

BOOT PROBIERT

Die ELAN EXPRESS eignet sich als Fahrten- und Regatta-boot für eine kleine Crew. Im Cockpit ist auch Platz für vier Personen, in der Kajüte wird es dann aber eng.



Foto: Peter Schwaier (4/11, G. Kiesel (1))



Im geschützten Cockpit mit 35 cm hoch gezogenem Süll sitzt man sehr bequem und trocken (Foto oben). Fallen und Niederholer sind fahrtengerecht zum Cockpit hin umgelenkt (Foto rechts).



Eine praktische Lösung: Die Pantry kann bei Nichtgebrauch in die Hundekoje geschoben werden. Die obere Abdeckung eignet sich als Salon- oder Cockpittisch.

Der gelungene Kompromiß zwischen guten Segeleigenschaften und Komfort:

ELAN EXPRESS

Konzept

Von Peter Schwaier

Der schwedische Konstrukteur Peter Norlin hat viele Yachten konstruiert. Neben der Scampi ist die Elan Express mit etwa 800 ausgelieferten Einheiten das populärste Boot. Sie wird seit 1976 hergestellt, früher in Schweden unter dem Namen Albin-Express, heute seit acht Jah-

ren in Slowenien unter der Bezeichnung Elan Express. Die Werft in Begunje liegt etwa eine Dreiviertel-Autostunden von Klagenfurt entfernt. Die Express ist für zwei Personen konzipiert, kurzfristig geht es auch mal zu viert. Dann allerdings wird es ein wenig eng unter Deck. Ich meine, daß diese Konstruktion einen sehr gelungenen Kompromiß zwischen guten

Segeleigenschaften und angemessenem Wohnkomfort darstellt. Das kleine Vorsegel – eine Genua sehen die Klassenvorschriften nicht vor – macht die Bedienung familienfreundlich. Die Bauausführung ist solide. Die Baubestimmungen wurden niemals geändert, die Einheitlichkeit der Boote ist also gewährleistet. Gebrauchtboote werden daher relativ hoch gehandelt.

Der Yardstickwert von 106 erscheint mir günstig, so daß vordere Plätze auf Regatten möglich sein dürften.

Inneneinrichtung

Die konventionelle Raumaufteilung (zwei Salonkojen, eine Vorschiffs-Doppelkoje) bietet einer Vierperson-Crew ausreichenden Schlafkomfort. Die Vorschiffskoje

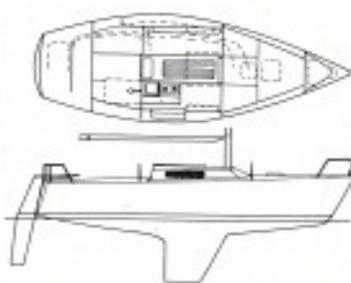
ist jedoch nur 1,75 Meter lang. Die Steuerbord-Salonkoje ist fünf Zentimeter länger. Die auf der Backbordseite ist mit einer Länge von 3,15 Metern auch für Wikinger-Typen geeignet. Positiv beurteile ich die Sitzpositionen auf den Salonkojen, man sitzt bequem. Das ist wichtig bei Schlechtwetter im Hafen. Die saubere Stoff/GFK/Holz-Innenverarbeitung prägt Wohnlichkeit. Die Pantrysektion wird bei Nichtgebrauch in die Steuerbord-Salonkoje nach achtern geschoben. Eine praktische und bewährte Lösung auf kleinen Yachten.

Die obere Abdeckung der Pantry kann als Salon- oder Cockpit-Tisch (82 mal 76 Zentimeter) verwendet werden. Insgesamt positiv beurteile ich die vielen Stau- und Ablagemöglichkeiten. Neben den üblichen Fächern werden zusätzlich diverse Segeltuch-Taschen an den Seitenwänden angeboten. Eine gute Idee: Den Niedergangstritt bildet eine Kühltasche.

Nicht bei allen kleinen Yachten selbstverständlich: Alle Kielbolzen sind zwecks Kontrolle oder Nachziehen der Muttern bequem erreichbar. Wer einen längeren Urlaub auch bei Schietwetter komfortabler haben möchte, der kommt – so meine ich – um die Anschaffung einer Cockpitpersenning nicht herum. Dieses erhöht den Lebensraum wesentlich.

Segeleigenschaften

Wir testeten das Boot einige Stunden auf der Elbe. Hierbei wehte es nur mäßig. Bei der Beurteilung der Segeleigenschaften kommen mir jedoch auch sechs Wochen Charterurlaub im ehemaligen Jugoslawien zugute. Dort erwischte uns eine Bora (acht Beaufort), die den Charakter dieses Bootstyps sehr gut erkennen ließ. Fazit dieser Erfahrungen: Das Boot kann hartes Wetter ab. Aber: Massive Gischt kann durch das Schiebeluk in den Salon gelangen. Es fehlt eine Garage, in die



Zeichnung: Helmut Seltrmann

Steckbrief Elan-Express

Lüa (inklusive Ruderanlage): 7,77 m; Rumpflänge: etwa 7,22 m; LWL: 6,60 m; Breite: 2,49 m; Tiefgang: 1,45 m; Gewicht: 1,8 t; Ballast: 0,8 t; Ballastanteil: 44 %; Masthöhe über Wasser (inklusive Windex): 12,0 m; Großsegel: 17,5 m²; Fock: 14,5 m²; Spinnaker: 42,0 m²; Bauweise: Rumpf: GFK-massiv, Deck: GFK-Sandwich; Konstrukteur: Peter Norlin; Konstruktionsjahr: 1976; Yardstickzahl: 106; Werft: Elan Marine, Begunje/Slowenien; Vertrieb: Elan Marine, 21680 Stade; Preis* ab Werft inklusive MwSt.: 46 334 Mark.

* Im Preis enthalten (Auszug): Bug- und Heckkorb, sechs Hebelklemmen, zwei Zweigang-Winschen, Polster, Schiebepantry, Großsegel, Fock, Innen- und Außenbeleuchtung.

Extras (Auszug): Unterwasseranstrich (1107 Mark), Spinnaker (2630 Mark), Großsegel-Persenning (421 Mark).

das Luk hineingeschoben werden kann. Das Charterboot lag auch in harten Böen vortrefflich auf dem Ruder (zweites Reff und Fock). Es ließ sich sicher handhaben.

Das große, achtern aufgehängte Ruderblatt gestattet auch bei geringer Bootsgeschwindigkeit präzises

Manövrieren. An- und Ablegen erfordern in der Regel nicht die Benutzung eines Außenbordmotors. Positiv beurteile ich: Es wird nur ein kleines Vorsegel gefahren, und es wird auf Backstagen verzichtet (sehr breite, angepfeilte Saling). Beides ist familiengerecht. Der beim Testboot montierte 8-PS-Yamaha-Außenbordmotor ist so tief angebracht, daß der Propeller nicht aus dem Wasser gehobelt wird, wenn eine Person auf dem Vordeck ist. Erst bei Wellengang wird es kritisch.

Ausrüstung

Die Ausrüstung erscheint mir praxisgerecht, solide in der Ausführung und dem Zweck des Bootes entsprechend. Das Rigg ist hartwettergerecht verstagt. Negativ empfinde ich, daß bei zunehmendem Wind das Vorliek der Fock in sich zusammensackt. Das sogenannte „vorgereckte“ Fallentauwerk dehnt sich. Ich halte Drahtvorläufer für unentbehrbar.

Eine drei Zentimeter hohe Alu-Fußreling gibt Sicherheit vor dem Abrutschen der Füße bei Schräglage und Nässe. Die vier sehr großen Festmacherklampen lassen sich bequem und mit mehreren Leinen (Spring) bedienen. Praktisch: die GFK-Transpose über dem Schiebeluk. Hier lassen sich in fünf Curry-Klemmen diverse Strecker fixieren. Positiv: Die beiden Lüfter aus nichtrostendem Stahl auf dem Kajütdach lassen sich wasserdicht verschließen.

Negativ beurteile ich das Fehlen einer Scheuerleiste. Beim Durchfahren engstehender Liegeplatzpfähle sind Schrammen an der Bordwand vorprogrammiert.

Besonders gut gefällt mir die Sitzposition im geschützten Cockpit (Süllhöhe 35 Zentimeter). Wer etwas sportlicher auf dem Seitendeck austrimmen möchte, sollte sich Fußleisten zum Abstützen auf den Duchten nachrüsten. Bug- und Heckkorb so-

wie Relingsstützen sind solide verankert.

Kritik

Meine Kritik bezieht sich vornehmlich auf zwei Punkte. Zunächst erwarte ich – auch von einer kleinen Yacht –, daß das Schiebeluk spritzwasserdicht ist. Salzwasser im Salon ist sehr ärgerlich. Weiterhin bin ich der Meinung, daß eine Scheuerleiste notwendig ist. Das Dehnen des Fockfalls bei zunehmendem Wind läßt sich leicht korrigieren... durch Auswechseln mit einem Drahtvorläufer. Die Bedienung des recht tief montierten Außenbordmotors ist unbequem. Meine Empfehlung: Motor mit Elektrostart wählen.



ELAN-Händler: Martin Viebrock

Seit mehr als 20 Jahren handelt Martin Viebrock (40) aus Stade an der Elbe mit Yachten. Und mindestens genauso lange ist er aktiver Seesegler. Dies nicht nur auf Kaffeefahrten, sondern vorwiegend auf handfesten Regatten. Glanzpunkt dieser Karriere war die Teilnahme am Admiral's Cup auf der RUBIN. Privat segelt Viebrock – wie könnte es anders sein – eine ELAN EXPRESS. Er ist vom Konzept dieses Schiffes überzeugt und hat vor acht Jahren in Stade die ELAN-Generalvertretung für Deutschland übernommen.