

Elan 37

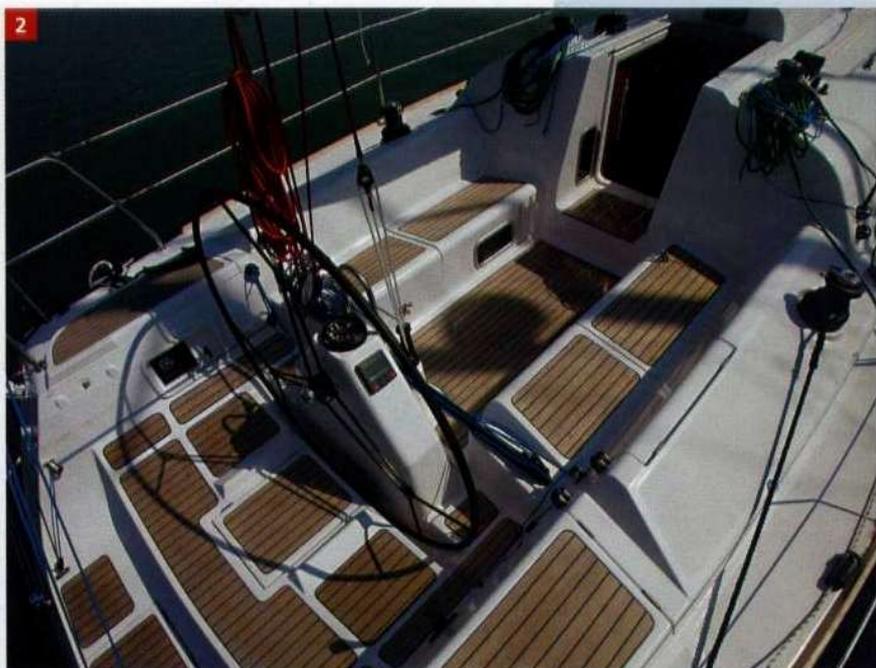
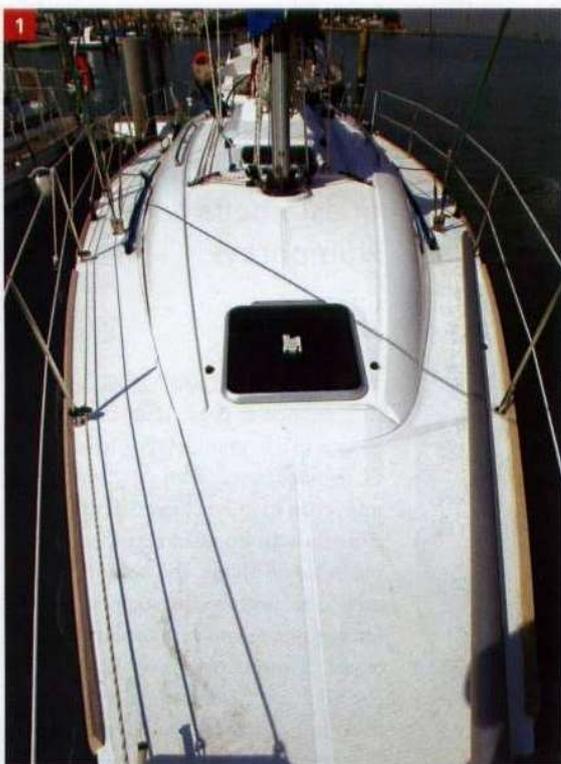
Estetica curata, manovre ben organizzate e prestazioni di rilievo sono le principali doti di questa bella carena di Humphreys

di VANNI GALGANI

Il segmento degli undici metri sportivi è uno dei più affollati del mercato. Tutti i cantieri impegnati in questa categoria che si rispettino hanno una loro proposta, più o meno spinta, ma comunque capace di notevoli prestazioni. Da sempre impegnato nel mondo delle regate, il cantiere sloveno Elan ha fatto del suo 37 la barca più spinta di tutta la gamma. Carena performante, piano di coperta ottimizzato per le manovre, interni con attenta distribuzione dei pesi, pacchetto racing optional completo di attrezzature delle migliori marche. Una scelta dettata dal grande agonismo che contraddistingue questa classe di cruiser/racer, dove nomi come X-Yachts, Bénéteau, Dehler, Pardo e molti altri offrono alternative di successo. Elan, cantiere fondato nel lontano 1949 e, dal '62, impegnato nella costruzione in vetroresina, propone due linee distinte di prodotti: i cruiser puri denominati "Impression", barche molto abitabili dotate di moderne deck-house, e la serie cruiser/racer, con modelli dai 31 ai 46 piedi in continua evoluzione, lo conferma la recente sostituzione del glorioso 333 con il più aggiornato 340 (in consegna prima dell'estate) e il futuro impegno in un 46 più performante del 45 che sostituisce (sarà presentato l'anno prossimo). Comune denominatore di tutta la gamma, sia cruiser che sportiva, è il progettista delle carene, quel Rob Humphreys famoso per i risultati in regate internazionali ma anche eclettico designer capace di coniugare con successo le performance con la necessità di volumi abitativi.



Elan 37



Il designer inglese Rob Humphreys non ha certo bisogno di presentazioni: vincitore di regate importanti come l'Admiral's Cup o la One Ton Cup, è stato coinvolto in impegnativi progetti di ogni tipo, dall'Open 60 di Ellen Mac Arthur ai Volvo 60 alle barche per l'America's Cup. La grande esperienza di questo studio, però, non si limita alle sole competizioni: portano la sua firma i 72 piedi del Global Challenge (la snervante corsa intorno al mondo controvento) e, da alcuni anni, tutta la gamma degli Oyster, cruiser tra i più prestigiosi al mondo. Elan è stato tra i primi a credere in questa firma di successo: in un periodo in cui molti cantieri di grande produzione si schiacciavano su nomi scontati, Elan ha fatto una scelta di qualità. Ne è nata una

gamma di barche sportive estremamente curate anche dal punto di vista estetico, con scafi sempre proporzionati e in sintonia con le relative tughe. Il 37 rappresenta la massima evoluzione di questa famiglia. Ha forme eleganti con slanci evidenti e insellatura molto pronunciata; i bordi liberi sono contenuti e compensati dai buoni ingombri della tuga. Sotto il galleggiamento, le forme sono tese e poco immerse, con volumi piuttosto "asciutti" e spoiler di poppa importante che favorisce l'allungamento dinamico del galleggiamento. Quindi un vestito quasi classico sotto cui si nascondono forme tirate e dinamiche. Anche in coperta un'estetica curata mette d'accordo forme e funzionalità: la tuga ha un profilo pronunciato e definito su cui si

innestano i paraonde a sezione triangolare che, a vari livelli, degradano verso poppa fino ad annullarsi sul ponte. Ne risulta un insieme equilibrato dall'aria sportiva ma dal sapore classico, più vicino agli Ior di una volta che ai moderni e sgraziati Ims. Il piano velico non si discosta dalle tendenze recenti e offre semplici e immediate regolazioni. L'armo è a 9/10 con albero a due crocette acquartierate e assenza di volanti; la superficie velica, una delle più importanti della categoria in relazione al dislocamento, garantisce ottime prestazioni, soprattutto in condizioni leggere. Curato anche il disegno delle appendici: il bulbo, offerto con due immersioni, è di serie in piombo con lama stretta e scarpone finale, mentre il timone appeso a lama garantisce una

1 La tuga ha un aspetto gradevole e ben nasconde il suo ingombro, in realtà piuttosto abbondante. Ne fanno le spese i passavanti, non sempre agevoli, e l'angolo del genoa, penalizzato dalla larghezza delle lande e dalla posizione piuttosto esterna delle rotaie (d'obbligo organizzare un barber); **2** Il grande pozzetto, con buona larghezza tra le panche, offre comodi spazi per l'equipaggio in manovra; **3** La zona di pavimento del timoniere è sagomata con puntapiedi; **4** Il paranco a cascata del paterazzo, funzionale e leggero; **5** Il piede d'albero è organizzato con semplicità e le manovre corrono sulla tuga a vista; **6** il particolare disegno dei paraonde consente un comodo appoggio sopravento quando la barca è sbandata. Da notare i cam-cleat sui fianchi della tuga

Zoom



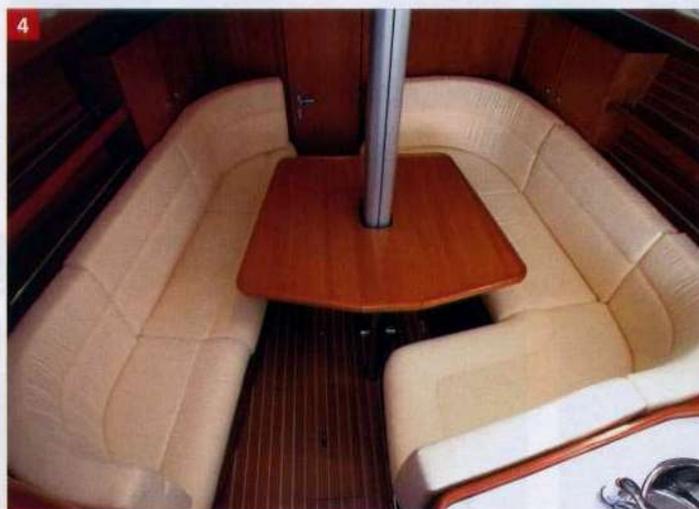
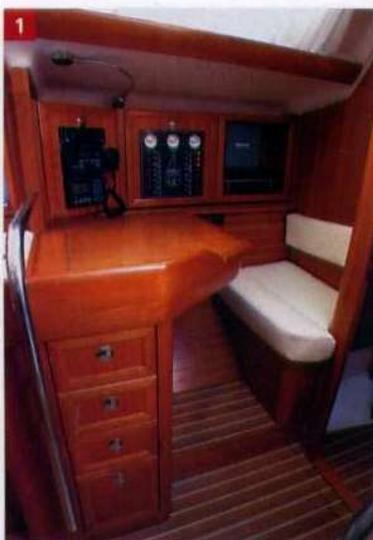
7 Le dimensioni del pozzetto sono superiori alla media. Accorta anche la distribuzione dei pesi, con estremità (prua e poppa) tenute leggere; **8** Il robusto pulpito è poggiato su quattro punti. Il gavone dell'ancora è poco profondo e, soprattutto, costringe a stendere la catena con frequenti interventi quando si salpa; **9** La posizione del drizzista ha un leggero gradino che funge da soglia per l'ingresso; **10, 11** La poppa nelle due versioni, regata e crociera. Come si può vedere, è stata sagomata per irrigidire la struttura e per agevolarne l'uso turistico. A questo proposito, è dotata di doccia calda/fredda e di scaletta telescopica. Da notare la manovra del paterazzo rinviata ai due lati del pozzetto

immediata sensibilità anche a basse velocità. La coperta è dominata dall'ingombro della tuga e, soprattutto, dal grande e ben organizzato pozzetto. Disegnato per accogliere senza problemi un numeroso equipaggio da regata, tiene anche conto della distribuzione dei pesi, con timoneria piuttosto avanzata e poppa aperta e leggera, dotabile di panca aggiuntiva quando si va in crociera. Le manovre - diamo per scontato il pacco racing che comprende winch maggiorati e attrezzatura completa della Harken - sono organizzate come su un racer, con vang e caricabasso sdoppiati su torrette girevoli ai lati della tuga e manovre di randa, compreso il paterazzo a paranco, rinviate subito davanti alla timoneria per essere totalmente gestite dal randista. In

questo senso risultano comodi i paraonde che, disegnati con bordo inclinato, offrono una comoda seduta sopravento a barca sbandata. Curati anche gli appoggi per il timoniere con puntapiedi di stampata, anche se i bordi esterni del pavimento sono inclinati disturbando la posizione in piedi sopravento. Buone le dimensioni delle panche: anche se risultano basse da terra offrono però un comodo appoggio per la schiena con paraonde alti ben 40 cm. Per lo stivaggio vi sono i due gavoni sotto le panche, ampi ma sfruttabili per l'autogonfiabile solo nella parte sotto i paraonde, più i piccoli vani sotto le sedute di poppa, di cui uno dedicato alle bombole del gas. Non larghissimi ma abbastanza puliti i passaggi verso prua.

A La manovra del vang, come quella del caricabasso, è sdoppiata e rinviata su torrette girevoli ai lati della tuga; **B** Il timoniere controlla la randa in modo completo, avendo a disposizione il paranco 6:1 veloce e la ridotta 24:1 della scotta, il carrello e la coda del paterazzo; inoltre la sagomatura dei paraonde offre una comoda seduta da sopravento; **C** I gavoni sono ampi ma risultano bassi nella parte sotto le sedute. L'autogonfiabile dovrà necessariamente essere messa in verticale nella parte esterna; **D** La scaletta da bagno è telescopica e nascosta da un elegante coperchio a filo col piano della plancetta

Elan 37



Come dicevamo, Elan produce in vetroresina da più di quarant'anni. I loro prodotti sono posizionati in una fascia di prezzo medio-bassa ma, nel corso degli anni, le tecnologie di costruzione hanno subito continui miglioramenti senza per questo incidere sui costi. Il 37 utilizza tecniche e materiali di buona qualità. Lo scafo e la coperta sono realizzati in infusione (ricordiamo, il metodo per cui si stendono sullo stampo i materiali a secco e, tramite un sacco a vuoto, si estrae l'aria e si immette contemporaneamente la resina che viene risucchiata andando a impregnare nella giusta quantità i tessuti), la resina usata è poliestere isoftalica con due mani esterne in vinilestere. I tessuti per la laminazione vengono pre-tagliati con il plotter nelle corrette dimen-

sioni per le varie aree. Sempre con resina vinilestere vengono fazzolettate la struttura di rinforzo interna (realizzata a piè d'opera) e le paratie. La giunzione scafo/coperta avviene meccanicamente tramite viti e chimicamente con il Plexus, adesivo a base epossidica. Ne risulta uno scafo rigido e piuttosto leggero, con un buon controllo della percentuale resina/fibre. Anche gli interni, di serie in mogano e, a richiesta, in ciliegio o in teak, sono realizzati con una discreta cura nelle finiture, denotando notevoli miglioramenti rispetto agli anni passati. Inoltre il design è ora più curato e coerente. Rimangono ancora alcuni problemi con l'applicazione dei siliconi di finitura, talvolta un po' imprecisi, e con qualche componente di dettaglio, tipo

l'illuminazione con spot ad accensione singola. Il layout, considerando l'impostazione sportiva di scafo e coperta, non sempre offre soluzioni ottimali. Intendiamo dire che forse valeva la pena proporre anche una versione con solo due cabine e un bagno più grande, destinando maggior spazio ai singoli ambienti per chi non avesse bisogno della terza cabina. Questo anche perché l'Elan 37 è uno scafo veramente sportivo, pensato cioè senza compromessi nei riguardi delle prestazioni. Quindi i volumi, specie in basso, sono piuttosto magri. Se a questo si uniscono i bordi liberi moderati e le abbondanti dimensioni del pozzetto, ecco che le cuccette o i piani di calpestio delle cabine possono risultare un po' sacrificati. In compenso però, in soli

1 Il fatto che il carteggio sia indipendente è un lusso su barche di queste dimensioni e tipologia con tre cabine; si paga con un po' di compressione degli altri elementi. Buono lo spazio destinabile all'elettronica, con quadro elettrico immediatamente accessibile; **2** Il quadrato è allungato verso prua e ha la zona della dinette nettamente separata; **3** La cucina risulta ben sfruttabile anche se raccolta. Lo spazio di stivaggio, seppur non abbondante, è bene organizzato con cassetti e stipetti pensili; **4** La dinette offre un buon numero di sedute. Gli schienali sono un po' troppo verticali e l'albero impedisce il completo sfruttamento del tavolo, peraltro non grande; **5** Sollevando la scala tramite pistoncini a gas si ha un accesso completo al motore



4 In quadrato, guardando verso poppa si ha una bella prospettiva. L'altezza è buona fino alla paratia di prua; **7** La cabina di prua è forse l'ambiente più sacrificato. Per ottenere uno spazio calpestabile, peraltro limitato, bisogna smontare la tavoletta che completa il piano della cuccetta. Per lo stivaggio vi è un piccolo armadio e il volume sotto il letto, accessibile anche da due sportellini; **8** La cabina di poppa a sinistra è quella più grande, con letto matrimoniale (quello di dritta è praticamente singolo) e un bell'armadio. Il calpestio è comunque piuttosto ridotto; **9** In dinette vi sono due stipetti e una libreria a due piani con stecche di contenimento in acciaio; **10** L'unico bagno, completamente controstampato, ha discrete dimensioni. L'altezza è limitata dall'ingombro della tuga



37 piedi si hanno tre cabine chiuse, dinette e cucina di buone dimensioni, e un carteggio vero dotato di seduta indipendente. La scala di accesso, realizzata con gradini sagomati su un carter in vetroresina che chiude il motore, risulta comoda e ben protetta sui lati. Le altezze sono buone fino alla paratia di prua, mentre nella cabina è stato abbassato il pavimento penalizzandone però la larghezza. Per consentire il posizionamento sullo stesso lato di carteggio, cucina e dinette, il quadrato è allungato verso prua, risultando ampio e ben arieggiato. La dinette è organizzata con un divano a "C" sulla dritta e uno lungo a sinistra, utilizzabile anche come cuccetta di guardia. Il tavolo, piuttosto leggero, è però saldamente ancorato alla struttura sotto il paio-



lo. La cucina, a "L" con leggera penisola verso poppa, risulta compatta ma ben sfruttabile anche in navigazione. E' completa di due grandi lavelli, frigo a pozzetto di buone dimensioni (ma poco coibentato) e tre piccoli ma utili cassetti. Le pentole trovano alloggio solo sotto i lavelli. Più a poppa il carteggio ha un piano di forma irregolare ma un discreto spazio per l'elettronica. Decisamente limitata la cabina di prua: per avere calpestio bisogna smontare una parte del letto. Le cabine di poppa soffrono un po' dell'ingombro del pozzetto. Di serie sono asimmetriche, con quella a sinistra più grande e dotata di letto doppio e abbondante armadiatura, compresi alcuni cassetti. A richiesta si possono avere gemelle.



A Il design, semplice ma curato, prevede anche alcuni giochi sui materiali, come l'uso di elementi in acciaio o questi pannelli in plexiglas acidato; **B** Nella zona cucina/carteggio vi sono ben sei cassetti, tutti montati su guide a rulli, comodi e ben distribuiti; **C** Il secchiello per i rifiuti si apre verso l'esterno della cucina, risultando accessibile a tutti senza disturbare chi è ai fornelli; **D** Questo è il grande armadio nella cabina di poppa a sinistra. Come si può vedere ha due ante e ben tre cassetti; **E** Nella zona di poppa del bagno è stato ricavato questo utile vano a giorno utile per elementi umidi, dalle cerate alle cime

Elan 37

FOTO LAUTIZER



FOTO LAUTIZER



FOTO LAUTIZER

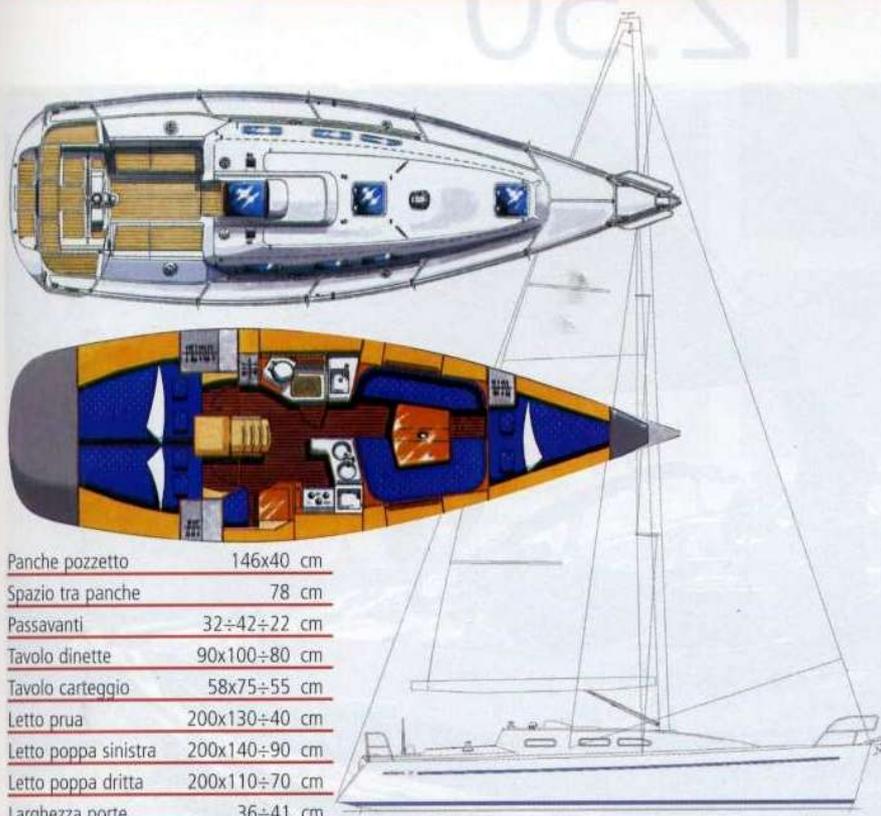


Benvenuti a bordo

Per una volta siamo stati felici di incontrare condizioni leggere durante una prova. Felici perché abbiamo potuto saggiare le doti di questa carena nelle condizioni in cui dà il meglio di sé, offrendo spunti tangibilmente superiori rispetto alle concorrenze. La giornata è stata caratterizzata da mare calmo e vento che raramente ha superato gli 8 nodi di intensità. Come potete vedere dalle immagini qui sopra, la carena di Humphreys è disegnata per mantenersi leggera e pulita quando le condizioni richiedono scarsa superficie bagnata e il minor attrito possibile per scivolare sull'acqua sfruttando ogni respiro del vento. Abbiamo navigato tra i 4 e i 5 nodi con vento veramente debole, saltando da una raffica all'altra senza perdere il passo. Le qualità di questo scafo sono emerse anche lasciando le vele, situazione in cui la maggior parte della barche si fermano: l'Elan 37 continua a mantenere una discreta andatura quasi senza lasciare traccia del suo passaggio sull'acqua. Tutto questo con vele decisamente da crociera: piuttosto piccole, magre, in dacron addirittura a ferzi orizzontali, una dotazione quasi offensiva per una barca che meriterebbe il miglior "motore" possibile. Ottima la reattività sulla grande ruota del timone: il corretto disegno e dimensionamento della pala consentono una risposta immediata anche alle basse velocità, basta che la barca si muova appena per dirigerla dove si vuole. Le accelerazioni sono un

tutt'uno con la raffica e, anche quando si vira, la perdita di velocità è sempre limitata consentendo un rapido ritorno sul target. Appena l'aria aumenta, l'accentuato oggetto dello spoiler di poppa comincia a poggiarsi sull'acqua aumentando sensibilmente la lunghezza al galleggiamento dinamica. E' questa forse la caratteristica più interessante: la carena varia la sua geometria a seconda delle condizioni del vento, permettendo di rimanere performante anche nelle tipiche situazioni mediterranee per poi aumentare la potenza quando il vento soffia più deciso. In pozzetto tutto funziona a dovere: il timoniere può contare su un pavimento ben sagomato che consente una buona visibilità sulle vele sia da seduti che in piedi, sopra e sottovento. I controlli della randa, di immediata gestione per il randista, sono rinviati subito a prua della ruota, controllabili facilmente anche dal timone in caso di equipaggio ridotto. Tra i pochi difetti la posizione del punto di scotta genoa e relativo angolo: il tutto risulta un po' troppo largo e aperto, rendendo necessaria l'organizzazione di un barber. La corretta forma del timone aiuta anche nelle manovre a motore: come spesso accade sui cruiser/racer, la barca gira agevolmente su sé stessa. Vi è qualche ritardo sulle reazioni in retro, ma non si avverte l'effetto evolutivo dell'elica. Più che onorevoli le velocità, prossime agli 8 nodi a tutto gas e intorno ai 7,2 in in crociera.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	146x40 cm
Spazio tra panche	78 cm
Passavanti	32÷42÷22 cm
Tavolo dinette	90x100÷80 cm
Tavolo carteggio	58x75÷55 cm
Letto prua	200x130÷40 cm
Letto poppa sinistra	200x140÷90 cm
Letto poppa dritta	200x110÷70 cm
Larghezza porte	36÷41 cm

Dedicato a...

Sempre più spesso gli armatori dallo spirito sportivo scelgono la taglia tra i 35 e i 37 per cimentarsi in accanite regate con barche ben adattabili anche a comode crociere. Contrariamente a quella dei 40 piedi, è una categoria in cui raramente si incontrano forti interessi commerciali che portano inevitabilmente i professionisti a bordo. Quindi le regate risultano più vere, i team gestiti in modo più familiare, gli sforzi economici, a cominciare dall'acquisto della barca, affrontabili anche senza impegnative (e vincolanti) sponsorizzazioni. In questo contesto, tra le numerose offerte adatte a diversi budget, ben si inserisce l'Elan 37, una barca proposta con un vantaggioso rapporto qualità/prezzo. Nonostante il recente aumento del listino, corrispondente però a un adeguamento delle tecniche costruttive e delle dotazioni, rimane sempre uno dei c/r di questa taglia più appetibile, anche in virtù dei buoni prezzi a cui sono offerte le attrezzature da regata. Una barca che, inoltre, poco risentirà dei cambiamenti dovuti alle mode, perché è disegnata con uno stile che non ne subisce le influenze. Se amate andare a vela ad ogni costo e non sono i volumi interni a guidarvi nella scelta, è sicuramente una possibilità da valutare.

FOTO LAUTIZER



i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
X-37	X-Yachts	11,35	3,48	6.400	86,60	166.000
First 36.7	Bénéteau	11,00	3,45	5.870	78,50	98.780
Grand Soleil 37	C. del Pardo	11,02	3,68	6.200	84,00	144.000
Bavaria 38 Match	Bavaria	11,39	3,70	6.400	88,50	113.000

Progetto	Rob Humphreys	
Lunghezza scafo	11,16	m
Lunghezza gall.	9,77	m
Larghezza	3,65	m
Immersione	2,05/2,30	m
Dislocamento	5.900	kg
Zavorra (39%)	2.290	kg
Sup. vel. (randa + genoa 135%)	81,17	mq
Motore Volvo D1-30 S-drive	30	hp
Serbatoio nafta	100	l
Serbatoio acqua	210	l

Attrezzatura

- albero 9/10 Selden 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Furlex 2005
- tendipaterazzo con paranco a cascata
- vang rigido Selden
- winch Harken 2x46 ST + 2x40 ST
- timoneria Lewmar ruota in alluminio ø 150 cm
- stopper Spinlock XTS (8)
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in Pvc espanso, resina poliesterio isoftalica, due strati esterni in vinilestere; laminazione in infusione
- struttura: ragno in vtr controstampato e fascettato allo scafo con utilizzo di resina vinilestere

Dotazioni

- pozzetto e plancia poppa in teak
- seduta di poppa amovibile
- osteriggi (2) e oblò (10) Moonlight
- fornello Eno a 3 fuochi
- batterie 12 v 1x63 Ah + 1x100 Ah
- circuito 220 v con cavo per banchina

Meteo della prova

- vento da 4 a 10 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

Elan 37 € 107.990

Optional

Pacco regata comprendente: sartie in Dyform, manovre in Dyneema, winch Harken 2x48 + 2x44, attrezzatura coperta Harken performance	5.294
Pacco crociera comprendente: boiler acqua calda, frigo elettrico, caricabatterie, pompa elettrica doccia, luci di lettura	4.664
Bulbo con immersione 2,30 m	790
Sartie in tondino	2.790
Tuff-Luff	1.629
Attrezzatura spi con tangone alluminio	2.291
Riscaldamento Webasto Airtop 3500	2.909
Salpancora Lofrans 1000 w	1.542
Panca poppa amovibile con gavoni	2.417
Sprayhood	1.722

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Adria Ship

Piazza Carpaccio, 1 - 34073 Grado (GO)

Tel: 0431 876896 - Fax: 0431 876066

www.elan-marine.com - adriaship@adriaship.it

prova

Scabba Tecnica

FOTO ELAN



Equilibrato e reattivo, questo undici metri sloveno ha dimostrato ottime prestazioni in tutte le andature