



 Elan Marine

IMPRESSION 514 MAXI

Testo e foto di Nero

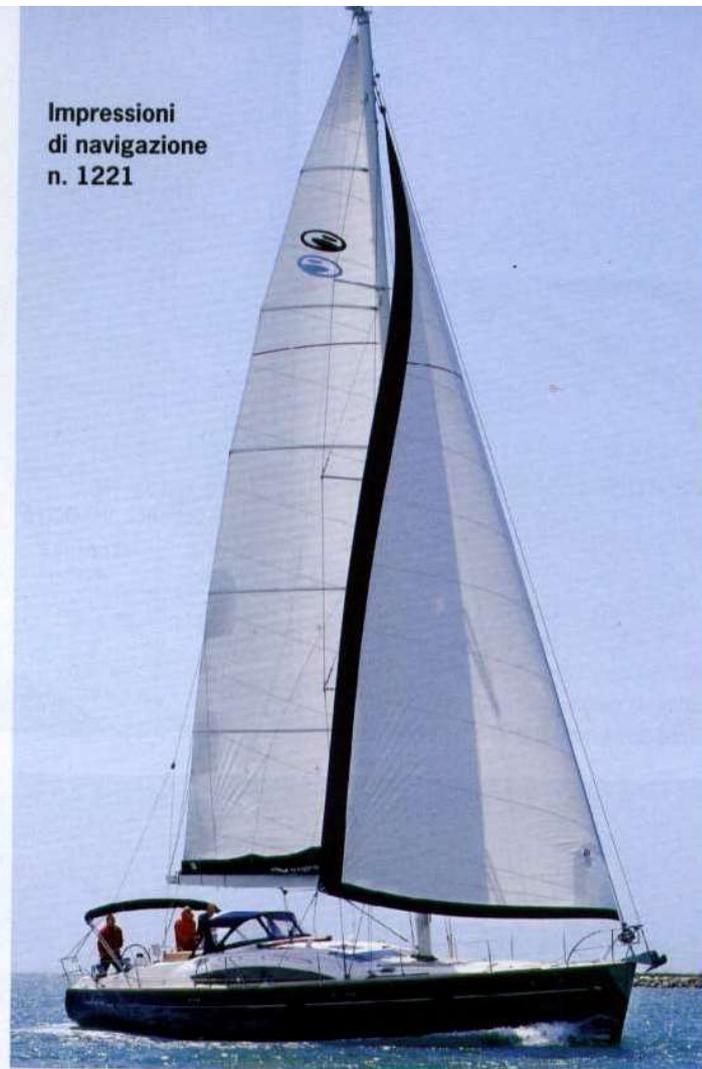
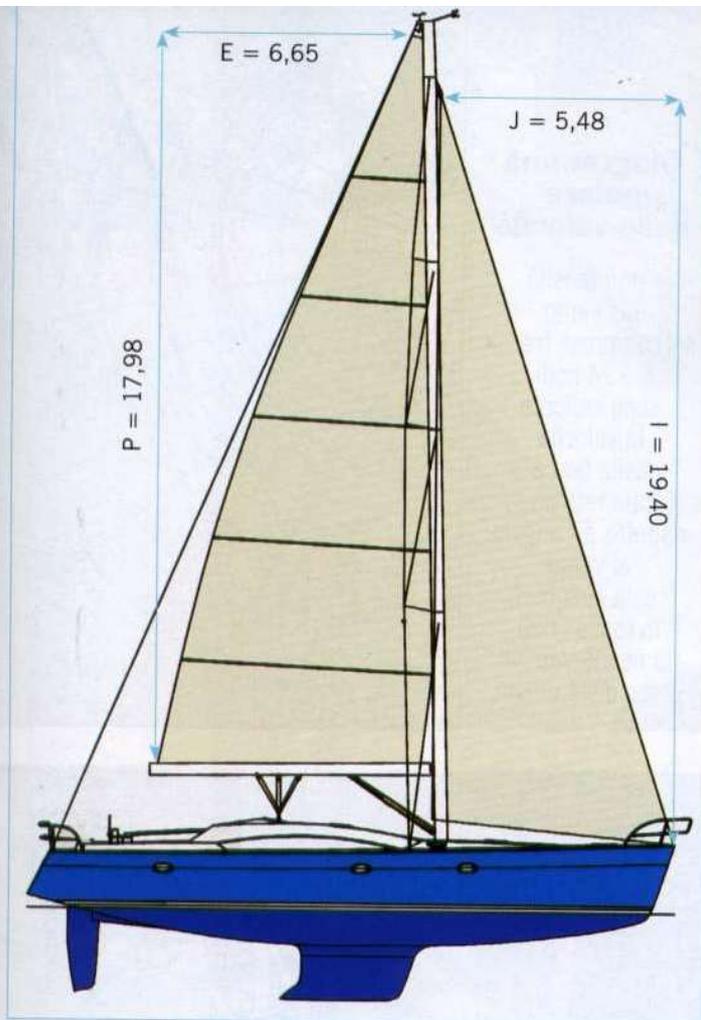
Eccolo, il 514 della gamma Impression, con cui la Elan si rivolge al mercato della crociera pura, dopo aver rinnovato la linea cruiser-racer. La carta d'identità del progetto mostra tutte le caratteristiche di un blue water, con tanta autonomia, voluto per intraprendere navigazioni a lungo e medio raggio. Il dislocamento è pesante. Le sezioni sono tondeggianti e piuttosto profonde, le forme di carena sono piene, soprattutto alle estremità, contraddistinte da un alto coefficiente prismatico. La carena è quindi evidentemente disegnata per imbarcare molto carico senza subire eccessive variazioni dell'assetto dello scafo. A riprova della sua vocazione per il mare aperto, abbiamo riscontrato alcuni fondamentali parametri progettuali e costruttivi: lo scafo stratificato sottovuoto, i rinforzi strutturali laminati direttamente alla carena, l'albero passante poggiato in chiglia, l'attrezzatura di coperta Harken ben dimensionata, i pesi concentrati al centro dei volumi immersi. La murata ha altezza contenuta rispetto ad alcuni concorrenti, è alleggerita da tre oblò ovali a filo, con cornici dello stesso colore dello scafo, e rifinita dalla falchetta in teak. Se sui piccoli della serie alcune soluzioni estetiche sono un po' imponenti, sull'ammiraglia la grande tuga è proporzionata e molto ben raccordata con la coperta. Grazie anche all'uso sapiente del taglio della finestratura, la cui parte inferiore è a raso sul ponte, l'insieme è reso molto filante. Appena a bordo si percepisce immediatamente una sensazione di spazio, fra l'altro dovuta al fatto che, a dispetto del nome, siamo quasi su un 53 piedi. Il disegno generale del ponte è decisamente improntato all'ergonomia. Il piano di calpestio è pulito e la versione con il teak ha gli osteriggi a filo. I passavanti sono ampi e comodi, con i tientibene posizionati strategicamente. Le rotaie di genova e fiocchi e le lande sono

L'ammiraglia di Elan Marine nasce per un uso crocieristico ad ampio raggio, con comfort al di là di qualsiasi aspettativa e buone prestazioni.

a ridosso della tuga, le bitte sono a scomparsa, per cui il passaggio prua-poppa si presenta agevole e privo di ostacoli. Le manovre rinviate sotto coperta rendono il ponte completamente libero per la cucina prendisole. Il pozzetto è molto grande, con una lunghezza totale che sfiora i 4 metri, ed aperto dietro, il che contribuisce a una sensazione di ariosità. Le sedute sono comode, con panche di 2 metri per 0,50. Al centro si trova un tavolo fisso dotato di vano frigo. Il sistema di timoneria Jefa, come ormai d'uso su scafi di queste dimensioni, è sdoppiato, per facilitare l'accesso a poppa. Ciascuna ruota è indipendente, il che rende non necessaria la presenza di una barra di rispetto. Le panche del timoniere sono completamente in aggetto, liberando il camminamento da ogni ulteriore intralcio. Manca uno schienale, ma la visibilità è buona. Ottima la disposizione del cartografico, posizionato sulla

parte posteriore del tavolo da pranzo, può essere orientato verso ciascuna delle ruote. Il pezzo forte del pozzetto è però la poppa attrezzata, con il portellone del garage per il tender che si apre a pelo d'acqua, semplicemente azionando due pistoni. Sempre elettronicamente, il piano di calpestio della coperta,

nella parte situata a poppa dei timoni, scende trasformandosi in un'ampia scala a tre gradini che fa invidia a una barca a motore. Un colpo a effetto, per di più offerto di serie, che consente di risalire dall'acqua senza alcuna difficoltà. Oltretutto, una volta richiuso, il garage si mostra come un vero vano tecnico, capace di ospitare un gommone fino a m 2,50 di lunghezza, alcune attrezzature e due zattere di salvataggio, posizionate in un apposito vano sotto il piano di alloggiamento del tender. E' previsto anche un portello di ispezione per accedere dalla coperta. Infine merita una menzione il vano dell'ancora: è profondo m 1,70 e consente di installare un comando di controllo remoto del verricello per manovrarlo dal pozzetto, senza temere che la catena si ammassi mentre il ferro viene salpato.



Scheda tecnica

Progettista: Bob Humphreys - Design: Boris Lubej - Costruttore: Elan Marine
 - Importatore: Adria Ship; Sede Centrale: piazza Carpaccio, 1; 34073 Grado (GO); tel. 0431 83504; sito web www.adriaship.it; e-mail adriaship.it
 it - Categoria di progettazione CE: A/12 - Chiglia: ghisa - Lunghezza f.t.: m 16,10 - Lunghezza scafo: m 15,69 - Lunghezza al galleggiamento: m 13,76 - Baglio massimo: m 4,68 - Rapporto lunghezza/larghezza: 30%
 - Pescaggio: m 2,20 - Peso imbarcazione: kg 18.000 - Dislocamento relativo (rapporto tra il peso dell'imbarcazione in grammi e il cubo della lunghezza al galleggiamento in piedi): l/mq 123 - Tipo di armamento: 9/10
 - Attrezzatura albero: tre ordini di crocette acquaretate - Albero: Selden, in alluminio, poggiato in chiglia - Boma: in alluminio, equipaggiato con lazy bag e vang rigido - Sartiame: alte e basse in spiroidale, paterazzo sdoppiato
 - Superficie velica randa: mq 68,30 - Superficie velica genova avvolgibile al 135%: mq 78 - Superficie velica totale: mq 146,30 - Superficie velica gennaker: mq 133 - Dislocamento/superficie velica senza vele portanti: l/mq 123
 - Motorizzazione: Volvo Penta D2 75 - Trasmissione: sail drive - Elica di serie: tre pale fisse
 - Elica barca in prova: tre pale abbattibili - Dislocamento/HP motore: l/HP 240 - Velocità di crociera dichiarata: 7,5 nodi - Consumo orario a velocità di crociera: 5 litri ora - Autonomia dichiarata: 80 ore - Capacità serbatoio nafta: litri 440 - capacità serbatoio acqua: litri 780
 - Prezzo di vendita: Euro 338.990,00 + IVA (versione base, armatoriale a prua, due cabine doppie a poppa), franco cantiere - Principali optional: versione 3 cabine con armatoriale a poppa, versione 4 cabine, cabina del marinaio, motore 110 HP, riscaldamento Webasto, generatore, condizionatore, freezer, frigo addizionale, tappezzeria in pelle, schermo E120 esterno, randa e genova North Sails, gennaker, randa avvolgibile, elica di prua, elica tripala abbattibile, winch elettrici, paterazzo e vang elettrici, autopilota, passerella idraulica, ponte in teak completo con passuomo a filo, bimini, sprayhood, scafo blu.

Costruzione

Elan ha inaugurato la costruzione con la tecnica vacuum nel 2003 e oggi vanta molta esperienza, con più di 1000 scafi costruiti in questo modo. Dunque anche il 514 Maxi è realizzato con la laminazione a infusione sottovuoto. Il 70% della canoa è in sandwich, con tessuti multiassiali e resina isoftalica poliesteri; il fondo è monolitico. Per i due strati esterni è invece impiegata resina vinilestere, per la protezione antiosmosi. La principale struttura di rinforzo interna è costituita da una grande "H" cui sono ancorati il bulbo e le lande. Si tratta di un pezzo monolitico ed è infusa direttamente con lo scafo, per garantire un'estrema robustezza d'insieme. Il resto delle strutture non è poggiato o fissato con silicone, ma incollato con resina epossidica, incluse le paratie, che sono fazzolettate sia allo scafo, sia alla coperta, contribuendo alla rigidità della scocca. La coperta è laminata interamente in sandwich di termanto, anch'esso laminato sottovuoto, per garantire leggerezza e un migliore isolamento termico. L'antisdrucchio è stampato. La versione in teak è di ottima fattura. Il bulbo presenta un profilo ad allungamento orizzontale, a basso aspect ratio, ed è dotato di scarpone finale. Il materiale impiegato è la ghisa.



Le impressioni

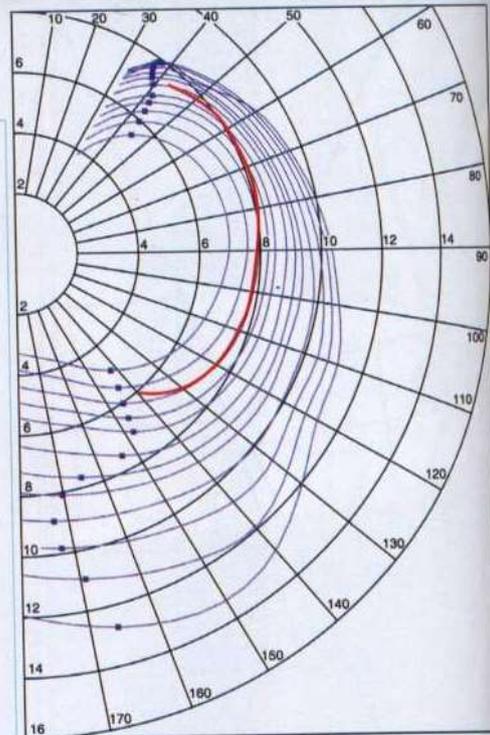
CONDIZIONI DELLA PROVA - Tutta la tela a riva
- con carico liquido medio e 5 persone a bordo
- Vento: 13 nodi - Mare: appena increspato.

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima a vela
(con randa e genova), misurata con vento reale di
13 nodi (andature riferite al vento apparente): bolina

RELAZIONE TRA NUMERO DI GIRI E VELOCITÀ	
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi
1.000	4,4
1.200	4,8
1.600	6,8
2.100	7,9
2.500	8,2
2.900	8,8

Diagramma polare delle velocità

Per intensità del vento comprese fra 6 e 24 nodi, sono indicate la velocità della barca (scala rettilinea) rispetto all'angolo al vento (scala circolare). In rosso i dati da noi rilevati nel corso della prova.

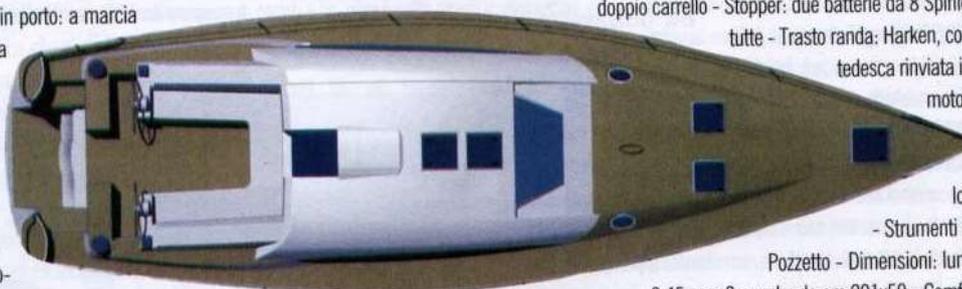


45°, 7,8 nodi; bolina larga 60°, 8,0 nodi; traverso 90°, 7,5 nodi; lasco 120°, 6,5 nodi.

IMPRESSIONI AL TIMONE - Visibilità: buona, la doppia timoneria consente di avere una buona visuale al fianco della tuga - Bolina: la barca stringe bene per una barca da crociera - Traverso e lasco: basta poggiare un po' e l'accelerazione è garantita senza che la prua si ingavoni - Stabilità di rotta: buona, il timone è dolce, ma resta sensibile e si mantiene equilibrato anche sotto raffica - Passaggio sull'onda: la zona di navigazione era ridossata, quindi non ci ha consentito una valutazione - Navigazione a motore: buona - Silenziosità a motore: molto buona - Vibrazioni motore: limitate - Manovrabilità in porto: a marcia indietro l'effetto evolutivo dell'elica si fa sentire.

VALUTAZIONI SULLA BARCA:

Scafo: di forma piene, ma non tozze. Piano velico: frazionato 9/10 con crocette acquarterate, è pensato per una facile gestione, anche se non ci dispiacerebbe una versione con qualche metro in più. Efficiente il sistema di lazy jack - Coperta: tutte le manovre sono rinviate in pozzetto, alle due batterie di stopper poste a portata di mano del timoniere - Costruzione: materiali di buona qualità, tecnica costruttiva all'avanguardia - Grado di finitura: ottimo - Interni: funzionali a tutte le esigenze, grazie alle versioni da 2 a 5 cabine. Coperta - Comodità passavanti: ottima - Antisdrucciolo: stampato; la versione provata aveva teak completo - Candelieri: 4 per lato, ben proporzionati, più i cancelletti su entrambe le fiancate



- Tientibene: molti e ben disposti, in tubolare inox - Organizzazione prua: il musone è dotato di una piastra paracolpi per l'ancora, in acciaio inox - Gavone ancora: di ottime dimensioni e molto profondo - Passacavi: sì - Bitte: 3 per lato, a scomparsa.

Attrezzatura - Albero: passante, con "I" di m 19,40 - Sartame: spiroidale - Vele: randa steccata e genova avvolgibile - Bozzellame: Harken, 100 e 75, su sfere.

Manovre - Timoneria: meccanica, sdoppiata con trasmissione diretta; ruote Jefa di cm 90 di diametro - Riduzione fiocco: meccanica con avvolgifiocco Furlax - Riduzione randa: due mani di terzaroli - Verricelli: 2 Harken 72 (optional i 74 elettrici) - Carrelli genova: rotaia Harken con doppio carrello - Stopper: due batterie da 8 Spinlock - Manovre rinviate in pozzetto:

tutte - Trasto randa: Harken, con rotaia lunga cm 225 e scotta alla tedesca rinviate in pozzetto - Vang: rigido - Comandi motore: monoleva - Strumenti navigazione: Raymarine tridata ST 60, strumentazione sdoppiata con log e speed su ciascuna timoneria

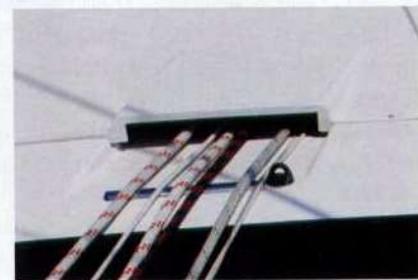
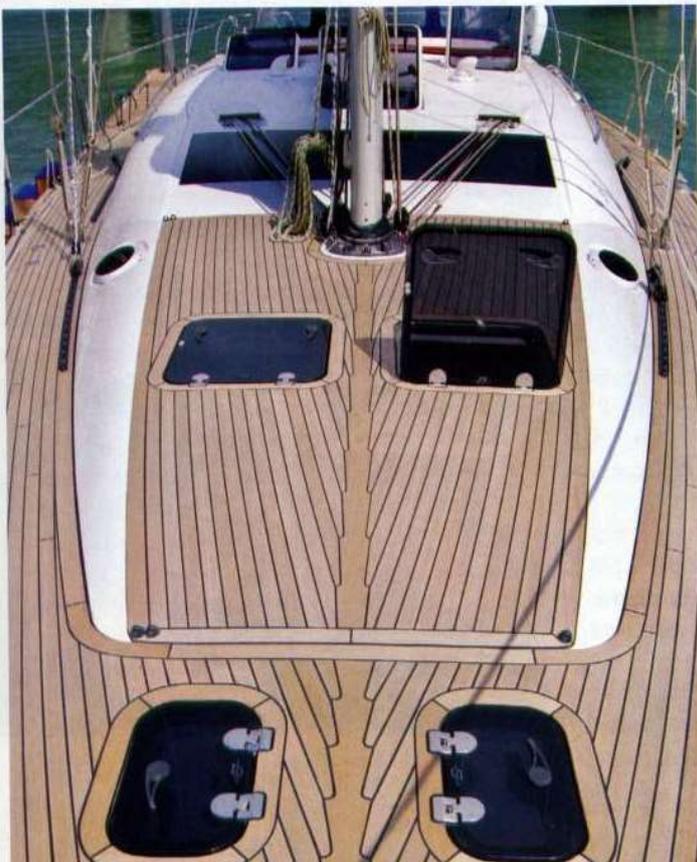
- Strumenti motore: contagiri, contaore, check.

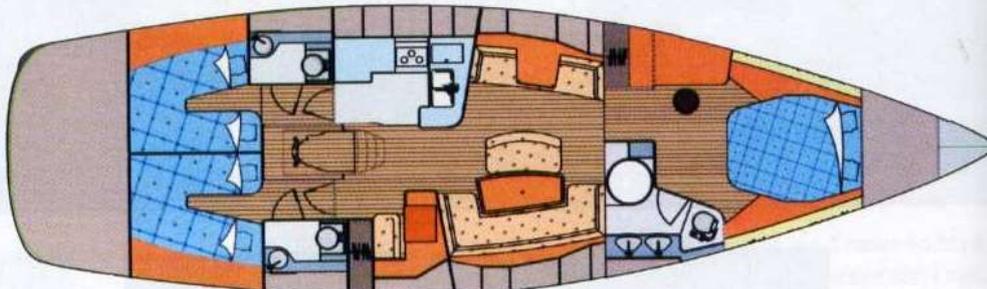
Pozzetto - Dimensioni: lunghezza totale m 3,97, larghezza m

2,45, con 2 panche da cm 201x50 - Comfort: più che buono - Posto di guida:

buono, ma senza schienale - Silenziosità motore in navigazione: buona - Vibrazioni motore in navigazione: limitate - Gavoni: cala vele a prua, m 1,66x1,15 altezza m 1,80; 2 gavoni sotto le panche del pozzetto, cm 70x60 - Tavolo pozzetto: cm 130x112, con vano portabottiglie - Doccia esterna: sullo specchio di poppa - Posizione autogonfiabili: nel garage del tender - Discesa a mare: scaletta inox sulla plancia di poppa.

Discesa sotto coperta: Facilità di accesso: ottima - Larghezza: cm 75 - Tenuta stagna: no





- Sistema di chiusura: scorrevole.

Divisione interna della barca provata (da prua): cala vele, cabina armatoriale con letto centrale, bagno con box doccia separata a dritta, armadio e scrivania a sinistra; quadrato con tavolo a "C" e panca, sulla dritta; divano con mobile bar e TV a sinistra; la cucina a "L" è posizionata scendendo a sinistra; di fronte il tavolo da carteggio; le 2 cabine di poppa, gemelle, sono dotate ciascuna del proprio bagno.

Quadrato - Altezza minima/massima: m 2,02/2,20 - Tientibene: 4 orizzontali per tutta la lunghezza della cabina, 2 verticali all'ingresso - Comfort dinette: ottimo per 8 persone - Tavolo: cm 155x95 - Ventilazione: ottima - Illuminazione naturale: eccellente - Illuminazione artificiale: ottima con 11 spot alogeni - Ripostigli e scaffali: un armadio per le cerate, all'ingresso, e ripostigli sul perimetro.

Carteggio - Tavolo carteggio: cm 137x70 - Comfort: ottimo; è rivolto verso prua, ha 4 cassetti, vano per le carte nautiche e vano per i documenti - Illuminazione naturale: buona - Illuminazione artificiale: buona.

Cucina - Altezza minima: m 2,25 - Lavelli: 2 in acciaio inox cm 35x29 - Acqua dolce: calda/fredda con miscelatore - Fornelli: 3 basculanti - Cappa: sì - Piano da lavoro: a "L" m 2,25+1,40

- Frigo: ad apertura verticale da litri 130 più ghiacciaia - Volumi armadi: parete attrezzata da m 2,25 più sottolavello - Illuminazione naturale: ottima - Illuminazione artificiale: buona, con 2 alogene - Ventilazione: ottima, c'è un osteriggio in corrispondenza.

Cabina di prua armatoriale - Tipo: a tutta larghezza, dotata di scrivania sulla sinistra e bagno sulla dritta - Altezza minima: m 1,95 - Numero letti: 1 matrimoniale al centro -





Dimensione letto: m 2,10x1,82 - Aria letto: m 1,00/1,35 - Ventilazione: buona con 1 osteriggio e 1 oblò - Illuminazione naturale: buona - Illuminazione artificiale: buona - Volumi gavoni e armadi: buona, armadio cm 70x35.

Bagno di prua - Accesso: dalla cabina armatoriale - Altezza minima: m 2,02 - Lavabo: tondo, in ceramica, ø cm 35, su top in legno trattato - Comfort: buono - Comfort all'ormeggio: buono - Comfort in navigazione: buono - Spazio doccia: box separato ø cm 70 - Comfort doccia: buono - Altezza sbocco doccia: m 1,80 - gestione scarichi: elettrica - Illuminazione naturale: buona - Illuminazione artificiale: buona.

Bagni di poppa (gemelli) - Accesso: dalla cabina - Altezza minima: m 1,99 - Lavabo: tondo, in ceramica, ø cm 35, su top in legno trattato - Comfort all'ormeggio: buono - Comfort in navigazione: buono - Spazio doccia: integrato - Comfort doccia: buono - Altezza sbocco doccia: m 1,78 - gestione scarichi: elettrica - Illuminazione naturale: buona - Illuminazione artificiale: buona.

Vano Motore - Insonorizzazione: ben realizzata - Accessibilità: ottima, con il portellone frontale totalmente apribile e dotato di pistoni, più i portelli laterali - Accessibilità controlli: più che buona.

Impiantistica - Quadro elettrico: sulla paratia a fianco del carteggio - Interruttori: 24 per le varie utenze 24 volt, 8 per quelle 220 volt, 3 a 12



Dimensioni cabina: m 4,61x2,61 - Accesso: dal quadrato - Dimensione letto: m 2,19x1,90 - Aria letto: m 1,20 - Ventilazione: ottima con 4 osteriggi - Illuminazione naturale: buona - Illuminazione artificiale: buona con 4 spot e 2 lampade, più luci di cortesia - Volumi gavoni e armadi: ottima, armadio cm 80x80, cassettiere, stipetti per m 3,20.

Cabine di poppa (gemelle) - Tipo: a metà baglio, dotata di bagno - Altezza minima: m 1,99 - Numero letti: 1 matrimoniale - Dimensioni cabina: m 3,25x2,20 - Accesso: dal quadrato -

volt per la radio - Strumenti: indicatori acqua, gasolio, acque nere, voltmetro - Impianto B.T.: 4 batterie AGM 24 volt/80 A con caricabatteria Mastervolt; 1 batteria 12 volt/85 A per il motore - Impianto 110/220 volt: per le prese - Serbatoio carburante: inox, da 440 litri, disposto sotto il pagliolo del quadrato - Serbatoi acqua: 4 da 195 litri situati sotto il quadrato - Serbatoio gas: vano per due bombole in pozzetto - Impianto idraulico: optional - Boiler: a 220 volt e motore - Pompe di sentina: elettrica e manuale - Accessori: manuale di utilizzo.

