



**superprova**  
di Leonardo Zuccaro

# **BELLA E VELOCE**

## **ELAN 410**

Il nuovo Elan 410, progetto dell'inglese Rob Humphreys, in bolina con 10 nodi di vento reale. Da notare l'estetica moderna e proporzionata.



>>  
Elan 410

Sopra, la prua alta e sottile dell'Elan 410, priva del musone dell'ancora che è asportabile. A sinistra, al lasco sotto spi la barca ha dimostrato una notevole capacità di "scendere" in poggiate senza vistosi cali di velocità. Da notare il circuito in tessile per tesare il paterazzo, un optional incluso nel pack regata.

**L**a filosofia progettuale è la stessa dell'Elan 37 e del più recente 340, due modelli che stanno riscuotendo un grande successo in tutta Europa. Dunque, una barca pensata per chi ama l'emozione della vela pura e vuol divertirsi nelle regolazioni di "fino", una vera macchina a propulsione eolica che fa dimenticare l'utilizzo del motore con un refo d'aria, ma che con 30 nodi di vento e mare formato sa passare l'onda con dolcezza e potenza. Poco importa se quell'armatore ha intenzione di cimentarsi tra le boe o navigare in crociera con famiglia e amici.

Quel che conta è che la sua barca sappia esprimere il meglio in termini di velocità e di sensibilità alla ruota, senza badare ai compensi e alle misteriose alchimie delle formule di stazza. Così è stato per l'Elan 37 e per il 340, così è per il nuovo 410 che il cantiere sloveno ha appena varato e di cui abbiamo provato in anteprima il prototipo. Al primo sguardo colpisce la sua ruota in carbonio da 160 cm di diametro, il classico optional ruffiano capace di impreziosire qualsiasi pozzetto, ma che in questo caso si sposa a meraviglia col blu notte delle decorazioni. Rob

Humphreys, che come al solito è l'autore del progetto, ha voluto accentuare il carattere sportivo delle linee lasciando aperto il pozzetto sul retro; a delimitarlo una semplice panchetta che funge all'occorrenza da passerella. Ma se vista da poppa il 410 sembra una barca più grande delle sue reali dimensioni, ben più seducente è il profilo laterale dove spicca la bella proporzione tra i bordi liberi e la tuga e quella prua verticale che sale gradatamente dal piano dell'acqua, a rimarcare l'insellatura del cavallino.

SEGUE A PAG. 164 >>>

## LA COPERTA

A lato, il pozzetto dell'Elan 410 è di forma lineare e aperto sul retro. Lungo oltre tre metri, offre tre sedute comode per lato e spazio in abbondanza per il timoniere. Di serie sono forniti due winch primari Harken 48, due secondari per la randa Harken 44 e due per le drizze di pari dimensione. A destra, il pozzo della catena, stretto e profondo, con la sede del salpancora opzionale.



Danièle Oberrauch/Sea&See

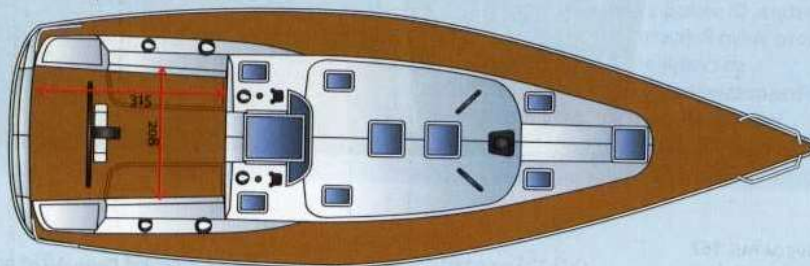


Sopra, i due gavoni ricavati su ciascun lato del pozzetto. Sotto, la zona delle drizze ospita un fitting completo per le regolazioni di "fino".



A lato, i passavanti sono molto larghi e liberi da intralci. La scotta della randa con circuito alla tedesca corre incassata sotto il ponte. A sinistra, una immagine da prua della tuga, dove si notano i due recessi per il circuito sdoppiato del caricabasso del tangone.

Dimensioni espresse in centimetri



A sinistra, la zona d'ingresso con in basso il ripostiglio per gli imbandi delle drizze. Sopra, la base d'albero con le manovre che corrono verso poppa nascoste sotto la calandra in vtr.

## GLI INTERNI



A destra, l'accesso frontale al vano motore. Il portello è sostenuto da due pistoni a gas che ne agevolano il movimento ma ne limitano anche l'angolo di apertura. Di serie il nuovo Volvo Penta 40 cv con trasmissione S-Drive ed elica bipala fissa.



Sopra e a sinistra, due immagini del quadrato dell'Elan 410. La sua lunghezza complessiva è di oltre 50 cm superiore a quella dei concorrenti. E il legno chiaro non fa che amplificare la sensazione di ampiezza scendendo dalla scaletta.

<< SEGUE DA PAG. 162

## Progetto 9/10

Dal confronto col modello precedente, l'Elan 410 sempre a firma di Humphreys, si evidenziano le principali linee guida seguite dal progettista inglese. La prima riguarda la lunghezza al galleggiamento statica, quella misurata con la barca all'ormeggio, aumentata di oltre un metro per una velocità critica che supera gli 8 nodi. La seconda interessa le sezioni di poppa, qui molto più larghe ma anche più svasate per conservare una buona simmetria dei volumi immersi sotto sbandamento. A fronte del maggiore dislocamento

(8300 kg contro i 7500 del "vecchio" 40), l'Elan 410 dispone di circa 15 mq in più di tela: un rapporto "peso/potenza" tra i più alti della categoria. E il suo bulbo, specie quello a pescaggio profondo (2,45 m), è di forma assai più stretta del precedente e con bordi di entrata e uscita verticali. In sostanza, una barca che sulla carta vanta ottime potenzialità sia con poca aria che con vento medio.

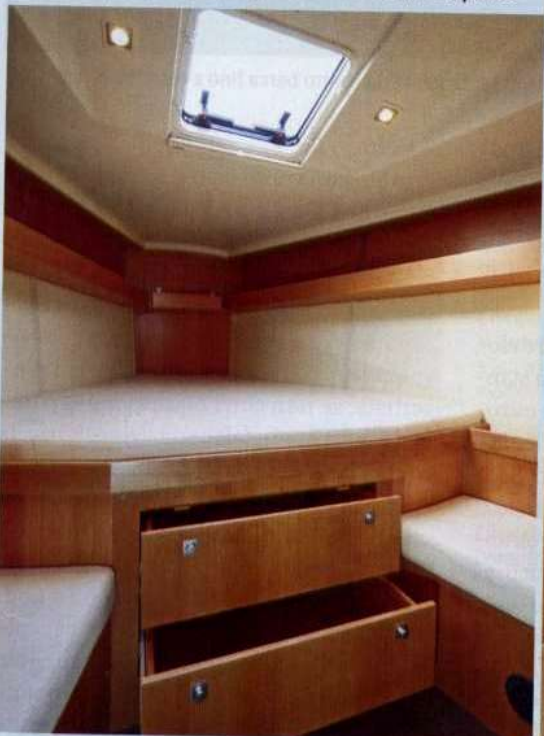
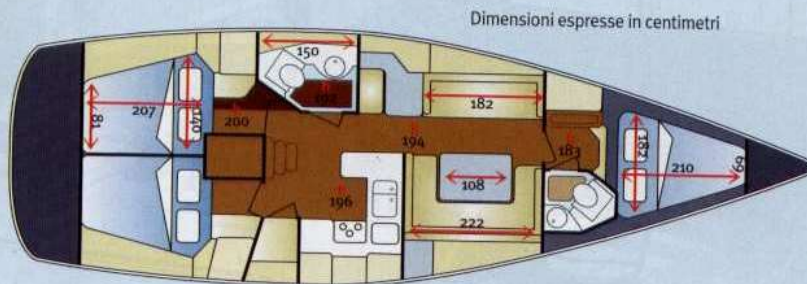
## Costruzione 9/10

Passato già da anni all'infusione, con il nuovo 410 il cantiere Elan ha ulteriormente

raffinato questa tecnica laminando l'ossatura di rinforzo interna insieme con la scocca così da creare un corpo unico fin dalla stratifica iniziale. Ne deriva una maggiore rigidità della struttura, in aggiunta alle migliori caratteristiche meccaniche della vetroresina derivanti dall'infusione. Le fiancate e la coperta sono entrambe in sandwich (con anima in Pvc le prime e in balsa la seconda) mentre, per non correre rischi di delaminazione, l'opera viva è in laminato pieno con strato esterno resinato in vinilestere per una maggiore protezione



Sopra e sotto, la cabina di prua vista dalla cuccetta e dal disimpegno. Anch'essa spaziosa, può ospitare la seconda toilette con accesso dall'interno. A destra, l'angolo carteggio dispone di un profondo vano portacarte sotto il piano di 86x57 cm. Completano lo stivaggio quattro cassetti, una libreria e uno stipetto.



Sopra, la toilette di poppa è più ampia della media e dispone di tre ripostigli in alto per gli effetti personali. Interamente controstampata, è aerata da un boccaporto. A sinistra, una delle due cabine gemelle di poppa. Sufficiente lo stivaggio, ma il fondo della cuccetta è in parte occupato dal recesso della ruota.

Daniele Oberrauch/Sea&See

contro l'osmosi. Il bulbo è composto da un'ala in ghisa con scarpone in piombo, mentre l'asse del timone in acciaio inox ruota su boccole autoallineanti.

### Coperta 8/10

Passavanti ampi, dislivelli contenuti, pozzetto spazioso e aperto sul retro, attrezzatura Harken completa e ben posizionata. Il piano di coperta del 410 rispetta le esigenze del doppio uso crociera-regata, facilitando la circolazione anche con equipaggio numeroso e garantendo la neces-

saria efficienza in manovra. La scotta randa sdoppiata che corre nascosta sotto il ponte è rinviata ai due winch secondari col solito sistema alla tedesca. I carrelli del genoa sono regolabili dal pozzetto, mentre le drizze sono servite da due batterie di 5 stopper ciascuna e due bozzelli crossover per rimandare la cima sul winch opposto. Notevole anche il volume di stivaggio: oltre ai due gavoni speculari sotto le panche, il 410 è provvisto di un vano separato per la zattera e due gavoni sul fondo per le cime.

### Interni 7/10

Al momento c'è una sola versione di interni, quella con tre cabine e una oppure due toilette. Al pari dell'Elan 37, il 410 presenta un quadrato molto più lungo dei concorrenti. E questo per dare spazio alla cucina a C (con annesso armadio cerate o cambusa) e alla toilette di poppa, entrambe di dimensioni ben al di sopra della media. Per contro, questa soluzione ha tolto un po' di volume alle cabine di poppa e ha comportato la presenza del recesso della ruota sul fondo delle cuccette. Ampia in-

>>  
Elan 410



Questa immagine evidenzia l'accentuata insellatura del cavallino, con i bordi liberi che salgono gradatamente da centro barca fino a estrema prua.

vece la cabina di prua che nella versione con un solo bagno dispone di uno spazioso disimpegno e due armadi contrapposti, oltre ai due cassettoni ricavati sotto il letto. Nella media le dimensioni del carteggio, il cui piano misura 86x57 cm.

### Piano velico 9/10

Di tutta la flotta dei 40 piedi, l'Elan 410 è quello con l'albero più alto: la sua P (inferitura della randa) misura 16,16 m contro i 15,67 del GS 40 e i 15,50 del Comet 41, che sono notoriamente barche ben invelate e performanti. Di tela ce n'è pertanto in abbondanza e il fatto che sia così sviluppata in altezza sta a indicare l'attenzione del progettista alle condizioni di vento leggero. L'albero Sparcraft è passante e armato a 19/20, con due ordini di

crocette aquartierate, di serie il tendipaterazzo meccanico e il sartame in cavo spiroidale, optional quello in dyform o in tondino.

### Impianti e dotazioni 6/10

Un tempo punto debole del cantiere sloveno, l'impiantistica ha ora gli stessi standard qualitativi della cantieristica europea. E in questo caso rispetta quell'ormai dimenticata regola dei pesi al centro. Sep pure a scapito dello stivaggio in dinette, boiler batterie e serbatoi dell'acqua sono infatti piazzati sotto i divani. Incompleto, invece, il quadro elettrico a cui manca l'amperometro e qualche magnetotermico disponibile per utenze supplementari. Piuttosto scarse anche le dotazioni di serie.

### A vela 9/10

Provato con vento da 6 a 10 nodi, il prototipo dell'Elan 410 ha confermato in pieno le sue caratteristiche progettuali. Sebbene armato con il genoa al 100%, si è infatti dimostrato molto potente tanto da far dimenticare l'utilizzo di un genoa sovrapposto, come il 14,3% previsto dal progettista, se non con l'equipaggio al completo disposto in falchetta. In sostanza, la barca non è molto rigida alla tela e per la crociera l'olimpico è già più che sufficiente. Con 6 nodi d'aria il log (opportunamente tarato) ne ha segnati quasi altrettanti di velocità, mentre con 10 nodi di vento reale abbiamo superato agevolmente i 7 di passo. Il tutto con un angolo di virata di 85° tra i due bordi. Molto sensibile al timone, il 410 si porta con due dita grazie alla ruota di grande diametro che garantisce piena visuale del genoa seduti di lato. L'attrezzatura è disposta correttamente, ma consigliamo i winch maggiorati (presenti sull'esemplare in prova) al posto di quelli di serie.

### A motore 7/10

Con il Volvo da 40 cv dotato di S-Drive ed elica a due pale abbattibili (di serie una bipala fissa), l'Elan 410 ha superato i 7 nodi a regime economico di crociera e gli 8 nodi al massimo. Esempio la silenziosità anche nelle cabine di poppa, facile la manovrabilità all'ormeggio ma sacrificato l'accesso al vano, specie dai lati.

#### DETTAGLI AZZECCATI

1 Della cucina si apprezza non solo la forma a C, la più ergonomica sia all'ancora che in navigazione, ma anche lo straordinario volume di stivaggio. E non ultimo, la pattumiera con pratica botola di accesso sul piano di lavoro. 2 Oltre ai due gavoni sotto le panche, ve ne sono altri tre sul fondo del pozzetto, uno dei quali per la zattera. 3 La mancanza di oblò apribili nella dinette è compensata dai due boccaporti 50x50 cm disposti in linea.

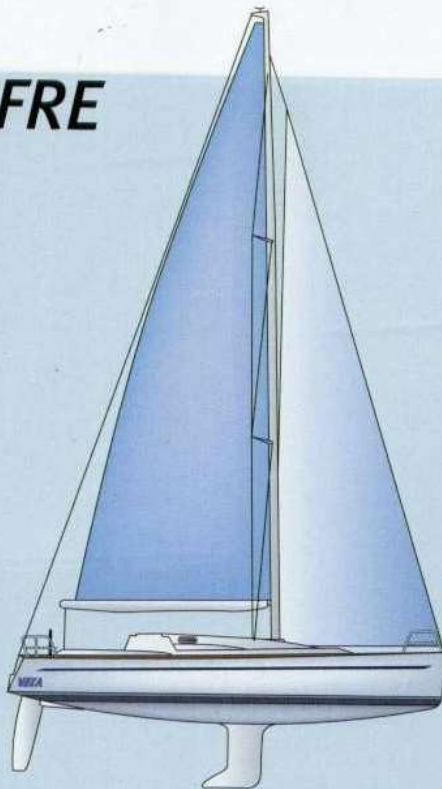


# Elan 410

## LA PROVA IN CIFRE

### DATI BARCA

- Lunghezza fuori tutto ..... m 12,27
- Lunghezza scafo ..... m 12,27
- Lunghezza al gall.: ..... m 11,28
- Larghezza al b. max: ..... m 3,91
- Pescaggio standard: ..... m 2,10
- Pescaggio alternativo: ..... m 2,45
- Dislocamento: ..... kg 8300
- Zavorra (pesc. std): ..... kg 2500
- Superficie velica: ..... mq 105,90
- Superficie randa: ..... mq 50,70
- Superficie genoa 143%: ..... mq 55,20
- Superficie spi: ..... mq 143,00
- I: ..... m 16,66
- J: ..... m 4,63
- P: ..... m 16,16
- E: ..... m 5,43
- Numero cuccette: ..... 6+2
- Motore: ..... Volvo Penta 40 cv
- Capacità serbatoi acqua: ..... l 350
- Capacità serbatoio gasolio: ..... l 150
- Omologazione CE: ..... Cat. A 8 persone
- Disegnata da: ..... Rob Humphreys
- Costruita da: ..... Elan Marine
- Distribuita da: ..... Adria Ship
- Testata Mosconi, 34073 Grado (GO), tel. 0431 83504, [adriaship@adriaship.it](mailto:adriaship@adriaship.it), [www.adriaship.it](http://www.adriaship.it)



### CONDIZIONI DEL TEST

- Velocità del vento reale: ..... 6/10 nodi
- Stato del mare: ..... calmo
- Equipaggio imbarcato: ..... 4 persone
- Serbatoi: ..... 1/3 acqua, 1/3 carburante
- Pulizia carena: ..... buona

### Vele usate

- Randa steccata - Genoa 100% - Spi 0,75 oz
- Strumentazioni utilizzate
- Gps Navionics - Fonometro Delta - Staz. vento Raym.

### VELOCITÀ A VELA



### PREZZI

Versione 3 cab. 1 bagno ... € 149.990

f.co cantiere, Iva esclusa

#### Dotazioni di serie

Timoneria con ruota diam. 1600 mm rivestita in pelle, panche e fondo pozzetto rivestiti in teak, autoclave con filtro, boiler, vano ghiacciaia 100 l, batteria servizi 1x90 Ah, batteria motore 1x90 Ah, impianto 220 Volt con caricabatterie 20 Ah, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, 1 pompa svuotamento ghiotta doccia, scaletta bagno, elica 2 pale fisse su S-Drive, vang rigido, avvolgifiocco, tendipaterazzo meccanico.

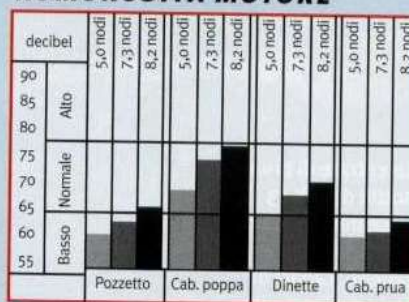
#### Optional

- Tavolo pozzetto ..... € 806
- Capottina paraspruzzi ..... € 1.758
- Impianto acque nere ..... € 1.509
- Elica abbattibile 3 pale ..... € 1.721
- Ponte in teak ..... € 11.254
- Salpancora 1000 W ..... € 1.582
- Winch maggiorati ..... € 1.455
- Chiglia pescaggio m 2,45 ..... € 1.950
- Lazy bag ..... € 607
- Batteria supplementare ..... € 257
- Due bitte addizionali per spring ..... € 325
- Pack elettronica (pilota Raymarine ST 6002, log /eco/vento Raymarine ST 60) ..... € 5.935
- Pack crociera (frigo con piastra ad accumulo, luci addizionali lettura, prese 12 V in ogni locale e in pozzetto, copri fornello e lavelli, impianto acque nere, tende oscuranti, doccia esterna calda e fredda) ..... € 5.935

### VELOCITÀ A MOTORE



### RUMOROSITÀ MOTORE



### TIPOLOGIA DI PROGETTO



**LEGENDA:** A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto involata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

### FATTORI TECNICI

- Velocità critica (2,43 x v<sub>lwl</sub>): ..... nodi 8,14
- Lunghezza scafo/baglio max: ..... 3,13
- ( < 3,00 = barca molto larga )
- ( > 3,60 = barca molto stretta )
- Rapporto zavorra/dislocamento: ..... 30,1 % (vers. chiglia std)

### GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Elan 410	Comet 41 s	Grand Soleil 40	Dufour 40	X-40	Centurion 40 s	Salona 42
LFT (m)	12,27	12,74	12,55	12,32	12,19	12,35	12,55
LARG. (m)	3,91	3,92	3,85	3,90	3,80	3,85	3,82
DISLOC. (kg)	8300	8000	7850	7300	7400	7600	7200
S.V. (mq)	105,9	107,0	96,6	89,00	99,00	104,00	111,00
IMMERS. (m)	2,10/2,45	2,20/2,45	2,15/2,40	2,10	2,10	2,35	2,20
CUCCETTE	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2
PROGETTISTA	Humphreys	Valllicelli	Botin&Carkeek	Felci/Roseo	Jeppesen	Berret	J&J
CANTIERE	Elan Marine	Comar Yachts	C.del Pardo	Dufour	X-Yachts	Wauquiez	AD Boats
PREZZO	€ 149.990	€ 160.000	€ 178.900	€ 139.613	n.c.	€ 174.239	€ 184.000

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".

### **Pregi**

- Qualità della costruzione
- Ottime prestazioni con vento leggero
- Piano di coperta spazioso e funzionale

### **Difetti**

- Poche dotazioni di serie
- Montaggio macchinoso del musone dell'ancora
- Porte interne strette

*Agile e potente con vento leggero, molto sensibile al timone, il nuovo 12 metri cruiser-racer del cantiere sloveno è in grado di soddisfare i velisti più esigenti*