

Elliott 770

VAD SÄGS OM ETT LYS-TAL PÅ 1,29 PÅ EN båt av Expressens storlek?

Ja, man får mycket nöje, men svårt att vinna hemma på klubbseglingen.

Nya zeeländska lättviktaren Elliott 770 – bara ett ton tung och knappt åtta meter lång, som framgår av namnet – får betala med ett skyhögt LYS-tal för sina fartiga drag. I koncept och storlek påminner hon om båtar som J-80 och Melges 24, moderna tiders glädjespridare, men här finns också en bra möjlighet till boende ombord. Och med tanke på trailerbarheten kan båten också användas som husvagn mellan vattendragen.

Elliott 770 är ritad av nya zeeländske konstruktören Greg Elliott, men byggs på licens i Ungern och har fått en viss spridning inte minst på kontinentens sjöar.

Att Elliott 770 har

nya zeeländskt ursprung är inte förvånande. Båtkulturen där nere är allmänt mer 'sportig' än på det av traditioner och displacement tyngda norra halvklotet. Mindre långsegling, mer dagsegling *down under*. Många garagebyggen, tidigare ofta i kallbakad fanér. Trailerbarhet; ut och dra en repa, hem igen. Idel ingredienser som uppmanar till båtar med låga displacement. Billigare är det också.

Lättviktskonceptet går igen även i fråga om regelrätta havskryssare, både för cruising och för racing; när en ung Bruce Farr presenterade sig på norra hemisfären i mitten av 70-talet så var det med lätta, strykjärnsformade och fraktionsriggade båtar (t ex entonnamna Jiminy Cricket och 45° South).

Strykjärnsformen är inte lika tydlig numera, båtarna har, som Elliott 770, blivit smalare men har fortfarande förhållandevis breda och härliga akterskepp som ger bra skjuts på öppna bogar. Med mindre bredd får man lita till köl och flyttbar barlast – besättningen – som motvikt på kryss och halvwind. Elliott 770 har en sänkbar köl med bulb, vikten är 400 kg varav det mesta i bulben, och djupgåendet som mest 1,75 m. Det blir en ganska bra hävstång, men är ändå i minsta laget med ett krysstall på hela 42 kvm. Den ytan är nästan i klass med vad en tre gånger så tung familjebåt brukar ha till förfogande (9 meter långa Scampi väger t ex ca 3,5 ton och har ungefär 45 kvm med största genuan). Det här gör att man får jobba extra för att hålla bra gång när det börjar blåsa på kryssen, det är priset man får betala för att få flyga på undanvinden.

När jag provade Elliott 770 på Lidingö Runt förra våren kryssade vi inledningsvis i svag vind på ca 3 m/s, avslutningsvis i en fin bris på ungefär det dubbla.

I det lätta registret blev vi sakta men säkert fränseglade av 11 M One Design, föga förvånande eftersom det är en klart större båt med LYS 1,35. I brisen på slutet kryssade vi bland Expresserna (LYS 1,11), som vi seglade ganska jämnt med.



Kryssen är alltså ingen bog där en lättdeplacementsbåt som Elliott 770 firar triumfer. Man har sin vattenlinjelängd som begränsning som vilken annan båt som helst, och den låga vikten är nästan lika mycket belastning som tillgång. För att hålla fart krävs klart mer koncentration än på tyngre båtar med mer levande kraft. Det maximala spåret blir smalt och är lätt att 'trilla av' från – och då känns det direkt på farten. Man får inte pina, men man får heller inte vända sidan till och exponera sig för krängning. Att besättningen sitter i lovart med benen ut är nödvändigt från ca 5 m/s. I takt med att vinden ökar måste storsegel och styrning vara i mycket noga samklang för att hålla båten upprätt och exakt på spåret, annars blir det rött ljus. Elliott 770 är alltså ganska krävande att hålla gång på när man kryssar, men också belöande för den som lär sig behärska tekniken.

En fantasissiffra som 1,29 i LYS har man förstås ingen chans att leva upp till. Och ska man bara ut och ha undanvindskul på fjärden en blåsig dag blir det lite som att åka skidor utan lift; man får knega uppför backen i en halvtimme för att få njuta av fem snabba minuters svindlande utförsäkring.

Men det kan det vara värt, för någon tröskel finns inte när Elliott 770 får falla av och släppas lös i vindens riktning. Då är det fråga om regelrätt planing på ett tidigt stadium. När det under Lidingö Runt var dags att sätta nylon efter halva seglingen var vi uppe i kön på Expressklassen, som startat 20 minuter tidigare. Med en gennaker på 70 kvm hade vi bättre power, men vinden var fortfarande för svag för att göra någon större skillnad. Vi var snabbare, men inte mycket.

Det var först mot slutet av långa Askrikefjärden, när vinden pep i med rökare på 7-8 m/s, som Elliott 770 fick chansen att visa vad hon gick för. Hon accelererade omedelbart och steglöst, lättade i vattnet och sköt iväg flera knop snabbare än allt annat runt omkring. Det är sådana förhållanden, och helst ännu mer vind, som lättdeplacementsbåtarna är gjorda för. Med ens är det ren jolläkänsla, och då blir seglingen 'en helt annan grej'.

Fin finish

Elliott 770 byggs här i Europa, i Ungern. Det är österrikaren George Fundak – ordförande i Österrikes seglarförbund, coach för lands-



Under däck är Elliott 770 enkel men ljus och prydlig. Köktrumman ger en uppfattning om den smala, uppdragbara fenan. Visst kan man bo i en sådan här båt likaväl som i våra inhemska, mindre båtar av traditionellt slag.



Alla kontroller sitter på rufftaket, bl a uthalslinan till bogsprötet och kontrollen för gennakerns halshorn. Kölen hissas upp med en flerskuren talja, man kan också behöva ta hjälp av en vinsch på rufftaket.



Sittbrunnens utformning med en stor fri yta bidrar till nöjet att segla och hantera Elliott 770. På durken finns rejäla fotstöd, vilket är nödvändigt. Rodret är uppdragbart. I brunnen och på fördäck finns luckor för stuv.