



IL PROFILO

L.f.t.	13,40
L. scafo	13,00
Pescaggio	1,90
Dislocamento	10,900 kg
Superficie velica	
Randa	45,30
Genoa 135%	48,80
Motore	Volvo 56 Hp
Prezzo Iva Escl.	139.900

Un'immagine dell'Elan 434 di bolina. Sotto, l'Elan 434 in baia. Grazie al baglio massimo molto largo e alla carena profonda, questa barca è molto comoda anche in rada



Lo scafo dell'Elan 434, è particolarmente elegante. il piano velico contenuto la rende facile da gestire



correnziale grazie al fatto che le barche vengono prodotte in Croazia dove il costo della mano d'opera è ancora molto basso.

IL PROGETTO

Il disegno della barca, come sempre per questo cantiere, è opera di Rob Humphrey. Il poliedrico architetto inglese ha ben interpretato il tema della barca da crociera pura. Il disegno è originale, sia da un punto di vista estetico sia tecnico. Per dare stabilità e rendere il passo sull'onda dolce, nonché permettere alla barca di variare molto nel peso del carico, il dislocamento è pesante con una superficie bagnata importante. Il piano velico è classico da crociera, un genoa che al 135% è di 48,80 metri quadri e una randa di 45,30 metri quadri per un totale di 94 metri quadri. Una velatura del genere è facilmente gestibile anche se non particolarmente potente.

LA COPERTA

Il disegno della coperta è particolarmente bello, l'occhio scivola sulle linee delle sovrastrutture senza trovare ostacoli e l'insieme di cur-

ve e angoli, dà una sensazione di tranquillità e forza. A prua, davanti alla grande vetrata con cui finisce la parte più alta della tuga, c'è un ampio prendisole, sul quale si possono adagiare comodamente due persone. Sui lati della tuga due oblò apribili servono il bagno di prua e il locale posto davanti a questo.

Il pozzetto è molto largo anche se non particolarmente lungo. Le panche sono profonde e comode; sotto a queste due grandi gavoni con il fondo a livello pagliolo. I passavanti che a centro barca sono di dimensioni discrete, avvicinandosi al coronamento si restringono sino a scomparire.

La timoneria è doppia con la bussola in comune posta sul tavolo a centro barca in posizione decisamente infelice. Le postazioni del timoniere sono rifinite con due puntapiedi.

La poppa è apribile con il sedile centrale incernierato sul lato sinistro. La plancetta è attrezzata con una scaletta da bagno e doccia.

Molto comodi sono i due sedili di teak montati agli angoli dei pulpiti di poppa.

Per quanto riguarda l'attrezzatura di coperta la barca è dota-



Elan 434 Impression La nuova rotta dell'Elan

di Lara Adani

Il cammino della Elan è stato lungo e faticoso. I primi anni in cui era importata in Italia, le barche del cantiere di quella che all'epoca era la Jugoslavia, venivano vendute in kit, poi, piano piano, il livello della qualità e dell'immagine del marchio è cresciuto sino ad arrivare a conquistarsi un posto di primo piano tra i cantieri che costruiscono barche in serie.

Allo scorso salone nautico una delle barche presentate ultimamente da questo cantiere, l'Elan 37, ha vinto la targa SoloVela per il salone 2003, perché è stata giudicata la migliore barca di serie presente.

Era naturale che un cantiere che si è conquistato un interessante

Dopo essersi imposto sul mercato della crociera regata con una serie di modelli nuovi, l'Elan vuole conquistare il mercato della crociera pura e inizia con questo 43 piedi della nuova serie Impression

fetta di mercato, dovesse prima o poi allargare i suoi orizzonti. Ciò accade oggi con la presentazione di una nuova linea di barche denominata Impression, di cui il primo esemplare è il 43 piedi che vi presentiamo in queste pagine.

Dopo una lunga serie di nuovi modelli che hanno rinnovato la gamma tradizionale che era improntata alla crociera regata, questa nuova linea si dedica alla crociera pura e al mondo del charter. L'intento è quello di offrire un prodotto con una qualità leggermente più alta della media, mantenendo un prezzo molto con-



ta di due winch Harken del 48 per il genoa e due winch per i rinvii rapporto 44; tutti i winch sono in self tailing. Le batterie di stopper sono della easy lock e dimensionati al piano velico così come il bozzellame.

COSTRUZIONE

Leggendo le note costruttive dell'imbarcazione si nota per prima cosa la dichiarazione del tipo di resina usata: vinilica per i primi strati

e isofaltica a seguire. Il che significa che si è mirato a fare un buon prodotto destinato a durare nel tempo. Se a questo ci si aggiunge il fatto che la barca è stratificata in infusione sottovuoto, possiamo ben dire che ci troviamo davanti a un modello di tutto rispetto. L'infusione sottovuoto è un complesso sistema di stratificazione (vedi SoloVela - gennaio 2003) che garantisce un migliore incollaggio dei vari strati di stuoia con una minore quantità di resina (la resina nella costruzione ha solo la funzione di collante, la robustezza è data dalla stuoia). Per finire tutte le paratie sono resinate lungo l'intero perimetro allo scafo, ciò contribuisce alla rigidità dell'imbarcazione e alla sua capacità di assorbire sforzi e urti.

A questo punto verrebbe da chiedersi: come è possibile che una barca fatta in infusione sottovuoto alla fine pesi 10.900 chili, di spostamento che la posiziona tra le imbarcazioni più pesanti della categoria. La spiegazione sta nella tipologia di barca. Il cantiere voleva costruire un prototipo per le lunghe crociere, uno scafo che potesse affrontare mare formato e vento teso senza dare grandi problemi al proprio armatore, una barca che garantisse il massimo



Gli interni dell'Elan 434 sono molto spaziosi. La falegnameria è di buona fattura e i legni scelti omogenei nel colore. In particolare il bagno armatoriale è molto grande con anche una cabina doccia

comfort anche in rada. Per ottenere questo risultato, Hunphrey ha disegnato una carena molto larga e profonda con il baglio massimo posizionato al centro. Per sfruttare i vantaggi derivanti da questo tipo di disegno la barca deve essere necessariamente pesante. Avere uno scafo leggero perché stratificato in infusione, permette di concentrare i pesi come i banchi batteria, i serbatoi e quanto altro normalmente di pesante è contenuto a centro scafo. Il peso al centro unito ad una prua stellata e una carena profonda, fa sì che la barca sia molto dolce sull'onda e restia al beccheggio. A questo si unisce la chiglia lunga per dare una forte stabilità di rotta. Una barca così concepita in navigazione è particolarmente piacevole.

INTERNI

Grazie alla tuga alta e ai grandi oblò che gli girano intorno, l'Elan 434 è molto luminosa. Come si entra la sensazione è di trovarsi in una barca molto più grande di un 43 piedi. La dinette è distribuita su due livelli con una differenza di circa dieci centimetri tra loro. La prima parte, la più alta, è dedicata al carteggio (sulla destra) e alla cucina (sulla sinistra). Quest'ultima è a "L" e molto spaziosa. Innumerevoli comparti rendono la vita del cambusiere più facile, da notare il grande cassetto per le posate, accessorio non sempre disponibile su barche di questa metratura. Tra il piano cucina e il divano, un vetro satinato segna la separazione delle due zone. Nella seconda parte un



grande divano a ferro di cavallo ed un secondo a questo contrapposto. Il tavolo della dinette di dimensioni generose, quando è aperto, unisce i due divani.

Esistono tre versioni dell'Elan 434: a due cabine, l'armatoriale, a tre cabine, la versione classica e, infine, dedicata al charter, la quattro cabine. In tutte e tre le versioni ci sono due bagni di cui il bagno di poppa è molto grande e ha la cabina doccia. La versione armatoriale, quella a due cabine, ha una splendida cabina di poppa con letto centrale e bagno privato.

In generale la falegnameria è di buona qualità e il livello delle finiture è perfettamente proporzionato al livello della barca.