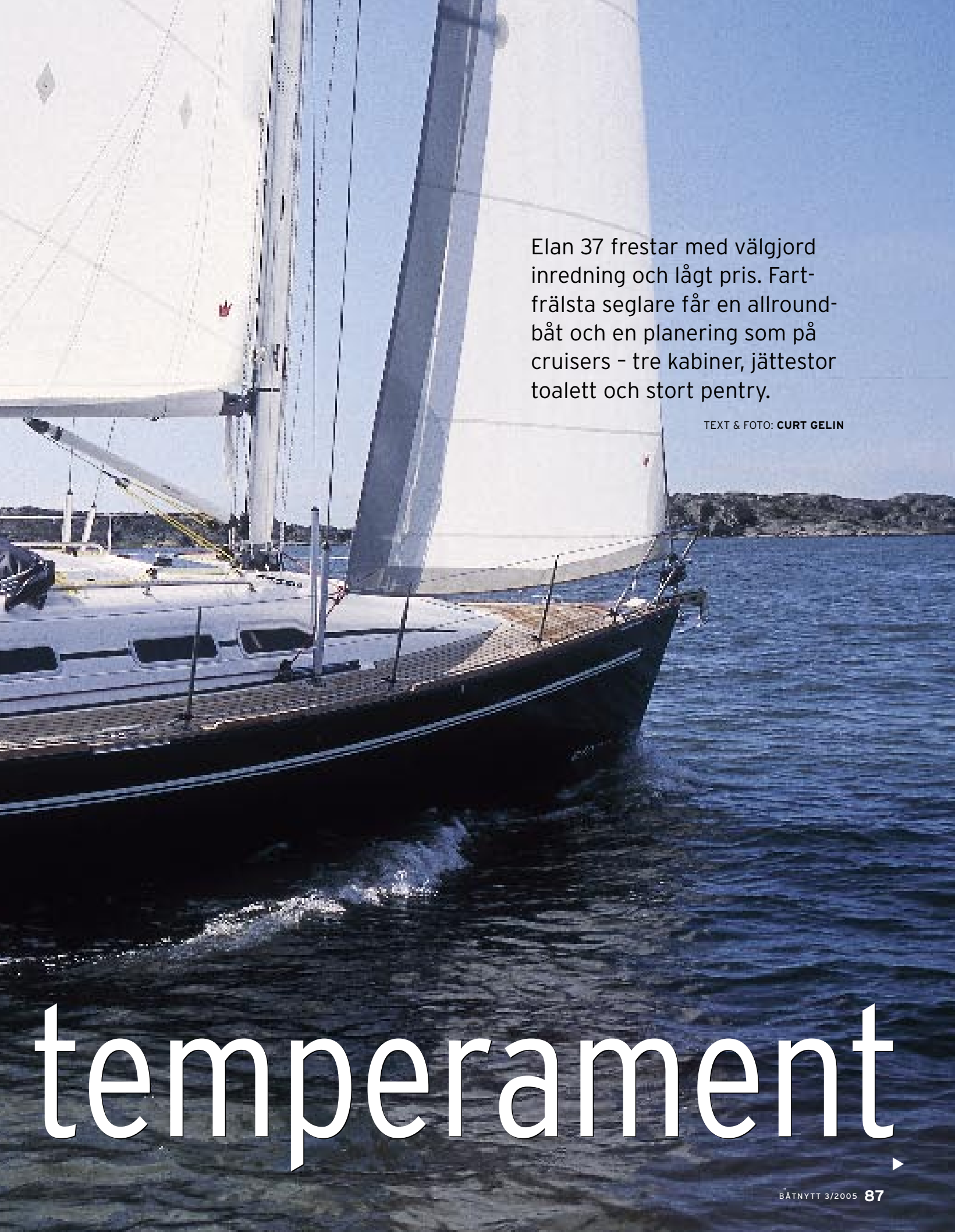


TEST

Elan 37



Tyglat



Elan 37 frestar med välgjord inredning och lågt pris. Fartfrälsta seglare får en allroundbåt och en planering som på cruisers - tre kabiner, jättestor toalett och stort pentry.

TEXT & FOTO: CURT GELIN

temperament

Rorsman har bra fotstöd stående eller sittande mot "klackarna" på durken och mot piedestalen. Räckverket vid ratten är både plotterfäste och praktiskt handrädde. Kolfiberrattens stora diameter försvårar passage, men behövs för bästa sikt från relingen.

Racer/cruiser, cruiser/racer, performance-cruiser och cruiser är begrepp som används flitigt för att förklara en båts karaktär. Men Elan 37 saknar etikett, fabriken anger inte vad den är.

Vad är då Elan 37? Fågel eller fisk – racer eller cruiser? För att få koll måste båten jämföras med liknande båtar som Arcona 370, Dehler 36, Bavaria 38 Match och X-Yachts senaste skapelse X 37.

En jämförelse visar att Elan 37:an är aningen tyngre, lite bredare, något lägre riggad, har mindre segel och lättare köl än de fyra nämnda. Således är etiketten cruiser/racer befogad.

Inriktningen anas också vid kaj. Ruffen är cruiserhög, medan fribordens har samma höjd som på en racer. Även den smala vattenlinjen, det smala förskeppet, den bäriga aktern och den stora ratten är som på en racer.

Konceptet är logiskt med tanke på att 37:an följer Elans strategi med både familjecruisers, kappsegelcruisers och racers som målgrupp. Karaktären förklaras med: "37-ägare får snabbhet i lätta vindar, men ändå kapacitet att segla nästan fullt när segelkraften har passerat optimum. Båtens förmåga att hantera olika vindar utan att tappa fotfästet är lika viktigt för en familj som för en kappseglingsbesättning."

Att 37:an inte "tappar fotfästet" beror på att Rob Humphreys har gett skrovet symmetri i för- och akterskepp. Detta innebär att båten alltid ska segla på sina linjer, då volymen i aktern inte är för stor. Detta gör att båten inte seglar "på näsan" och inte ska broacha ens i en kastby.

Ytterligare ett klokt knep för att få "fotfäste" och lugn gång är att masten och därmed också köl



placerats lite längre bak än vanligt, det vill säga närmare båten rörelsecentrum.

Snabb semesterbåt

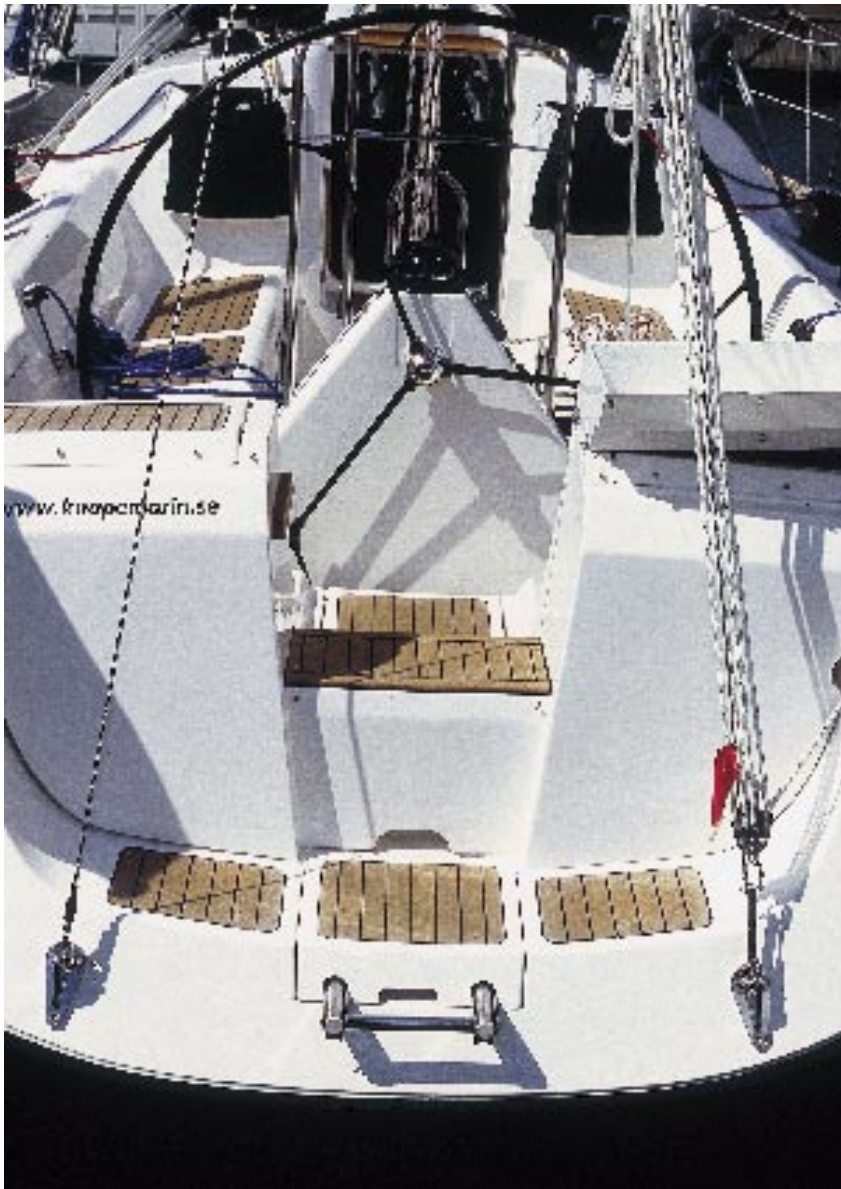
Linjerna är plana och snabba med litet deplacement och god bärighet. Extra bra är att köl och roder är racerdjupa. För att hålla nere priset är järnköl standard. För

kappsegling finns Elan 37 med 2,30 meter djup blyköl (+ 50 200 kronor), racingrigg från Sparcraft (+ 22 000 kronor), uppgraderad däcksutrustning (+ 24 300 kronor), trebladig foldingpropeller (+ 3 975 kronor) och racingratt i kolfiber (+ 29 150 kronor).

För totalt cirka 1,5 miljoner kronor får storseglare en racer. I sam-

ma skal får familjen samtidigt en snabb semesterbåt för ungefär 1,43 miljoner kronor eller 25 procent över baspriset på 1 147 500 kronor (109 000 Euro + skatt). Lägst i klassen, till och med under Bavaria 38 Match.

Lågpristänkande leder ibland till tvivel om kvaliteten. På Elan 37 är det bara på några få ställen man



Sittbrunnen är väl rundad och ergonomisk genom att bänkarna är vinklade och sargarna utåtlutade. Dock är bänkarna ganska korta - 1,40 meter - och eftersom durken är högt placerad sitter besättningen nästan med knäna under hakan. Skotvinscharnas placering innebär att rorsman har svårt att nå dem ifall båten ska ensamseglas. Å andra sidan sitter de idealiskt för skothalare och genuatrimmare.

Aktern är ett litet designunder med avtagbar sarg, vinklade ytor, lucka i mitten, integrerade stuvluckor, badbrygga med infälld badstege, fästen för häckstaget och teakinläggningar på durkarna. Vid familjesegling är sargen på plats och vid kappsegling knäpps den enkelt loss och kan bäras iland för att spara vikt och öka rorsmans rörlighet.

kan se att det prutats på denna: anslutningen mellan köl och skrov är grov, rigglinorna löper på rufftaket och skarven mellan skrov och däck är limmad, inte bultad.

Den som ändå tvekar över framför allt det sistnämnda bör veta att kvaliteten är kontrollerad av Germanischer Lloyds (GL) på nivån typgodkännande. Att båten är typgodkänd innebär att denna institution, GL, för kvalitetssäkring har kollat ritningar, installationer, byggförhållanden inför och under produktionen. Och att man gör oanmälda stickprov. Sådant kostar men ger jämnare kvalitet, varför de båtar du ser på mässorna 2005 ska ha samma standard som den båt jag testade sommaren 2004.

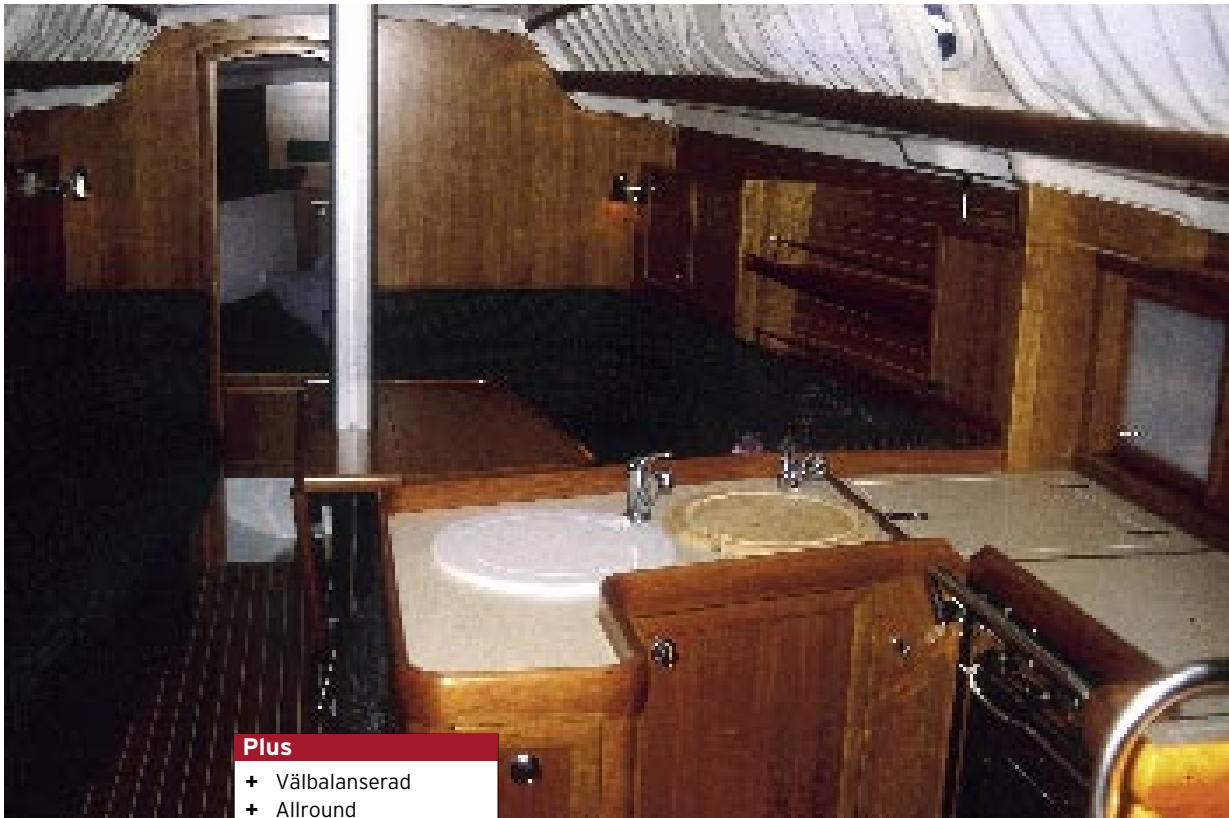
Konad topp

Riggen är av 9/10-delstyp med förstaget strax nedanför masttoppen och när 16,54 meter ovan vattenytan - 1,63 meter lägre än på X 37. Stagningen är med dubbla, svepta spridare och masten står på kölen. Därtill ger Seldéns nya kraftiga mastprofil stadga och masten är även elegant konad i toppen för att minska vikten upptill och för att ge minskade rörelser i sjö (mindre pitch).

I sittbrunnen kan aktersargen knäppas loss och bäras iland när kappsegling står på programmet. Vill familjen ha sargen på kan mittdelen lyftas åt sidan för enklare kliv iland vid aktertillägning och för fri passage till badbryggan.

Rattens stora diameter (1,60 meter) försvårar passage mellan ratt och sarg. Men den behövs om du vill kunna sitta i lovart och styra med rak arm.

Storskotbalken är placerad medelhögt och går att kliva över. Sittbänkarna är korta - 1,40 meter. De är teakklädda, lutande och har trevligt höga sargar. Man sitter



Plus

- + Välbalanserad
- + Allround
- + Lågt pris

Minus

- Kompakt inredning
- Grund sittbrunn
- Modest kölprocent

dock ganska grunt, beroende på att durken är högt placerad för att ge plats i akterkabinen/erna.

Sittbrunnen belyser fabriken dilemma med Elan 37. Hur få in både familjekomfort och racingfunktioner? För racing borde sittbrunnen vara både djupare och längre, men då hade akterkabinen/erna inte gått in, salongen hade blivit liten och höjden i akterkojerna för låg.

Kompromissandets blir tydligt i salongen, som är kompakt för en ny 37-fotare. Detta beror på planlösningen med en eller två akterkabiner, jättetoa, stort pentry, stort kartbord, U-soffa om styrbord och vanlig koj mittemot. Fabriken kallar layouten unik och poängterar att salongen har full bredd, att toaletten är generös och att båten kan köpas med en akterkabin.

Utförandet på inredningen håller god standard med utmärkt lackfinish, böjlimmade kantlister, god passning på avslutningar, propra kojfronter, goda dimensioner och välgjorda luckor.

Testbåten hade en interiör i ljus, vacker körsbär (+ 43 150 kronor), men standard är ljusbehandlad

mahogny. Durken är i laminat, vilket dock inte förtar trevnaden. Rufftaket är en innerliner, men gjord så att

plastigheten inte dominerar. Flotta dynor ökar också trivselen.

Uppbyggnaden av Elan 37 görs via Elans system med vakuumsassisterad laminering – "VAL". Metoden är bra för miljön, ger ren arbetsmiljö, packat, kontrollerat laminat, ökad styrka mot kollision och vanligen mindre vikt.

För vridstyrka finns divinycell i skrovet, riktade fibrer vid vanten och ett stort, öppet fackverk längs botten. Fackverket limmas och lamineras fast, en tidskrävande och omständlig procedur. Rationellare och billigare hade varit en hel innerliner. Men Elan motiverar lösningen med att båtar ska gå att laga efter en grundstötning.

Trots vakuumhjälpen i byggsättet väger båten 6 600 kg. Vikten är uppräknad med 700 kg från broschyren. Kanske mer material än tänkt ingår i fackverket? I sig är dock displacementen inte stort för en 37-fots cruiser/racer.

Standardkölen i järn duger för familjesegling, men ambitiösa seglare behöver den djupaste bly-

kölen. Då blir avdriften minst och bettet bäst.

Prisvärt alternativ

Seglingsegenskaperna är behagliga. Elan 37 känns inte överriggad, inte speciellt vek, men ändå pigg. Hon är lagom livlig och gjorde fin fart med fock i lätt vind. För familjesegling räcker fock på rulle fint.

I mitt lättvindstest ligger båten lätt på vattnet, seglar med litet tryck på rodret och känns nätt. Temperamentet upplever jag som väl avvägt. Lugn och livlighet verkar ha balanserats noga för att passa fartsugna turseglare.

Den modesta kölvikten kompenseras delvis av bredden/formstyvheten och av skrovets låga tyngdpunkt. Min undran är likväl hur en Elan 37 skulle segla med högre rigg, tyngre köl och lättare laminat.

I sak är Elan 37 ett prisvärt alternativ för aktiva familjer. Båten är allround i meningen lättdriven, styv och snäll. Medan tionde totalt och seger i klassen i Tjörn Runt 2004 antyder vad båten kan prestera på lokala kappseglingar. ■

Salongen är proppert utförd, men ganska kompakt. Fabriken prioriterade ett pentry mitt i båten och en stor toalett mittemot. Inredningen kunde skjutits akterut med toaletten föröver. Den hade då förlorat i funktion, men vunnit i volym.

Komfortpriset i datorutan inre frakt: Frakt, epoxi + antifouling i botten, sjösättning, riggning, värmare, lackad durk, teak i sittbrunnen, sprayhood, septitank, ventilatorer, tredje batteri, VHF med antenn, plotter, tampar, fendrar, ankare, segelkapell, windex, sittbrunnsbord, varmvatten, rullfocks-system, radio, servis, ankarspel, batteriladdare, multiinstrumentering.

Data

Elan 37

Skrovlängd	11,16 m
Längd i v I	9,77 m
Bredd	3,65 m
Djup	2,05/2,30 m
Vikt	6 600 kg
Kölvikt	2 290 kg/35 %
Stor + fock	72 kv m
Masthöjd	16,55 m
Ståhöjd	1,90 m
LYS	1,27/1,29
Motor	VP 2030 28 hk
Diesel/vatten	125 l / 200
Design	Rob Humphreys
Byggare	Elan Marine
Baspris	1 147 500 kr
Komfortpris	1 432 400 kr
Racingpris	1 501 461 kr
Info	Knape Marin, tel 031 69 77 50. www.knapemarin.se.

