

TEST CRUISER



ELAN 333

**Allegro e divertente sono i primi
aggettivi che vengono in mente
dopo aver provato questo 10
metri del cantiere sloveno.
Il piano di coperta razionale,
gli interni sufficientemente
confortevoli ma, soprattutto,
le prestazioni frizzanti,
ne fanno uno dei 33 piedi
più interessanti del mercato.**

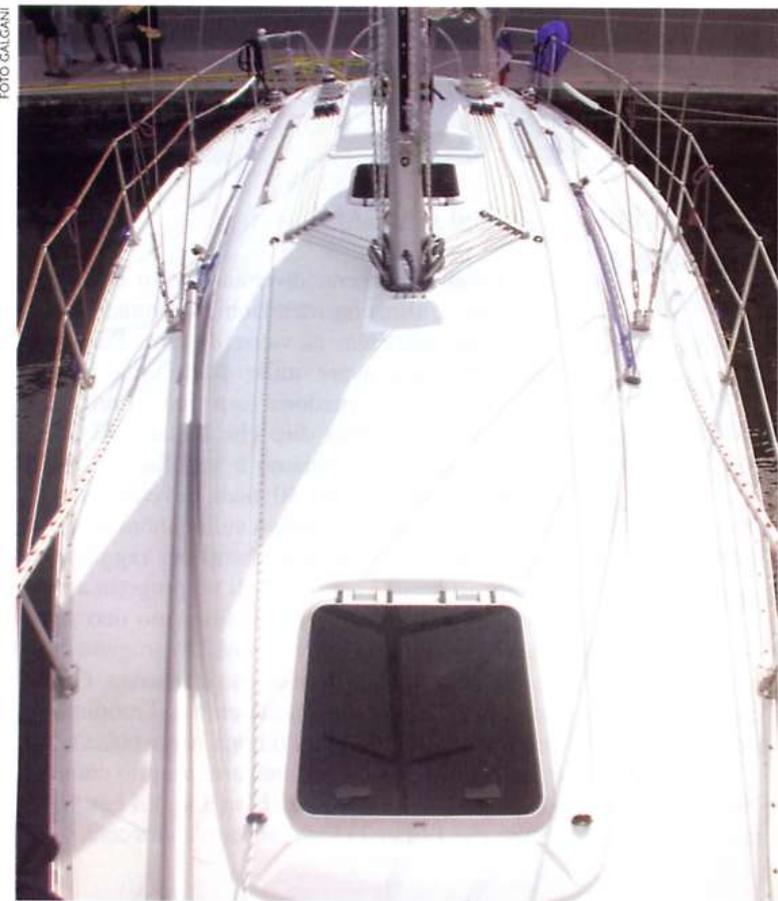
di VANNI GALGANI

Ci siamo veramente divertiti. Questo è, a parte tutte le altre considerazioni, il commento che, principalmente, ci viene di fare. Perché le barche possono avere mille difetti, ma quando sono divertenti si perdona loro quasi tutto. Con questo non vogliamo dire che l'Elan 333 abbia difetti, anzi. Ma ci teniamo a sottolineare che le barche, specie se sotto i 40 piedi, devono, a nostro avviso, far nascere il sorriso sulle labbra di chi le prova. Quali sono gli ingredienti per raggiungere questo risultato? Primo su tutti un progetto azzeccato, dove i parametri principali siano uno scafo

con dentro delle cabine e non un involucro che tiene insieme cuccette e divani. Un progetto dove i pesi siano posizionati correttamente e le appendici studiate per la massima efficienza. Già, le appendici come l'assetto e lo sterzo per una macchina, così il raddrizzamento e il rendimento del timone sono tra gli elementi che maggiormente fanno la differenza tra una barca borsa e una che reagisce con vivacità. L'esempio automobilistico ci serve per comunicare, proprio come su una macchina sportiva, il piacere puro che abbiamo provato a timonare l'Elan 333. Ed è per questo che, aldilà dei risultati in regata, siamo convinti che l'Elan 333 sia una barca vincente.



CRUISER



Come dicevamo, il segreto di una barca divertente nasce dal suo progetto. Sarebbe sicuramente un'ovvietà se non sapessimo per esperienza quanto invece sia difficile. Le barche devono essere belle, navigare bene e consentire, nello spazio che in una casa è destinato a una singola stanza, la vita comoda e completa a una famiglia. Non a caso, come anche per l'Elan 333, i grandi progetti sono legati a grandi nomi. Nel nostro caso, il nome è quello di Rob Humphreys: già famoso ai tempi dello Ior, appartiene al Gotha della progettazione mondiale, ed è l'autore di tutta l'attuale gamma Elan. La sua esperienza si traduce in **un progetto** sia elegante che performante, una barca dalle linee moderne e tirate ma lo stesso gradevoli alla vista. Le forme sono fini a prua ed estremamente potenti a poppa, con una notevole lunghezza al galleggiamento. **Le appendici** (lo dimostra anche l'immersione di ben 1,90 m) hanno dimostrato una ottima efficienza: in particola-

re il timone ha dato prova di rimanere perfettamente efficace anche in condizioni limite, risultando persino violento (in senso positivo) nelle manovre di emergenza (se nella partenza di una regata vedete un "buco" e volete infilarvi con decisione, avvertite prima i vostri ragazzi: altrimenti rischiate di filarne a mare un paio!). **Il piano velico**, ben allungato, è un 9/10 con albero a crocette acquistate e paterazzo regolabile (con difficoltà) tramite paranco. **La coperta** è caratterizzata dalla abbondante e ben disegnata tuga che, verso poppa, si raccorda con i paraonde del pozzetto. L'organizzazione è classica, con tutte le manovre rinviate ai winch di fianco all'ingresso: questo rende la zona a prua dell'albero adatta anche a utilizzi "rilassati" (come prendere il sole). **Il pozzetto** ha buone dimensioni e una disposizione delle manovre conservativa, anche se funzionale: il trasto è posto subito davanti al tambuccio, consentendo a una sola persona di controllare sia la

Il piano di coperta è caratterizzato dall'ampia tuga dal disegno gradevole. Il pozzetto presenta alcune soluzioni, come il gradino davanti all'ingresso e il trasto di randa avanzato, pensate più per la crociera. Da notare il pratico disegno dei paraonde con l'alloggiamento per i winch.

randa che tutte le manovre sulla tuga. Questa soluzione, apprezzabile in crociera, può causare qualche interferenza in regata tra il randista e chi lavora alle drizze che, per altro, è anche ostacolato dal gradino davanti al tambuccio e, quindi, costretto spesso a lavorare fuori dal pozzetto o appoggiato sulla scala. Il tailer trova posto dietro al randista con i due winch (di serie 40 ma opportunamente 44 sul modello in prova) incassati nell'alloggiamento di stampo (bello). Più indietro la timoneria a ruota: la posizione risulta ottima quando si timona seduti sui paraonde, inclinati correttamente specie per timonare sopravento (la perfezione la si otterrebbe con una ruota più



I legni interni sono caldi e disegnati con cura. Gli ambienti sono tutti di dimensioni corrette, con dinette e carteggio decisamente spaziosi per la categoria. Apprezzabili la sagomatura dei cuscini, il buon volume del bagno (penalizzato un po' nelle altezze) e la ricchezza di armadi e stipetti.

larga e due puntapiedi). Meno indovinata la posizione centrale in piedi (specie per persone alte) per il limitato spazio tra la ruota e la panca di poppa e l'interferenza del paterazzo. Di pregio la soluzione per accedere allo specchio di poppa. I due gavoni, di cui uno con fondo al livello del pozzetto, sono ampi anche se con bocca d'accesso limitata. Di buona qualità ma poco completa e, talvolta, sottodimensionata l'attrezzatura: per regatare in modo serio bisogna rivedere alcune manovre, tipo la scotta di randa o il paranco del paterazzo. Per scendere **sottocoperta** bisogna superare un gradino alto come le panche, soluzione che non ci fa impazzire, specie

quando non corrisponde a un palese e necessario guadagno di spazio sotto. La scala è comunque agevole e il vano del motore sottostante piuttosto ampio e ventilato. La sensazione generale che si ha è di una barca disegnata con cura e realizzata con passione, anche se qualche rifinitura risulta un po' ingenua o trascurata. In particolare i mobili, le porte, gli sportelli e quasi tutte le parti in legno, sono disegnati e realizzati con gusto e accuratezza, specie in relazione alla categoria. **Il quadrato**, merito anche dell'ampia tuga, è arioso e dotato di buoni volumi. **La dinette** ha un tavolo ad ante abbattibili e due divani, di cui uno a "C", lunghi più di due metri e dotati di cuscini ben sagomati. **Il carteggio** risulta ampio e ricco di spazi ben organizzati: vi è un abbondante piano per carteggiare, un discreto spazio per le carte, un seggiolino con cuscino comodo, un vano per i libri e tre bei cassetti. Buono lo spazio per l'elettronica, accessibile il quadro elettrico dotato, però, di simboli

incomprensibili. **La cucina** è ben organizzata anche se povera di aree di lavoro libere. I lavelli sono grandi e lo spazio di stivaggio comprende anche due comodi cassetti. Poco curata la coibentazione del frigo. **La cabina di prua** ha una cuccetta di discrete dimensioni anche se, inevitabilmente, piuttosto stretta ai piedi. In questo ambiente, più che negli altri, risulta molto presente la vetroresina del controstampo, anche perché non arricchita di profili e, in alcuni punti, poco rifinita. **La cabina di poppa** ha un bel letto doppio, un armadio a due ante e altro spazio di stivaggio; peccato che manchi un po' l'aria, difetto avviabile con l'adozione di un oblò sul pozzetto più grande. Discreto anche il calpestio. Decisamente buono (anche se a discapito dell'altezza) il calpestio **del bagno**, dotato di un lavello di stampata più un'ulteriore vasca, e provvisto di spazio per l'alloggiamento delle cerate. Nella media la qualità degli impianti, discreta per la categoria la capacità dei serbatoi. ■

CRUISER



REGATA: I DATI FONDAMENTALI

- **Organizzazione pozzetto:** di buone dimensioni, risente parzialmente di alcune scelte, come la posizione del trasto e il gradino davanti all'ingresso, pensate per un miglior utilizzo in crociera.
- **Posizione timoniere:** ottima per timonare sui lati, specie sopravento, non comoda per timonare in piedi, per scarsità di spazio per le gambe e interferenza del paterazzo. Da rivedere i puntapiedi.
- **Armo:** 9/10 con crocette acquartierate, paterazzo sdoppiato con regolazione a paranco manuale (poco demoltiplicato), assenza di volanti e di stralsetto.
- **Attrezzatura:** di buona qualità ma, talvolta, sottodimensionata, va obbligatoriamente arricchita di alcuni optional.
- **Regolazioni:** da rivedere alcuni elementi come la scotta di randa. Buoni i carrelli scotte genoa
- **Cuccette per navigazione:** sui divani in dinette.



Benvenuti a bordo

La giornata non promette bene: grossi nuvoloni sopra la montagna minacciano quel poco di cielo sereno che è rimasto, lo scirocco soffiava intorno ai 20 nodi e, da dentro il porto, sentite le onde scrosciare sul frangiflutto. Ma, pensate, che diavolo, sono proprio queste le giornate in cui il vostro Elan 333 dà il meglio di sé. Uscendo a motore vi rendete conto dal rumore che il tentativo del meccanico di allineare l'asse non ha avuto gli esiti sperati e dovrete rimetterci le mani. Appena fuori date randa e aprite il vostro genoa 130% (lo avete fatto apposta un po' più piccolo per poterlo portare pieno fino a 20 nodi). Un colpo di timone e via, la barca, che fino a quel momento aveva sbatacchiato beccheggiando sulle onde ripide, parte a quasi 8 nodi (siete di bolina larga), cavalcando il mare con disinvoltura. Vostra moglie si è vestita come se dovesse fare il Golfo del Leone in burrasca, ma la barca è asciutta e raramente l'acqua sale in coperta. Fuori ci sono altre due o tre barche (rigorosamente a vela) e voi, che siete notoriamente un malato della competizione (anche se vostra moglie preferisce dire rompiscatole), individuate subito la vostra "vittima": è una barca decisamente più grande, sui 40 piedi, ma tipicamente "crocierona" e, in queste condizioni, beccheggia disperatamente guadagnando in realtà ben poca strada. Voi invece, seduti comodamente sopravento, un piede sulla colonnina, l'altro sul puntapiedi (che avete dovuto far montare), la ruota un mezzo, venite su che è un piacere. Alla terza virata avete distanziato tutte le barche che avevate in torno: finalmente vi potete rilassare (si fa per dire), lasciate e

partite in planata come treni, destinazione l'unica caletta ridossata nei dintorni. Al lasco il divertimento è sommo, peccato riusciate a fatica a stare in piedi davanti alla ruota e siate costretti a timonare lo stesso seduti. In queste condizioni la barca è decisamente stabile e anche vostra moglie, che di solito rifiuta sempre, ha accettato di prendere il timone e ora è lì che manovra con decisione la ruota, accompagnando la barca sull'onda per farla planare. Alcune volte, sotto sforzo, il timone ha dato segni di indurimento: andrà rivista l'area intorno all'asse, speriamo siano le boccole e non lo scafo che flette... casomai farete resinare un rinforzo longitudinale (succede nelle migliori famiglie). Date fondo in un paradiso ridossato dal vento e dalle onde, se non fosse che il vostro tridato vi dice che l'acqua ha una temperatura sotto i 20 gradi avreste azzardato anche un bagno! Ma è proprio questo il bello delle barche a vela: anche in inverno (specialmente, dicono alcuni), potete godervi delle splendide giornate di sole lontani dalle bolge estive. Pranzetto, giornale, riposino e di nuovo verso casa, con tutta tela e 8 nodi di velocità al traverso. Quando siete in porto, la manovra si presenta con vento al traverso e il posto in cui dovete ormeggiare è strettino... speriamo bene. Girate la barca fuori dal molo e venite dentro in retro: vento o no, questi timoni appesi sono una vera manna per le manovre. Senza farle perdere velocità, infilate la barca al suo posto come se fosse un'automobile. È ora di tornare a casa e siete veramente soddisfatti: eravate arrivati con tutte le tensioni del lavoro addosso, ma è bastata una giornata sul vostro Elan 333, con i salti sulle onde, la sensazione al timone, le manovre veloci, per farvi completamente dimenticare ogni pensiero. Chi ha detto che le barche causano solo problemi?

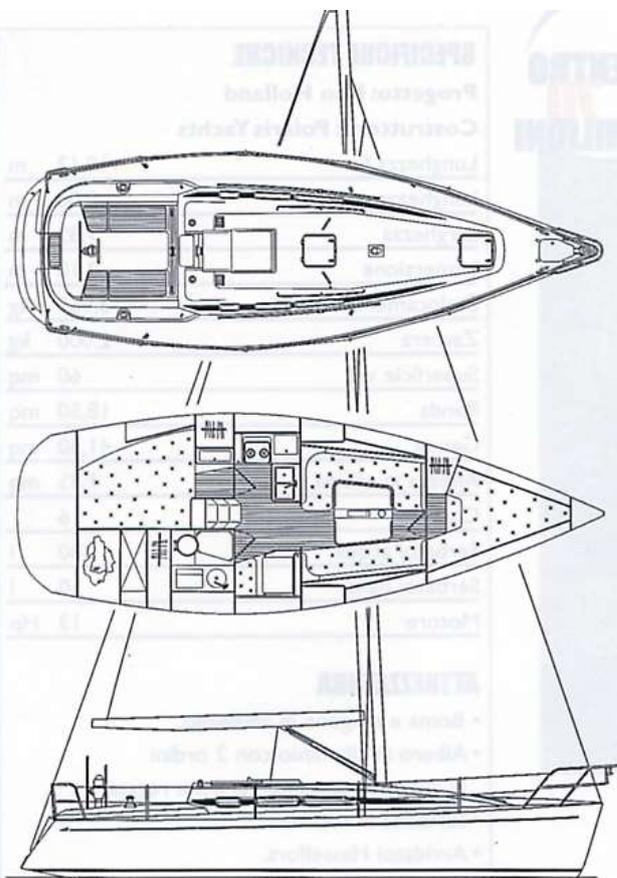


FOTO GRASSO



FOTO GRASSO

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 146x42 cm
 Spazio tra le panche 70 cm
 Trasto randa 136 cm
 Tavolo dinette 100x94 cm
 Tavolo carteggio 87x63 cm
 Letto prua 195x100+30 cm
 Letto poppa 190x150+110 cm
 Larghezza porte 38 cm

DEDICATO A...

Lo abbiamo già detto più volte, e non vorremmo ripeterci, ma a noi piacciono le barche vivaci. Siamo persino disposti a perdonare cuccette strette o ambienti all'osso (e non è certo il caso dell'Elan 333) pur di avere una barca che navighi, qualunque sia la dimensione. Perdonateci questa visione settoriale ma ci interessa più come una barca si comporta in mare che dentro un porto. Se questa sezione è pensata per cercare di individuare a chi è destinata la barca che stiamo valutando, vi diciamo che l'Elan 333, come già la sorella maggiore di 40 piedi che vi abbiamo presentato lo scorso mese, è per le persone che la vedono come noi. Questo non vuole assolutamente dire che sia il modo giusto di pensare. Semplicemente il modo che a noi piace di più. L'Elan 333, pur nella tranquillità di una barca per famiglie, ci ha sinceramente regalato un paio d'ore di vela pura (c'era anche un bel vento), con virate immediate, sbandate e accelerazioni sotto raffica, reazioni alle regolazioni e estrema reattività del timone. Indice di un buon progetto sopra ogni altra cosa. E poi lo stile con cui sono stati disegnati gli interni, l'aspetto marino, la linea gradevole. Se alcune cose in coperta non vi soddisfano potete sempre cambiarle (succede quasi sempre, perché chi ama questo tipo di barche ha le sue idee), ma a un progetto mal riuscito, a una barca goffa e lenta, non riuscirete mai a porvi rimedio. Se la vostra priorità, in una barca a vela, è come va a vela, non lasciatevi tentare da interni esageratamente voluminosi, e ricordatevi che le barche si giudicano prima di tutto fuori dall'acqua.



FOTO GRASSO

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: R. Humphreys

Lunghezza f.t.	10,45 m
Lunghezza gall.	8,75 m
Larghezza	3,46 m
Immersione (c/r)	1,50/1,90 m
Dislocamento (c/r)	4.000 kg
Zavorra (c/r)	1.520 kg
Superficie vel. (c/r)	66,40 mq
Motore Yanmar	18 hp
Serb. nafta	85 l
Serb. acqua	191 l

ATTREZZATURA

- Albero Sparcraft 9/10 2 crocette acquaretate, sartiate discontinuo in spiroidale
- Winch Lewmar 2x40 ST + 2X30 ST
- Attrezzatura di coperta Lewmar
- Vang rigido
- Rotaie genoa Lewmar con carrello a regolazione continua
- Randa e genoa in dacron
- Avvolgifiocco Furlex
- Stopper (10) Spinlock XAS
- Timoneria ruota Whitlock ø 120 cm

COSTRUZIONE

- Scafo: solid di vetro E, resina poliesteri (isofaltica i primi strati); ossatura di madieri resinati sul fondo
- Coperta: sandwich di balsa

DOTAZIONI

- Oblò (7) e osteriggi (2) Lewmar
- Doccia esterna a poppa
- Impianto idraulico con autoclave
- Fornello 2 fuochi + forno
- Pompa sentina elettrica

METEO DELLA PROVA

Vento: da 15 a 20 nodi reali

Mare: quasi calmo

PREZZO

Elan 333 Lit. 143.451

Optional:

Motore Yanmar 27 hp	4.108
Bulbo in piombo	3.168
Pozzetto e poppa in teak	1.277
Ponte in teak	8.415
2 winch Lewmar 44 st	1.330
Spi + attrezzatura + tangone	5.153
Randa full batten + lazy bag	4.105
Riscaldamento 3 uscite	5.643
Tridata (log, eco, temp.) + vento	3.811
Pilota autom. Raytheon 4000	2.970
Caricabatt. 60 ah + presa terra 220 v	1.487
Frigo elettrico	1.683
Acqua calda	1.613
Salpancore Lofrans 700 w	2.950
Ancora 10 kg + catena 50 m ø 8	970

Prezzi f.co cantiere in lire x 1.000 IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Adria Ship

Piazza Carpaccio, 26 - 34073 Grado (Go)

Tel. 0431 876896 - Fax 0431 876066

www.adriaship.it

E-mail: adriaship@adriaship.it

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP.VEL.	PREZZO
X-332	X-Yachts	10,06	3,30	4.350	64,07	171.860
First 33.7	Beneteau	9,98	3,40	4.800	64,25	137.970
Garnd Soleil 34.1	C. d. Pardo	10,25	3,27	4.700	-	167.000
J 105	J Boats	10,48	3,33	3.518	74,00	184.888