

Sportliches Spaßpaket

Elan 350



Mit ihren unverkennbaren Anlehnungen an aktuelle Open-Class-Regattayachten richtet sich die Elan 350 vor allem an sportlich ambitionierte Segler – von der Club-Regatta-Crew bis zu Tourenseglern mit Spaß an purer Dynamik. Dabei lässt sie sich auch mit kleiner Crew selbst bei frischem Wind sicher segeln – sofern man bei der individuellen Konfiguration nicht am falschen Ende spart. Ein Testbericht von Sven M. Rutter.

o ähnlich und doch so unterschiedlich, lautete mein erster Gedanke nach dem Testsegeln der Elan 350 – hatten wir doch vor gut zwei Jahren bereits die Elan 310 getestet (siehe PALSTEK 5/10), die derselben Modelllinie entstammt. Doch wie sich Geschwister auch im wahren Leben charakterlich mitunter merklich unterscheiden, hat man es bei diesen beiden Sloweninnen trotz aller äußerlichen Ähnlichkeiten offenbar



Bild: Christian Kappes

ebenfalls mit sehr unterschiedlichen Persönlichkeiten zu tun.

Schon bei unserem Eintreffen in der Marina Kröslin hatte uns der Eigner einer benachbarten Elan 350, mit dem wir ins Gespräch gekommen waren, darauf hingewiesen, dass diese „noch deutlich mehr Dampf als die kleine Schwester“ hätte – doch ein höheres Geschwindigkeitspotenzial stand angesichts der größeren Wasserlinienlänge

und Segelfläche naturgemäß auch zu erwarten. Beim nachfolgenden Testsegeln offenbarte sich schließlich, was damit tatsächlich gemeint war.

Wie von der Leine gelassen

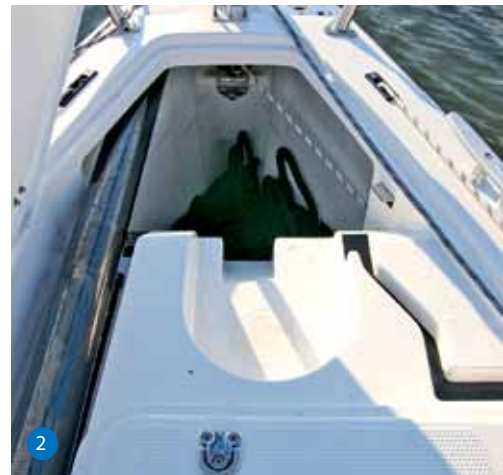
Trotz recht chaotischer großräumiger Wetterlage erwischen wir für die Testfahrt einen jener seltenen Sonnentage, die sich im Frühsommer dieses Jahres

zeigten – sozusagen genau das Fenster zwischen zwei Unwettern. In den Tagen zuvor hatten rasch aufeinanderfolgende kontinentale Tiefs für sehr wechselhaftes Wetter gesorgt – und schon kündigt sich das Aufziehen des nächsten kräftigen Tiefausläufers an. So dürfen wir mit beständig zunehmendem und zugleich rechtdrehendem Wind rechnen.

Auf unserem Weg den Peenestrom entlang weht er bereits mäßig bis frisch aus zunehmend nördlicher Richtung, was uns im engen Tonnenstrich zur Maschinenfahrt nötigt. Diese absolviert die Elan 350 problemlos, wenn auch nicht sonderlich flott. In Marschfahrt (2.400 Umdrehungen pro Minute) läuft die Yacht 5,9 Knoten und kommt selbst unter Volllast mit 7 Knoten nicht auf Rumpfgeschwindigkeit. Der auf dem Bug stehende Wind und die durch das umliegende Flachwasser rasch aufkommende kurze steile See bremsen das Vorankommen merklich – das dauerhafte „Gegenanbolzen“ unter Motor zählt offenbar nicht zu den Lieblingsdisziplinen der Elan, was sie uns entsprechend spüren lässt.

Als wir endlich ausreichend freien Seeraum erreichen, setzen wir sogleich Vollzeug – obgleich der Wind jetzt schon mit rund 20 Knoten im Mittel (5 Beaufort) weht und in Böen auch vereinzelt Starkwindniveau erreicht. Die Elan 350 quittiert die frische Brise mit einer beeindruckenden Beschleunigung: Im Handumdrehen loggen wir Werte jenseits der 7-Knoten-Marke – nach dem Trimmen der Segel zischen wir auf Halbwindkurs sogar mit bis zu 8,1 Knoten durchs Wasser. Nun scheint die Slowenin wahrhaft in ihrem Element. Äußerst agil reagiert sie auf jede Veränderung von Kurs und Segelstellung, ohne dass sich dies jedoch im Vortrieb niederschlägt. Die Elan 350 rennt unbeirrt wie ein von der Leine gelassener Windhund über die kabbelige See.

Und ebenso wie ins Zeug legt sie sich auch auf die Backe. Für die Fotofahrt fallen wir bewusst auf einen Raumgang ab, um aus der Luvperspektive nicht nur Ruder und Unterwasserschiff abzubilden. Hier läuft die Yacht selbst ohne spezielle Raumwindgarderobe mit 7,7 Knoten Rumpfgeschwindigkeit. Richtig auf die hohe Kante geht es nach dem Anluven auf Amwindkurs – hier machen sich dann auch die ausklappbaren Winkelpodeste für den Rudergänger bezahlt. Die ►



Bilder: Christian Kappes

Details: 1.: Die vorhandenen Trimmeinrichtungen lassen in Umfang und Ausgestaltung nichts zu wünschen übrig – auf der Testyacht fanden sich neben leinenverstellbaren Holepunkten sogar Barberhauer für den Vorsegeltrimm; 2.: Ankerkasten mit vorgeformtem Elektroschill-Podest und Gennackerbaum-Kanal; 3.: riesiges Cockpit mit ebenso formschönen wie ergonomischen Steuerständen sowie breiter, gebogener Travellerschiene; 4.: zusammengeführte Großsegeltrimmeinrichtungen; 5.: steiler Vorsteven mit ausziehbarem „Karbon-Rüssel“ und versenkter Vorsegel-Rollanlage; 6.: durchgehend kugelgelagerte Blöcke; 7.: praktische Cockpittisch-Konstruktion; 8.:

bewährte Weisheit, dass man aufrecht am schnellsten segelt, bewahrheitet sich derweil nur eingeschränkt, denn bei gemittelten 63 Grad Windeinfallswinkel loggen wir immer noch stolze 7,1 Knoten. Beim weiteren Anluven ganz an die Windkante erscheint die Yacht unter diesen Bedingungen allerdings schon etwas übertakelt, so dass wir als größte Höhe lediglich 48 Grad ermitteln – bei allerdings immer noch 6,1 Knoten Fahrt. Auch bleibt die Elan 350 selbst bei starker Krängung noch jederzeit kontrollierbar – die Neigung zum „Sonnenschuss“ hält sich im Rahmen und lässt sich durch beherzte Steuerbefehle auch wieder unterbinden. Hier können die zweifach vorhandenen angeschrägten Ruderblätter trumpfen, während der Ballastanteil mit gerade einmal 26 Prozent selbst angesichts eines 2,15 Meter tief gehenden Standard-T-Kiels doch etwas knapp bemessen erscheint.



Bild: Christian Kappes

Anlehnungen an die Off-shore-Racer-Szene



Das breite Heck hebt sich ziemlich schnell aus dem Wasser – die Elan 350 ist nicht unbedingt fürs aufrechte Segeln prädestiniert.

Einfach wichtig

Neu

Blitzschutz auf Yachten Unwetter nehmen an Zahl und Heftigkeit zu. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit eines Blitzschlags. Masten fordern diesen regelrecht heraus. Michael Herrmann zeigt, mit welchen Maßnahmen Eigner und Werften Crew und Schiff schützen können. Vom äußeren Blitzschutz, der verhindern soll, dass Schäden an Rigg und Rumpf entstehen, über den inneren Blitzschutz bis hin zum Schutz von Geräten. Besonderes Augenmerk kommt dem Potenzialausgleich und dem Schutz vor den Auswirkungen von Einschlägen in der Umgebung der Yacht zugute. 120 Seiten, ISBN 978-3-931617-43-1, gelumbeckt, 12,80 Euro



Unverzichtbar

Besser Navigieren bietet Sportbootskippern einen praxisorientierten Leitfaden, der es ermöglicht, sicherer, versierter und damit besser zu navigieren. Ob auf kleineren Küstentouren oder ausgedehnten Hochseetörns; ob klassisch mit Kursdreieck und Zirkel oder mit GPS, Kartenplotter und Radaranlage; ob als Einsteiger oder erfahrener Tourenskipper – dieses Buch will ein Leben auf dem Wasser lang ein wertvoller Begleiter sein. Sven M. Rutter hat in dieses Buch viele Tipps aus seinen zahlreichen Fachartikeln einfließen lassen. 344 Seiten, ISBN 978-3-931617-38-7, gebunden, 36 Euro



inkl. Navigations-Prüfungsstoff
SBF See, SKS, SSS



Bild: Christian Kappes

Das Interieur der getesteten Drei-Kabinen-Version wirkt durch die weit in den Raum hineinragende Nasszelle etwas verwinkelt – für eine Navi mit eigenem Sitz in Fahrtrichtung und eine zweite Seekoje bleibt hier kein Platz

Doch man muss zur richtigen Einschätzung dieser Werte auch das Gesamtkonzept betrachten – und dieses repräsentiert gleichsam etwas Besonderes. Konstrukteur Rob Humphreys hat sich bei der Elan 350 nach eigener Aussage von zeitgemäßen Open-Class-Rennyachten inspirieren lassen. Entsprechende Anlehnungen sind schon auf den ersten Blick erkennbar – unter anderem in Gestalt des extrem breiten offenen Hecks und der ausgeprägten Kimmkanten. Die größte Breite von immerhin 3,50 Metern nimmt bis zum Heckspiegel nur unwesentlich ab – zugleich erstrecken sich besagte Kimmkanten bis weit nach vorn. Hinzu kommen die weit außen, fast schon im Bereich des Wasserpasses ansetzenden schrägen Ruderblätter. Der Doppelsteuerstand ist angesichts der Cockpitbreite nur folgerichtig. Somit erscheint die Elan 350 gewissermaßen auch zum „Segeln auf der Backe“ geschaffen – wenn auch ihr Hauptpotenzial eindeutig eher auf raumen Kursen liegen dürfte, wie ebenso das Polardiagramm belegt. Hat man es vor diesem Hintergrund etwa bereits eher mit einem konsequent auf

Leistung getrimmten Racer zu tun als mit einer sportlichen Tourenyacht? Das wäre wohl etwas zu weit gegriffen – und hängt zudem von der individuellen Konfiguration ab –, aber zweifellos nähert sich die Elan 350 der entsprechenden Grenze (die überdies fließende Übergänge aufweist) mehr an als manch anderes Konzept, das ebenfalls die Bezeichnung „Performance-Cruiser“ für sich beansprucht. Und auch noch ein wenig mehr als die Elan 310, die unter Segeln zwar ebenfalls eine famose Spritzigkeit und Leichtigkeit vermittelt – aber eben eher als „überzeugender Kompromiss zwischen performanceorientierter Spaßmaschine und familientauglichem Fahrtenboot“ daher kommt, wie das Fazit unseres Tests seinerzeit lautete. Hat man bei der Elan 310 noch den Eindruck „die will doch nur spielen“ – um erneut das vierbeinige Vergleichsbild zu bemühen –, gibt sich die 350er doch um einiges bissiger. Sie verlangt daher auch eher nach einer kundigen Hand und entsprechender Aufmerksamkeit beim Steuern und Trimmen.

Alles für den perfekten Trimm

Dieser Vorgabe lässt sich angesichts des zur Verfügung gestellten Deckslayouts allerdings auch problemlos nachkommen. Das beginnt schon beim ellenlangen Traveller mit gebogener Schiene vor den beiden Steuerständen, mit dem sich bei Bedarf effektiv Druck aus dem durchge-latteten Großsegel (Extra) nehmen lässt. Die Travellerschot ist auch für den Rudergänger erreichbar – gleiches gilt für die als „German Copper Mainsheet System“ ausgeführte Großschot. Deren lose Parten verlaufen auf beidseitig in zwar nicht unmittelbarer, aber immer noch greifbarer Nähe des Steuermanns platzierte 35er-Zweigang-Süllwischen, die wie sämtliche Decksbeschlüge von Harken stammen. Auch der Achterstagspanner ist beidseitig ins Cockpit umgelenkt, so dass beim Regatta-einsatz einem vor den Ruderrädern sitzenden Großschottrimmer ein perfekter Arbeitsplatz zur Verfügung steht. Das Achterstag selbst ist indes zentral geführt (mit Peitsche im Topp).

Ein solider Rodkicker komplettiert die rundherum überzeugenden Großsegeltrimmeinrichtungen.

Zu Grundausstattung gehören allerdings lediglich das „German Copper Mainsheet System“ und der Baumniederholer mit Gasdruckfeder – der Rest ist Bestandteil des sogenannten „Club Racing Pakets“, das mit einem Aufpreis von 7.775,46 Euro zu Buche schlägt (alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer). Es beinhaltet zudem einen verjüngten Performance-Mast (Seldén, fraktional, durchgesteckt, zwei Salinge), eine Dyform-Verstägung, laufendes Gut aus Dyneema (einschließlich Achterstag), eine Vorsegelrollanlage mit unter Deck montierter Trommel (Furlex TD200S), größere Arbeitswischen (40.2 ST statt 35.2 ST), einen Zwei-Flügel-Faltpropeller von Gori sowie einen ausfahrbaren, aus dem Cockpit bedienbaren Gennacker-Bugsprit aus Kohlefaser (Standard ist ein abnehmbarer Aluminium-Gennackerbaum). Letzterer erscheint ebenfalls rundherum durchdacht konstruiert. Und da vieles aus dem Paket für eine Yacht dieser Konzeption ohnehin empfehlenswert erscheint – wie unter anderem Traveller, Dyneema-Tauwerk, größere Arbeitswinden und Faltpropeller – kann man eigentlich auch solche „Schmankerl“ gleich mitnehmen.

Das Cockpit fällt angesichts der großen Breite im Heck geradezu riesig aus. Der Rudergänger sitzt auf den im hinteren Bereich abgeflachten seitlichen Sülls sehr komfortabel – genießt in dieser Position ungetrübten Überblick und hat zugleich das Ruder bestens im Griff. Die beiden 90-Zentimeter-Ruderräder aus Kompositmaterial an den formschönen Steuerständen (Jefa) mit kleinem Kompasspedest gehören zur Standardausstattung. Auch die Ruderquadranten sind gut zu erreichen. Der Crew steht im vorderen Cockpitbereich trotz des V-förmigen Designs ebenfalls viel Platz zur Verfügung. In die langen Cockpitbänke ist im vorderen Bereich eine Sicke als Fußstütze beim Sitzen auf der hohen Kante eingelassen. Breite, profilierte Süllränder sorgen auch dort für eine gute Sitzposition. Die – auch aufgrund der ziemlich tiefen Sitzposition auf den Cockpitbänken – recht hohen Sülls liefern ferner eine komfortable Rückenlehne.

Die in die Cockpitbank an Steuerbord eingesetzte Backskiste präsentiert sich trotz des Drei-Kabinen-Ausbaus der ►



Der Gaffelfreund | Dieses Buch von Andreas Köpke ist eine „Bedienungsanleitung für gaffelgetakelte Schiffe“, aber auch ein Buch mit Tipps und Tricks für Neulinge und „alte Hasen“, mit wertvollen Hinweisen zur Pflege und zum Selbstbau von Zubehör, mit Ratschlägen zum Regattasegeln und vieles mehr. Ein Glossar in vier Sprachen

erläutert die Fachbegriffe. ISBN 3-931617-03-3, 288 Seiten, gebunden, 22,50 Euro



Das Gaffelrigg | In diesem überarbeiteten Klassiker beschreibt John Leather den Einsatz von Masten, Spieren, Takelung und Segel des Gaffelriggs. Der Leser erfährt auch viel über das harte Leben der Fischer, Lotsen und Kapitäne, die auf diesen Schiffen segelten, arbeiteten und lebten. ISBN 3-931617-08-4, 400 Seiten, gebunden, 28,50 Euro



Holzbootsbau | Dieser Klassiker von Curt W. Eichler geht auf die geeigneten Holzarten für den Bau von hölzernen Booten und Schiffen ein und beschreibt klar und verständlich die traditionellen Bauverfahren in allen Einzelheiten. Ein einzigartiger Überblick. Außerdem widmet der Autor den Themen Ausbau, Ausrüstung und Zubehör ergänzende Kapitel. ISBN 3-89365-788-6, 387 Seiten, gebunden, 24,95 Euro

gebunden, 24,95 Euro

Bis zu einem Warenwert von
50 Euro berechnen wir 2 Euro für
Porto und Verpackung.
Ab 50 Euro liefern wir frei Haus.



Bild: Christian Kappes

Eine benachbarte Yacht erlaubt einen vergleichenden Blick auf die Raumaufteilung des deutlich harmonischer erscheinenden Zwei-Kabinen-Ausbaus.

Testyacht erstaunlich geräumig – obgleich sie erwartungsgemäß nicht sonderlich tief ausfällt. Im Heckbereich findet sich zudem auf jeder Seite ein Gasflaschenfach. In der Zwei-Kabinen-Version steht indes ein Großteil des Achterschiffs an Steuerbord als Stauraum zur Verfügung. Pfiffig fanden wir das in den Cockpittisch der Testyacht integrierte Rettungsinselstaufach – zumal die schöne Konstruktion aus Edelstahl und Holz auch noch eine praktische Instrumentenkonsole bietet. Hierbei handelt es sich allerdings um ein spezielles Ausstattungsmerkmal des örtlichen Elan-Händlers Kröslin Yachting.

Wertseitig ist über dem Niedergang im Anschluss an das lange Schiebeluk eine Instrumentenkonsole vorgesehen, die auch größere Displays aufnimmt. Neben dem Niedergang münden sämtliche Fallen und Strecker auf beidseitige Arbeitswinden mit vorgelagerten Stopperbänken (Spinlock). Hinzu kommen Patentklemmen.

Die Genuaschot wird über gut platzierte Süllwinden geholt (40.2 ST). Lange, leinenverstellbare Holepunktschienen ermöglichen auch beim Vorsegel einen feinfühligem Trimm – auf der Testyacht waren zusätzlich sogar Barberhauler angebracht. Wobei allerdings die Vorsegelgröße durch die außen am Rumpf ansetzenden Püttinge begrenzt wird. Im Angebot von Kröslin Yachting findet sich

als mögliches Standardvorsegel unter anderem eine 108-Prozent-Rollgenua mit einer Fläche von 34,6 Quadratmetern (Dacron) für 2.560,88 Euro (die Segel sind im Grundpreis nicht enthalten). Alternativ werden auch andere Schnitte und Materialkompositionen angeboten – die Überlappung bewegt sich allerdings stets im Bereich zwischen 104 und 108 Prozent. Auch beim Großsegel stehen diverse Varianten zur Auswahl – hier beginnt der Einstieg bei einem Dacron-Tuch mit 39,6 Quadratmetern für 3.223,71 Euro. Sechs Belegklampen (Pfeiffer, Aufpreis: 253,59 Euro), eine schöne Teak-Fußreling, eine durchgehende LED-Positionsbe-



Bilder: Christian Kappes

leuchtung, Edelstahlhandläufe am Aufbau sowie profilierte Standflächen auf dem Kajütdach runden das Deckslayout ab. Teakbelegte Flächen gibt es hingegen selbst auf den Cockpitbänken nur gegen Aufpreis. Am Bug findet sich schließlich noch ein tiefer Ankerkasten, der zwar etwas klein ausfällt, dafür aber immerhin bereits ein integriertes Podest für ein optionales Elektrospill aufweist. Der Ankerbeschlag stellt ebenfalls ein Extra dar. Durch den Ankerkasten verläuft auch der ausfahrbare Carbon-Gennackerbaum, dessen Lagerort komplett vom Innenraum abgetrennt ist – etwaige Leckagen sind hier also kaum zu befürchten.

Schnörkelloses Interieur

Das Innere der Elan 350 präsentiert sich ebenso schlicht wie funktionell. Der Ausbau aus Sperrholzplatten mit hellem Anigre-Furnier mag nicht unbedingt Urgemütlichkeit ausstrahlen, ist aber sauber ausgeführt. Leider schlagen wie beim Deckslayout allerdings auch hier viele Komponenten mit einem Aufpreis zu Buche, die anderenorts zur Grundausstattung gehören.

Die Messe (Stehhöhe: 1,94 Meter) bietet fünf bis sechs Personen einen komfortablen Sitzplatz. Das U-förmige Sofa an Backbord lässt sich mit einer Länge von 2,10 Metern bei einer Breite zwischen 0,66 und 0,60 Metern auch als Seekoje nutzen. Das Längssofa an Steuerbord fällt dafür mit lediglich 1,56 Metern hingegen zu kurz aus. Sein hinteres Ende dient zugleich als Sitz für den Navigator am entgegen der Fahrtrichtung eingebauten Kartentisch, der außerdem



Beide Ausbauvarianten punkten mit gut zugänglichen Installationen.

ziemlich weit vom Niedergang entfernt liegt. Ohnehin wirkt die Salonaufteilung in der getesteten Drei-Kabinen-Version etwas verwinkelt, zumal die an Steuerbord neben dem Niedergang eingebaute Nasszelle weit in den Raum hineinragt. In der Zwei-Kabinen-Version wandert sie derweil ins Achterschiff, was davor Platz für eine reguläre Navigation und ein längeres Salonsofa lässt, das dann auch eine zusätzliche Seekoje erschließt. Das bereits erwähnte lange Schiebeluk, ein großes Decksluk sowie die gestreckten Aufbaufenster lassen ausreichend Licht ins Innere strömen – wobei sich Letztere allerdings nicht öffnen lassen. Die vorhandenen Schränke, Schapps und Ablagen bieten ausreichend seegerecht ausgestalteten Stauraum. Hinzu kommen solide Schlingerleisten und ausreichende Haltepunkte. Unter den Salonbänken wurden derweil die Tanks untergebracht. Die dunklen Bodenbretter sind verschraubt – bieten aber Inspektionsöffnungen zur flachen Bilge.

Bei der L-Pantry gibt es in puncto ►



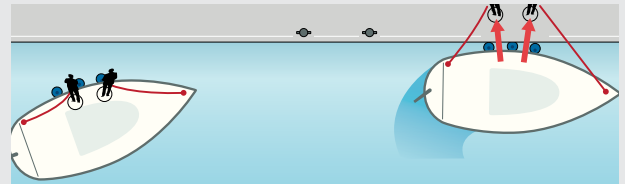
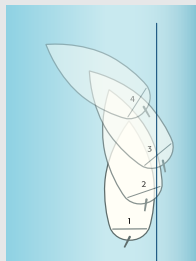
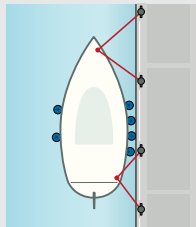
Bild: Christian Kappes

Auch die Ausführung der Achterkabine gestaltet sich jeweils nahezu identisch – die Steuerbordkammer in der Drei-Kabinen-Version fällt ähnlich



**Erscheint am
15. Oktober**

Vorbesteller (bis 10.10.2012)
zahlen nur 10,80 Euro
Bestellung unter: ahoi@



Das Steuern von Segelyachten bereitet auf freien Wasserflächen meist keine großen Probleme. Anders ist dies jedoch in Häfen – präzises An- und Ablegen fordert dem Skipper eine ganze Menge ab: Vorbereitung des Manövers, Einteilung der Crew und das Einbeziehen aller Faktoren, die das Manöver beeinflussen.

Dieses Buch stellt die vielfältigen Hafenmanöver systematisch vor, so dass sich der Leser ein System aneignen kann, um das Manövrierverhalten von Segelyachten zu verstehen und dieses in den unterschiedlichsten Situationen richtig und zielführend umsetzen zu können. Darüber hinaus beinhaltet es viele Tipps zur allgemeinen Planung und Durchführung von Manövern, die generell das Manövrieren in Häfen erleichtern.

136 Seiten, gelumbeckt, diverse Zeichnungen, 12,80 Euro

Größe und Ausführung nichts zu meckern. Auch hier findet sich reichlich effektiv nutzbarer Stauraum. Hinzu kommen eine große Doppelspüle, ein halbkardanisch aufgehängter Zwei-Flammen-Gasherd und eine Toplader-Kühlbox. Auch an eine Lüftungsmöglichkeit in Gestalt eines kleinen zusätzlichen Decksluks wurde gedacht. Schon die Spülenabdeckung ist allerdings aufpreispflichtig. Gleiches gilt für den Spritzschutz zur Messe, einen Gasherd mit Backofen und den optionalen elektrischen Isotherm-Kühlschrank. Hier empfiehlt sich das sogenannte „Cruising-Paket“, das für 6.730,64 Euro neben den vorgenannten Ausstattungsmerkmalen unter anderem auch einen Landanschluss (einschließlich 230-Volt-Steckdosen unter Deck), ein Warmwassersystem (inklusive Cockpitdusche), eine elektrische Bilgenpumpe im Duschbereich der Nasszelle, zusätzliche Leselampen in den Kabinen sowie Vorhänge und Rollos vor den Fenstern und Luken umfasst. Im Vorschiff befindet sich die Eignerka-



Bild: Christian Kappes

Die Eignerkaammer im Vorschiff wartet nicht nur mit einer großzügigen Koje, sondern auch mit reichlich Stauraum auf.

bine mit großzügiger Doppelkoje (Länge: 2,02 Meter, Breite: zwischen 1,76 Metern im Schulterbereich und 0,47 Metern in der

Vorpiek) und ordentlicher Standfläche vor dem Bett (Stehhöhe: 1,75 Meter). Letztere wird beidseitig von großen Doppeltür-Kleiderschränken gesäumt – jeweils mit praktischen Schuhfächern im unteren Bereich. Darüber hinaus steht unter der Dreieckskoje reichlich gut hinterlüfteter Stauraum zur Verfügung. Hinzu kommen die seitlichen Ablagen über der Koje und ein Schapp in der Vorpiek, das ebenso als Zugang zum optionalen elektrischen Ankerspill dient. Für Tageslicht und Frischluft sorgt das große zentrale Decksluk, das sich auch als Fluchtluk eignet. Auch in der Achterkabine an Backbord wurde eine geräumige Koje mit angenehmer lichter Höhe unter dem Cockpit eingebaut. Sie weist eine Länge von 2,09 Metern bei einer Breite zwischen 1,30 und 1,07 Metern auf. Auch hier befindet sich vor der Koje eine ausreichende Standfläche (Stehhöhe: 1,94 Meter), an die auf der Außenseite gleichsam ein großer Doppeltür-Kleiderschrank grenzt. Hinzu kommen Ablagen an der Außenwand sowie in der Trennwand zur Nachbarkabine. Unter der Koje findet sich neben den Batterien weiterer Stauraum. Darüber hinaus stehen Zugangsklappen zu Motorraum und Steueranlage zur Verfügung. Ein kleines Decksluk und ein schönes Cockpitfenster lassen Licht und bei Bedarf auch Luft ins Innere – wobei für Letzteres allerdings wiederum ein Aufpreis fällig wird (1.076,95 Euro für beide Seiten). Das Layout der Steuerbordkabine ist nahezu identisch – bis



Bild: Christian Kappes

Die Nasszelle der Drei-Kabinen-Version wirkt nicht sonderlich geräumig – wurde aber durchaus funktionell gestaltet.

auf eine geringere lichte Höhe über der Kojе (54 Zentimeter, bedingt durch die Backskiste) und den etwas größeren Stauraum unter dem Bett.

Die Nasszelle erscheint indes recht klein, sollte aber ausreichen. Positiv sind die gut erreichbaren Seeventile und pflegeleichten Oberflächen zu bewerten. Zum Lüften steht auch hier ein kleines Decksluk zur Verfügung. Im hinteren Bereich wurde ein Ölzeug-Hängefach integriert.

Fazit

Die Elan 350 ist sicher nichts für Leute, die mit sportlichem Segeln wenig am Hut haben. Dafür ist das Konzept zu sehr darauf ausgelegt, auch und gerade durch eine gewisse Segeldynamik und Performance zu überzeugen. Inwieweit man dieses Potenzial tatsächlich nutzt, bleibt derweil dem Eigner überlassen, der diesbezüglich schon anhand der vielfältigen Ausstattungsoptionen entsprechende Weichenstellungen vornehmen kann.

Dass sich zum Beispiel manche Schränke



Bild: Christian Kappes

Die Pantry vermag ebenfalls zu überzeugen – die Liste der aufpreispflichtigen Ausstattungselemente ist im Vergleich zum Wettbewerb allerdings recht lang.

in herausnehmbarer Ausführung zur Gewichtsersparnis im Wettfahrtbetrieb ordern lassen, zeugt davon, dass die Elan 350 durchaus flexible Nutzungsmöglichkeiten in Aussicht stellen möchte.

Wobei allerdings eben die sportlichen Ambitionen klar im Vordergrund stehen. Und wer mag, kann seine Elan 350 mittels des sogenannten „Gran Prix Racing Pakets“ auch zur kompromisslosen ▶

Lesenswertes



Große Liebe, große Lüge | Hier wird gesegelt, geliebt und gelogen. Der Roman von Imke Feddersen führt in die Höhen und Tiefen der Liebe und an die Schauplätze Hamburg, Sylt, Ibiza, Mallorca, Saint-Tropez und Cannes. ISBN 978-3-931617-11-8, Paperback, 415 Seiten, 12 Euro.

Wellenzeit | Alexandra Schöler ist mit ihren beiden Männern um die Welt gesegelt. Ein Buch voller Segner, Geschichten, Bilder, Abenteuer und Glück. 330 Seiten, Paperback, mit zwei vierfarbigen Bildstrecken, 12 Euro.

Drogengeld | Conrad Stark schreibt über zwei Menschen, die ausgestiegen sind und auf ihrer Segelyacht leben. Sie werden grausam wieder eingeholt, als plötzlich ein Koffer mit drei Millionen Dollar auftaucht. 470 Seiten, Paperback, 12 Euro.

Immer hoch am Wind | Dieter Henrich schreibt über die Liebe zum Schiff, die Liebe am Speisen und die Liebe zur Liebe. 160 Seiten, Paperback, 8 Euro.

Zwei Girls, zwei Katamarane | James Wharram baute simple Katamarane und segelte mit seinen beiden Frauen (er lebte teilweise mit fünf Frauen zusammen) über den Atlantik. Geld hatte er nicht, aber Mut. So wurde er schon zu Lebzeiten eine Ikone. Eine Geschichte mit Sex und Salz. 240 Seiten, gebunden, 19,80 Euro.

Eine Handbreit Mord | Jan Kuffels Krimi führt den suspendierten Kommissar Jacobus van Wijk, der an Bord seiner Contessa lebt, in brisante



Mit ihrer ebenso schnittigen wie schlüssigen Linienführung macht die Elan 350 auch optisch eine gute Figur – wobei man ihr aus dieser Perspektive nicht unbedingt sogleich ansieht, was in ihr steckt.

Rennmaschine herausputzen – Karbonrigg inklusive (Aufpreis: 27.008,24 Euro). Doch auch auf „Club Racing Niveau“ verheißt die Slowenin bereits viel puren Segelspaß – sowohl einer ambitionierten Regattacrew als auch einem sportlichen Eignerpaar auf Urlaubstörn. Wir sind die Yacht jedenfalls während des gesamten Tests lediglich zu zweit gefahren.

Hinzu kommt eine recht hochwertige Bauweise auf dem neuesten Stand der Technik, die eine entsprechende Wertbeständigkeit erwarten lässt. So werden Rumpf und Deck bei Elan in einem speziellen Vakuum-Infusionsverfahren gefertigt – mit einer Vinylesterharz-Außenhaut für hohen Osmoseschutz. Die soliden Strukturelemente, die die Kräfte von Rigg und Kiel aufnehmen, werden in den Rumpf geklebt und anlamiert. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Grundpreis von 129.698,10 Euro in der Zwei- beziehungsweise 132.078,10 Euro in der Drei-Kabinen-Version durchaus angemessen – wobei allerdings noch die diversen Extras zu berücksichtigen sind, die anderenorts zur Standardausstattung gehören. Dafür ist bei der Elan 350 aber wiederum bereits die Gennacker-Ausrüstung im Grundpreis enthalten (mit Aluminiumbaum) – für einen realen Preisvergleich wird man daher ohnehin sehr viel genauer hinsehen müssen. Sofern man sportliche Yachten zu schätzen

weiß, lohnt auf jeden Fall ein eingehender Blick auf die flotte Slowenin.



Elan 350

Technische Daten

KonstrukteurHumphreys Yacht Design
 CE-Entwurfskategorie.....A
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 BauweiseGFK-Sandwich
 Länge über Alles.....10,60 m
 Länge Wasserlinie.....10,10 m
 Breite.....3,50 m
 Tiefgang *.....2,15 m
 Verdrängung.....ca. 5.350 kg
 Ballastanteilca. 26 %

Segelfläche am Wind **68,6 m²
 Großsegel Standard **38,6 m²
 Vorsegel Standard (ca. 105 %) **.....30,0 m²

Maschine ***Volvo Penta D1-30 20,9 kW
 Tankkapazität Treibstoff.....ca. 75 l
 Tankkapazität Wasser.....ca. 175 l
 Tankkapazität Schwarzwasser.....ca. 70 l

Anzahl der Kabinen exkl. Salon ****2/3
 Anzahl der Kojen inkl. Salon ****6/7
 Stehhöhe im Mittel.....1,88 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit7,7 kn
 Länge/Breitenverhältnis3,03/1
 Segelflächen-/Verdrängungsverhältnis *****4,74
 Spez. Segelfläche *****12,82 m²/t

* gemäß Standardspezifikation, optional: 2,35 m (Ballast: 1.300 kg), ** Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation (Segel in der Grundausstattung nicht enthalten), optionaler Gennacker: 110 m², *** mit Saildrive, **** Zwei-/Drei-Kabinen-Version, ***** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....48°6,1 kn
 Optimale Höhe.....63°7,1 kn
 Halber Wind.....90°8,1 kn
 Raumgang130°7,7 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 20 kn im Mittel, Groß-/Vorsegel ungerefft, Wellenhöhe: ca. 0,5 m.



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 129.698,10 Euro inkl. 19 % USt.
 Darin enthalten unter anderem: Standard-Rigg (Aluminium, durchgesteckt, zwei Salinge), Vorsegelrollanlage, Gennacker-Decksrüstung inkl. Aluminium-Baum, zwei Genuawinschen (Harken 40.2 STA), zwei Großsschot-Winschen (Harken 35.2 ST, „German Cupper Mainsheet System“) und zwei Arbeitswischen (Harken 35.2 ST), Rodkicker, Holepunktschienen, Doppelsteuerstand mit Komposit-Steuerädern und Kompassen, vier Belegklampen, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter- (65 Ah, AGM) und Servicebatterie (90 Ah, AGM), Navigationsbeleuchtung, Standardmaschine mit Festpropeller, Zwei-Kabinen-Innenausbau (Grundpreis getestete Drei-Kabinen-Version: 132.078,10 Euro), Pantry mit Doppelspüle, Zwei-Flammen-Gasherd und Kühlbox, Druckwassersystem, Nasszelle mit See-WC und Waschtisch.

Werft-/Händlerkontakt

Elan, d.o.o., Begunje 1, 4275 Begunje na Gorenjskem (Slowenien),
 Telefon: 00386 - 45 35 11 09, www.elan-yachts.com
 Kröslin Yachting GmbH, Hafestraße 9, 17440 Kröslin, Telefon: 0 38 370 - 25 10, www.kroeslin-yachting.de



Grafiken: Michael Herrmann