



superprova
di Leonardo Zuccaro



pregi

- > Qualità costruttiva
- > Interni ampi e luminosi
- > Sentine profonde

difetti

- > Timone molto duro
- > Winch primari sottodimensionati
- > Dotazioni di serie scarse

IMPRESSION

L'estetica non è il suo forte, ma quanto ad abitabilità e robustezza il nuovo 11 metri da crociera della Elan ha ben pochi rivali

374



Il nuovo Impression 374 in bolina durante la nostra prova. È proposto in versione a due o tre cabine, con due bagni.

Secundo modello della gamma crocieristica Impression, il 374 del cantiere sloveno Elan stabilisce nuovi standard di abitabilità nel segmento degli undici metri. Nessuno dei concorrenti può infatti vantare la sua stessa volumetria interna, frutto degli alti bordi liberi, della tuga a due livelli con deck house e di una larghezza al baglio massimo di 3,91 metri. L'estetica non è il suo forte, d'altronde le tre caratteristiche sopra citate non hanno certo l'effetto di slanciare le linee, bensì di appesantirle. Il look tuttavia non deve trarre in inganno, l'Impression 374 non è un contenitore di cabine come talvolta lo sono i moderni modelli da crociera. Il disegno porta la firma dell'inglese Rob Humphreys, che sull'aspetto della marinà non deroga come testimoniano i tantissimi esemplari di Oyster (oramai tutti progettati dal suo studio) in giro per il mondo. Anche in questo caso i parametri progettuali e la costruzione evidenziano l'attenzione posta alla tenuta di mare e alla robustezza, doti che fanno di questo modello un vero "blue water cruiser", interpretazione anglosassone della barca destinata a chi ama vivere a bordo e navigare a lungo raggio.

Progetto 7/10

Lo scorso anno, in occasione del varo dell'Impression 434, Humphreys ebbe modo di illustrarci la filosofia progettuale seguita per la nuova gamma crocieristica: barche a dislocamento medio-pesante dotate di una elevata stabilità di forma e di peso e di sezioni di carena molto arrotondate. Caratteristiche, a suo avviso, in grado di garantire il comfort sia all'ancora che in navigazione, grazie alla capacità di mantenere un assetto equilibrato a pieno carico e movimenti morbidi sull'onda, nonché un buon comportamento sotto vela. Con i suoi 7600 kg l'Impression 374 risulta essere la barca più pesante della categoria, seguita a ruota dal Delfia 37, mentre gli altri concorrenti sono ben al di sotto di questi valori: dai 6600 kg dell'Oceanis 373 ai 5500 kg del Bavaria 36. La carena ha di conseguenza volumi molto pieni e ben distribuiti alle estremità, come conferma l'alto valore del coefficiente prismatico e la profondità delle sentine, dove c'è addirittura posto per il serbatoio del gasolio. La rotondità delle sezioni limita tuttavia lo sviluppo della superficie bagnata, a vantaggio delle presta-

zioni con vento leggero. Per quanto riguarda la stabilità, il 374 mette a frutto la larghezza delle sezioni, che dal baglio massimo fino a estrema poppa conservano la stessa larghezza, e un bulbo a basso baricentro il cui scarpono concentra gran parte della zavorra. Col risultato di un momento raddrizzante di ben 190 kgm. Oltre alla versione standard con pescaggio di 1,80 metri esiste anche quella con pescaggio ridotto (1,50 m). Comune a entrambe la pala del timone di forma abbastanza stretta e allungata, per un facile controllo anche a forti angoli di sbandamento.

Costruzione 9/10

L'Impression 374 è realizzato con la tecnica dell'infusione, nella quale l'impregnazione della fibra di vetro non avviene manualmente, ma con un circuito di tubazioni collegato a un sacco del vuoto che aspira la resina da un bidone e la distribuisce sui tessuti già disposti sopra lo stampo. Rispetto alla laminazione tradizionale, questo sistema consente di eliminare le bolle d'aria, ottimizzare il rapporto resina-fibra e compattare con il sacco a vuoto i vari strati di tessuti, in questo caso multiassiali. Per una migliore coibentazione termica e per incrementare la rigidità strutturale, l'opera morta è realizzata in sandwich, mentre sotto il galleggiamento lo stratificato diventa pelle singola. Paratie e ossatura di rinforzo controstampata sono interamente fazzolettate a scafo, le lande sono rinviate a uno scatolato che collega i due madieri centrali. Il bulbo è in ghisa, mentre il timone ha l'asse in pieno di inox.

Piano velico 7/10

Poco involato in rapporto ai suoi 7600 kg di dislocamento, il 374 ha dalla sua un notevole allungamento del piano velico, così da compensare con la tela in alto (la più "proficua" con le ariette) la mancanza di qualche metro quadro di superficie. L'armo è a 9/10 con due ordini di crocette acquaretate e prevede una randa semisteccata di 38 mq e un genoa avvolgibile al 130% di pari dimensioni. L'albero Selden di nuova concezione (l'attacco delle crocette ora è a barra passante) è di sezione sovradimensionata e appoggia in coperta, il sartame è in cavo spiroidale discontinuo. Di serie le due mani di terzaroli a circuito chiuso, il vang rigido e le due vele in Dacron.

SEGUE A PAG. 102 >>



Sopra, l'imponente colonnina strutturale del timone con la consolle portastrumenti e il piano d'incasso per il chartplotter.



Sopra, il pozzetto è profondo e ben riparato dalla deck house, le panche offrono tre sedute comode per lato.

Sotto, il tambuccio con i due solidi tientibene.



A sinistra, i tre gavoni ricavati su ogni lato del pozzetto. Quelli di poppa vanno dotati di ripiani. Sotto, una vista della coperta da cui si nota l'estensione verso prua della tuga.

COPERTA 7/10

La coperta è l'elemento che più accomuna l'Impression 374 al fratello maggiore, il 434. Stessa l'impronta stilistica della deck house, stesse le soluzioni adottate nella ripartizione degli spazi e dei volumi di stivaggio. A vantaggio del modello più piccolo un migliore accesso al pozzetto dai lati, frutto di passavanti più larghi in corrispondenza delle panche, e anche una più facile circolazione da murata a murata che deriva dalla minore altezza della tuga. Piccole ottimizzazioni riservate come sempre al "secondogenito". Anche nel 374, la straordinaria volumetria degli interni non è andata a scapito delle dimensioni del pozzetto, che offre sei sedute comode attorno al robusto tavolo in vetroresina. La ruota di diametro ridotto (anche troppo) e la schiena d'asino apribile facilitano l'accesso allo spoiler, attrezzato con scala da bagno e sovrastato dai due seggiolini in teak ricavati nel pulpito. Lo spazio prendisole non manca, oltre alla parte frontale della tuga c'è altrettanta superficie libera sul ponte di prua. L'organizzazione delle manovre è di stampo rigorosamente crocieristico, il trasto randa a pruvia del tambuccio è come sempre corto e troppo avanzato, i due winch di scotta del genoa (sottodimensionati) sono a portata di mano del timoniere. Drizze, borose a circuito chiuso e scotta randa corrono sotto una calandra in vetroresina e sono rinviate al winch di dritta sulla tuga. Optional il secondo winch sul lato opposto. Abbondante lo stivaggio che conta su due ampi gavoni sotto le panche e su altri due profondi sotto la schiena d'asino, da attrezzare con ripiani. Ben studiato infine il gavone dell'ancora, che evita i classici accatastamenti della catena.

ATTREZZATURE

Winch scotte genoa:2 Harken 40.2 st
 Winch drizze:1 Harken 32.2 st
 Rotaie g. e trasto randa:.....Rutgerson
 Stopper:..... 4 Rutgerson Ro 750
 Albero e boma:Selden
 Salpancora (opt):.....Lofrans' 700 W
 Oblò e boccaporti:.....Moonlight
 Bussola: Plastimo
 Timoneria:Lewmar
 Avvolgifiocco:.....Furlex 300 S
 Vele (di serie):Victory Sails

Danielle Obermauch/Scab&See



Sopra, a sinistra l'accesso allo spoiler e a destra il pozzo catena. Sotto, il passavanti.





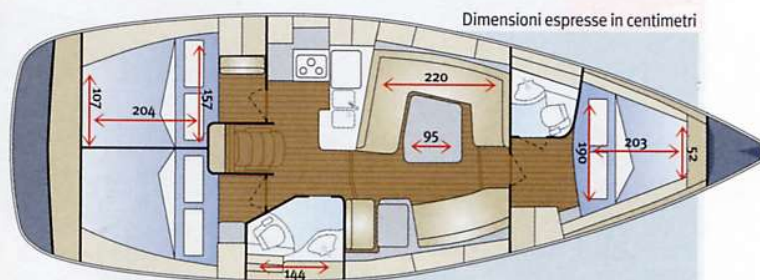
Sopra e sotto, due immagini che evidenziano l'ampiezza del quadrato, esaltata dalla luminosità offerta dai vetri frontali e laterali. L'essenza utilizzata per gli interni è l'okumè, trattato con flating mordentato che serve a dare una maggiore uniformità alla venatura. Decisamente migliorato il livello di finitura del mobilio.



Sopra, la zona carteggio dispone di un piano largo 93 cm e profondo 55, misure giuste per la carta piegata a metà. Per lo stivaggio si può contare sullo stipetto ricavato nel supporto del tavolo e sul gavone posto sotto il sedile. Poco invece lo spazio per portolani e guide.



A destra, la cucina prende aria da un boccaporto posto sopra i fornelli. Sotto, una vista della cabina di prua dai piedi della cuccetta, che è di dimensioni molto ampie.



Dimensioni espresse in centimetri

INTERNI 10/10

Sarà per la luminosità del quadrato, per la sua ampiezza o forse per l'altezza di quasi 210 cm, resta il fatto che gli interni dell'Impression 374 sembrano appartenere a uno scafo di categoria superiore. Centimetro alla mano, questa sensazione diventa certezza: la volumetria è infatti la stessa di un 40 piedi da crociera, e in alcune parti addirittura superiore. Tant'è che il progettista è riuscito a piazzare tre cabine e due bagni senza dover sacrificare il carteggio o la cucina, zone entrambe molto ampie, né tanto meno la dinette che è composta da un divano a ferro di cavallo lungo 220 cm contro gli usuali 200. Vero è che il tavolo a una sola ala ribaltabile non consente di sfruttare la panca contrapposta, limitando a 5 il numero delle sedute per mangiare. E altrettanto vero che per piazzare i serbatoi supplementari di acqua (con i quali si arriva a ben 520 litri di autonomia), resta ben poco stivaggio sotto le panche della dinette. In compenso i vani sotto le cuccette di poppa sono completamente liberi. Se gli spazi sono ai vertici della categoria, non da meno è il livello di finitura che, anziché abbassarsi come è successo per tutti i modelli di fascia economica, è al contrario cresciuto acquistando quell'attenzione ai dettagli un tempo carente nelle barche del cantiere sloveno: ci riferiamo in particolare alla tappezzeria e ai legni interni, di una bella tonalità chiara e lavorati con cura. Andrebbe invece migliorata la ventilazione del quadrato: i vetri laterali sulla tuga, così come i frontali, sono fissi e il boccaporto molto arretrato non garantisce un adeguato ricircolo d'aria a chi è seduto in dinette. Efficace, invece, l'aerazione negli altri locali.



A destra, l'accesso frontale del vano motore, con il portello di chiusura sostenuto da pistoni a gas. Di serie il Volvo da 30 cv con linea d'asse.



Sopra, una delle due cabine di poppa, pressoché identiche. Sono aerate da due oblò scontrati. A destra, la toilette di poppa è interamente controstampata e annette un vano aperto per le cerate ricavato alle spalle del wc.



ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 208
Toilette di poppa	cm 206
Cucina	cm 198
Dinette	cm 209
Toilette di prua	cm 183
Cabina di prua	cm 187

Daniele Oberrauch/Sea&See



Malgrado l'estetica imponente e le sue 7,5 t di dislocamento, l'Impression 374 se la cava egregiamente anche in condizioni di poco vento.

<< SEGUE DA PAG. 98

Impianti e dotazioni 6/10

Degli impianti abbiamo apprezzato le autonomie di acqua e carburante, entrambe superiori alla concorrenza, e la qualità della componentistica. Per contro alcune scelte sono a nostro giudizio da rivedere: innanzitutto la posizione dei serbatoi dell'acqua in dinette e a prua, anziché sotto le cuccette di poppa (vani inspiegabilmente vuoti); altrettanto vale per le batterie, piazzate in una zona scomoda da raggiungere; e infine la mancanza di filtri nelle pompe di svuotamento delle docce. Va aggiunta inoltre una batteria per i servizi, visto che l'unica di serie da 100 Ah è insufficiente. Alquanto scarse le dotazioni di serie, almeno due dei pack aggiuntivi di cui trovate la descrizione nella pagina a fianco sono di fatto indispensabili.

A vela 7/10

Come si evince dalle foto del servizio, la giornata del test è stata caratterizzata da aria molto leggera. Eppure, con 8 nodi di vento reale l'Impression 374 ci ha fatto bolinare a 5 nodi, dimostrando una reattività inusuale per uno scafo da crociera pura come questo. L'accelerazione è lenta ma una volta preso l'abbrivio si riesce a sfruttare l'inerzia delle 7,5 tonnellate di dislocamento, riuscendo a fare anche qualche puntata all'orza senza rischiare un repentino calo di potenza. Inutile sottolineare che la migliore Vmg la si ottiene con un angolo al vento reale di circa 60°, target abituale di questo genere di barche che, per stringere qualche grado in più, hanno bisogno di almeno 10/12 nodi di vento reale. Meno soddisfacente il comportamento alle andature più larghe: il peso in questo caso si fa sentire e senza uno

spi o un gennaker, di cui l'esemplare in prova era sprovvisto, la barca tende a "sedersi". Per quanto riguarda le manovre, apprezzabile la scelta dei winch del genoa accanto al timone purché siano sostituiti con due 44 (al posto dei 40). Utile anche una revisione delle boccole e del circuito dei frenelli, per rendere meno dura la ruota.

A motore 8/10

Secondo il rapporto peso/potenza servirebbe un 40 cv, che è infatti previsto tra gli optional. Ma con il Volvo 30 cv di serie, l'Impression ha comunque raggiunto velocità più che soddisfacenti: 7 nodi a regime di crociera economica e 7,7 a manetta. L'accessibilità al vano è discreta, l'insonorizzazione eccellente specie considerando che la trasmissione è in linea d'asse. Piuttosto accentuato l'effetto evolutivo dell'elica a 2 pale fisse. ■

DETTAGLI AZZECCATI

1 Idea vecchia ma sempre apprezzabile: quella del portataglie del tambuccio, in questo caso realizzato con due blocchetti di teflon fresati e montati sulla parete del bagno di poppa. **2** La cucina è enorme e bene organizzata: da notare in particolare i tre capienti cestelli scorrevoli per la cambusa, posti razionalmente per baglio, e la grande pattumiera. Abbondante anche la superficie dei piani di appoggio, mentre è da migliorare il volume del frigo montando una piastra di raffreddamento piana anziché scatolare. **3** Seduti in dinette si ha visuale sull'esterno grazie ai due oblò a murata. **4** Le sentine sono tanto profonde da ospitare il serbatoio del gasolio.



Impression 374

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m 11,55
Lunghezza scafo	m 11,25
Lunghezza al gall.	m 10,00
Larghezza al b. max.	m 3,91
Pescaggio standard	m 1,80
Pescaggio alternativo	m 1,50
Dislocamento	kg 7600
Zavorra	kg 2545
Superficie velica	mq 76,02
Superficie randa	mq 37,91
Superficie genoa 130%	mq 38,11
Superficie spi	mq 98,00
I	m 13,96
J	m 3,90
P	m 13,00
E	m 4,86
Numero cuccette	4/6+2
Motore	Volvo Penta cv 29/40
Capacità serbatoi acqua	lt 220/520
Capacità serbatoio gasolio	lt 180
Omologazione CE	Cat. A 8 persone
Disegnata da	Rob Humphreys Design
Costruita da	Elan
Importata da	Adria Ship

Piazza Carpaccio 1, 34073 Grado (GO), tel. 0431 876896, fax 0431 876066, e-mail: adriaship@adriaship.it, web site: www.adriaship.it



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale	4/8 nodi
Stato del mare	calmo
Equipaggio imbarcato	3 persone
Serbatoi	0/0 acqua, 1/3 carburante
Pulizia carena	buona

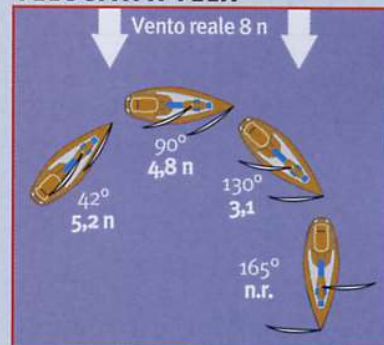
Vele usate

Randa semisteccata - Genoa avvolgibile 125%

Strumentazioni usate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento Raym.

VELOCITÀ A VELA



PREZZI

Versione 4/5 cabine € 109.900
f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Autoclave, 1 batteria 100 Ah per servizi + 1 batteria 70 Ah per motore, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, scaletta bagno, elica a 2 pale fisse su linea d'asse, vang rigido, 2 mani terzaroli rapidi, avvolgifiocco, timoneria a ruota con rivestimento in pelle, windex, randa semisteccata e genoa avvolgibile, lazy bag con lazy jack.

Optional

Owner pack: salpancora elettrico 1000 W, musone ancora, winch drizze addizionale con stopper e organizer, frigo elettrico, boiler con doccia in pozzetto calda e fredda, caricabatteria 20 Ah con linea 220 V da banchina e una presa per ogni locale € 5.694

Exclusive pack: rivestimento in teak su pozzetto e spoiler, bitte di spring, carrelli genoa regolabili dal pozzetto, pompa elettrica per ghiotta doccia in ciascun bagno, tendine Ocean air, copertura per lavelli e fornello, luci addizionali di lettura in dinette e cabine, luci di cortesia su gradini scala e dinette € 5.892

Electronic pack: Ray Marine Tridata ST 60, vento ST 60, Chart Plotter C80 con Gps, Autopilota ST 6001, Vhf Ray 54E, stereo Cd con due speaker in dinette e due in pozzetto (stagni), presa 12 Volt su colonna del timone € 9.145

TIPOLOGIA DI PROGETTO

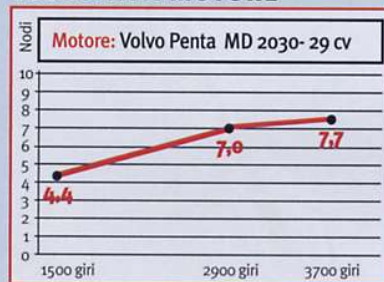


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. COEFFICIENTE DI FINEZZA: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x Vlw) nodi 7,67
Lunghezza scafo/baglio max: 2,87
(3,00 = barca molto larga)	
(3,50 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/	
dislocamento: 33,5 % vers. chiglia std.

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE

decibel	Alto	44 nodi		70 nodi		77 nodi		44 nodi		70 nodi		77 nodi		44 nodi		70 nodi	
		Pozzetto	Cab. poppa	Pozzetto	Cab. poppa	Pozzetto	Cab. poppa	Pozzetto	Cab. poppa	Pozzetto	Cab. poppa	Pozzetto	Cab. poppa	Pozzetto	Cab. poppa	Pozzetto	Cab. prua
90																	
85																	
80																	
75																	
70																	
65																	
60																	
55																	

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Impression 374	Oceanis Clipper 373	Sun Odyssey 37	Delphia 37	Hanse 371	Vektor 36	Bavaria 36
LFT (m)	11,55	11,25	11,40	10,74	11,25	11,20	11,40
LARG. (m)	3,91	3,75	3,70	3,61	3,59	3,49	3,60
DISLOC. (kg)	7600	6600	6100	7500	6900	5250	4500
S.V. (mq)	76,00	67	67,8	72,3	83,3	80	67,6
IMMERS. (m)	1,80/1,50	1,90	1,95/1,45	2,00	1,98/1,69	1,95	1,95/1,55
CUCCETTE	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2
PROGETTISTA	Humphreys	Berret	Fauroux	Skrzat	Judel Vrolijk	J&J	J&J
CANTIERE	Elan	Beneteau	Jeanneau	Comar	Hanse	Vektor	Bavaria
PREZZO	€ 109.900	€ 105.300	€ 101.229	€ 88.000	€ 93.578	€ 84.000	€ 86.500

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".