

Nata per stupire

**Il cantiere sloveno
ha messo in
commercio questa
nuova barca di 37 piedi,
bella da vedere
e molto performante**

Prova in mare

Elan 37

*Testo di Giuseppe Mancini
Foto di Max Ranchi*

Trieste, città di confine. A pochi chilometri la Slovenia, luogo dove ha sede il cantiere Elan. Le acque del golfo, ideale punto di unione tra i due stati, saranno il palcoscenico della prova in mare del nuovo 37, barca che ha meritato la "Targa SoloVela" come migliore prodotto presente all'ultimo Salone di Genova nella categoria delle barche di serie. Solitamente, qui il vento è un elemento distintivo, presente e deciso, tanto da rendere tutta la zona palestra perfetta per la vela. Però, oggi tarda ad arrivare e l'attesa viene utilizzata per fare l'analisi della barca, in tutte le sue parti.

STRUTTURA E COSTRUZIONE

Già al Salone di Genova l'Elan 37 aveva attirato l'attenzione dei più per le linee d'acqua estremamente pulite e ben disegnate; lì - sull'invaso - si erano potute apprezzare le appendici: in special modo il timone, profondo e con una corda ridotta, caratteristiche base di un profilo dalle basse resistenze idrodinamiche e dall'ottima efficienza.

Anche se nel complesso la barca è attrezzata e ben rifinita per la crociera, il suo disegno tradisce l'intenzione di Rob Humphreys - progettista di tutta la gamma Elan - di creare uno scafo veloce e in linea con le esigenze della stazza Ims: baglio massimo arretrato, ridotti slanci di prua e poppa, pesi interni concentrati e sistemati in una porzione trasversale di barca tra il bulbo e il motore.

Lo scafo e la coperta sono realizzati in composito semplice, laminati con fibre multiassiali e resina isoftalica, e trattati in infusione sottovuoto. Nella coperta sono presenti alcune zone in sandwich volte a migliorarne la coibentazione e a ridurre il peso.

Sollevando i paglioli si nota una struttura a ragno che, partendo dai madieri principali, s'irradia per quasi tutto lo scafo, aumentando di molto la rigidità generale della barca e distribuendo uniformemente i carichi dell'albero, delle sartie e del bulbo. Questo è stato realizzato anche per ovviare alla mancanza di supporto strutturale della paratia posta solitamente in prossimità dell'albero che, in questa barca, è stata spostata molto più a prua in modo da dare maggiore spazio alla dinette.

Nella barca da noi provata quest'ultimo è in piombo con un pescaggio di 2,30 metri, ma la versione standard ►►





La parte a dritta della dinette, con la cucina e il tavolo da carteggio.

viene fornita con bulbo in ghisa di 2,05 metri; nel primo caso il peso è di 2.190 chili, nel secondo di 2.290 chili. Il timone è laminato in modo tradizionale con resina poliestere e rinforzato con un'anima in acciaio. Forse, in un'imbarcazione di questo genere, sarebbe più opportuno realizzarlo in sandwich, con l'utilizzo di materiali più sofisticati, per aumentarne la rigidità e diminuirne il peso.

LA COPERTA

La coperta dell'Elan 37 ha linee eleganti ed essenziali, non lasciando spazio al superfluo. Ai lati corre una falchetta in teak dal profilo basso e arrotondato, interrotta solo in un punto, poco a pruvavia del baglio massimo. All'altezza di ogni bitta - in tutto 6, due a prua, due a poppa e due a mezza barca - è stato applicato un rinforzo in acciaio, per proteggere il bordo dall'abrasione delle cime d'ormeggio. A prua, il gavone dell'ancora è appena sufficiente ma, in compenso, contiene il salpancore con verricello ad asse verticale, montato sotto il filo di coperta. Il musone in acciaio, sporgente a prua, non è smontabile, essendo saldato alla piastra di rinforzo del punto di muratura del genoa. Questo, considerate le velleità regatistiche dell'Elan 37, è da considerarsi un difetto che, però, può essere in futuro risolto dal cantiere separando il pezzo in due parti distinte e indipendenti. I passavanti sono liberi da qualsiasi intralcio, visto che le rotaie del genoa sono posizionate a contatto con la tuga. Il pozzetto è una delle zone migliori di tutta la coperta. Ampio e spazioso, presenta due comode panche laterali sotto le quali vi sono altrettanti gavoni di capienza adeguata alle dimensioni della

barca. Vi sono altri due piccoli gavoni, sotto le sedute laterali riservate al timoniere: quello di dritta è destinato ad accogliere le bombole del gas, quello di sinistra è di volume sufficiente per riporre le scotte, le cime d'ormeggio, il cavo elettrico dell'impianto a 220 volts, ecc. Un elemento interessante è rappresentato dalla grande panca - leggermente arcuata - che chiude la parte superiore dello specchio di poppa, asportabile interamente. Senza la panca, la poppa si apre



La piccola cabina di prua (a sinistra) e la cabina di poppa (sopra) con una grande cuccetta doppia. Il bagno (a destra) ripreso nel riflesso dello specchio sopra il lavabo; si notano il tientibene in acciaio e la tavola copri wc



stite dalle due batterie di stopper (Spinlock), e con altri due winch (Harken) posizionati sui paraonde dedicati alle scotte della vela di prua.

completamente, consentendo di salire e scendere dalla barca in tutta comodità. Il pozzetto e le sue panche sono rivestiti in teak di media qualità, ma molto ben applicato e ben rifinito da un'ottima gommatura.

ATTREZZATURA

La distribuzione dell'attrezzatura è tradizionale, con due winch (Harken) sulla tuga dedicati alle drizze e a tutte le manovre ge-

trezzatura Harken in configurazione Performance, che prevede: il trasto randa su sfere; la scotta randa, a paranco sdoppiato, con la regolazione "fine" su torretta a sfere; le rotaie del genoa con carrelli su sfere regolabili dal pozzetto; il vang con rinvio sdoppiato ai due lati della tuga, per una facile regolazione sia dal pozzetto che dal bordo barca; lo strallo di poppa rinviato in pozzetto, da entrambe i lati, con gli strozzascotte posizionati accanto a quelli del trasto randa; la ruota del timone in alluminio anodizza- ➤

sopra...



I rinvii (a sinistra) per la regolazione del trasto randa e dello strallo di poppa. Il vano dedicato alla doccia esterna (sotto) con acqua calda e fredda



La regolazione del vang (sotto) rinviata su entrambi i lati della tuga



La possibilità di asportare la panca (a sinistra) apre totalmente lo specchio di poppa, dando maggiore libertà di movimento



Il gavone dell'ancora (a destra) con il verricello montato sotto il piano di coperta



Anche gli oblò laterali (sopra) sono totalmente apribili. Il vano motore (a lato) di dimensioni leggermente sacrificate



...e sotto
coperta



to nero; l'attrezzatura completa per lo spinnaker, comprensiva dei due barber delle scotte regolabili dal pozzetto.

ALBERO E PIANO VELICO

L'albero è passante e quello che monta la barca della prova ha una configurazione mista: è uno Sparcraft Performance, con sartie in cavo spiroidale discontinuo. Infatti la Elan prevede la fornitura in optional di questo tipo di albero, ma con le sartie in tondino, ovviamente discontinuo. La versione Standard, invece, è armata con un albero Selden, con sartie in cavo spiroidale. Evidentemente le possibilità sono tante e il cantiere sloveno è ben disposto ad assecondare le richieste degli armatori. Il piano velico è frazionato a 9/10, dal disegno abbastanza tradizionale.

A prua viene attrezzato di serie un avvolgifiocco Furlex che, insieme al lazy-jack e alla lazy-bag, dà la possibilità di gestire tranquillamente l'imbarcazione in equipaggio ridotto. Di serie anche il vang rigido con pistone a gas.

GLI INTERNI

Come detto in precedenza, un aspetto evidente a cui il progettista ha dato la massima importanza nello studio degli interni è rappresentato dalla distribuzione dei pesi. Blocco cucina e bagno sono posti sulla stessa linea trasversale, poco a pruvia del baglio massimo e in una porzione di barca compresa tra il bulbo e il motore. Presumibilmente il resto del layout di sottocoperta è partito da questo punto e le scelte attuate sono nate di conseguenza. Gli interni sono completi e la configurazione a tre cabine - rarissima

su imbarcazioni di 37 piedi con le caratteristiche e le linee d'acque dell'Elan - è l'unica che il cantiere offre. Due cabine doppie a poppa; in realtà la cabina a dritta non si può ritenere a tutti gli effetti una matrimoniale ma, più onestamente, una singola abbondante. La cabina di sinistra, al contrario, è decisamente spaziosa e può considerarsi la armatoriale, anche per la vicinanza al bagno. Questo è molto comodo e ben rifinito e, alle spalle del wc, presenta un grande vano dedicato alle cerate gocciolanti completo di scarico per l'acqua raccordato alla sentina. Dalla parte opposta, sulla murata di dritta, la cucina con a poppavia il tavolo da carteggio. Il blocco cucina è a "U", con doppio lavello, frigorifero a 12 volts e cucina a due fuochi più forno a gas, basculante. Il tavolo della dinette è sistemato in posizione centrale, bucato dall'albero passante. I divani possono servire completamente tutto il ta-

volo, quando il suo piano abbattibile è completamente aperto, assicurando una comoda seduta a sei persone.

Una dolente nota è rappresentata dalla cabina di prua, teoricamente a doppia cuccetta, in realtà dagli spazi esigui sia in larghezza che in lunghezza.

Tutto è realizzato in mogano di buona qualità e ben verniciato, anche se alcuni punti di giunzione potrebbero essere rifiniti con più attenzione. In alternativa al mogano la Elan offre le opzioni in ciliegio e in teak. Infine, degna di nota l'ottima aerazione complessiva dei locali, resa possibile dall'opportunità di aprire tutti gli oblò.

IMPIANTI E MOTORE

Il motore è un Volvo da 29 cavalli sistemato all'interno del suo vano, che risulta leggermente piccolo per poterci lavorare ►►



PRO

- Qualità degli impianti e delle strutture
- Prestazioni a vela
- Distribuzione dei pesi



CONTRO

- Musone di prua non smontabile
- Cabina di prua di dimensioni esigue



con agio. Il quadro di comando, posto in pozzetto, è il classico Volvo con contagiri, contaore e spie. Gli indicatori del livello del carburante, dell'acqua e il voltmetro fanno parte del quadro elettrico, alla destra del tavolo da carteggio. Gli impianti sono realizzati con estrema cura e i materiali utilizzati perfettamente dimensionati. L'impianto elettrico è cablatto ordinatamente e tutti i cavi corrono lungo la barca ben posizionati e protetti.

La versione Standard prevede due batterie separate da 100 ampere l'una, più l'impianto a 220 volts completo di raddrizzatore e caricabatterie. Anche l'impianto idraulico rispetta quest'orientamento da parte della Elan. La scorta d'acqua dolce è assicurata da due serbatoi da 100 litri l'uno, serviti da un'autoclave.

ACCESSORI EXTRA

	prezzi in euro iva esclusa
Albero Performance	1.900
Bulbo lungo (m.2,30)	4.300
Attrezzatura Performance	2.080
Ruota timone in carbonio	2.500
Scafo colore blu	1.450
Salpancore elettrico	1.023

DOTAZIONI DI SERIE

COPERTA	Avvolgifiocco
	Rivestimento pozzetto in teak
	Doccetta in pozzetto
SOTTO	Impianto 220 volts e caricabatterie

PROVA IN MARE

Finalmente il vento è arrivato, leggero. Davvero in pochi secondi si issa la randa e si svolge il genoa. La posizione del timoniere è molto buona e, grazie anche al grande diametro della ruota del timone, da sopravento si ha un'ottima visibilità della parte anteriore del genoa. Il timone è molto sensibile e, conseguentemente, la barca reagisce immediatamente a ogni più piccola correzione; a tal proposito davvero buono il comportamento in virata, dove l'Elan 37 si dimostra agile e molto maneggevole. La struttura e l'ottimizzazione nella distribuzione dei pesi si notano; il fatto che su 5.900 chili complessivi, ben 2.190 sono concentrati nel bulbo, la dice lunga, e la barca - anche se è presente un'onda stretta e molto bassa - si sente estremamente leggera sull'acqua, dando proprio l'idea della ridotta superficie bagnata. Questo si riscontra anche osservando l'uscita dell'acqua a poppa: la scia appare pulita e priva di gorgi. Considerando che la barca in prova ha montata un'elica a due pale fisse e il poco vento a disposizione, le prestazioni sono di tutto rispetto. Specie di bolina, per le velocità e per l'angolo che si riescono a mantenere in tranquillità. Certo, avremmo voluto provarla con più vento e nelle andature portanti ma, purtroppo, non era disponibile l'attrezzatura per lo spinnaker. Molto maneggevole e reattiva anche a motore. Navigando così, si è fatta la verifica della rumorosità sottocoperta: le cabine di poppa risultano con un livello sopra la media; in dinette si è assolutamente nella norma; abbastanza silenziosa la cabina di prua. In generale si evince una non eccellente coibentazione acustica del vano motore. Al contrario le vibrazioni sono decisamente scarse.

CONCLUSIONI

Dopo una giornata trascorsa insieme, l'Elan 37 non ha deluso le aspettative nate a Genova qualche mese prima, anzi. E' una barca molto ben progettata e studiata; divertente, comoda e veloce in navigazione. Appare chiaro che le pecche riscontrate nascono da una precisa scelta del cantiere nel contenere i costi in determinati ambiti, per favorirne altri e mantenere un prezzo di vendita interessante.

PRESTAZIONI

I dati della prova sono stati rilevati a Trieste con 5/6 nodi di vento reale, mare calmo, tre persone a bordo, carena pulita, serbatoi acqua e gasolio al 80%, elica a due pale fisse.

a vela

andatura	vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina	6	4,40
traverso	5	3,20
lasco	5	2,00
poppa	5	N.R.

a motore

	grado di silenziosità			
giri	pozzetto	dinette	cab. prua	cab. poppa
2200	buono	buono	ottimo	scarso
3000	buono	discreto	buono	fastidioso

Elan 37

VALUTAZIONI

Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

STIVAGGIO

Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabina poppa	★★★★★
Cabina prua	★★★★★
Bagno	★★★★★

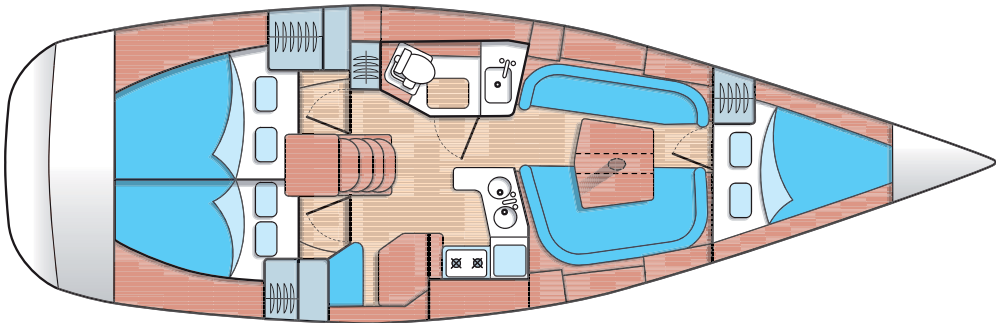
IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	m. 11,33
Baglio massimo	m. 3,65
Pescaggio	m. 2,05/2,30*
Dislocamento	kg.5.900
Randa	mq. 37,40
Genoa	mq. 43,00
Spinnaker	mq. 108
Motore	29 hp Volvo (S-Drive)
Capacità serbatoi acqua	2 x 100 litri
Capacità serbatoi gasolio	1 x 125 litri
Prezzo versione standard	99.900 € (IVA esclusa)

(*) bulbo lungo

TABELLA COMPARATIVA

	X 362	First 36.7	Sun Fast 37	Elan 37
L.ft	10,73	11,00	11,40	11,33
Larg	3,48	3,45	3,70	3,65
Disloc.	4.900	5.870	6.300	5.900
Cabine	2	3	3	3
Bagni	1	1	1	1
Prezzo(Iva esclusa)	124.000 €	93.700 €	100.600 €	99.900



CONTATTI

Elan Marine

Importatore per l'Italia
Adria Ship Srl

Grado
tel.0431.876.896
Genova
tel.010.253.4257

www.adriaship.it