

ELAN 394 IMPRESSION

Ho voglia di navigare

Con il 394 Elan Marine continua l'evoluzione degli Impression, unendo prestazioni e comodità con spunti originali

di Giorgio Murnik
Foto Gloria Mazza

Porto Rose, siamo nella perla della costa slovena, in una caldissima giornata estiva, per provare l'Impression 394, il nuovo blue water cruiser di Elan Marine. Una barca destinata al comfort senza perdere d'occhio la velocità, come da tradizione nella gamma Impression. Una bella sfida, per il cantiere sloveno, dopo il successo riscosso nelle ultime stagioni dall'Elan Impression 444.

Progetto

Il progetto del 394 è di Rob Humphreys, che ha curato come di consueto la carena della barca e del team di sviluppo del cantiere stesso. Il risultato ottenuto? Una barca da crociera veloce semi-deck saloon dai volumi interni che sembrano maggiori di quelli che trovo di solito, senza però influire sulle prestazioni a vela, che sono brillanti. Il team di progettazione non ha trascurato la possibilità di avere diversi layout e possibilità di personalizzazione: questo nuovo Impression, infatti, è disponibile sia nella versione due cabine sia nella versione tre cabine, con uno o due bagni a seconda della configurazione.

Costruzione

L'Elan 394 Impression porta nella realizzazione la firma del cantiere: il sandwich dello scafo è realizzato in infusione di resina isofalica al 100% con due pelli esterne in vinilestere; la struttura interna, sempre realizzata in infusione, è fazzolettata allo scafo e ad essa viene imbullonata la chiglia a scarpone. Anche le paratie principali sono fazzolettate a scafo e coperta, così come le bitte d'ormeggio a prua e a poppa. La coperta in sandwich di balsa viene laminata in modo tradizionale e incollata allo scafo con resina epossidica e avvitata; in corrispondenza dei candelieri viene applicata una piastra di rinforzo e questi vengono fissati con bulloni.

>>



CHI È IL NOSTRO TESTER Giorgio Murnik, 33 anni, da quando ha tre anni naviga con le barche di papà, che gli trasmette la passione per la vela e gli permette di regatare in deriva. Con la maggiore età passa ai cabinati per poi tornare nel 2003 al primo amore: il 470, con il quale regata ancora oggi. Insegnante di vela presso il Centro Velico Caprera dal 1999, quando non naviga lavora come legale.

LE LINEE D'ACQUA PULITE E LA TUGA SEMI-DECK

<< Coperta

Prima di prendere il mare, mentre aspettiamo che entri la termica, esploro la coperta: a prua fa bella mostra di sé il musone dell'ancora in inox il quale è fissato con una piastra di rinforzo a vista, sulla quale (optional) si può notare il bompreso fisso dove murare vele per le portanti e le ariette leggere. Il rollafiocco immediatamente a poppa del pulpito chiuso munito di seduta in kebonny (teak artificiale), è un Furler della Selden. A poppavia del rollafiocco si apre il gavone dell'ancora con barbotin Quick incassato ed a basso profilo. Procedendo verso poppa, un ampio spazio prendisole su due livelli: il primo sul ponte in kebonny (fornito come optional che comprende anche le bitte a scomparsa ed i profili passacavo in acciaio) e il secondo sulla tuga, volendo, anche dotato di cuscineria. Spostandosi verso poppa, i passavanti sono ampi e non bisogna mettersi di traverso per passare le sartie con lande poste a filo tuga, dietro le quali, sempre a filo tuga, si trovano i carrelli del punto di scotta del genoa regolabili dal pozzetto. La tuga semi-deck saloon con rinvii al pozzetto, dotata di tientibene correttamente posizionati, è di dimensioni importanti, ma con linee che non la fanno risultare eccessivamente ingombrante; davanti al tambuccio, il trasto della randa e l'interessante pannello solare calpestabile (optional). Il pozzetto è molto ampio anche grazie al tavolo, dotato di meccanismo automatico, ripiegabile nel piano di calpestio. Le sedute sono lunghe e larghe e sotto ad esse si aprono degli ampi gavoni. Le manovre sono tutte rinviate a due coppie di winch di serie (Harken 35.2 sulla tuga e Harken 40.2 i primari), che a portata del timoniere gli permettono di manovrare le vele di prua senza disturbare nessuno. Al timoniere è riservato un ampio spazio e (di serie) due ruote in composito. Nella schiena d'asino è ricavato il passaggio verso la plancetta abbattibile attrezzata, molto comoda in rada e decisamente apprezzabile anche in porto come passerella.

SALOON FILANTE SONO I SUOI SEGNI DISTINTIVI

Interni

Accedo agli interni; la versione in prova è a tre cabine con un bagno solo a poppa, le essenze chiaro-scure del mobilio e del pagliolato mi accolgono dando un'impressione di spazio e ariosità molto piacevole; il quadrato con altezze di circa 2 metri (come in quasi tutti gli altri ambienti) è davvero ampio e luminoso grazie alle ampie vetrate della tuga. Sulla sinistra, la cucina a L è dotata di tutto lo spazio necessario per lavorare, di un lavello doppio munito, tra l'altro, di pompa a pedale, di un frigo ad apertura verticale e di un freezer a pozzo nell'angolo (nella versione standard viene fornito solamente il frigo a pozzo). Sul lato opposto della scala d'accesso, sagomata e con antiscivolo ad intaglio, si trovano il bagno e il tavolo da carteggio riccamente accessoriato, ma privo di seduta autonoma. Sotto al pagliolo su più livelli ben distribuiti, si trovano la maggior parte dell'impiantistica, il serbatoio delle acque nere e il serbatoio del gasolio. La dinette veramente grande, complice l'albero poggiato in coperta, è caratterizzata da una seduta a murata contrapposta a un divano a C, in mezzo al quale si trova un tavolo ad ante abbattibili e ribassabile, così da creare una cuccetta matrimoniale aggiuntiva. Le zone notte sono all'estrema prua e poppa. Nella versione in prova la particolare disposizione della cabina a prua, con il letto a murata, crea un gradevole gioco di linee che si intersecano verso prua. Le cabine gemelle di poppa sono caratterizzate da un corretto spazio di stivaggio, da un piano di calpestio di apprezzabile superficie e grandi cuccette matrimoniali.

In navigazione

Usciamo dal porto a motore e facciamo prua per Pirano. A motore la barca procede con un buon passo e sottocoperta il rumore non è eccessivo; con sail drive ed elica a pale abbattibili si manovra bene anche se l'opera viva importante non aiuta moltissimo negli accosti in banchina con vento al traverso. L'armo standard prevede un albero Selden a 9 decimi, con due ordini di crocette acquartierate e vang rigido. Il piano velico in dotazio- >>



ZONA LIVING O ZONA DI MANOVRA?

1. Il tavolino del pozzetto che esce dal calpestio dotato di meccanismo di apertura e chiusura.

2. La timoneria con la strumentazione completa ed i winch a portata di mano fanno sì che il timoniere possa governare quasi in autonomia. **3.** La poppa con la plancetta ben organizzata, pratica passerella in porto e comoda per le doccette dopo il bagno in rada. Da notare l'ampiezza del pozzetto, le due ruote della Carbonautica personalizzate Elan e le due sedute ricavate nel pulpito di poppa.



Pregi

- Pozzetto comodo in rada e navigazione
- Prestazioni di tutto rispetto

Difetti

- Assenza seduta autonoma del carteggio

La barca in cifre

I NUMERI DELL'ELAN 394 IMPRESSION

Lunghezza fuori tuttom 11,90
Lunghezza scafom 11,48
Lunghezza al galleggiamentom 10,00
Larghezza al b. max:m 3,91
Pescaggio:m 1,80/1,50
Dislocamento:kg 8000
Zavorra:kg 2545/2479
Superficie velicamq 76,02

Posti letto:4+2/6+2
Disegnata da:Rob Humphreys e Elan
Costruita da:Elan Marine
Adria Ship, Testata Mosconi, 34073 Grado (Go),
tel. 0431 83504, fax. 0431 876066,
www.adriaship.it, adriaship@adriaship.it

PREZZI

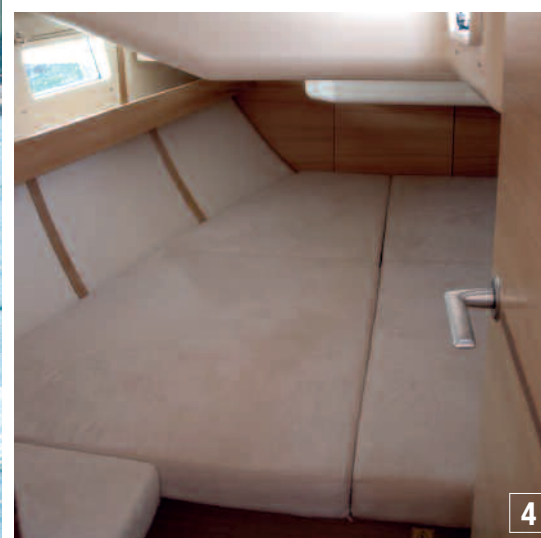
Versione base€ 119.490
Iva esclusa franco cantiere.



Le linee d'acqua pulite e il corretto posizionamento delle manovre rendono questo cruiser davvero piacevole nella navigazione a vela.



CHE INTERNI: AMPI, RAZIONALI E LUMINOSI!



DISPOSIZIONE CLASSICA E BEN SFRUTTATA

1. Il pratico pannello di controllo elettrico con gli indicatori dei livelli ben visibili. **2.** L'ampio quadrato con il tavolo ribassabile che diventa una cuccetta in più. **3.** La cabina armatoriale, con la sua particolare disposizione e l'ampio spazio di stivaggio. **4.** Una delle cabine gemelle di poppa con l'ampia cuccetta e la buona illuminazione data anche dalla finestratura sullo scafo.

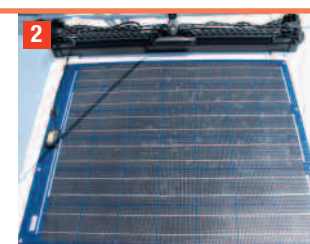
<< ne prevede un genoa e una randa semistecata di circa 38 mq ciascuno; una metratura che permette, come abbiamo avuto modo di provare, delle prestazioni brillanti con brezze sui 14 nodi e prestazioni di tutto rilievo con arie più leggere. Trovato il suo assetto, la barca naviga di bolina senza battere sull'onda e molto prima di raggiungere l'intensità di vento reale di cui sopra, la barca naviga con rispondendo con precisione alle sollecitazioni. Le uscite, come si raggiunge la superficie bagnata ideale, sono pulite e senza trascinamento, la prua fende le onde senza mai tuffarsi completamente. Le manovre sono semplici e le velocità di uscita dalle virate in prua e in poppa a vele bianche non si discostano troppo da quelle di entrata. Non è un racer, ma la barca è frizzante: con la detta intensità di vento a vele bianche, abbiamo tenuto velocità di 7,1 nodi di bolina stretta, 6,6 al traverso, 5,6 al lasco e 5,1 al gran lasco. E la navigazione era piacevole particolarmente per chi, seduto sulle sedute del pulpito di poppa ha goduto di una bella visuale senza dover fare fatica alle manovre.



Accorgimenti utili e funzionali

Sono diverse le soluzioni interessanti concepite dallo studio di progettazione per questo modello, come l'impiantistica posizionata sotto il pagliolo, che lascia comunque sufficiente spazio per stivare bottiglie e scatolame abbassando ulteriormente il baricentro della barca. Sotto a ciascuna cuccetta lo spazio è suddiviso da paratie, alcune delle quali contengono altra impiantistica (ad esempio le

batterie), mentre lo spazio rimanente è sfruttabile per lo stivaggio. Su questo cruiser c'è addirittura la possibilità di avere un pannello solare calpestabile il quale, saggiamente posizionato in una zona non molto sfruttabile della barca, è utile e funzionale. Altri optional che a mio giudizio sono interessanti, sono i winch bidirezionali e la possibilità di controllare l'elettronica della barca persino dall'iPad.



1. L'impiantistica dell'Elan 394 Impression è per lo più posta sotto al pagliolato, il che favorisce l'ispezionabilità ed abbassa il baricentro. **2.** Il pannello fotovoltaico calpestabile, utile e funzionale optional.

I Concorrenti

Modello	Elan 394	Oceanis 41	Dufour 405 GL	Sun Odyssey 409
CANTIERE	Elan Marine	Beneteau	Dufour Yachts	Jeanneau
PROGETTISTA	Rob Humphreys	Finot-Conq/Nauta	Felci/Roseo	Briand
LUNGHEZZA FT (m)	11,90	12,38	11,90	12,34
LARGHEZZA (m)	3,91	4,20	3,98	3,99
PESCAGGIO (m)	1,80/150	2,05/1,55	2,03	2,10
DISLOC (kg)	8000	8450	8990	7450
SUP VELICA (mq)	76,02	83,8	81,9	76
SITO INTERNET	www.adriaship.it	www.beneteau.it	www.dufour-yachts.com	www.jeanneau.it
PREZZO	119.490 €	n.c.	129.300 €	135.800 €

LA BATTAGLIA DEI 12 METRI

Ricca e diversa l'offerta apparsa sul mercato, che non accenna a calmarsi. Ne è un esempio l'Oceanis 41 appena presentato. La ricerca degli spazi e l'attenzione ai dettagli avvicinano sempre più questi modelli all'alto di gamma.