

Elan 340 Sportiva con eleganza

Il nuovo modello del cantiere sloveno si afferma come un fast cruiser che nulla ha da invidiare a cantieri più blasonati. Con il vantaggio del prezzo



di **Maurizio Anzillotti** - foto di **Toni Valente**

I passaggi della crescita del cantiere Elan sono piuttosto marcati. Il successo giunge con la serie Elan, disegnata da Rob Humphreys, che con l'Elan 37 pone una pietra miliare nell'interpretazione del moderno fast cruiser, e si consolida con la serie Impression, che permette l'espansione del cantiere nel mercato delle barche da crociera pura. Ora, con l'arrivo della nuova serie Elan, sempre a firma dell'inglese Humphreys, inizia un nuovo momento di crescita che crediamo possa portare il cantiere sloveno a collocarsi nel segmento alto della sua fascia di mercato.

Una crescita che si realizzerà non solo nel numero delle barche realizzate – l'obiettivo è di mantenere la produzione intorno alle 300/350 unità all'anno – ma soprattutto nella loro qualità e di conseguenza nel loro valore.

L'Elan è perfettamente cosciente del fatto che, nonostante la qualità delle sue barche sia allo stesso livello di quelle della concorrenza francese, se non, in alcuni casi, ben al di sopra, la crescita dei prezzi deve essere molto lenta e la collocazione qualitativa su di una fascia più alta deve precedere quella dei listini. Questo processo determina una situazione particolarmente felice per l'acquirente, che si trova ad acquistare prodotti di qualità superiore al prezzo pagato.

Innovativa nelle linee, l'Elan 340 è un fast cruiser a tutti gli effetti, come vedremo anche durante la prova in mare, ma strizza l'occhio alle esigenze di chi vuole una barca da utilizzare prevalentemente in crociera. Per questo motivo non ci sono rinvii a cielo aperto, il pozzetto è molto grande e la tuga vede due ampie zone prendisole.

Il bordo libero basso e gli slanci appena accennati, conferiscono alla barca una linea sportiva.

COSTRUZIONE

L'Elan è stato uno dei primi cantieri a essersi convertito alla tecnica dell'infusione. L'esperienza ormai acquisita, permette di sfruttare al meglio le potenzialità di questo procedimento, non sempre facile da utilizzare.

Le resine impiegate nei primi strati sono viniliche, mentre quelle degli strati interni, sono isoftaliche; le stuoie sono in vetro multi e biassiale. Queste sono utilizzate per uno stratificato pieno della carena, mentre nell'opera morta e nella tuga, sono impiegate in combinata con materiali a cellula chiusa, per comporre un sandwich che irrobustisce e alleggerisce le zone in cui è applicato.

L'utilizzo dell'infusione nelle barche a sandwich è particolarmente indicato, perché in questo modo si ottiene un perfetto incollaggio del core del sandwich alle due parti di stratificato, scongiurando così eventuali problemi di delaminazione.

Le paratie, tranne le due anticollisione di poppa e di prua, sono stratificate allo scafo solo sui laterali.

Il bulbo, con lamina sottile e scarpone finale, è in piombo e viene agganciato allo scafo tramite una serie di bulloni ►►



A sinistra, il profondo pozzo dell'ancora con il verricello a comandi a piede. Sotto, l'ampio passavanti con la rotaia del genoa a filo della tuga



A sinistra, le manovre a piede d'albero scompaiono sotto traccia



A destra, dei gavoni in pozzetto ricavati a pruvia della ruota del timone



Una visione d'insieme del pozzetto. Si nota la poppa aperta; può essere chiusa da una panca che funge da seduta per il timoniere. Il paramare è alto e offre una buona protezione

che serrano i prigionieri (perni filettati affogati nel piombo) su piastre di acciaio a L. Per garantire la massima aderenza dell'appendice allo scafo, la parte alta del bulbo è svasata in modo da aumentare la superficie di contatto con l'opera viva.

COPERTA E ATTREZZATURE

Lo specchio di poppa è praticamente verticale. Al centro si trovano due ombrinali e lo scarico del motore. La poppa è aperta, con la possibilità di collocarvi un asse che costituisce il coronamento, ma rende più scomoda la posizione del timoniere.

Nella parte più arretrata del pozzetto ci sono tre coperchi rivestiti in teak: quelli laterali danno accesso a due gavoncini per riporre le attrezzature da bagno, mentre quello centrale, soluzione molto intelligente, permette la visione completa del settore del timone. Di fronte si trova la scassa della timoneria, che scende per circa quaranta centimetri. La ruota è molto grande (140 cm) e permette di timonare stando seduti sulle panchette laterali del pozzetto; questa gira imperniata a una colonnina a V rovesciato, particolarmente solida e ben ancorata al fondo. Davanti al supporto è stata collocata la lunga rotaia del trasto della randa che va da parte a parte del pozzetto. Nella versione racer, quella da noi provata, il paranco della scotta della randa, è dotato della regolazione di fino.

Il pozzetto è spazioso, con le sedute in teak dotate di un paramare alto e sagomato che consente una posizione comoda e sicura. Sotto le panchette, nella zona più vicina alla ruota, si trovano due gavoni: quello di dritta è molto profondo (forse un po' troppo) mentre quello di sinistra è a livello pagliolo. >>

in coperta



In alto, il trasto della randa con la regolazione di fino. Sopra, il settore del timone ben ispezionabile. A sinistra, la poppa chiusa dalla seduta del timoniere



[apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net](#)



La tuga si alza decisa al termine del pozzetto. Le sue linee sono ammorbidite dai bordi molto arrotondati. Poco prima dell'inizio della parte centrale della tuga, si trovano le batterie degli stopper, che nella versione racer sono sei più sei, due in più della versione crociera.

Questi servono due winch Harken self tailing. Pratica l'idea della tagliola che chiude l'accesso in quadrato: scorre in verticale su due guide, ma la sua realizzazione avrebbe bisogno di una rivisitazione in quanto, una volta alzata, offre una certa resistenza alla chiusura. Di fronte alla discesa è stata realizzata una sorta di botola porta cime.

I passavanti sono molto larghi e comodi da percorrere. Molto prossime alla tuga sono state montate le due rotaie del genoa, con il paranco di regolazione sotto sforzo. All'altezza della rotaia, incassata a filo con la tuga, un'ampia superficie di plexiglass scuro illumina gli interni. Il tientibene, incassato nello stampo, pur essendo molto bello da vedere lascia perplessi sulla sua effettiva funzionalità.

L'antisdrucchiolo è da stampo e appare molto efficace.

La falchetta è in massello di teak, intervallato da ampie zone libere per il deflusso dell'acqua.

Sulla tuga gli oblò sono incassati nello stampo e risultano a fi-

lo di ponte: una soluzione che permette di utilizzare tutte le superfici piane per prendere il sole. All'altezza dell'albero, due feritoie permettono il passaggio delle manovre correnti. Procedendo verso prua, si incontra il passauomo della cabina, sufficientemente grande da permettere il passaggio anche di una persona di grossa corporatura. Al termine della tuga, sul triangolo di prua, c'è il gavone dell'ancora piuttosto profondo dotato di un verricello elettrico. Il pulpito di prua è aperto e rinforzato da un terzo candeliere che lo rende stabile.

L'Elan, che sino a poco tempo fa utilizzava attrezzatura Lew-



mar, è ora passata all'Harken. Tutti i bozzelli sono su sfere, inclusi gli organizer; i winch sono posizionati in modo appropriato per la regata e il paranco di scotta può essere regolato, all'occorrenza, anche dal timoniere, mentre la regolazione del trasto della scotta della randa ha bisogno di un membro d'equipaggio.





A sinistra, una veduta della cabina di poppa dotata di un ampio armadio a due ante. Sopra, la cabina di prua con il letto trasformabile in matrimoniale per mezzo di un cuscino

La cabina più grande è quella di poppa che è servita da un ampio armadio a due ante, un ripostiglio per le scarpe, e una lunga mensola che corre lungo il letto. Per l'aerazione sono stati realizzati due oblò e un passauomo.

La cabina di prua, meno ampia, è dotata di due piccoli armadi e di due mensole. Il letto a V può essere trasformato in matrimoniale con un cuscino che chiude il piccolo triangolo. Sotto il letto si apre uno sportello a vista che dà accesso a un grande

ALBERO E PIANO VELICO

L'albero, rastremato e passante, è sostenuto da doppio ordine di crocette acquartierate. Il sartieme, per la versione racer è in dyform, mentre tutte le drizze sono in dynema. Nella versione standard invece, il sartieme è realizzato in acciaio spiralato per le sartie.

L'armamento è 19/20 con l'albero molto avanzato. Il genoa è un 120%, con una J molto ridotta. Ciò significa che come in quasi tutte le barche di ultima generazione, la superficie del genoa e quella della randa sono quasi equivalenti. Le vele di serie sono in dacron con la randa semisteccata.

INTERNI

Quando si entra nell'Elan 340, la sensazione è di spazio e luce. L'anigre, il legno chiaro usato per la falegnameria, è elegante e luminoso e si combina

perfettamente con il pagliolato di laminato scuro che ricalca le venature del wengee. La falegnameria è di buona levatura. Tutti gli sportellini sono a filo e perfettamente lavorati e le aperture dei mobili sono delle originali clip in acciaio satinato a scatto. I masselli sono tutti ben lavorati, la scelta del colore del legno è accurata e non si notano diversità di rilievo.

La versione in cui è offerta la barca è unica, e prevede una cabina e uno spazioso bagno a poppa, e una seconda cabina a prua. Altri due posti letto si possono ottenere trasformando il divano a C della dinette in letto matrimoniale.

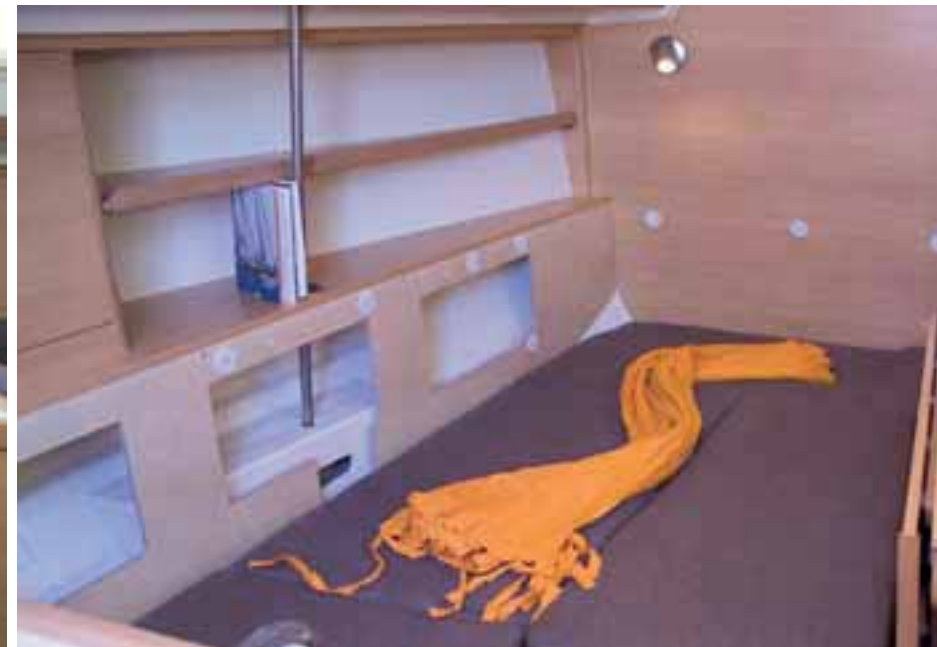


La cucina a L e, a destra, il divano in dinette che può essere trasformato in cuccettone

ripostiglio dove stivare le borse. Altro spazio utile si trova sotto i divani.

In quadrato, si trova la cucina a L di buone dimensioni, con un doppio lavello, piano di cottura, un frigorifero spazioso e delle scansie per riporre la cambusa. Di fronte a questa, il tavolo da carteggio con il pannello elettrico e il portastrumenti. Sotto la seduta del carteggio c'è un ulteriore gavoncino.

Il divano a C è collocato di fronte a un tavolo con due ante abbattibili, mentre sul lato di dritta è sistemato un divanetto a tre posti. A tavolo aperto possono trovare posto comodamente sei persone.



Il bagno è, come il resto della barca, ad altezza d'uomo. Attrezzato con un doppio lavello ricavato nel controstampo, il locale è di dimensioni particolarmente generose. A poppavia del wc è stato ricavato uno spazio per appendere le cerate bagnate. L'insieme suggerisce una sensazione di piacevolezza, a eccezione del cieleto completamente controstampato.

MOTORI E IMPIANTI

Il motore è un Volvo D 30 da 28 cavalli. Un tre cilindri compatto che offre prestazioni eccellenti. L'impianto idraulico è realizzato molto bene; particolarmente apprezzabile la soluzione



Il bagno dell'Elan 340 si distingue per gli ampi volumi interni e una razionale disposizione



Il Volvo D 30 da 28 cavalli, con cui è motorizzato l'Elan 340, offre eccellenti prestazioni con velocità sopra i sette nodi a regime di crociera



A sinistra, l'ampia dotazione di cassetti della cucina. A lato, l'interno del pannello strumenti. L'impianto è purtroppo sprovvisto di elettromagneti



A sinistra, il tavolo da carteggio di buone dimensioni con il quadro strumenti e l'apparato radio

sotto coperta

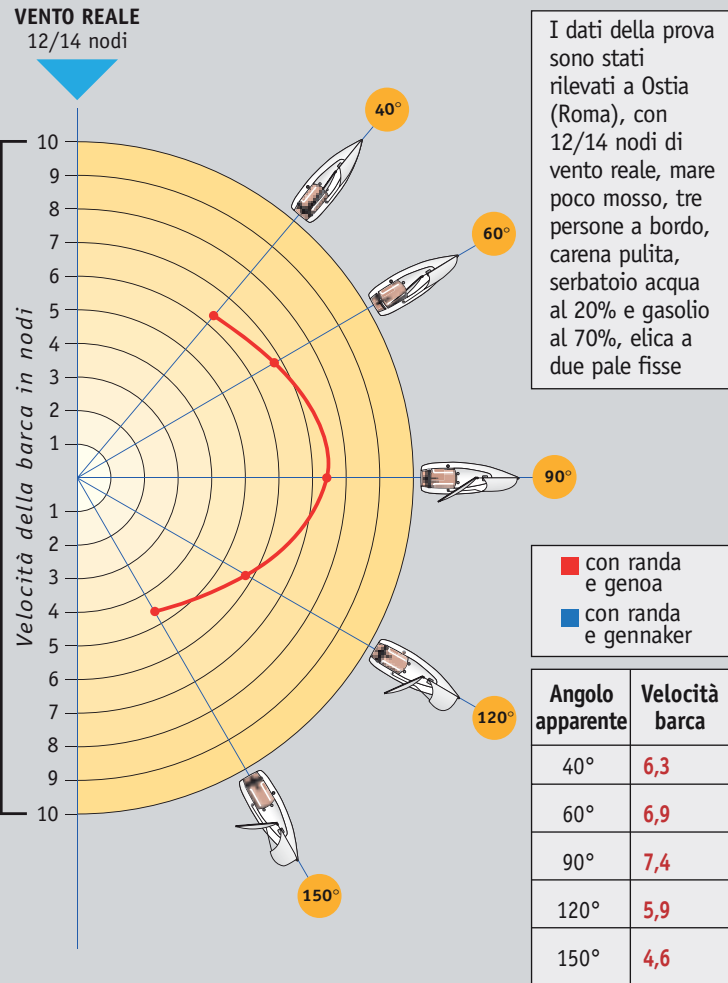
PRO

- Prestazioni a vela
- Interni
- Qualità/prezzo

CONTRO

- Botola portacime
- Tagliola
- Ass. magneti termici

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Cabine Prua	Cabina Poppa
1500	5,50	3	3	1	5
2000	6,60	3	4	3	7
2300	7,15	4	5	4	7
2800	7,70	4	6	4	8

per i serbatoi, che sono in Pvc stampato con un sistema di fermi a perno, facili da smontare per la pulizia o sostituzione in caso di rottura. L'impianto elettrico è pulito e ordinato, completamente cablato ma privo dei magneti termici di protezione.

PROVA IN MARE

La prova si è svolta a Ostia, di fronte al litorale romano, con una barca messa a disposizione per noi dall'ufficio locale dell'Adria Ship, importatore italiano degli Elan. Una bellissima giornata di agosto, in cui abbiamo avuto la rara fortuna di avere 12/14 nodi di maestrale che ha alzato un'onda per nulla fastidiosa, ci ha regalato qualche ora di puro divertimento.

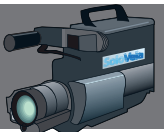
Appena issate le vele e poggiato per prendere una bolina larga, il carattere dell'Elan 340 si è subito manifestato: 18 nodi di apparente sulle vele, 60 gradi al vento e il log che a tratti tocca gli 8 nodi. Il timone è molto morbido e se timonare in piedi, visto lo sbandamento, non è facile, farlo stando seduti anche sotto vento è comodissimo. La barca va via leggera tenendo ben alta la prua. La prua si bagna spesso quando si affronta l'onda, ma l'acqua rimane sul triangolo di prua. La barca non si ingavona mai, scivolando senza sbavature sull'acqua e sull'onda. Tuttavia, così invelata, sotto piccole raffiche ogni tanto parte all'orza e fermarla è impossibile se non si apre un po' di randa. Riduciamo quindi un po' di genoa e la situazione diventa più tranquilla.

Anche nelle altre andature, compreso il fil di ruota, la barca rimane facile da portare e molto veloce.

Verso sera il vento cala, il reale si attesta intorno ai 9/10 nodi e la barca perde quel nervosismo che la caratterizza sopra i 16 nodi di apparente. Ora lo sbandamento è molto più contenuto e filiamo via a sette nodi in piena comodità.

In conclusione è una barca che ha bisogno di ridurre tela di bolina sopra i quindici nodi di apparente. Cammina benissimo con vento tra i 5 e i 10 nodi di reale, per diventar un po' più impegnativa con venti superiori. Una barca ideale per il Mediterraneo.

Il video di questa prova è disponibile in Dvd allegato a questo numero, e sul portale di SoloVela (www.solovela.net). Il pdf della prova, sarà disponibile gratuitamente sul portale a partire da novanta giorni dopo la pubblicazione.



DOTAZIONI DI SERIE

Drizze e scotte, winch, bozzelli, stopper, bussola, ruota del timone, teak sulle sedute, interni arredati, motore diesel, impianti idraulico ed elettrico

ACCESSORI EXTRA

	prezzi in Euro, IVA esclusa
Ponte in teak	6.205
Lazy bag	507
Salpancore 1.000 W	1.542
Spray hood	1.642
Vele North Sails	4.250
Vhf Raymarine	972
Pacchetto navigatore	4.886

Elan 340

VALUTAZIONI

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

Stivaggio

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

IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 10,50
Lunghezza gall.	m. 9,39
Larghezza	m. 3,48
Pescaggio	m. 1,95
Dislocamento	kg. 4.900
Zavorra	kg. 1.480
Superficie velica (r+g)	mq. 71.70
Cabine	2
Bagni	1
Riserva acqua	l. 180
Riserva carburante	l. 90
Motore	Volvo D1 30
Categoria CE	A
Progetto	Rob Humphreys
Cantiere	Elan Marine
Prezzo (IVA esclusa)	€ 86.990

TABELLA COMPARATIVA

		Elan 340	Dehler 34	Dufour 34	Harmony 34
Lunghezza f.t.	m.	10,50	10,21	10,60	10,44
Larghezza	m.	3,48	3,20	3,48	3,48
Dislocamento	kg.	4.900	4.500	5.700	4.850
Cabine		2	2	2	2
Bagni		1	1	1	1
Prezzo (IVA esclusa)		€ 86.990	€ 105.800	€ 89.750	€ 73.188

CONTATTI

Adria Ship
Piazza Carpaccio, n° 1
34073 Grado (GO)

Tel. 0431 83504
Fax 0431 876066

adriaship@adriaship.it

www.adriaship.it

