

VÄRLDENS HÄFTIGASTE SUPERYACHTER

Nr 8 • Augusti 2011 50:e årg  
59:90 KR • 79:90 NOK • 6,95 EURO

# Båtnytt



## Rädda din dränkta motor

TV-METEOROLOGEN

Lär dig allt om  
algbloomingen

**Solcellen**  
som följer ljuset

RESTIPS

Sköna, gröna dagar  
på danska Lolland

ELAN 210: ÅRETS SEGLARSNACKIS!

# Pigg & prisvärd SPORTBÅT

HALLBERG-RASSY 64

Lyxkryssare  
med extra allt

HR 610 CB

Välutrustad  
daycruiser

CATCH 7.5 WA

Praktisk  
till max

SAM  
0-08






# TEST

ELAN 210

Lätt byggd, stor gennaker och god stabilitet garanterar sturska slöror.

Den lilla **NÖJES**





Nya Elan 210 är ett riktigt vitaminpiller. Den sportiga dagseglaren överraskar Båtnytts Curt Gelin, som nästan glömmer tid och rum när han surfar i 11,3 knop på Kanholmsfjärden.

Text: Curt Gelin Foto: Lars Guditz

**U**tan att omvärlden hade en susning lanserade Elan-fabriken i januari 2011 sin nya 210

på Düsseldorfmässan. Kanske tog man sig själv på sängen också, för produktionsbeslutet fattades bara en och en halv månad tidigare.

Förslaget var delvis konstruktörens. Rob Humphreys tyckte att det var dags för en modern, liten, rolig, billig och sportig seglare med bomöjligheter. Han har ett stort och gott inflytande över åt vilket håll varvet ska styras och på ett par veckor ritade han Elan 210.

Båten i Düsseldorf byggdes för hand. Den var alltså en träplugg men med så god finish att det var svårt att se, vilket gav hopp om fin finish på seriebyggarna.


Beslutet av Elan var och är modigt, många tillverkare har dålig lönsamhet på båtar under 32–33 fot och avstår hellre än att sänka sin ekonomi. Därför kommer så få nya mindre båtar ut på marknaden.

Även Elan medger att kalkylen är tunn och att lönsamheten på mo-

dellen är måttlig, men man hoppas kunna sälja 210 i hyggligt stora antal, 60–70 exemplar om året, och man tror att köparna fortsätter till Elan 310 och 350 så småningom. Strategin ser ut att fungera för vid halvårsskiftet var 45 exemplar byggda, samtidigt som intresset för storasystrarna var gott med tolv 310 och åtta 350 levererade bara till Sverige.

#### Lik sina systrar

Likheterna med systrarna är många. På nytt ingår dubbla roder, chines (slag) på skrovet, peke, stor bredd, relativt låga fribord och ordentligt med segel i förhållande till vikten. Men med sänkköl i stället för vanlig fast köl. Syftet är att som med jollar kunna ta 210 på trailer och parkera den på land.

I motsats till jollar har Elan 210 en liten ruff i vilken konstruktören Rob Humphreys tänker sig att campingsinnade seglare ska övernatta. Med fyra ganska goda kojor, plats för kemptoa, kök och stuvfack i form av påsar, finns förutsättningar för campingliv. 

# MASKINEN





Uppskärningar sker, men 40 procent i kölen ger över 300 kilos upprätande moment.

➤ Seglare som varit med ett tag associerar lätt Elan 210 till Albin Express 1979 och dessförinnan till Nordiska Folkbåten 1942. Ungefär samma grundidé – enkelt, billigt och sportigt – styrde även deras tillkomst. Som jämförelse kan nämnas att en ny Express i dag går på cirka 400 000 kronor och en ny Folkbåt kostar cirka 425 000 kronor.

### Rolig segling

Testförhållandena var perfekta med 8–10 m/s på Kanholmsfjärden i

Stockholms skärgård med tre man ombord, stumma laminatsegel, stor med fathead, fock och gennaker. Mitt omedelbara intryck blev – vilken fart, vilken piggelin, vilken nöjesmaskin! I de rådande vindarna accelererade vi lätt upp till 6,0–6,3 knop på kryss enligt min Speedpuck (GPS-instrument med logg). Och då var kryssvinklarna ändå goda 42 grader.

Båten låg lätt på rodet, till och med lite för lätt i min smak, med samma sorts vaga tryck som på 310

och 350. Lite mer tryck hade varit bra för ovana seglare, men då hade friktionen förstås ökat vilket hade försämrat glidet i lätt vind. Mer roderyta hade ökat kontrollen, nu fick vi ett par präktiga uppskärningar när vinden vred och ökade. Detta hände trots att lärodret löpte vertikalt genom vattnet när vi krängde.

Stabiliteten känns bättre avvägd än i de flesta dubbelroderbåtar – Elan 310 och 350 inkluderade. Vi klarade att kryssa kontrollerat i 10 m/s. Det fick oss att slå ut revet och

köra fullt och testa gränsen. Men även det klarade båten tack vare bulben på kölen. Båten har 40 procent av vikten i kölen och djupgåendet är 1,55 meter.

Allra störst kick ger Elan 210 på frisk gennakerslör. Vi toppade 11,3 knop, det gick att styra på den skenbara vinden som på en flerskrovare – jag lovade när trycket minskade och föll när det ökade. Jag fick glädjefnatt av att dra i väg med skummet sprutande vid vanten och söka väg efter väg att surfa på.

### Bred målgrupp

Enligt Rob Humphreys VPP (diagram som visar teoretisk fart vid olika vindstyrkor och vindvinklar) ska 210 kunna nå 15 knop i 15 m/s och 160 graders infallsvinkel. Men fan tröt med tanke på vår wipe-out, där vi låg på sidan tills jag släppte kicken. Viktigast i det utsatta läget var att båten rätade upp sig. Den har således ett tillfredsställande positivt rätande moment, 316 kilo, jämfört med ett hekto för lika breda X-79.

Många sorters seglare verkar bli charmade av konceptet. Det bevisas av ägaren till testbåten som är veteran i båtbranschen, kostersegelare och motorbåtsman. Han köpte på ritning, ville ha en rolig,



Inredningen är enkel men proper. Sitthöjden är 140 cm och förpiken mäter 197 x 47 cm.

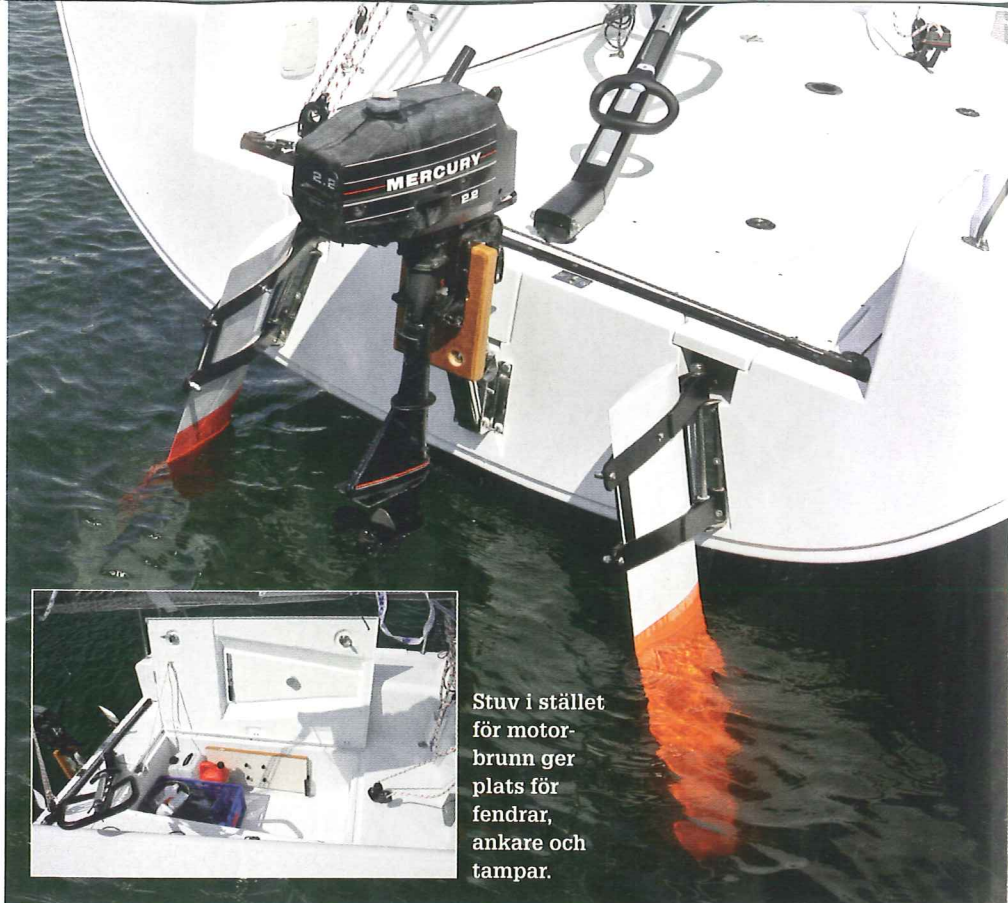


Költrumman är gjord för att hålla för en grundkänning.



Dubbla roder medger motorfäste i mitten. Rodrens vinkling (toe-out) gör att ett blad alltid är i vattnet.

Justerbar skotpunkt, kullagerblock och stumma skotlinor hör till på en sportbåt.



Stuv i stället för motorbrunn ger plats för fendrar, ankare och tampar.

lätthanterad utflyktsbåt och sålde motorkryssaren. Även yngre par som vill ut och njuta när vädret är vackert bör gilla känslan i 210. Och kappseglare på jakt efter action.

Till fördelarna hör den stora sitt-

brunnen, där stor-skotsvagnen är ur vägen i aktern och sittkomforten är god nog med stöd för fötterna och rundade sargar. Vana seglare ser den fina däckslayouten med justerbar fockskena på rufftaket, Harken och Spinlockklämmor till fall och skot, focken på rulle och utdragbart peke. Enda missen är att klämman till fockskotet sitter felvinklad och släpper. Lite grövre skot och fall behövs också.



Utdragbart peke och fockrulle förenklar båthanteringen.

#### För campingliv

Under däck är Elan 210 något högre än en Folkbåt – 1,37 meter vid nergången mot folkans 1,25 – men sitthöjden är lika godtagbar framför kölrumman som bakom. Delade och uppfällbara kojbottnar gör det

smidigt att komma till förpikskojen och även att göra det man behöver med kemtoa isatt.

Akterkojerna är hela 230 cm och i fören är det 197 x 47 centimeter, vilket betyder att två ligger bra i fören och har stuvplats på akterkojerna. Kök ingår inte, men kan placeras uppe på modulen om babord. En symbolisk vask med kran och avlopp finns för att förenkla campinglivet ombord.

Mina enda kritiska synpunkter är att nergångssteget är för brant och har för kort stegavstånd. Ett rejält stuv under sittbrunnen saknas också, en stuvlåda under sittbrunnsturken åtkomlig från ruffen kunde ge plats åt skaffning.

Finishen är fullgod exteriört, men interiört är ytorna knaggliga och flödigt topcoaterade. Man har slarvat med slipning och dammsugning för att spara pengar och samma skäl ligger bakom det faktum att akterskeppet är utan topcoat.

Byggtekniskt har Elan 210 va-

kuumlaminat, som gör skrovet stumt, starkt och lätt. Byggmetoden ger minimalt styrenutsläpp till omgivningen och arbetsmiljön på fabriken blir i det närmaste luktfri. Metoden kostar mer, men nästan bara Elan bygger sina båtar på detta sätt. Det ger 210 extra poäng.

#### Fast köl önskvärd

Kölkonstruktionen må vara resultatet av rätt tänk och rådande trend. Men för att lyfta kölén krävs ett ok som på Melges 24 där storfallet är kopplat till talja. Sedan ska du orka vinscha upp 360 kilo. Dessutom tar kölrumman plats nere i båten. För dem som inte har behov av att traila båten skulle en version med fast köl fungera ännu bättre.

Motorbrunnen hade köparen ersatt med utbordarbeslag i aktern för att få en stuvplats utomhus. Verkar vettigt då brunn brukar kväva motorn.

Elan 210 är rena nöjesmaskinen, bredaste leendet i hamnen kommer garanterat efter en gennakerslör i frisk vind. Båten är förvånansvärt stabil, självtrötande lätt att röra sig i, välutrustad på däck och tillräckligt rymlig för två ett par dagar. Invändningarna gäller rodrens storlek, noll skåp och finishen på dolda ytor. ●



#### FAKTA

##### ELAN 210

Längd ö a/ längd skrov	6,34 m
Längd v l	6,13 m
Bredd	2,50 m
Djup	1,55–0,50m
Vikt	ca 900 kg
Kölvikt	360 kg/40 %
Masthöjd	10,60 m
Kryssyta	26,30 kvm
Gennakeryta	52 kvm
SRS	Saknas
Design	Rob Humphreys & Elan
Tillverkare	Elan Marine, Slovenien
Importör	Nordic Yachts, Bullandö
Hemsida	www.nordicyachts.se
Baspris fritt varv	267 000 kr (23 990 Euro)
Pris som testad	ca 340 000 kr