

SUPERPROVA



EELAN

PREGI

- **Altezze** in cabina superiori alla media della categoria
- **Impiantistica** completa e molto curata
- **Facilità** di manovra, ma con buone prestazioni veliche

DIFETTI

- **Porte** interne larghe solo 35 cm
- **Apertura** dello specchio di poppa poco comoda
- **Cuccetta a V** di prua decisamente stretta sul fondo



Presentato in anteprima al Salone Nautico di Genova del '95, ecco l'ultimo nato del cantiere sloveno. Un nove metri disegnato da Rob Humphreys, che non nasconde la sua predisposizione alla crociera veloce di Leonardo Zuccaro

295

ELAN 295

Fiore all'occhiello dell'industria slovena, la Elan produce da cinquant'anni barche a vela e a motore, alianti, sci e racchette da tennis. La divisione nautica, che è passata alla lavorazione della vetroresina fin dal 1962, vanta più di mille cabinati naviganti. Se in passato queste barche erano apprezzate soprattutto per la convenienza, l'ingresso della Slovenia nell'area del marco ha in parte fatto allineare i listini a quelli dei principali cantieri europei. Al contempo, però, la Elan ha elevato il livello di finitura, nonché la qualità delle attrezzature e dei componenti impiegati.

PROGETTO ★★★★★

Finita l'era dei fratelli Jakopin, inizia quella di Robert Humphreys. La scelta del progettista inglese conferma il cambio di rotta del cantiere sloveno, che intende dedicare una maggiore attenzione all'aspetto prestazionale, senza comunque uscire dal segmento a lui più congeniale, che resta quello delle barche da crociera pura. Uno sguardo d'insieme è già sufficiente per accorgersi delle caratteristiche sportive del 295: pochi slanci per una forte lunghezza al galleggiamento, il baglio massimo arretrato, le sezioni di poppa molto larghe con entrate di prua sottili dalla caratteristica forma a canoa, e infine il piano velico frazionato. Seguono la stessa direzione anche due dei principali parametri progettuali, il rapporto di superficie velica relativa e il coefficiente di finezza, che interpolati tra loro (vedi il grafico "Fattori tecnici") collocano questo nove metri all'interno della tipologia ULDB, anche se la percentuale di zavorra del 40% ne fa uno scafo molto raddrizzante. In definitiva è una barca leggera e non troppo involata, quindi veloce ma facile da portare. L'estetica è un po' appesantita dalle dimensioni della tuga, grazie alla quale sono state ottenute altezze interne superiori alla media della categoria, specie nella cabina di prua (180 cm); le bande laterali blu e gialle riescono tuttavia a snellire la visione d'insieme.

COPERTA ★★★★★

L'aspetto rimarchevole della coperta è la pulizia dei passavanti, frutto sia della posizione esterna delle lande, sia delle importanti dimensioni della poppa. Così, senza sacrificare la larghezza del pozzetto (il corridoio tra le panche misura 70 cm), si può disporre di un agevole passaggio esterno, reso ancor più sicuro da una battagliola alta 65 cm anziché i soliti 60 cm. La ripartizione dell'attrezzatura è tradizionale, con le drizze rinviate al pozzetto rivestito di serie in teak, e servite da un winch self tailing per lato. La posizione del trasto randa, a ridosso dell'ingresso sottocoperta, consente al timoniere di controllare la scotta senza penalizzare l'agibilità del pozzetto; troppo macchinoso ci è sembrato invece il sistema di apertura della poppa che, essendo privo di cerniere, costringe a uno scomodo stivaggio all'interno del gavone, per fortuna molto spazioso, della parte asportabile dello specchio.

PIANO VELICO ★★★★★

Modernissima l'impostazione del piano velico, con l'albero a 7/8 in posizione molto appruata e dotato di due ordini di crocette larghe quanto il baglio massimo e fortemente angolate verso



Progettato dall'inglese Robert Humphreys, l'Elan 295 appartiene all'ultima generazione degli scafi IMS, caratterizzati da pochi slanci, baglio massimo arretrato e sezioni di poppa molto pronunciate.



L'idea di aprire lo specchio di poppa è senz'altro pregevole, ma il sistema andrebbe rivisto, perché è scomodo e troppo macchinoso.



Le lande a murata liberano i passavanti.



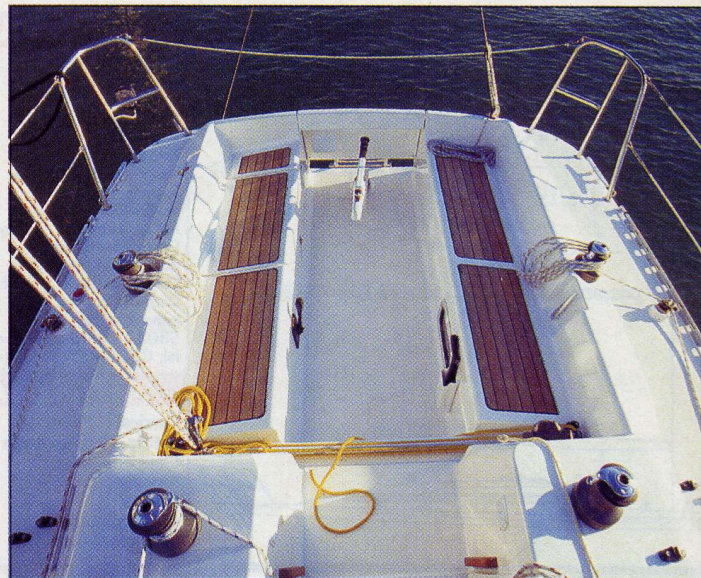
La cabina di poppa dispone di un ampio piano di calpestio e di ben tre armadietti. Come al solito, l'aerazione è scarsa.



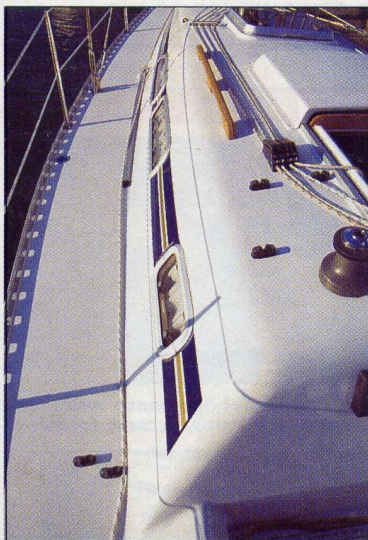
Spaziosa e molto funzionale la cucina di forma a L.



Questa immagine evidenzia le singolari linee a canoa della prua, con le fiancate che a centro barca diventano molto verticali.



Il pozzetto rivestito di serie in teak è di dimensioni abbastanza ampie e dispone di panche ergonomiche, non penalizzate dal trasto randa.



La disposizione delle manovre sulla tuga, con le drizze scoperte.



Comodo il pulpito di prua aperto e dotato di piano in teak.



La dinette è organizzata con due panche contrapposte che possono fungere da cuccette. Essenziale l'arredo di questa zona.



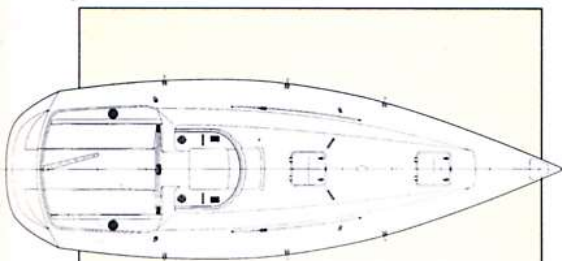
La cabina di prua con la cuccetta a V piuttosto stretta sul fondo.



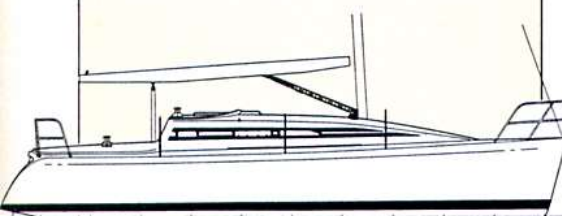
Il piano del carteggio misura 49x74 cm; notevole lo stivaggio



Posta nella parte più larga dello scafo, la toilette annette uno spazioso vano per indumenti bagnati, oltre all'armadio cerate.



Il pozzetto è lungo 192 cm ed è largo 152 cm.



DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m	9,28
Lunghezza al gall.	m	8,10
Larghezza	m	2,99
Pescaggio	m	1,3/1,6
Dislocamento	kg	2950
Zavorra	kg	1150
Superficie velica 100%	m ²	48
Superficie spi	m ²	56,0
Numero cuccette		4/6
Motori e cavalli	Yanmar	18 cv
Capacità serb.acqua	lt	150
Capacità serb.gasolio	lt	60
Disegnata da:	Robert Humphreys	
Costruita da:	Elan Marine	
Importata da:	Navytalia	
58040 Punta Ala Porto (Grosseto)		
tel. 0564/923194, fax 0564/923195		

ATTREZZATURE

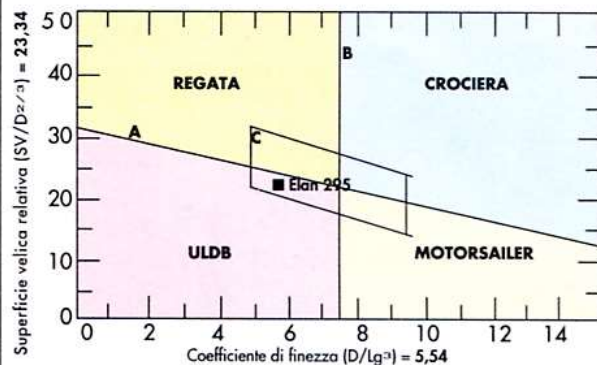
Verricelli	Lewmar
Rotaie e trasto randa	Pfeiffer
Stopper	Pfeiffer
Bussola	Plastimo
Albero	Z-Spar
Avvolgigiocco	Facnor
Boccaporti e oblò	Lewmar

OPTIONAL

- Frigo elettrico	L	1.500.000
- Salpaancora elettr.	L	3.500.000
- Seconda batteria	L	450.000
- Log-Speed-Ecosc.	L	1.300.000
- Caricab.+ Imp. 220	L	2.200.000

FATTORI TECNICI a cura di Reno Mandolesi

Velocità critica	n. 6,91	Zavorra/Dislocamento	38,9%
Lft/Baglio max	3,10	(valori medi compresi tra 24 e 47%)	
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)		Slanci di carena = Lft/Lwl	1,14
		(valori medi compresi tra 1,18 e 1,24)	



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche presenti sul mercato italiano

Superficie velica relativa: indica la capacità di superare la velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: valori elevati sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

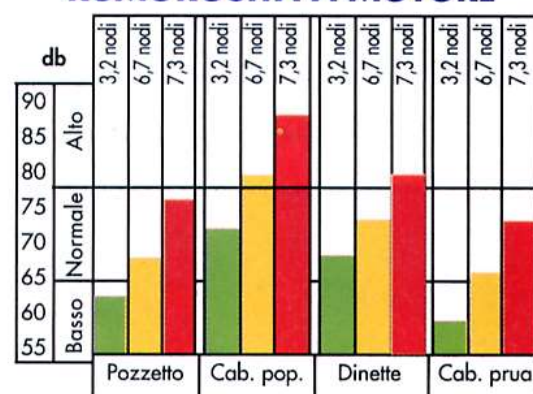
I RISULTATI DEL TEST

PRESTAZIONI A MOTORE

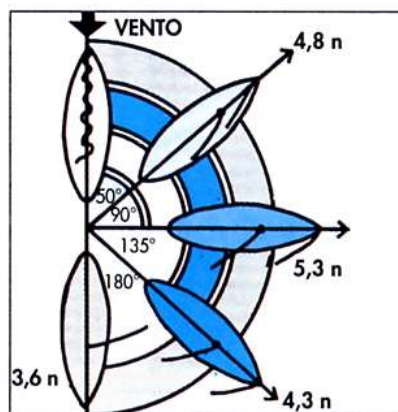
L'Elan 295 da noi provato monta un propulsore Yanmar tipo 2GM 13 kW con una potenza di 18 cv, con linea d'asse di diametro di 25 mm ed elica a due pale fisse

GIRI AL MINUTO	NODI
1500	3,2
2500 Crociera	6,7
3300 Max	7,3

RUMOROSITÀ A MOTORE



PRESTAZIONI A VELA



CONDIZIONI METEO

Velocità del vento reale: 8/9 nodi
Stato del mare: calmo

VELE USATE

Randa full batten - genoa avvolg. 100%

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - fonometro Delta - stazione del vento Autohelm.

I DETTAGLI AZZECCATI



1: premistoppa del tipo senza manutenzione, waterlock Vetus, accesso facilitato.



2: i candelieri sono alti 65 cm anziché i soliti 60 cm. 3: il volume del gavone supera i due metri cubi. Ma è soprattutto l'ampiezza della sua bocca ad averci colpito. Da notare anche la linea di scarico con il silenziatore/collo di cigno e il vano chiuso per la bombola del gas.

PAGELLA

PROGETTO	☆☆☆☆	È un crociera puro, con taglio progettuale molto sportivo come lascia intendere la firma.	COSTRUZIONE	☆☆☆☆	Prodotto semi-industriale, con largo uso di contrastampi. Le finiture sono di livello medio.
COPERTA	☆☆☆☆	Passavanti liberi e bella soluzione di poppa. Pozzetto spazioso con manovre funzionali.	A MOTORE	☆☆☆☆	Notevoli le velocità, eccellente l'isolamento acustico, buono l'accesso al vano.
PIANO VELICO	☆☆☆☆	Appartiene alla nuova generazione dei frazionati "tutta randa", facili e veloci. Serve lo spi.	A VELA	☆☆☆☆	Il suo principale pregio è la facilità di manovra, ma anche le prestazioni...
INTERNI	☆☆☆☆	Ampie le zone centrali e di poppa, un po' striminzita la prua. Ottimo lo stivaggio in cucina.	IMPIANTISTICA	☆☆☆☆	Montaggio marino di tutti i componenti, che sono complessivamente di buona qualità.

☆= scarso ☆☆= sufficiente ☆☆☆= discreto ☆☆☆☆= buono ☆☆☆☆☆= ottimo

poppa. Ne consegue una netta prevalenza della randa, che è una full-batten di 29 mq, sul fiocco olimpico avvolgibile, che misura appena 19 mq. È una ripartizione crocieristica che presenta svariati vantaggi, primo tra tutti quello di non dover regolare le volanti, ma anche di delegare fondamentalmente ai terzaroli la manovra di riduzione della tela, evitando così di bolinare con il genoa parzialmente avvolto; di contro, non offre molte possibilità di ampliare il triangolo di prua. Di serie il tendipaterazzo e il vang entrambi a paranco, oltre all'avvolgi-fiocco e a due vele in dacron che ci sono sembrate di mediocre qualità.

INTERNI ★★★

La disposizione degli interni segue il classico schema delle due cabine separate, ma come su tutti i progetti dell'ultima generazione, la linea a cuneo dello scafo privilegia i locali di poppa a scapito dell'ampiezza della zona di prua. La cabina armatoriale, posta sotto il pozzetto, dispone infatti di un piano di calpestio molto agevole, di una comoda cuccetta doppia e di ben tre armadi. Naturalmente ampie anche le altre zone poppiere, come la cucina e la toilette: la prima ha un doppio lavello, macchina a due fuochi con forno, ghiacciaia da 65 lt (la piastra frigo è opt), acqua dolce in pressione e

ELAN 295

acqua salata con pompa a pedale, oltre a tanti stipetti tra cui la sempre più rara pattumiera. Nel bagno si apprezza il controstampo integrale che include il vano wc con sedile per la doccia, un pozzetto per riporre gli indumenti bagnati e l'armadio cerate.

Nel carteggio c'è spazio per strumenti, libri e attrezzi di bordo, ma il posto per le gambe è appena sufficiente. Le sezioni che stringono dalla dinette in avanti hanno fatto propendere per la soluzione delle due panche contrapposte trasformabili in cuccette, con tavolo a due ante abbattibili e portabottiglie centrale.

Una paratia separa la cabina di prua, che è dotata di un armadio grande ed uno più piccolo e due mensole; la cuccetta a V è sufficientemente larga in testa ma stretta sul fondo.

CONSTRUZIONE ★★★

Invariata, rispetto al passato, la tecnica di costruzione dello scafo che continua a essere in laminato pieno di stuoia e mat con resina poliestere isoftalica, mentre la coperta è in sandwich di balsa. La giunzione scafo-coperta è resinata dall'interno e imbullonata tramite la falchetta in alluminio. L'ossatura di rinforzo è costituita da un controstampo strutturale resinato a scafo, dove scaricano albero, lande e bulbo in ghisa meccanica, che è a sua volta sostenuto da dieci prigionieri inox di diametro 22 mm e rivestito da due mani di vernice epossidica. Il timone a profilo ellittico è dotato di asse in acciaio da 40 mm, che scorre su boccole a basso attrito. L'essenza usata per gli interni è il Sapelli, discrete le finiture.

A MOTORE ★★★★★

Ottima la scelta attuata per la motorizzazione fornita di serie, un compatto e affidabile Yanmar 2GM da 18 cv, che per neanche 3000 kg di dislocamento ci sembra una potenza ben dimensionata. E infatti le velocità registrate al Gps sono state più che soddisfacenti, così come i livelli di rumore segnati dal fonometro, merito anche del silenziatore piazzato nella linea di scarico. La manovrabilità è buona, anche se in retromarcia si avverte un po' l'effetto evolutivo dell'elica, una due pale fisse; ampia anche l'accessibilità del vano specie sulla parte frontale e posteriore, da cui si ispeziona prontamente l'asse e la marmitta.

A VELA ★★★★★

La prova, svolta con 8/9 nodi di vento reale e mare calmo, ha confermato le caratteristiche progettuali del 295 che, pur essendo uno scafo destinato alla crociera, possiede i numeri giusti per soddisfare anche i velisti più sportivi. Grazie al minuscolo triangolo di prua, anche un bambino è in grado di manovrarlo; la sua andatura preferita è la bolina, mentre al lasco e ancor più in poppa si avverte la mancanza di un po' di tela a prua; per questo è senz'altro consigliabile dotarsi di uno spi o un Mps.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Uno dei punti di forza dell'Elan 295 è proprio l'impiantistica: componenti di alto livello qualitativo, installazione che rispetta quei dettami di marinità e di semplicità di intervento sovente ignorati su barche di questa taglia. Abbondanti le autonomie di acqua e carburante (rispettivamente 150 e 65 lt), di serie anche la seconda batteria.

(L.Z.)

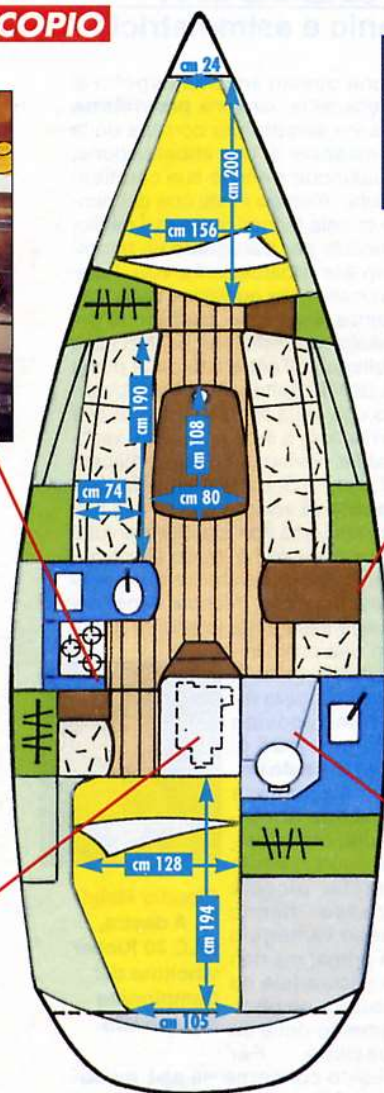
INTERNI AL MICROSCOPIO



La cucina è la zona di bordo meglio organizzata: c'è anche questo comodo portabottiglie per olio e aceto posto a lato dei fornelli.



Efficace l'insonorizzazione del vano motore, realizzata con pannelli a doppia densità di Pvc con foglio esterno in alluminio, facile da tenere pulito.



ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 185
Toilette	cm 183
Cucina	cm 181
Dinette	cm 186
Cabina di prua	cm 180

Sia il quadro elettrico che il vano attiguo, pensato per gli strumenti, sono dotati di apertura a compasso con cerniere



Il piatto doccia misura 55x60 cm ed è dotato di griglia sotto cui è piazzata la succhiarola, collegata a una pompa di svuotamento manuale anziché elettrica.

LE BARCHE CONCORRENTI DELL'ELAN 295

Nome	Progettista	Lft (m)	Larg. (m)	Disl. (kg)	Cucc.	S.v. (m ²)	Cantiere	Prezzo
Elan 295	Humphreys	9,28	2,99	2950	6	48	Elan	101.500.000
X 302	Jeppesen	9,35	3,00	3800	6	52,7	X-Yachts	110.000.000
Bavaria 30 plus	J&J	9,25	2,98	3300	4/6	46,2	Bavaria	107.826 DM
First 300	Finot	9,05	2,98	3050	4/6	52,0	Beneteau	296.766 FF
Sun Fast 32	Andrieu	9,30	3,23	3100	6/8	50,7	Jeanneau	405.900 FF
Dehler 33 Cr.	Judel/Vrol.	9,99	2,99	3300	4	57,1	Dehler	120.020 DM
Gib'Sea 302	Humphreys	9,10	3,30	3200	4/6	50,5	Gibert M.	334.014 FF
Nova 30	Novelli	9,19	3,13	2900	5	48,0	C.N.N.T.	-
Etap 30i	Harlè	9,35	3,16	3300	6	40,9	Etap Y.	120.500.000
Rimar 31	Finot	9,15	2,90	3050	4/6	43,9	Ri.Mar.	99.000.000

Per maggiori dati consultate la rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere