



PREGI

- Interni abitabili e ben illuminati
- Ampie zone prendisole
- Sentine molto profonde

DIFETTI

- Passavanti di poppa particolarmente stretti
- Scarsa aerazione della dinette
- Posizione degli impianti da rivedere

Il nuovo Impression 434 in bolina con 12 nodi di vento reale. È un dislocamento pesante adatto a chi ama la crociera comoda e le lunghe rotte.

ELAN 434



Elan Marine esordisce nel segmento dei crociera pura con un nuovo 13 metri firmato Rob Humphreys. Un "blue water cruiser" dall'ottimo rapporto qualità-prezzo

IMPRESSION

di LEONARDO ZUCCARO

giugno **VEVA** • 107

Rinnovata l'unità produttiva con strutture e macchinari modernissimi, Elan Marine esordisce nel segmento dei crociera pura. Alla tradizionale gamma di cruiser-racer si affianca una nuova serie di modelli, denominati Impression by Elan, concepiti in funzione della vela comoda. Primo della lista è un 13 metri di cui abbiamo provato il prototipo, fresco di varo, nelle acque croate. Sep-pure a corto di messa a punto e con alcuni dettagli da rivedere, ci è sembrata una barca interessante. Lo è innanzitutto il suo progetto, che risponde a quell'interpretazione anglosassone del "blue water cruiser" apprezzata da chi ama vivere a bordo e navigare a lungo raggio. Non per niente l'autore è l'inglese Rob Humphreys, che ha messo a frutto l'esperienza maturata con gli Oyster, esponenti di spicco di questa tipologia. Ma lo sono anche i contenuti della costruzione, realizzata con la tecnica dell'infusione, realizzata con la tecnica dell'infusione. Con 500 unità annue, contro le migliaia dei colossi europei, il cantiere Elan vuole dunque differenziarsi dalla grande serie con un prodotto più curato, indirizzato non solo al charter ma anche al mercato armatoriale. E operando in Slovenia può (ancora) permettersi prezzi di listino molto competitivi.

PROGETTO ★★★★★

"Una buona barca da crociera deve essere stabile ed equilibrata, e per questo è importante che a pieno carico il suo assetto subisca poche variazioni". Rob Humphreys, incontrato al varo, spiega così la filosofia progettuale dell'Impression 434: uno scafo a dislocamento pesante con volumi di carena pieni e ben distribuiti alle estremità (alto coefficiente prismatico) e di conseguenza capace di contenere tutto ciò che serve nelle lunghe permanenze, inclusa una scorta d'acqua dolce di 850 litri. Se fuori dall'acqua colpiscono la sfericità delle sezioni centrali e la stellatura della prua, all'interno si resta sorpresi dalla profondità delle sentine. Vero è che la tuga a due livelli, con quella deck house dal profilo arrotondato, ha permesso di sopraelevare il piano del pagliolato di circa 10 cm. Resta il fatto che rispetto alle concorrenti il corpo canoa è assai più immerso. Molto largo al baglio massimo, che è in posizione centrale, l'Impression 434 è do-

tato di un'elevata stabilità di forma, a cui fa riscontro un bulbo con corda lunga e scarpone sul fondo che ha permesso di limitare l'immersione a 1,90 m. Una chiglia che privilegia la stabilità di rotta a scapito della resistenza d'attrito. Viceversa il timone è abbastanza stretto e allungato, per mantenere il controllo anche a elevati angoli di sbandamento. In sostanza una barca dalla planata non certo facile, ma confortevole all'ancora quanto in navigazione.

COSTRUZIONE ★★★★★

La tecnica dell'infusione nasce con lo scopo di ridurre l'emissione di stirene (un gas tossico che si sviluppa nelle fasi di catalizzazione della resina), ma consente altresì di ottimizzare il rapporto resina-fibra, incrementando le caratteristiche meccaniche del laminato. Inoltre, al pari del sacco a vuoto, garantisce una migliore adesione tra le pelli e l'anima del sandwich, con cui Elan ora realizza non solo la coperta ma anche l'opera morta dello scafo (in precedenza era in laminato pieno), a vantaggio della rigidità strutturale e della coibentazione termica. Per una maggiore protezione contro l'osmosi, i due strati esterni dell'opera viva sono impregnati con resina vinilestere. Paratie e ossatura di rinforzo sono interamente fazzolettate a scafo, le lande sono rinviate a uno scatolato che collega i due madieri centrali. Il bulbo è in ghisa, mentre il timone di tipo sospeso ha asse in pieno di inox. Una costruzione nel complesso robusta e affidabile con un grado di finitura degli interni più che dignitoso.

PIANO VELICO ★★★

Armato a 9/10 con due ordini di crocette aquartierate, il 434 porta 94 mq di tela ripartiti in uguale misura tra randa e genoa al 135%. In rapporto agli 11 mila kg di dislocamento la superficie velica non è quindi abbondante, d'altronde la caratteristica che si è voluto privilegiare è la facilità di manovra e non certo il passo con le ariette. L'albero Selden di nuova concezione (l'attacco delle crocette ora è a barra passante) è di sezione sovradimensionata e appoggia in coperta, il sartame è in cavo spiroidale discontinuo. Di serie le due mani di terzaroli a circuito chiuso, il vang rigido e il tendipaterazzo meccanico. Le vele sono extra.

(segue a pag. 113)



Mauro Cristanetti



A destra, il pozzetto con i portelli dei gavoni aperti. Oltre ai due ricavati sotto le panche, ci sono quelli di poppa che danno accesso al grande lazzaretto di poppa. Di serie il rivestimento in teak delle sedute e dei piani di calpestio.



A sinistra, il pozzetto lungo 250 cm e largo 225 con il robusto tavolo fisso su cui è possibile installare un chartplotter. Troppo distante dalle ruote la bussola singola.



Sopra, il pozzo della catena con il salpancora opzionale montato all'esterno.

COPERTA ★★★★★

La volumetria interna non ha condizionato le dimensioni del pozzetto, che offre otto sedute comode attorno al robusto tavolo fisso con piano in teak. La doppia ruota e la schiena d'asino apribile al centro facilitano l'accesso allo spoiler, attrezzato con doccia e scala da bagno. Molto comoda la posizione al timone, le sedute laterali sono ergonomiche e i puntapedi in posizione corretta. La bussola è però decentrata rispetto alle ruote e troppo distante. Nel pulpito di poppa sono ricavati due seggiolini in teak da cui si ha una completa visuale della prua. Lo spazio

prendisole è abbondante, oltre alla parte frontale della tuga - libera da boccaporti e attrezzature - c'è altrettanta superficie sul ponte di prua. Per contro la circolazione non è dappertutto agevole: non lo è a fianco della ruota, dove il paramare occupa quasi per intero il passavanti; e neppure sulla parte poppiera della tuga che, oltre a essere molto alta, è rivestita di antistrucio solo al centro. Per salire sulla deck house occorre dunque passare da prua, ma anche in questo caso c'è da fare i conti con i due grandi vetri inclinati. L'organizzazione delle manovre è di stampo crocieristico, il trasto randa è a pruvavia del tambuccio (da rivedere la posizione degli strozzatori), mentre i due winch di scotta del genoa, ben dimensionati, sono a portata di mano del timoniere. Drizze, borose e scotta randa corrono incassate sotto una calandra in vetroresina e sono riviate a quattro stopper per lato. Capienti e ben ripartiti i volumi di stivaggio: oltre ai due gavoni sotto le panche ce ne sono altri due sotto la schiena d'asino che danno accesso al lazzaretto. Il salpancora è montato all'esterno del pozzo della catena, di forma stretta e profonda.



A sinistra, la coperta vista da prua con in primo piano il prendisole sulla tuga. A destra, il tambuccio protetto dal dodger in tela. Previsto anche il bimini top.

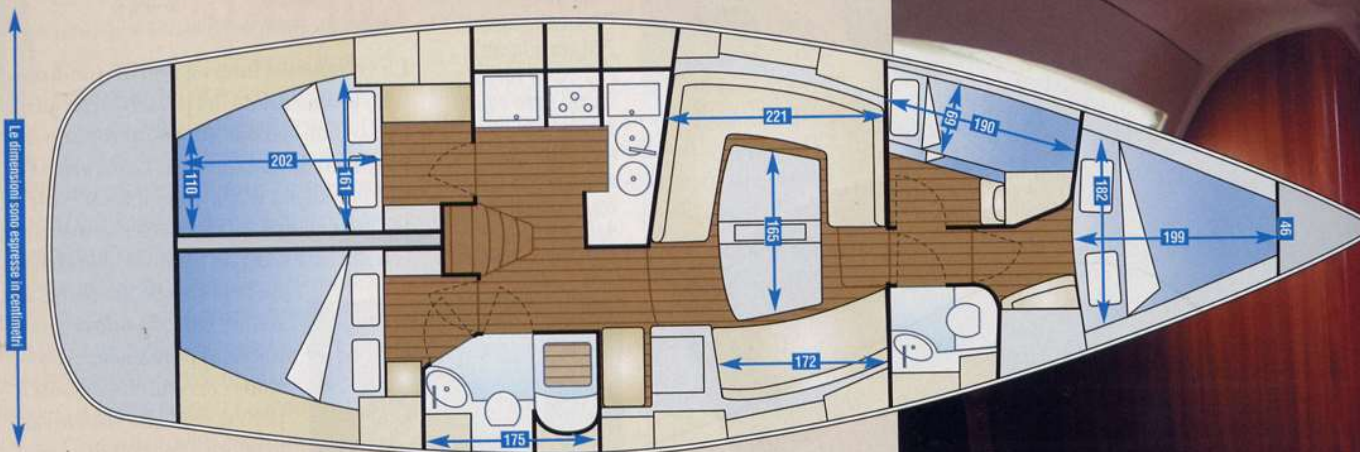


Sopra, la parte centrale della schiena d'asino è apribile e, con la doppia ruota, agevola l'accesso allo spoiler. Sotto, il gradino che serve per entrare in pozzetto restringe i passavanti a poppa.



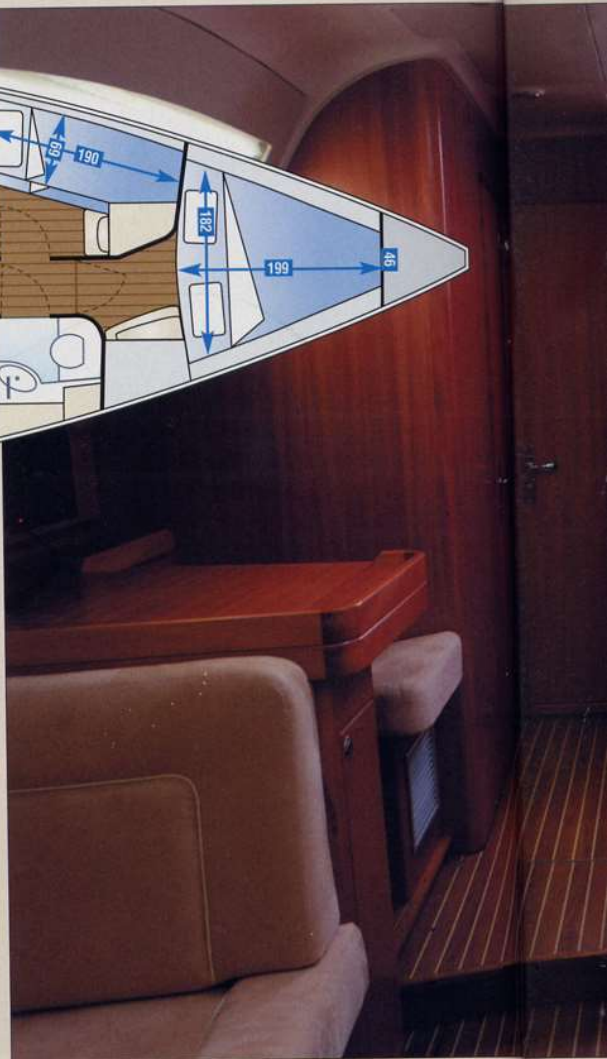
ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: 2 Harken 48 st 2 v.
Winch drizze: 2 Harken 44 st 2 v.
Rotaie gen. e trasto randa: Pfeiffer
Stopper: 8+3 Easylock
Albero e boma: Selden
Oblò e boccaporti: Moonlight
Bussola: Plastimo
Timoneria: doppia ruota Lewmar
Avvolgifiocco: Furlax 300 S



Le dimensioni sono espresse in centimetri

Sotto, una delle due cabine di poppa, entrambe sono aerate da due oblò scontrati e dispongono di un armadio, uno stipetto e una mensola. A sinistra, la zona carteggio con piano di cm 90x64.



Sopra, la spaziosa cabina di prua presenta un lungo piano di calpestio sulla cui sinistra è collocato l'armadio. A destra, una panoramica del quadrato visto da poppa. Da notare la luce che filtra dai vetri frontali e dai laterali.

INTERNI ★★★★★

Tre le versioni proposte: si va dalla più esclusiva due cabine con letto di poppa centrale alla quattro cabine dell'esemplare in prova, passando per una versione a tre cabine d'impostazione tradizionale. Comuni a tutte le due toilette. Scendendo sottocoperta, la prima sensazione è di essere su una barca ben più grande delle sue reali dimensioni: a questo concorrono la luminosità del quadrato, frutto dei 4 lunghi oblò laterali e dei 2 frontali, nonché le altezze che oscillano da un massimo di 216 cm a un minimo di 191. Tanto spazio sfruttato con il giusto equilibrio tra zona giorno e cabine, senza sacrificare la circolazione né lo stivaggio, ovunque abbondante. Partendo da poppa, le due cabine quasi gemelle (quella di dritta, con accesso diretto alla toilette, ha l'armadio più piccolo) sono dotate di cuccette molto confortevoli e di due oblò scontrati. La toilette dispone di un box doccia separato ed è lunga 175 cm. La cucina a C ingloba un frigo da 180 litri, il forno a microonde e un bel piano di lavoro libero a lato dei lavelli. Numerosi gli stipetti, tra cui una capiente cambusa a tre cestelli e uno scolapiatti. Sull'altro lato il carteggio con piano di 90x64 cm e consolle angolata per l'elettronica.

Mauro Cristanetti



Sopra, un'immagine dell'ampio quadrato visto da prua. Molto comoda la scala d'ingresso con gradini sagomati in teak massello e tientibene in acciaio inox ai lati.



Sopra, la toilette di poppa annette un box doccia separato con panca e porta a compasso.



Sopra, la cucina dispone di numerosi volumi di stivaggio e di un piano di lavoro libero a fianco dei lavelli. Sotto, l'accesso al motore.



La dinette è composta da un divano a ferro di cavallo e da una panca a tre posti: il grande tavolo consente di mangiare comodamente in otto. A prua altre due cabine, una laterale a castello e l'altra con cuccetta a V, con bagno in comune: anche in questa zona i piani di calpestio sono molto ampi. Qualche difetto come sempre non manca: le cuccette sovrapposte sono più corte della media (190 cm) e l'aerazione del quadrato insufficiente.

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa cm 216
Toilette di poppa cm 200
Cucina cm 199
Dinette cm 210
Cabina laterale cm 196
Toilette di prua cm 195
Cabina di prua cm 191

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 13,40
Lunghezza scafo:	m 13,00
Lunghezza al gall.:	m 11,44
Larghezza al b. max:	m 4,20
Pescaggio standard:	m 1,90
Pescaggio alternativo:	m 1,65
Dislocamento a vuoto:	kg 10900
Zavorra (pescaggio std):	kg 3310
Superficie velica r+g 135%:	mq 94,1
Superficie randa:	mq 45,30
Superficie genoa (135%):	mq 48,80
I:	m 15,90
J:	m 4,85
P:	m 14,80
E:	m 5,36
Numero cuccette:	6/8+2
Motore:	Volvo Penta 56 cv
Capacità serbatoi acqua:	lt 850
Capacità serbatoio gasolio:	lt 250
Omologazione CE:	Cat. A 10 persone
Disegnata da:	Rob Humphreys/Boris Lubej
Costruita da:	Elan Marine
Importata da:	Adria Ship
Piazza Carpaccio 2, 34073 Grado (GO), tel. 0431 876896, fax 0431 876066, e-mail: adriaship@adriaship.it, web site: www.adriaship.it	



PREZZI

Versione std con mot. 56 cv € 139.900
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Pozzetto e spoiler rivestiti in teak, autoclave, 2 batterie 100 Ah cad, pompa sentina elettrica e manuale, 2 pompe svuotamento ghiotte doccia, boiler 28 lt, linea 220 V con 30 m di cavo e caricabatterie 25 Ah, scaletta bagno, doccia in pozzetto, elica a tre pale fisse su linea d'asse, avvolgifiocco, tendipaterazzo meccanico con patta d'oca, vang rigido.

Optional

- Ponte in teak	€ 9.321
- Lazy jack e lazy bag	€ 363
- Sprayhood	€ 1.400
- Bimini top	€ 1.308
- Elica di prua 80 kgf	€ 3.400
- Gioco vele Victory (con gennaker)	€ 7.204
- Salpancora elettrico 1000 W	€ 1.023
- Riscaldamento Webasto A.T. 5000	€ 2.530
- Pack elettr. Raymarine (log eco vento ST 60, pilota 6001+, Gps plotter R 530)	€ 9.980

PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★★★
A vela	★★★★
A motore	★★★★★
Interni	★★★★★
Impianti e dotazioni	★★★★

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	8/14 nodi
Stato del mare:	poco mosso
Equipaggio imbarcato:	3 persone
Serbatoi:	1/4 acqua, 1/2 carburante
Pulizia carena:	buona

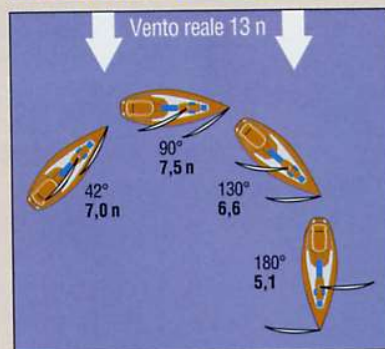
Vele usate

Randa steccata - Genoa avvolgibile 135%.

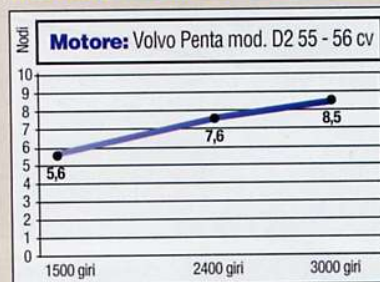
Strumentazioni usate

Gps Garmin - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

VELOCITÀ A VELA



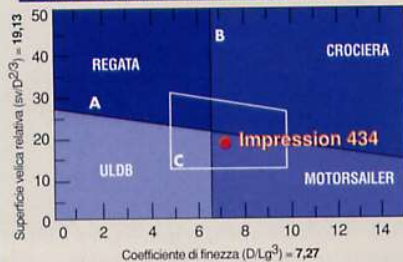
VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE

db	5,6 nodi	7,6 nodi	8,5 nodi	5,6 nodi	7,6 nodi	8,5 nodi	5,6 nodi	7,6 nodi	8,5 nodi
90									
85									
80									
75									
70									
65									
60									
55									
	Pozzetto	Cab. poppa	Dinette	Cab. prua	Pozzetto	Cab. poppa	Dinette	Cab. prua	Pozzetto

TIPOLOGIA DEL 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 invettata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x √lw): nodi 8,21
Lunghezza scafo/baglio max: 3,09
	(< 2,90 = barca molto larga)
	(> 3,50 = barca molto stretta)

Rapporto zavorra/
dislocamento: 28,5 % versione bulbo lungo

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Impression 434	Oceanis 423	Sun Odyssey 43	Bavaria 44	Feeling 44	Gib' Sea 43	Wauquiez 43
LFT (m)	13,40	13,09	13,21	13,95	14,00	12,83	13,30
LARG. (m)	4,20	3,90	4,19	4,25	4,25	4,26	4,20
DISLOC. (kg)	10900	8800	9300	9600	8400	10300	12500
S.V. (mq)	94,1	84	92,2	90,2	98,5	90	112
IMMERS. (m)	1,90/1,65	2,10	2,00/1,60	1,95/1,65	1,65/2,20	1,70	2,10
CUCLETTE	6/8+2	4/6+2	6/8+2	6/8+2	4/6+2	6/8+2	6+2
PROGETTISTA	Humphreys	Finot	Andrieu	J&J	Mortain	J&J	Dubois
CANTIERE	Elan	Beneteau	Jeanneau	Bavaria		Gib' Sea	Wauquiez
PREZZO	€ 139.900	€ 140.610	€ 155.685	€ 145.500	€ 202.600	€ 149.341	€ 304.136

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



L'Impression 434 in prova, invelato con randa steccata e genoa al 135%. La doppia ruota assicura una posizione molto confortevole.

(segue da pag. 108)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★

Degli impianti abbiamo apprezzato le autonomie di acqua e carburante e la qualità della componentistica, tutta di ottima marca. Per contro alcune scelte meritano di essere riviste: ci riferiamo al serbatoio del gasolio e alle batterie, montati in modo da non essere facilmente rimovibili; al boiler piazzato in sentina; alla scarsa riserva di energia elettrica (di serie due sole batterie da 100 Ah); e alla mancanza dell'amperometro sul quadro elettrico generale. Pecche di facile risoluzione, visto che gli spazi disponibili sono tali da ospitare il generatore e il condizionatore (aria calda e fredda) presenti sull'esemplare in prova. Fatta eccezione per il salpancora elettrico e per le vele, le dotazioni di serie sono in linea con quelle della concorrenza.

A VELA ★★★

La prova si è svolta con vento tra 8 e 14 nodi e mare corto che via via si è fatto più formato. Con meno di 10 nodi d'aria l'Impression 434 fa una certa fatica a prendere il passo e, pur senza impozzare, il beccheggio è piuttosto accentuato. In queste condizioni conviene poggiare oltre i 50° al vento reale e far correre sfruttando l'inerzia delle sue 11 tonnellate. Viceversa, con 11/12 nodi di vento la barca acquista potenza, migliorando sensibilmente sia il passo sull'onda che l'angolo al vento. Con 14 nodi d'aria abbiamo raggiunto 7 nodi in bolina e 7,5 al traverso, velocità che si mantengono costanti anche senza continue regolazioni delle vele. Al lasco senza spi il suo peso si fa ovviamente sentire, ma la larghezza delle sezioni di poppa garantisce un rollio molto contenuto. La ruota resta morbida e

sensibile anche sotto sbandamento e la posizione del timoniere è tra le più comode finora provate. In sintesi un comportamento da "fondista", equilibrato e per questo rassicurante.

A MOTORE ★★★★★

Dotato di serie del Volvo da 55 cv con linea d'asse ed elica a tre pale fisse, l'Impression 434 supera i 7,5 nodi a regime economico di crociera. Dati che fanno ritenere la motorizzazione opzionale da 75 cv di fatto non necessaria. Malgrado sia dotato di linea d'asse, la rumorosità è contenuta e anche nelle cabine i decibel sono nella norma. L'accesso al vano è agevole, la scala è infatti sostenuta da pistoni a gas e le botole laterali abbastanza ampie. L'esemplare in prova era dotato di elica di prua, un optional che per l'altezza dei bordi liberi è senz'altro consigliato. (L.Z.)



1



2

DETTAGLI AZZECCATI

1 Finalmente un tavolo della dinette proporzionato al numero delle sedute: con l'anta aperta la sua larghezza raggiunge i 165 cm, offrendo otto posti comodi per mangiare. Previsto il piede telescopico per trasformare il divano in cuccetta matrimoniale. **2** Con un pozzetto così largo il tavolo fisso diventa un'irrinunciabile struttura su cui appoggiarsi. In questo caso è provvisto anche di due lunghi tientibene in acciaio e di un piccolo lavello a scomparsa affiancato al solito ripostiglio centrale. **3** Più che di un dettaglio si tratta di un'apprezzabile caratteristica progettuale di un cruiser: ci riferiamo alle sentine profonde (ben 60 cm) che non ti fanno trovare un goccio d'acqua di sentina sopra il pagliolato alla prima sbandata.



3