

EVENT 34



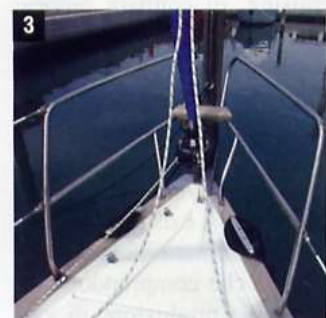
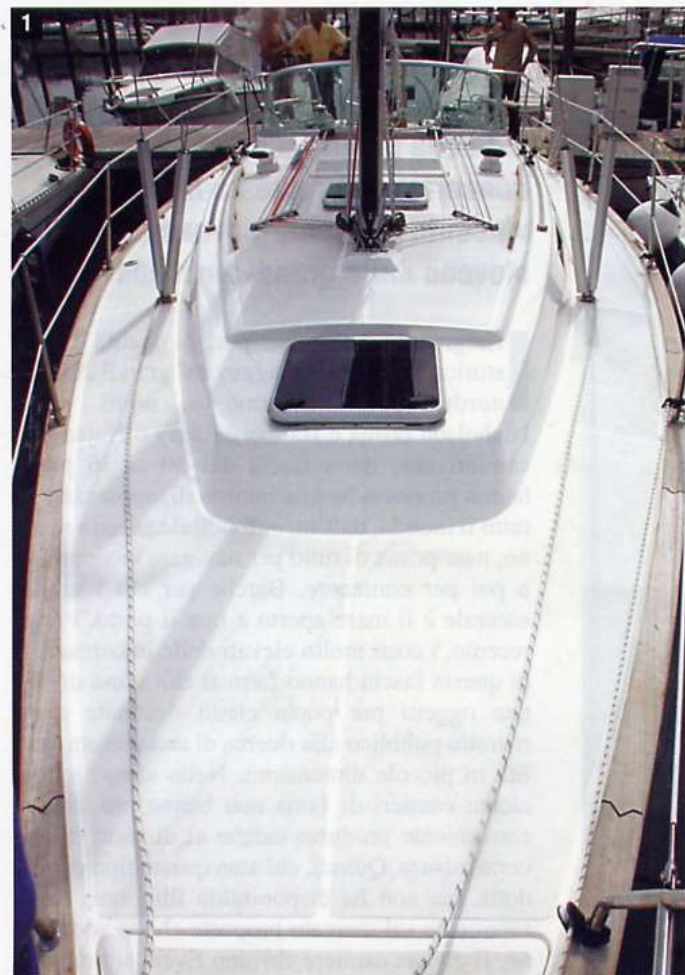
FOTO SILVANO



Un cruiser puro, senza compromessi, di buona qualità a un prezzo concorrenziale: questa la ricetta vincente di Event, giovane cantiere sloveno dalle grandi ambizioni

Il segmento dei cruiser puri di qualità è stato storicamente appannaggio dei grandi cantieri nordeuropei. Pensiamo a nomi come Nicholson prima e Hallberg Rassy o Najad poi, cantieri che, nella fascia dai 30 ai 36 piedi, hanno proposto barche immortali, apprezzate in tutto il mondo, dall'inconfondibile aspetto marino, nate prima di tutto per navigare in sicurezza e poi per contenere. Barche per cui l'habitat naturale è il mare aperto e non il porto. Più di recente, i costi molto elevati delle imbarcazioni di questa fascia hanno fatto sì che siano diventate oggetti per pochi eletti, destinate a un ristretto pubblico alla ricerca di una elevata qualità in piccole dimensioni. Nello stesso tempo alcuni cantieri di fama non hanno più trovato conveniente produrre barche al di sotto di una certa misura. Quindi, chi ama questo tipo di prodotti, ma non ha disponibilità illimitate, trova raramente sul mercato proposte che lo soddisfino. Il giovane cantiere sloveno Event si propone, con la sua linea cruising, di colmare proprio questo vuoto di mercato. Nata pochi anni fa, questa struttura ha iniziato la produzione di piccoli scafi a motore, ma la passione del suo proprietario ha fatto sì che presto nascesse anche il settore vela. Dopo l'acquisizione di mano d'opera specializzata proveniente dal noto cantiere Elan, la gamma vela si è differenziata in due segmenti: quello denominato "fast wave", barche leggere e sportive che comprendono un 30 e un 37 piedi, oltre alla produzione di vari custom della classe libera; l'altro segmento è quello dei cruiser puri che, oltre al 34, ha in programma un 47 e un 38. Proprio queste sono le barche che intendono inserirsi nel mercato dei crociera di classe, inizialmente offrendo barche di buona qualità a prezzi concorrenziali. Ovviamente, come per tutti i cantieri che nascono, alcune finiture non sono impeccabili. Ma il grande vantaggio di chi produce in piccoli numeri, è la possibilità di personalizzare le barche e di seguire con maggior cura ogni singolo cliente. Navigando sull'Event 34 ci sono tornate in mente quelle barche classiche e discrete che riempiono i porti dell'Europa del nord. Barche dall'aspetto solido, con pozzetti protetti e soluzioni nell'attrezzatura adatte alla navigazione con equipaggi ridottissimi. Ma l'Event ci ha anche dimostrato di trovarsi perfettamente a proprio agio nelle tipiche ariette mediterranee: dislocamento medio, buona superficie velica e forme dello scafo che non penalizzano la navigazione con venti leggeri. Una barca interessante, poco conosciuta ma pronta per essere apprezzata dai velisti italiani.

EVENT 34



Nelle nostre prove, oltre a presentarvi modelli di successo di noti cantieri, abbiamo sempre avuto la passione di fare i "talent scout" (perdonateci la presunzione), alla scoperta di barche poco conosciute che, a nostro avviso, meritano l'attenzione del grande pubblico. L'Event 34 entra di diritto a far parte di questa nostra visione. Apparentemente poco significativa e, comunque, non appariscente, rappresenta una barca nuova ma pensata secondo i principi di una volta, un progetto classico che, in quanto tale, si pone in controtendenza rispetto alle linee dei grandi cantieri europei. Il disegno si deve al duo Pas & Razingher, architetti di Lubiana che si sono specializzati in progettazione navale negli Stati Uniti. **Le linee d'acqua** denotano una particolare attenzione alle prestazioni anche con venti leggeri. Le sezioni risultano molto scavate e fini sul galleggiamento per poi allargarsi subito sopra; questo consente di avere una scarsa superficie bagnata (in relazione alla tipologia di barca) e nello stesso

tempo una propensione a sbandare facilmente i primi gradi, per poi appoggiarsi ai volumi e rimanere stabile in condizioni di vento più sostenute. La forma dello scafo è gradevole e discreta: il cavallino è ben pronunciato, gli slanci sono calibrati e il disegno della tuga, seppur importante, con alcuni giochi di pieni e vuoti si integra perfettamente nell'insieme. Alcune accortezze estetiche, come la falchetta di legno e la terrazza di poppa, impreziosiscono ulteriormente l'aspetto. **Le appendici** rappresentano l'attualizzazione delle forme classiche: il bulbo ha un'immersione contenuta con la zavorra concentrata in basso in uno scarpone, il timone denota un buon allungamento ed è strutturalmente sorretto da un piccolo skeg; contro tutte le previsioni (di solito questo tipo di imbarcazioni manovra piuttosto male) ha dimostrato un'ottima efficienza anche in retromarcia. **Il piano velico** è un classico testa d'alberca ma con la E superiore alla J (cioè con maggior sviluppo della randa rispetto al triangolo di prua). L'albero è

Foto 1: la coperta da prua, note la particolare forma della tuga; **2, 5:** il pozzetto ben protetto dal vetro e dai paraonde; **3:** il pulpito di prua e le bitte prive di passacavi; **4:** il trasto di randa può anche essere messo in pozzetto; **6:** lo specchio di poppa ben organizzato (da notare le sedute sui pulpiti); **7:** i paraonde sono alti e i passavanti agevoli

un Selden a due crocette acquartierate e pate-razzo sdoppiato che, però, non è regolabile. Ben disegnato e sfruttabile in ogni sua parte **il piano di coperta**, caratterizzato dal disegno della tuga "alla maniera antica", cioè uno scotolato piuttosto alto con segni ben definiti. Tutte le manovre sono sapientemente rinviate in pozzetto, comprese le quattro cime che compongono le due mani di terzaroli. Questo permette di governare la barca sempre in sicurezza, riparati dal grande vetro che può essere ampliato con una capottina (anche se un po' d'acqua passa dai recessi in cui scorrono le manovre). **Il pozzetto** è funzionale e ben riparato dagli alti paraonde, oltre che dal



vetro. Le panche sono lunghe e ben disegnate, e si sta comodi anche seduti. La timoneria, Whitlock cardanica, consente un ottimo controllo sul timone. Unico neo, la panca di poppa è troppo vicina alla ruota e, quando si timona in piedi, lo spazio (33 cm) risulta scarso. Pregevole il rivestimento (di serie) in teak delle panche e del pavimento che, però, denota qualche pecca nelle finiture. Verso poppa c'è una gradevole terrazza, libera dal pozzetto, su cui si aprono due gavoni profondi ma poco organizzati. Questo spazio dà un notevole slancio alla linea della barca, anche se ruba volumi utili al pozzetto. Andando verso prua, i passavanti risultano agevoli e protetti dalla falchetta di legno. Intelligente l'idea di porre le rotaie del genoa sulla tuga, consentendo un angolo di scotta più favorevole. Il gavone dell'ancora è sufficientemente profondo ma ha uno sportellino privo di sistema di chiusura. Si accede **sottocoperta** attraverso un comodo tambuccio dotato di una porticina a due ante, una bella idea anche se realizzata in modo

approssimativo. La scala, seppur ripida, risulta comoda per la conformazione dei gradini e parzialmente protetta. **La versione** in prova era **a tre cabine**, soluzione che mortifica le dimensioni dei letti di poppa e, di fatto, annulla la postazione di carteggio. **La dinette** risulta spaziosa e ben sfruttabile: i due divani, trasformabili in cuccette di guardia, sono comodi e il tavolo ad ante abbattibili risulta di buone dimensioni. **La cucina** è ben disegnata e offre buoni spazi di stivaggio, compresi tre pratici cassetti. **Il carteggio** è formato da un tavolino ribaltabile che sfrutta come seduta parte del divano. Se scegliete questa versione vi consigliamo di usare il tavolo della dinette anche per carteggiare. **La cabina di prua** è ben realizzata e ricca di legno; il letto, però, risulta stretto ai piedi, corto sulla parte di dritta e parzialmente occupato dall'armadio. Per usarlo come doppio sono necessari una tavoletta e un cuscino aggiuntivo. Ben realizzato **il bagno**, ricco di stipetti ma un po' scarso in altezza. **Le cabine di poppa**, gemelle, sono

Gli interni in quercia chiara sono gradevoli e luminosi; 8: la dinette con il grande tavolo; 9: la cucina ricca di spazi per lo stivaggio; 10: una delle cabine di poppa gemelle; 11: l'improbabile carteggio della versione a tre cabine; 12: il bagno ben lavorato; 13: il letto di prua necessita di una tavoletta e di un cuscino per raggiungere una lunghezza corretta

dotate di un grande armadio e di un buon calpestio. In questa versione i letti, larghi al massimo 125 cm, vanno considerati più dei grandi singoli che degli effettivi doppi. Inoltre risulta un po' sacrificato l'accesso alla cabina di dritta. Noi comunque consigliamo decisamente **la versione a due cabine**, con letto veramente matrimoniale a poppa, bagno più grande e carteggio degno di questo nome. In generale risulta gradevole e curato il disegno dei mobili, ricco di masselli e di cornici, anche se alcune finiture, specie la verniciatura, lasciano a desiderare. Le intenzioni, però, sono buone e, a nostro avviso, ci sono ottime prospettive di crescita.

EVENT 34



Benvenuti a bordo

Molto spesso gli incontri importanti della nostra vita avvengono per caso. Se non aveste fatto quel week-end a Grado, probabilmente non avreste conosciuto in tempo la barca che poi vi siete comprato, l'Event 34. Eravate in vacanza con la vostra fidanzata, appassionata d'arte, e avevate deciso di visitare i luoghi storici dell'Adriatico (voi, tirrenici incalliti...). Alberghetto con vista mare, tra una visita a un museo e una cena in un ristorante caratteristico, vi eravate affacciati sul terrazzino della vostra camera e, per caso, avevate scorto una barca dalle forme classiche che non conoscevate. C'era mare grosso e, ogni tanto, scompariva tra le onde; ma vi aveva colpito quel suo incedere sicuro e senza esitazioni. Più tardi, passeggiando sulle banchine della splendida darsena, avevate individuato gente che stava rassettando una barca rientrata da poco. Guardandola meglio, era proprio lei, quella che avevate visto fuori. I ragazzi che la stavano mettendo in ordine si sono presentati come gli imporatori. Persone cordiali e simpatiche, l'amicizia era nata subito e l'accordo per un'uscita il giorno dopo era venuto spontaneo. Ovviamente, come succede spesso quando si programmano le prove, l'indomani il tempo era cambiato: il mare era rimasto, ma il vento era decisamente scarso. "Chi sa che pena con quelle forme", avevate pensato. Ma tant'è, altri giorni non ne avevate e, incoraggiato dai vostri nuovi amici, vi eravate convinto. Vi avevano subito invitato a prendere il timone. Voi, che non siete un gran manovratore, di solito diffidate delle barche che non conoscete: ma l'Event 34 aveva già cominciato a stupirvi, manovrando in modo eccezionale anche in acque ristrette. Uscendo vi eravate reso conto delle notevoli prestazioni a motore: 7 nodi abbondanti di crociera, senza sbatacchiare troppo anche contro onde piuttosto formate e ripide, segno di una carena centrata e di una buona distribuzione dei pesi. Ora però

dovevate fare la prova del 9: a vela con poco vento e mare formato, il peggio del peggio per un cruiser puro. La sorpresa è stata piacevole: la barca, sbandando facilmente per i primi gradi, ha potuto mantenere le vele gonfie e, complice un'ottima sensibilità sul timone, siete riuscito a farla camminare senza fermarla sulle onde, oltre i 3 nodi con solo 5 di vento! Quando l'aria si è alzata, l'Event 34 ha dato prova delle sue potenzialità: i volumi e il bulbo hanno stabilizzato lo sbandamento e la barca ha cominciato a cavalcare le onde con sicurezza. Quando si è trattato di ridurre tela nessuno si è mosso dal pozzetto. Ogni mano di terzaroli ha due cime rinviate e tutto si controlla dai due winch sulla tuga. Era tanto che guardavate barche usate dalla forma classica e discreta. Questa prova vi aveva convinto che avevate fatto l'incontro giusto. Mentre preparavate l'ordine vi aveva stupito la ricchezza di opzionali possibili, segno di una disponibilità del cantiere a personalizzare ogni singola barca. Se volevate qualcosa che non c'era nel listino, nessun problema: nei limiti del possibile, il cantiere era sempre pronto ad accontentarvi. E così, con qualche rifinitura non perfetta, ma ricca di scelte "vostre", l'Event 34 vi è stato consegnato e, appena varato, ha subito suscitato l'interesse dei vostri vicini di porto. Ora state bordeggiando nelle acque di casa vostra. Tra le varie modifiche che avete chiesto, vi siete fatti rifilare la panca di poppa, così potete timonare in piedi comodamente. Lo spazio a poppa, che apparentemente sembrava sprecato, è stato subito eletto dalla vostra fidanzata come ottimo prendisole, il più lontano possibile dalle manovre. Queste donne italiane...! Meno male che il pozzetto dell'Event è raccolto e, con un po' di fantasia, riuscite a fare tutto da solo. Più tardi date fondo: mentre la vostra fidanzata apparecchia il tavolo in pozzetto (a ognuno il suo), voi siete a mollo nell'acqua e vi trovate a rimirare le linee discrete ed eleganti del vostro Event. Con quel cavallino pronunciato sembra proprio una paperella...

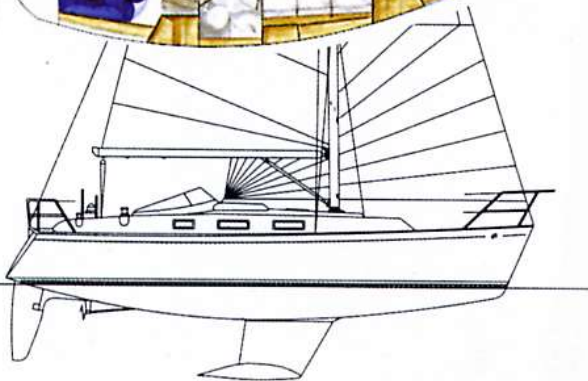
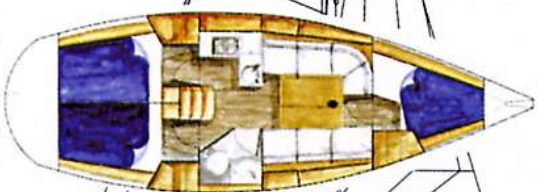
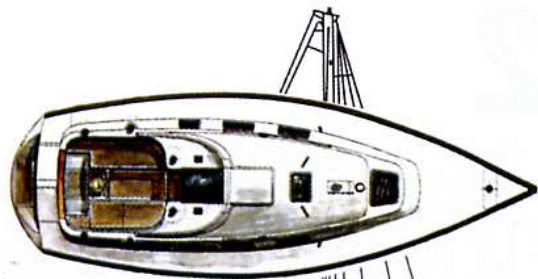


FOTO SILVANO



FOTO SILVANO

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 140x40 cm
 Spazio tra le panche 60 cm
 Passavanti 44+34
 Tavolo pozzetto 70x40
 Tavolo dinette 93x87 cm
 Divani quadrato 195x58+37 cm
 Letto prua 240+186x126+28 cm
 Letti poppa 196x123+73 cm
 (versione tre cabine)
 Larghezza porte 45 cm

DEDICATO A...

Navigare per mare è una cosa seria, e quando lo si fa con barche relativamente piccole bisogna scegliere un mezzo che possa supplire alle ridotte dimensioni con elementi di sicurezza attiva e passiva, per usare termini mutuati dal gergo automobilistico. Nel nostro mondo la sicurezza attiva è costituita dalla forma dello scafo, dalla distribuzione dei pesi (a proposito: niente serbatoi a prua sull'Event 34), dalla robustezza della costruzione e da tutti quei particolari che rendono una barca adatta ad affrontare situazioni anche estreme. Per sicurezza passiva possiamo intendere elementi come conformazione e protezione del pozzetto, distribuzione delle manovre in modo da consentire di lavorare sicuri, dimensionamento dell'attrezzatura. Troppo spesso ci capita di vedere nei porti (ed è lì che devono stare) barche piccole ma voluminose con sezioni di prua a "botte", pozzetti enormi e molto alti, attrezzature sottodimensionate e sparpagliate per la coperta. Se vi piace navigare con la coscienza tranquilla, se cercate una barca che vi ricordi i vecchi sloop a chiglia lunga, se non è la capienza ma la tenuta di mare quello che vi interessa, andate a provare l'Event 34. Se le linee vi colpiranno per la sensazione di sicurezza che infondono, probabilmente rimarrete stupiti dalle sue prestazioni specie con poco vento. E la possibilità di intervenire con alcune personalizzazioni vi farà passare sopra a qualche piccola imperfezione nelle finiture. In ogni caso, l'Event 34 è destinato, a nostro avviso, a riscuotere molti consensi perchè, al di là di ogni considerazione, le alternative di mercato di questa categoria a questi prezzi sono veramente poche.

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Pas & Razinger

Lunghezza f.t.	10,35 m
Lunghezza gall.	8,80 m
Larghezza	3,45 m
Immersione	1,70 m
Dislocamento	5.100 kg
Zavorra	1.800 kg
Superficie vel.	62,50 mq
Randa	28,00 mq
Genoa 150%	34,50 mq
Motore Volvo MD 2030, asse elica	29 hp
Serb. nafta	85 l
Serb. acqua	240 l

ATTREZZATURA

- Albero Selden 2 crocette acquarterate poggiato in coperta, sartie spirroidale
- Avvolgifiocco Furlex 200 S
- Arridatoi Hasselfors
- Winch Lewmar 2x40 ST + 2X30 ST
- Stopper (12) Lewmar
- Timoneria Whitlock cardanica ruota ø 90 cm

COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: solidi di Vtr, resina poliesteri, struttura con madieri di Vtr controstampati e fascettati allo scafo.
- Giunzione scafo-coperta: laminata dall'interno e ulteriormente fissata con falchetta di legno e perni ogni 15 cm

DOTAZIONI

- Osteriggi (2) e oblò (8) Moonlight
- Pozzetto rivestito in teak
- Fornello a 2 fuochi
- Batterie 1x95 Ah + 1x55 Ah
- Pompa sentina elettrica
- Randa stecche corte e genoa avvolgibile
- Interni a scelta in mogano, quercia, faggio

METEO DELLA PROVA

Vento: da 3 a 6 nodi reali

Mare: mosso, onda corta e ripida

PREZZO

Event 34 **75.000 €**

Optional:

Attrezzatura spinnaker + spi	2.351
Vang rigido a gas	501
Doccia in pozzetto	204
Caricabatterie 135 Ah e presa 220V	600
Frigorifero elettrico	945
Impianto acqua calda	1.073
Serbatoio acqua supplementare 150 l	741
Impianto riscaldamento Webasto	2.582
Capote paraspruzzi	1.187
WC elettrico	419
Salpancore elettrico	1.587
Coperta in teak	4.997

Prezzi fco cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Sea Doors - Marina Primero, loc. Rotta Primero
 34074 Grado (Go)

Tel. 347.2723735 Fax 0431 896901

www.seadoors.com - info@seadoors.com



FOTO SILVANO

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SURVEL.	PREZZO
Oceanis 33 I	Beneteau	10,35	3,42	4.500	58,00	70.802
Etap 34	Etap Y.	10,63	3,52	5.100	64,00	92.704
Hallberg-Rassy 34	H-Rassy	10,28	3,42	5.300	53,00	129.848
Najad 33 I	Najad V.	9,98	3,26	5.300	62,00	114.653
Gib Sea 33	Dufour	9,99	3,48	4.200	51,00	60.135