiltrazioni dal trasto della randa e dal boccaporto centrale della tuga. Capianti i due gavoni di poppa, ma di difficile utilizzo a causa della ridotta dimensione dei portelli.

INTERNI

Pur essendo una barca dalle linee filanti, gli interni sono sfruttati razionalmente. In particolare si apprezza la soluzione delle due cabine di poppa asimmetriche, con quella di dritta dotata di una cuccetta matrimoniale e toilette passante (che è meglio averla che non averla affatto) e quella di sinistra con due cuccette singole appena sovrapposte. A prua la terza cabina, con letto a V (a cui serve il cuscino trapezoidale) e secondo bagno con accesso comune. Ampia la dinette a C con divano contrapposto, entrambi trasformabili in cuccette; ottimo il carteggio, un vero angolo di



A sinistra, il pozzetto ha schienali alti ed ergonomici. Sotto, il trasto della randa è posto davanti al tambuccio.



Sopra, la cabina di prua con il letto a V. A lato, la dinette a C con il divano contrapposto.



navigazione; ben attrezzata la cucina a L con tanto di mobile per la cambusa. La falegnameria è in teak con modanature in massello trattata con vernici poliuretatiche e lucidata. A meno che non siano stati maltrattati, difficile trovare un 39 con gli interni in cattivo stato. Unico neo i bagni un po' piccoli e dotati dei wc Raritan, soggetti a qualche perdita da una delle tante guarnizioni.

IMPIANTI

Valide entrambe le motorizzazioni previste (Volvo 43 cv e Perkins 49 cv); la prima, più leggera e compatta, richiede però un portello nel bagno di poppa per accedere al motorino di avviamento, che nella serie mancava. Di ottima qualità l'impiantistica elettrica e idraulica, anche se il serbatoio del gasolio è poco capiente, tanto che è necessario portarsi

dietro delle taniche. Adeguata la riserva di acqua, ma insufficienti le due batterie standard da 100 Ah.

VALUTAZIONE

Sogno di molti appassionati ancora adesso e non solo nel periodo di maggiore diffusione, il Grand Soleil 39 è indubbiamente uno dei 12 metri più azzeccati degli anni '80. Un ottimo progetto costruito e rifinito con cura. E, come tutte le barche del cantiere forlivese, un valore sicuro. Di conseguenza le sue quotazioni risultano piuttosto alte, in alcuni casi a nostro giudizio anche un po' sopravvalutate. Si parte da un minimo di 75.000 euro per esemplari degli anni '83-84 fino a un massimo di 105.000 euro per l'ultima serie del '92. Sono prezzi che tendono a oscillare anche di parecchio in funzione della presenza o meno dell'albero maggiorato e del bulbo in piombo. (D.F.)

SCHEDA TECNICA

Lung. f.t. (m) 12,50; lung. scafo (m) 11,98; lung. al gall. (m) 9,85; larg. (m) 3,76; imm. (m) 1,90; disl. (t) 8,3; zav. (t) 3,4; sup. velica 140% (mq) 84,4; serb. acqua (lt) 440; serb. carburante (lt) 140; motore (cv) Volvo 43 o Perkins 49; progetto: Alain Jezequel; costruzione: Cantiere del Pardo
Modelli: piano velico std /maggiorato, bulbo std in ghisa/opt in piombo

