



prove di VANNI GALGANI

Galgani, 43 anni, è uno dei migliori tester italiani. Con lui nella giuria, Fare Vela è l'unica testata italiana che partecipa all'assegnazione del premio European Yacht of the Year



Il nuovo dodici metri sloveno
mentre esprime tutta la sua
potenza navigando al traverso



Prestazioni ai vertici,
design ricercato e
attenta cura dei
dettagli testimoniano
la voglia di crescere
del cantiere sloveno

Dopo il successo del piccolo 340, primo esemplare della rinnovata famiglia performance e acclamato vincitore nella sua categoria alla passata edizione dell'EYotY (European Yacht of the Year), gli sloveni di Elan, insieme con l'affezionato architetto inglese Rob Humphreys, hanno presentato l'evoluzione di questa specie: il nuovo 410, un dodici metri che si confronta in uno dei più affollati segmenti del mercato. Siamo molto contenti del lavoro che il cantiere Elan sta facendo sulle nuove barche. Anche se, specie dal punto di vista progettuale, hanno sempre dimostrato buone doti, c'è un abisso tra la produzione precedente e questi nuovi modelli della linea performance. Il design è più ricercato ed esclusivo, la costruzione decisamente più accurata e si nota un attento studio sui dettagli, sia funzionali che estetici, indice di menti giovani che si guardano intorno con forte voglia di crescere. Il tutto mantenendo una impostazione sportiva di scafo e armo, ulteriormente accentuata dai vari pacchetti optional dove con poco più di 30.000 Euro si hanno albero in carbonio e attrezzatura Harken da competizione. Un successo annunciato, e le oltre 50 barche in ordine, sommate alle 20 consegnate, non fanno che confermarlo.

Elan 410



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA

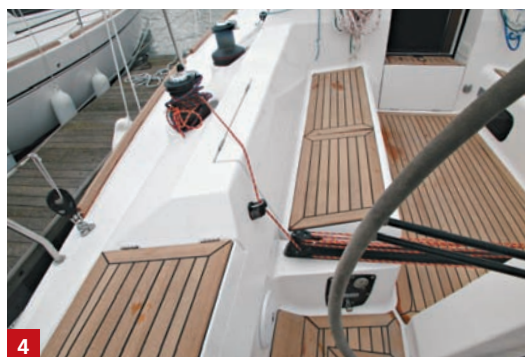


FOTO GALGANI

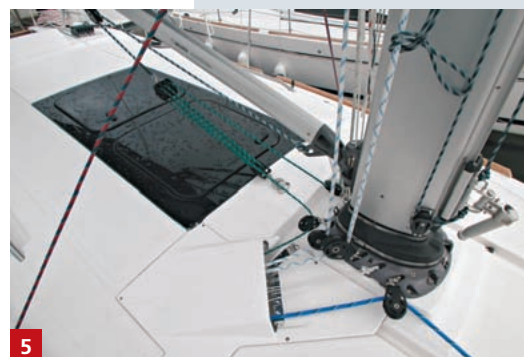


FOTO GALGANI

Dopo un inizio di progetti Jakopin, ormai da molti anni gli Elan si differenziano dalla produzione in grande serie di altri cantieri avvalendosi di uno dei più noti progettisti britannici. Impegnato con marchi di prestigio, come Oyster, o nel disegno di grandi custom, Rob Humphreys ha trovato in Elan il giusto partner per sviluppare cruiser-racer di grande appeal, dalle linee performanti ma non estreme, soprattutto gradevoli esteticamente e slegate dalle tendenze derivanti da mode passeggero o regolamenti ballerini. Dopo la prima serie, nata nel '94 con il 295 e sviluppata fino al 45, oggi si rinnova partendo dal già citato 340, passando per il 410 fino al recentissimo 450, senza dimenticare la linea dei deck

saloon denominata "Impression". Caratteristica dei recenti Performance è la forma della tuga con relativa finestratura panoramica dalla linea aggressiva, una vera e propria inconfondibile firma. Ma questa è solo una delle tante novità, grandi e piccole, che differenziano i nuovi Elan. Lo scafo, nonostante segua le più recenti tendenze, con slanci appena evidenti, bordi liberi alti e poppa aperta, mantiene proporzioni gradevoli. L'insellatura rimane pronunciata e il disegno della tuga, dai volumi importanti, ben si raccorda col ponte, attraverso un sapiente disegno dei paraonde, comodi anche come seduta a barca sbandata, che conferisce all'insieme un aspetto dal sapore sportivo. D'altronde tutta la barca

denuncia le attitudini corsaiole. Le appendici, per esempio, sono pensate per la massima efficienza: il bulbo interamente in piombo è dotato di lama stretta e verticale, con scarponi finali (il pescaggio può arrivare a 2,45 metri), mentre il timone ha una profonda ed efficiente pala. Anche il piano velico, un generoso frazionato a 9/10 con crocette moderatamente acquartierate e lande strette, offre la possibilità di montare con successo un fiocco non sovrapposto, conveniente in Ims e più gestibile in crociera, senza negare l'opzione dei genoa grandi. Attingendo ai vari pacchetti optional si può arrivare ad attrezzare la barca pronta per le regate, con albero e tangone in carbonio, paterazzo idraulico con centralina in poz-

1 Il disegno della tuga appare piuttosto stretto anche se poi le lande sono in posizione intermedia, non consentendo angoli ottimali con i genoa a sovrapposizione. Da notare il caricabasso sdoppiato, con relativo canale di scorrimento, che scompare sotto il piano della tuga insieme al resto delle manovre. Pregevole la falchetta in teak che però rimane alta fino a poppa, risultando scomoda per l'equipaggio seduto in falchetta; **2** Il pozzetto ha la classica impostazione da cruiser-racer, con trasto sollevato e poppa aperta. Corretti il diametro e la posizione della ruota; **3** La panchetta di poppa è sfruttabile come passerella, anche se curva e un po' stretta; **4** Il timoniere ha la possibilità di controllare trasto e scotta di randa; **5** Le manovre dall'albero corrono sotto la tuga. Da notare i due osteriggi a filo



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA

6 Le dimensioni del pozzetto sono buone ma non esagerate. Le panche, protette da alti paraonde, risultano comode anche per sdraiarsi. Da notare le ampie sedute ai lati della ruota; solo il passaggio intorno a quest'ultima risulta un po' faticoso; **7** Il pulpito aperto dà un tocco di aggressività ma non ci stancheremo mai di dire che costringe ad andare a prua per far rientrare il genoa. Il gavone dell'ancora è profondo ma ha una bocca di accesso limitata. Il tamburo dell'avvolgifiocco non è incassato, una delle poche note stonate nel campo dello stile; **8** Il drizzista raggiunge bene i winch ma il gradino costringe a mettere un piede nella scala interna per manovrare comodamente gli stopper; **9** La poppa aperta crea un discreto spazio prendisole; **10** Il disegno dei paraonde, caratteristico degli Elan

zetto o a paranco regolabile su entrambi i lati. Ben organizzato nel suo complesso il piano di coperta, con il grande pozzetto attrezzato a centro nevralgico di tutte le manovre. Qui il timoniere trova una sistemazione comoda e adatta a tutte le condizioni, sia che ami stare seduto sui lati, sia che preferisca portare la barca in piedi. In questo senso la grande ruota, montata in posizione ottimale, aiuta ad assumere una postura corretta con buona visione anche dei filetti sul genoa; il tutto ulteriormente aiutato dagli ottimi appoggi forniti dalla colonnina e, udite udite, dai due puntapiedi in teak solidali col coperchio dei frenelli (accessibili direttamente dal pozzetto). Sempre in pozzetto si trovano anche



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI

Zoom



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI



FOTO DE MARIA



FOTO GALGANI

A Tutti gli osteriggi sulla tuga sono applicati in una zona ribassata che li fa apparire incassati: l'intenzione è pregevole ma il risultato ha un aspetto un po' massiccio; **B** Davanti al tambuccio vi è questo pratico gradino apribile per riporre le code delle cime. La ghigliottina è scomparsa; **C** Sotto le panche si aprono due gavoni di buone dimensioni ma dall'accesso limitato; i portelli verso poppa celano due vani e gli imbarchi dei liquidi; **D** Sotto il pavimento del pozzetto si aprono queste pratiche vasche stagne che, però, devono essere svitate e smontate per accedere alla sentina sottostante; **E** I frenelli sono immediatamente accessibili



2

FOTO DE MARIA



1

FOTO DE MARIA



3

FOTO DE MARIA



4

FOTO DE MARIA

Tra le novità dei nuovi Elan vi è anche l'ammmodernamento delle tecniche di costruzione. La laminazione avviene tramite un processo di infusione studiato in casa che gli sloveni hanno chiamato Vail, Vacuum Assisted Infusion Lamination. Ricordiamo che la tecnica prevede la stesura dei materiali a secco, in questo caso sandwich di fibre di vetro e anima in Divinycell, con successiva sigillatura tramite sacco a vuoto e conseguente "risucchio" della resina che, in questo modo, occupa capillarmente tutti gli spazi vuoti senza eccedere con le quantità, mantenendo favorevole il rapporto fibre/resina. La struttura è costituita da un fitto ragno di longheroni e madieri controstampato, successivamente incol-

lato e fascettato in modo completo, così come anche le paratie, allo scafo. La resina usata è poliestere isoftalica, con il primo strato in vinilestere per una migliore barriera contro l'osmosi. Ma la costruzione non vuol dire solo laminazione, pur se importantissima: sono i mobili e le finiture interne a dare il carattere alla barca e, talvolta, a far decidere per un acquisto. Qui i recenti Elan hanno subito una vera e propria rivoluzione. E non parliamo solo dei materiali o del design, moderno, lineare, con legni chiari (acero vero) disposti a vene orizzontali in contrasto col pavimento in laminato effetto wenge. Ci riferiamo anche e soprattutto alle finiture, un tempo abbastanza approssimative e oggi decisa-

te più curate, con giunzioni tra i legni (più difficili con le essenze chiare) quasi sempre precise e maggior perizia nell'applicazione dei siliconi. Ancor di più, ci riferiamo ai tanti particolari studiati con cura all'insegna della praticità, cose poco appariscenti che però nell'uso quotidiano fanno la differenza. Solo per fare alcuni esempi, i due grandi cassetti che si aprono sotto il letto di prua, i pannelli per l'elettronica sul carteggio immediatamente accessibili, i numerosi vani in cucina come la pattumiera, accessibile sia lateralmente che dall'alto, la vaschetta con scolo per le spugne, la dispensa ad apertura verticale, il bell'armadio per le cerate controstampato internamente con scolo per l'acqua e bocchetta del

1 I numerosi punti luce e le essenze chiare garantiscono un'ottima luminosità interna. Bello anche l'effetto a contrasto col pavimento scuro. Notate i tientibene sul tetto (non comodissimi) e sui lati della tuga; **2** Il carteggio abbonda di vani apribili, per l'elettronica nei pannelli alti (il quadro elettrico è organizzato più in basso) e per lo stivaggio con cassetti e sportelli vari. Da notare lo zoccolo con rivestimento in alluminio, elemento pratico ed elegante che solleva tutti i mobili da terra; **3** Anche se otticamente è un po' imponente, il mobile della cucina risulta pratico e ben sfruttabile con ampie superfici libere di lavoro. Unico difetto le sponde di contenimento decisamente troppo basse; **4** La dinette è un po' stretta e ha divani poco confortevoli con scarsa imbottitura dei cuscini e schienali verticali



5

FOTO DE MARIA



6

FOTO DE MARIA



7

FOTO DE MARIA



8

FOTO DE MARIA

5 In lunghezza la campata del quadrato risulta abbondante, ben 410 centimetri. Da notare i due osteriggi in sequenza, a cui se ne aggiunge un terzo sopra la cucina, e l'ampia superficie vetrata delle finestrature; **6** La cabina di prua offre buoni spazi e due armadi capienti, con aerazione demandata a ben tre osteriggi. Col bagno opzionale (che ci sentiamo comunque di consigliare) i volumi diminuiscono e ne risente un po' anche la dimensione del letto; **7** Il bagno di poppa ha discrete dimensioni anche se risente in altezza della tuga stretta. È ben arredato e completo di vari armadietti, compreso uno alto verso poppa; **8** La dimensione complessiva delle cabine a poppa non sarebbe male ma il mobiletto basso limita il calpestio e il carter in fondo al letto ne riduce la lunghezza utile

riscaldamento. Scendendo sotto-coperta è notevole la luminosità dovuta ai numerosi punti luce, compresi due oblò sulle murate, e all'utilizzo di materiali chiari. Gli ambienti, invece, anche se di misure accettabili, talvolta denunciano qualche lacuna nel comfort. In particolare la dinette risulta un po' chiusa verso il centrobarca con divani poco confortevoli a causa degli schienali molto verticali, e le cabine di poppa soffrono nella dimensione del calpestio e nella lunghezza della parte interna del letto, limitata dall'intrusione del vano motore e, verso poppa, da un voluminoso carter in vetroresina. Abbondanti invece le misure della cucina, ambiente organizzato a "L" con piccola penisola

aggiuntiva, ricca di superfici per lavorare e di variegati volumi destinati allo stivaggio, compresi cassetti, con raffinata chiusura "soft lock", e pensili di generose dimensioni. Anche la cabina di prua offre un letto lungo oltre i due metri e una buona superficie calpestabile, tanto da poter contenere anche un secondo bagno opzionale. Nella media le dimensioni del carteggio, orientato in modo tradizionale e ricco di vari vani per accogliere elettronica e carte in buona quantità, e dei bagni (in realtà quello di prua piuttosto limitato), realizzati con discrete finiture e completi di lavello rettangolare di design. Buone ovunque le altezze, oscillanti tra i 178 e i 196 centimetri. ▲



A

FOTO DE MARIA



B

FOTO DE MARIA



C

FOTO GALGANI



D

FOTO GALGANI



E

FOTO GALGANI

A Il letto di prua offre stivaggi ottimali, con due ampi cassetti che non impediscono l'accesso ai volumi intorno, liberi anche da qualunque serbatoio; **B** Tra gli elementi di design ricercato spicca il lavello rettangolare realizzato in marmo sintetico, peraltro anche di generose dimensioni; **C** La cucina è ricca di elementi pratici, come questa vaschetta con scolo per riporre stoviglie o spugnette o il pistone a gas che tiene aperto il portello del frigo (quest'ultimo grande ma poco organizzato); **D** Altro elemento di pregio in cucina, questo sportello verticale con soft lock (come tutti i cassetti) adatto a stivare barattoli e bottiglie; **E** L'armadio per le cerate è riscaldato (optional) e dotato di scolo dell'acqua



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



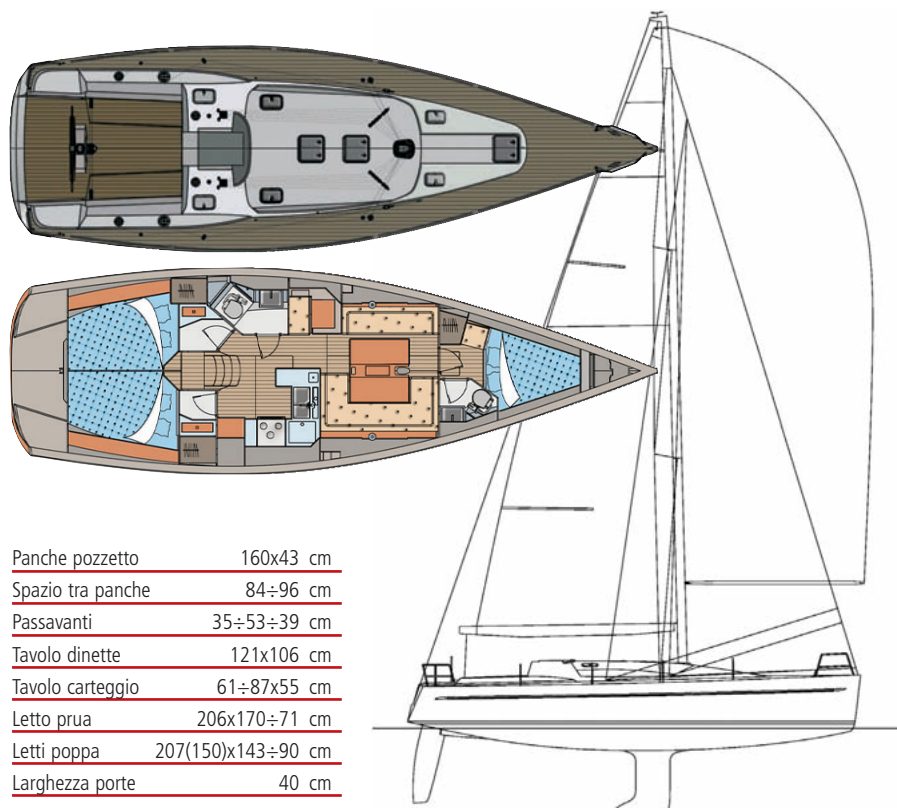
FOTO DE MARIA

Benvenuti a bordo

Senza sorprese la prova in acqua dell'Elan 410: mantiene tutte le promesse fatte dall'ottimo progetto e dalla costruzione accurata. Non essendo leggerissima, dà il meglio di sé in condizioni medie rimanendo performante e controllabile anche quando le cose si fanno serie, come durante i giorni della nostra prova. Infatti se il vento è rimasto sempre sostenuto, oscillando tra i 18 e gli oltre 30 nodi, il mare si è presentato in configurazioni opposte, piatto e tranquillo nel canale, agitato e molto confuso in mare aperto. In condizioni normali la barca supera agevolmente i 7 nodi di bolina, con un angolo prossimo ai 40 gradi, fino ad arrivare con rapidità oltre i 9 nei laschi veloci, il tutto a vele bianche (cioè senza spi o gennaker). Con il fiocco non sovrapposto si ritarda notevolmente la riduzione della randa grazie anche alle numerose possibilità di lavorare sul profilo di quest'ultima, già complete adottando il pacchetto Performance che per il paterazzo prevede un pistone con centralina idraulica, manovrabile però solo sul lato sinistro, e ulteriormente migliorabili acquistando il pacchetto Race che offre l'albero in carbonio con paterazzo parancato ben 128:1 e rinviato su entrambi i lati. Il randista trova un'ottima posizione subito

a poppa dei winch che manovrano la scotta alla tedesca, posizione dalla quale governa agevolmente anche il trasto. Con equipaggio ridotto queste regolazioni possono essere gestite anche dal timoniere che però si deve allungare un po' per raggiungere i winch. La stabilità si avvantaggia del buon raddrizzamento dovuto alla forma e al baricentro abbassato dalla conformazione del bulbo. Una barca sana, veloce e ben controllabile, che inaspettatamente non si è minimamente scomposta neanche uscendo in mare aperto, dove le onde ripide e disordinate creavano notevoli difficoltà al timoniere. In questo caso l'eccellente settaggio del timone, con ruota di diametro generoso e demoltiplica di un solo giro da banda a banda, ha permesso correzioni immediate e millimetriche, evitando impozzate con relative perdite di velocità e controllo. Rientrando abbiamo planato con soddisfazione a oltre 10 nodi scodinzolando tra le onde con una scia discretamente pulita e il naso sempre alto. Più che soddisfacenti anche le prestazioni a motore: con l'elica a due pale abbattibili abbiamo manovrato in acque ristrette senza difficoltà raggiungendo una velocità massima di 8,2 nodi e attestandoci sui 7,5 a regime di crociera.

scheda tecnica



Panche pozzetto	160x43 cm
Spazio tra panche	84÷96 cm
Passavanti	35÷53÷39 cm
Tavolo dinette	121x106 cm
Tavolo carteggio	61÷87x55 cm
Letto prua	206x170÷71 cm
Letti poppa	207(150)x143÷90 cm
Larghezza porte	40 cm

Dedicato a...

Siamo felici di dare il benvenuto a un altro valido concorrente nel meraviglioso segmento dei 40 piedi cruiser-racer, ampia famiglia dove si trovano ottime proposte dei migliori produttori a livello mondiale. Quasi tutte barche valide, accattivanti nell'aspetto, più o meno abitabili, più o meno vincenti in regata, ma sempre di grande soddisfazione in crociera. L'Elan 410 non ha niente di più o di tanto diverso dai diretti concorrenti (eccezion fatta forse per il prezzo, competitivo rispetto alla media): come tutti ha i suoi pregi e i suoi difetti. È una questione di gusti: in questo senso, il cantiere Elan è riuscito a diversificarsi notevolmente dando ai nuovi performance un look dinamico e moderno, fatto di scelte coraggiose che rendono questo nuovo dodici metri al passo con i tempi. Il tutto, però, portando la qualità costruttiva a livelli decisamente superiori rispetto al passato, in modo da perdere quei sensi di inferiorità che per alcuni aspetti caratterizzavano i modelli precedenti. Ora il prodotto è più maturo e decisamente più curato anche sugli aspetti pratici. A buon diritto, quindi, l'Elan 410 si pone in diretta competizione con prodotti ben più blasonati, fino a essere scelto come uno dei più promettenti candidati all'edizione in corso del premio European Yacht of the Year.



FOTO DE MARIA

i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Dufour 40	Dufour	12,32	3,90	7.300	89,00	143.450
Salona 40	AD Boats	11,99	4,00	7.200	92,74	155.680
Grand Soleil 40	C. del Pardo	12,55	3,85	7.850	98,00	184.800
Comet 41s	Comar Yachts	12,45	3,92	7.000	108,00	188.000

Progetto	R. Humphreys/B. Lubej
Lunghezza scafo	12,27 m
Lunghezza gall.	11,28 m
Larghezza	3,91 m
Immersione	2,10/2,45 m
Dislocamento	7.600 kg
Zavorra (33 %)	2.500 kg
Sup. vel. (randa + genoa avv. 140%)	105,90 mq
Motore Volvo D2-40 Saildrive	40 hp
Serbatoio nafta	145 l
Serbatoio acqua	355 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Selden 2 crocette acquartierate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Furlex
- vang rigido a gas Selden
- tendipaterazzo meccanico Hasselfors
- winch Harken 2x48 ST + 4x44 ST
- stopper Spinlock (10) XTS
- attrezzatura di coperta Harken
- scotta randa alla tedesca

Costruzione

- scafo: fondo in solid, murate in sandwich di vetro e Divinycell, resina isoftalica, vinilestere per il primo strato, tecnica dell'infusione "Vail"
- coperta: sandwich di vetro con anima in Airex
- struttura: ragno controstampato incollato e fascettato, paratie resinare allo scafo

Dotazioni

- sedute e pavimento pozzetto in teak
- seduta poppa convertibile in passerella
- osteriggi (9) e oblò (2) Moonlight
- timoneria Jefa, ruota ø 160 cm
- batterie 12 v 2x90
- impianto 220 v + caricabatterie 20 Ah
- boiler acqua calda
- ghiacciaia a pozzetto 100 l

Meteo della prova

- vento da 15 a 35 nodi reali
- mare da calmo a molto agitato con onda ripida

Prezzo

€ 154.990

Optional

Secondo bagno a prua	2.000
Bulbo 2,45 m	1.950
Ponte in teak (compresa tuga centrale)	11.254
Sartie in tondino	4.120
Frigo frontale 65 l (invece dell'arm. cerate)	953
Salpancore Lofrans X2 (+ batt. 90 Ah)	1.582
Riscaldamento Webasto Airtop 5000	3.717
Interni "Classic" in teak	13.420

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Adria Ship

Piazza Carpaccio, 1 - 34073 Grado (UD)

Tel. 0431 83504 - Fax 0431 876066

www.elan-yachts.com - adriaship@adriaship.it