

Bimax ALCHIMIA 32

Testo e foto di Corradino Corbò
Impressione di navigazione n. 1562



Prezzo base: Euro 100.000 Iva esclusa

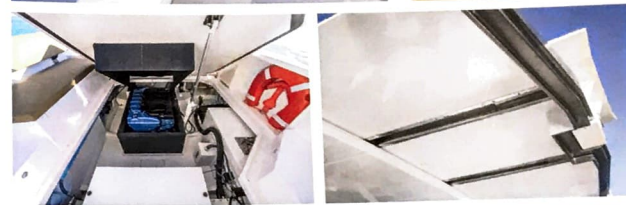
Una volta tanto, l'uso del termine "rivoluzionario" è lecito per indicare il senso di un natante che, esteticamente elegante e originale, nasconde fondamentali soluzioni tecniche mai applicate fino ad ora su una unità da diporto.

Prendendo spunto dai due aspetti "deboli" della linea d'asse del forte angolo di inclinazione e le turbolenze generate dall'elica dagli astucci, dai braccetti e dallo stesso asse - il cantiere Bimax hanno sviluppato un nuovo sistema di trasmissione che, applicato per la prima volta sull'Alchimia 32 di questa prova, ha dato risultati estremamente interessanti. In acqua, lo scafo - già collaudato per migliaia di miglia - è stato ridisegnato in un'altra maniera, con la propulsione bimotores in linea d'asse - apparato assolutamente identico a quello che noi conosciamo con il nome di Diamond 32, ma in un'angolazione di 7 gradi, l'inclinazione dell'asse si trova a essere compensata dal naturale appoggamento dello scafo in navigazione, con il risultato che, in assetto di planata, l'elica lavora con appena 3 gradi di inclinazione: un risultato mai raggiunto fino ad oggi dalla tradizionale linea d'asse, neppure nel caso di carene a tunnel. Il caso vuole che il giorno della nostra prova avessimo a disposizione anche uno scafo gemello ma dotato di propulsione bimotores - 2 x 320 HP - in linea d'asse tradizionale. Ovviamente non ci siamo lasciati sfuggire l'occasione di fare una semplicissima comparazione diretta. Pur tenuto conto che la carena dell'altra unità non era altrettanto pulita, i risultati sono stati a dir poco eclatanti, non tanto e non solo per la velocità massima (34 nodi per il bimotores, 31,5 per il monomotore) quanto piuttosto per l'accelerazione che invece ha visto letteralmente e sorprendentemente dominare il secondo. Ovviamente, il cantiere ha molto curato gli aspetti legati all'affidabilità e alla sicurezza di questo sistema e, sotto questo profilo, il pezzo forte è costituito dalla compartimentazione stagna che, all'interno della sala macchine, circonda il motore e la trasmissione isolandola da tutto il resto: in sostanza, in caso di gravi problemi (urti violenti sul fondo, sfilamento dell'asse eccetera), l'eventuale allagamento resterebbe confinato al suo interno per

na e in sala macchine c'è stata una vera rivoluzione. L'unica linea d'asse infatti (stavolta si tratta di un monomotore da 350 cavalli, con motore ausiliario a trasmissione idraulica optional), esce dall'opera viva al contrario, cioè verso prua. Pertanto l'elica - proprio come nell'IPS della Volvo Penta - è trattiva e non spingente, con il grande vantaggio di poter essere avvitata in un'acqua "pulita". Inoltre, essendo rivolta verso prua con un

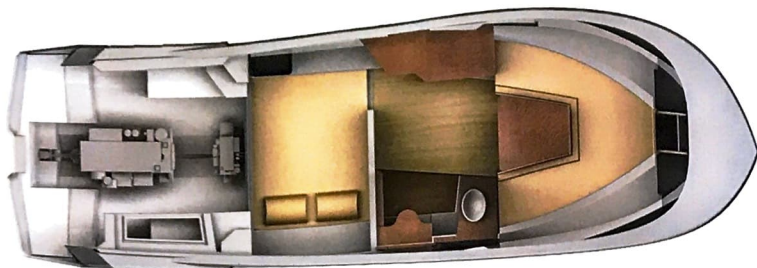
Scheda tecnica

- Progetto: Bimax Service Hi-Tech
- Costruttore: Bimax, Zona Industriale Minturno (LT), tel. 338 6194771, cell. 339 7674716
- Categoria di progettazione CE: B
- Materiali e costruzione: scafo vetroresina stratificata a mano, coperta sandwich
- Lunghezza massima f.t.: m 9,80
- Larghezza massima: m 3,15
- Immersione alle eliche: m 1,00
- Dislocamento a vuoto: kg 4.800
- Portata omologata persone: 10
- Totale posti letto: 4
- Potenza massima installabile: 2 x 350 HP
- Motorizzazione della prova: VM 4.2 marnizzato Nanni
- Potenza complessiva: 1 x 350 HP
- Tipo di trasmissione: linea d'asse inversa
- Peso totale motore: kg 460
- Velocità massima dichiarata: nodi 32,5
- Capacità serbatoio carburante: litri 450
- Capacità serbatoio acqua: litri 150
- Trasportabilità su strada: camion
- Dotazioni standard: caricabatterie, boiler, hi-fi, frigo da 84 litri, strumentazione motore.
- Optional: elica di prua, gruppo elettrogeno con propulsione idraulica ausiliaria da 7,5 kW, vernice metallizzata, coperta di teak, tettuccio estensibile elettrico, personalizzazione artistica.
- Prezzo della barca provata full optional: Euro 136.000 IVA esclusa.



angolo di 7 gradi, l'inclinazione dell'asse si trova a essere compensata dal naturale appoggamento dello scafo in navigazione, con il risultato che, in assetto di planata, l'elica lavora con appena 3 gradi di inclinazione: un risultato mai raggiunto fino ad oggi dalla tradizionale linea d'asse, neppure nel caso di carene a tunnel. Il caso vuole che il giorno della nostra prova avessimo a disposizione anche uno scafo gemello ma dotato di propulsione bimotores - 2 x 320 HP - in linea d'asse tradizionale. Ovviamente non ci siamo lasciati sfuggire l'occasione di fare una semplicissima comparazione diretta. Pur tenuto conto che la carena dell'altra unità non era altrettanto pulita, i risultati sono stati a dir poco eclatanti, non tanto e non solo per la velocità massima (34 nodi per il bimotores, 31,5 per il monomotore) quanto piuttosto per l'accelerazione che invece ha visto letteralmente e sorprendentemente dominare il secondo. Ovviamente, il cantiere ha molto curato gli aspetti legati all'affidabilità e alla sicurezza di questo sistema e, sotto questo profilo, il pezzo forte è costituito dalla compartimentazione stagna che, all'interno della sala macchine, circonda il motore e la trasmissione isolandola da tutto il resto: in sostanza, in caso di gravi problemi (urti violenti sul fondo, sfilamento dell'asse eccetera), l'eventuale allagamento resterebbe confinato al suo interno per

un volume di 0,75 metri cubi, dunque tale da non compromettere in alcun modo il galleggiamento dello scafo. Altrettanto interessante è il risultato in termini di consumo: utilizzando l'infallibile sistema della buretta graduata (al quale si deve lo sviluppo solo parziale del diagramma) abbiamo registrato un flusso di 35 litri l'ora alla velocità economica di 20 nodi. Si tenga conto, peraltro, che l'attento lavoro di perfezionamento tuttora in atto, soprattutto per quanto riguarda l'elica, porterà sicuramente a un ulteriore miglioramento. La guida è più fluida rispetto a quella della versione classica bimotores e, a parte una leggera controcoppia in fase di accelerazione (che si traduce in un lieve sbandamento temporaneo sulla sinistra), è quella che caratterizza qualsiasi scafo planante monomotore, compresa la fase di manovra in porto, per la quale è assai utile l'aiuto dell'elica di prua. Sebbene concentrati su questi fondamentali aspetti tecnici, non ci siamo dimenticati di valutare il natante anche nella sua qualità di abitacolo. Frutto di un design decisamente avanzato, l'Alchimia 32 è un open originale e assai gradevole che, tanto in esterno quanto sottocoperta, offre una spiccata sensazione di ampio spazio vitale. La forma degli arredi, le scelte cromatiche e gli inserti artistici personalizzati (optional) costituiscono un insieme decisamente funzionale ed elegante.



MOTORI: VM 4.2 marinizzato Nanni Diesel 1 x 350 HP
I consumi sono stati rilevati dal computer di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.



**RELAZIONI TRA
NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA**

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia		
		litri/ora	litri/miglio			
600	3,2	Essendo stata eseguita su un prototipo allestito con una strumentazione di base, priva del flussometro, abbiamo rilevato i consumi per mezzo di una buretta graduata, limitatamente a regimi più significativi.				
1000	4,9					
1200	5,6					
1400	6,1					
1600	6,9					
1800	7,4					
2000	8,4					
2200	9,6					
2400	11,4					
2600	13,8					
2800	16,2					
3000	19,3			32	1,65	2
3200	22,6			38	1,68	2
3400	25,0	44	1,76	2		
3600	27,8	-	-	-		
3800	29,9	-	-	-		
3900	31,5	59	1,87	2		



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: ben proporzionato alle dimensioni dello scafo. Particolarmente curato il complesso dell'attrezzatura di ancoraggio.
Allestimento del pozzetto: semplice, lineare, versatile, con ampie superfici di transito in tutte le direzioni.
Trattamento antisdrucolo: molto buono in coperta (vetroresina a punta di diamante), ottimo in pozzetto (filaretti di teak).
Articolazione degli interni: raffinato open-space, con cuccetta a "V" trasformabile a prua e vano cuccetta matrimoniale a mezzanave. Tra i due ambienti,

monoblocco cucina a sinistra, locale toilette a dritta.
Finitura: ottima nelle strutture e negli arredi, con alcuni gradevoli dettagli artistici personalizzati (optional).
Vani di carico: adeguati alle dimensioni dello scafo.
Ergonomia della plancia: molto buona, anche alla guida da seduti e in posizione eretta. Gran parte del pannello è occupata dal plotter multifunzione.
Visuale dalla plancia: eccellente in tutte le direzioni.
Sala macchine (ambiente): grazie alla presenza di una sola unità termica, ha un volume assai ampio che rende facile qualsiasi tipo di intervento e che può essere utilizzato per i carichi più ingombranti.

Sala macchine (allestimento): tutti i componenti, di ottima qualità, sono collocati in modo chiaro e lineare.
Risposta timone: molto buona a tutte le andature.
Risposta flap e/o trim: buona, anche se la particolare geometria dello scafo e della trasmissione la rendono (positivamente) meno evidente.
Raggio di accostata: per l'interazione tra la particolare linea d'asse e il timone, risulta alquanto ampio.
Stabilità in accostata: ottima a tutte le velocità.
Manovrabilità in acque ristrette: considerando la propulsione monomotore, è resa molto buona dall'irrinunciabile concorso dell'elica di prua.

La prova

CONDIZIONI - Vento: 0 - Mare: 1 - Carichi liquidi: 1/2 - Persone: 4 - Stato dell'opera viva: ottimo.
RIVELAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 13 nodi - Con flap e/o trim estesi: 12,5 nodi - Velocità massima: 31,5 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 26,5 nodi - Fattore di planata: 2,42 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flap retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).
MISURAZIONI - Area pozzetto (calpestabile): mq 4,30 - Altezza massima interna (zone transitabili): 1,81 - Altezza minima interna (zone transitabili): 1,47 - Altezza alla timoneria: 1,82 - Altezza sala macchine: 0,70 - Larghezza minima passanti: 0,23.

