



**Un classico "IOR"
di 11 metri
sempre attuale
e ricercatissimo**

COMET 375



Veloce e intramontabile

di Stefano Cerulli

Questo mese torno volentieri a parlarvi di un'imbarcazione della Comar di Forlì perché il Comet 375 s'inserisce a pieno titolo tra i classici della vela italiana sia per numero di esemplari realizzati che per la sua commerciabilità elevata. Questa presenza tra le barche più richieste la rende ancora più interessante se consideriamo che il Comet 375 è fuori produzione dal 1993, anno in cui la Comar Spa di Forlì ha purtroppo smesso la produzione.

Questo "undici metri" fu firmato da Doug Peterson e da Jean Marie Finot e il

risultato non poteva che essere elevato. Chiunque abbia provato il 375 sa bene quanto sia veloce, maneggevole e divertente. Eppure la costruzione era improntata ad una realizzazione abbastanza economica per proporre un prodotto non troppo caro da contrapporre al predominio d'oltralpe. Gli interni sono abbondantemente controstampati, le linee assai classiche e la barca non ha una personalità particolarmente spiccata; nonostante questo ha avuto un enorme successo. Probabilmente i motivi sono da ricercare nel prezzo competitivo, nelle linee aggressive e nelle prestazioni decisamente superiori agli equivalenti dell'epoca. Con il 375 il cantiere intendeva inserirsi in una fascia di imbarcazioni pensate non solo per la crociera ma anche per le competizioni.

Ne furono realizzati due diversi modelli: il "CL" versione armatoriale con una grande cabina a poppa e due bagni e lo "ST" versione più sportiva caratterizzata dalle due cabine di poppa e un solo bagno collocato prima della terza cabina a prora. Il Cantiere Comar iniziò la produzione nel 1987 e continuò fino al 1993 realizzando 122 esemplari. La versione "ST" è sicuramente quella più diffusa a causa del fatto che tra gli acquirenti figuraro-

no molte società di charter. Il 375 fu probabilmente una delle prime imbarcazioni realizzate con i concetti industriali della costruzione di serie. Ciò non ha però determinato cadute qualitative tipiche di certi cantieri stranieri. La prova in mare ne evidenzia le spiccate doti di maneggevolezza dovute anche all'elevato pescaggio della pala del timone. La posizione del motore molto avanzata e la scelta di una trasmissione s-drive garantiscono una manovrabilità in porto notevole, oltretutto la distanza tra l'elica e la pala del timone mettono al riparo da influenze negative dell'elica sulla maneggevolezza in manovra. Due le motorizzazioni realizzate: Volvo Penta da 28 e 45 cavalli.

PUNTI DEBOLI

I 375 di cui mi sono occupato non hanno evidenziato problematiche ricorrenti. A parte i primi esemplari i cui gusci di cui è composta la pala del timone tendevano a distaccarsi: pare comunque che il problema sia stato in seguito affrontato e risolto. Alcune di queste imbarcazioni sono state usate per regattare e quindi vanno valutate con attenzione: bisogna verificare che l'aspezzatura delle gare non abbia provocato danni da stress all'albero, alle sartie, alle lande così come andrà controllato l'attacco del bulbo e la pala del timone. Come al solito l'intervento di un perito qualificato vi farà risparmiare tempo e denaro. Per quello che concerne l'osmosi, queste barche ne soffrono assai poco: ne ho viste veramente poche con inizio di osmosi pur essendo barche che raggiungono anche i quindici anni. In ogni caso è bene accorgersi del problema durante l'acquisto. In questa fase potete sempre cercare di riconsiderare il prezzo col proprietario. Una soluzione equa è quella di dividere i costi del trattamento a metà tra le parti: in tal modo l'acquirente viene parzialmente rimborsato di una parte del costo e allo stesso tempo partecipa giustamente alla spesa perché il trattamento andrà ad aumentare la commerciabilità della barca quando deciderà di rimetterla in vendita. Questo discorso vale solo per quelle situazioni in cui il processo osmotico non abbia causato danni rilevanti, per i quali si renda necessario un'asportazione dello stratificato ed il suo successivo ripristino.

COMMERCIABILITÀ

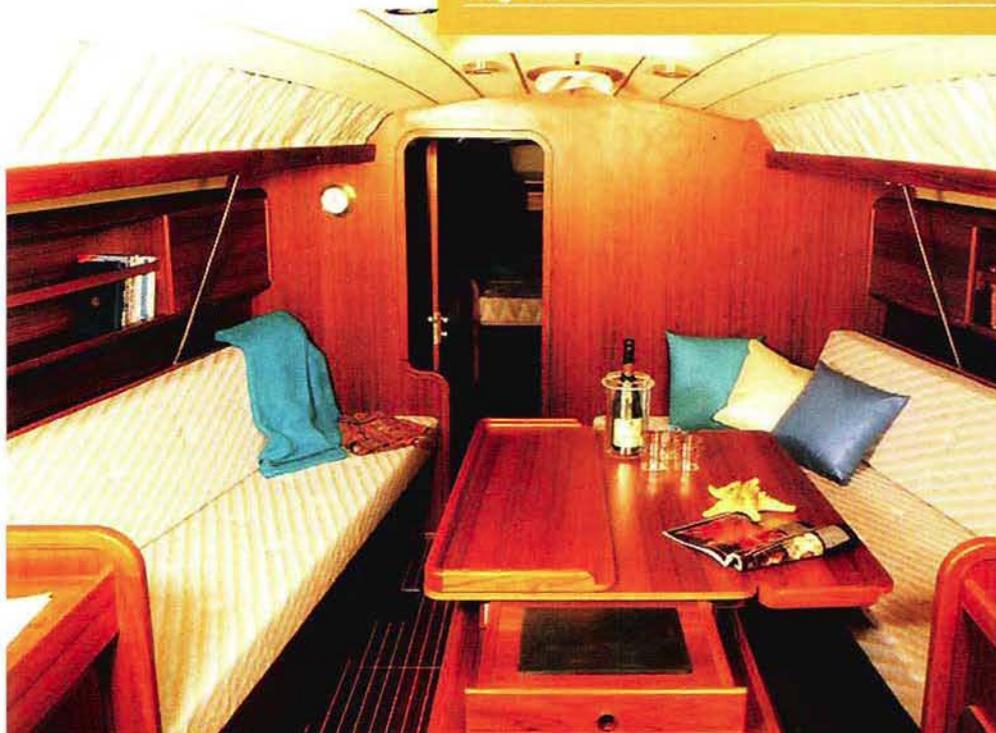
I Comet 375 sono assai ricercati sul mercato dell'usato a livello nazionale, poco commerciabili invece all'estero. Tra le due versioni la più richiesta è quella a due cabine e due bagni a differenza di qualche anno fa quando invece il mercato preferiva le tre cabine. Si possono pagare cifre comprese tra i 60.000 euro e i 75.000 euro, richieste più alte non sono, a mio parere, giustificate. È importante, lo ripeto, verificare se lo scafo che stiamo

valutando sia stato o meno impiegato per il charter. Attenzione alle dotazioni di sicurezza: a mio parere fanno parte delle attrezzature di bordo e dovrebbero seguire sempre la barca.

In ogni caso il Comet 375 rimarrà tra le barche "più amate dagli italiani" garantendo ai suoi possessori una certa com-

COMET 375

Lunghezza f.t.	11,50 m
Lunghezza al gall.	9,90 m
Larghezza massima	3,70 m
Pescaggio	1,70 - 2,00 m
Dislocamento	6.000 kg
Motore	Volvo Penta 28 - 45 hp
Serbatoio gasolio	150 l
Serbatoio acqua	350 l
Randa	30,53 mq
Fiocco	48,02 mq
Progetto	Peterson - Finot



merciabilità anche tra parecchi anni. È infatti una delle poche barche ad avere una commerciabilità a carattere nazionale, ad essere cioè conosciuta e commerciabile in tutta Italia.

Per informazioni e quesiti è a disposizione l'e-mail: lamiabarca@solovela.net.

e quella di dividere i costi del trattamento a metà tra le parti: in tal modo l'acquirente viene

