

LE BARCHE DI UNA VOLTA

a cura di Gino Ciriaci



CORONET/ELVSTRÖM 38 SUPER MS

Cantiere B & W Coronet AS
La novità senza seguito.

Anni di produzione: questa barca fu presentata in Italia nel 1978 e mi risulta prodotta almeno fino al 1984. Peraltro di questa produzione ben pochi esemplari sono stati venduti in Italia, dove questo motorsailer non ebbe grande successo.

Progetto: di Elvström e Kjaerulff, che avevano già progettato una barca per la Coppa America con la stessa caratteristica del bulbo prodiero, senza però mandare avanti il progetto, perché fermati dal committente, il barone Bich, francese, che si era lanciato anche lui in questa sfida.

Cantiere costruttore: il cantiere Coronet è uno dei più famosi e prolifici cantieri scandinavi, noto per le sue barche a motore, molto diffuse in Italia.

Costruzione: lo scafo, così come la coperta, era realizzato in sandwich di balsa, una caratteristica che ha certamente influito sulla poca commerciabilità di questa barca in Italia, dove la costruzione a sandwich è sempre stata guardata - talora ingiustamente - con sospetto.

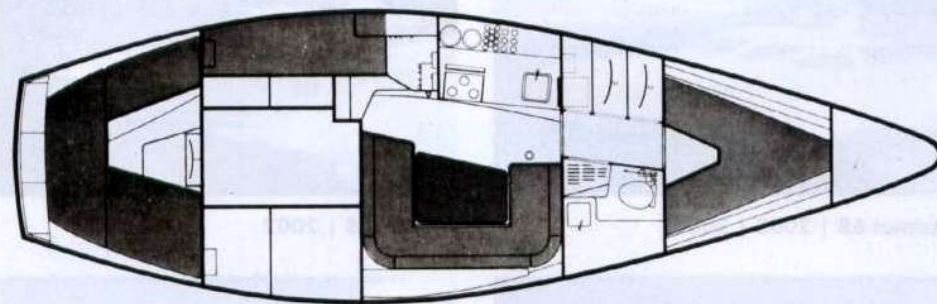
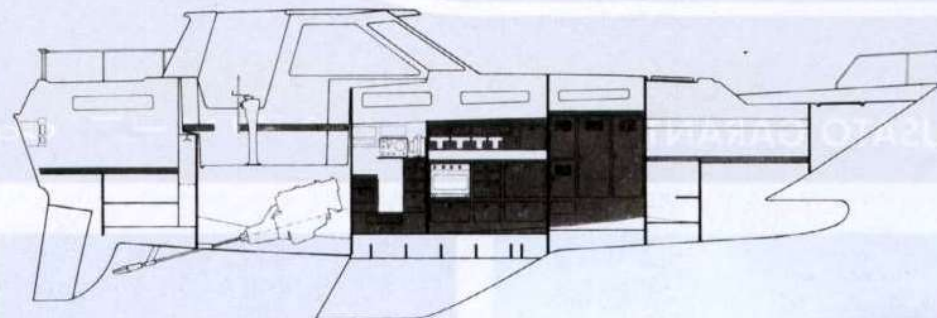
Descrizione della barca: lo scafo ha la caratteristica di avere un bulbo prodiero, con la precisa funzione di aumentare la velocità della barca, come si vede sulle petroliere di oggi. Nonostante gli studi e i risultati, la barca, in Italia non piacque molto. La prua è molto slanciata, forse anche troppo, il bulbo porta il pescaggio a 1,55 metri, il timone è protetto da un generoso skeg; una buona carena da motoveliero. Gli spazi esterni sono ben sfruttati, anche se l'estetica generale appare a noi italiani piuttosto discutibile; il pozzetto è ben protetto e un po' chiuso e la cabina poppiera determina un prendisole rialzato, a cui in Italia non si è abituati. Si tratta di spazi più adatti ai climi nordici che non a quelli mediterranei, dove un grande pozzetto esposto è più gradito. Gli interni sono abbastanza semplici; cabina di prora con due cuccette a V, bagno a dritta e armadio a sinistra, dinette a dritta e cucina di fronte, una cuccetta di guardia a sinistra e cabina di poppa a 3 letti. Gavoni dappertutto, finiture in mogano, luminose e dall'aria vecchiotta.

Motorizzazione: normalmente questa barca montava un Volvo Penta diesel da 56 HP.

Navigazione: la carena è buona anche se fa un po' impressione il fatto che, in caso di beccheggio, il bulbo offra resistenza e lo smorza rapidamente.

Cosa è ancora valido oggi: come si fa a dirlo se già allora la barca, in Italia, non ebbe

Il mio parere: "Anche in questo caso si è confermata la vecchia legge commerciale che le novità un po' troppo rivoluzionarie non sono sempre accettate dal mercato".



molto successo, forse perché un po' troppo nordica e rivoluzionaria.

GUIDA ALL'ACQUISTO DELL'USATO

Cosa controllare, in particolare, oltre al resto: mi sembra fondamentale accertarsi delle condizioni di stato della carena, considerando che tutta la costruzione è a sandwich.

È una barca richiesta? No, perché non conosciuta.

I prezzi di listino dell'epoca: nel 1978 questa barca costava 75 milioni di Lire, IVA esclusa, l'importatore era la Scandinavia Motor Boats di Milano.

I prezzi dell'usato oggi: in Italia questo modello mi sembra abbastanza introvabile, mentre all'estero può essere reperibile con richieste massime di 90.000-100.000 Euro.

Rapporto qualità/prezzo: difficile dirlo; buono per la costruzione, perché il cantiere Coronet è sempre stato un cantiere molto serio.

Grado di rivendibilità: abbastanza basso, per la poca diffusione di questo modello.

CONCLUSIONI

Perché comprare oggi un Coronet/Elvström 38 Super MS? Per avere una barca diversa e, per certi versi, anche un po' esotica.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. m 11,42, lunghezza al galleggiamento m 8,81, larghezza m 3,50, immersione m 1,55, dislocamento kg 6.500, cuccette 8, capacità serbatoio gasolio litri 500, capacità serbatoio acqua litri 260.



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.

È un servizio di NAUTICA per i suoi lettori."