

DATENBLATT

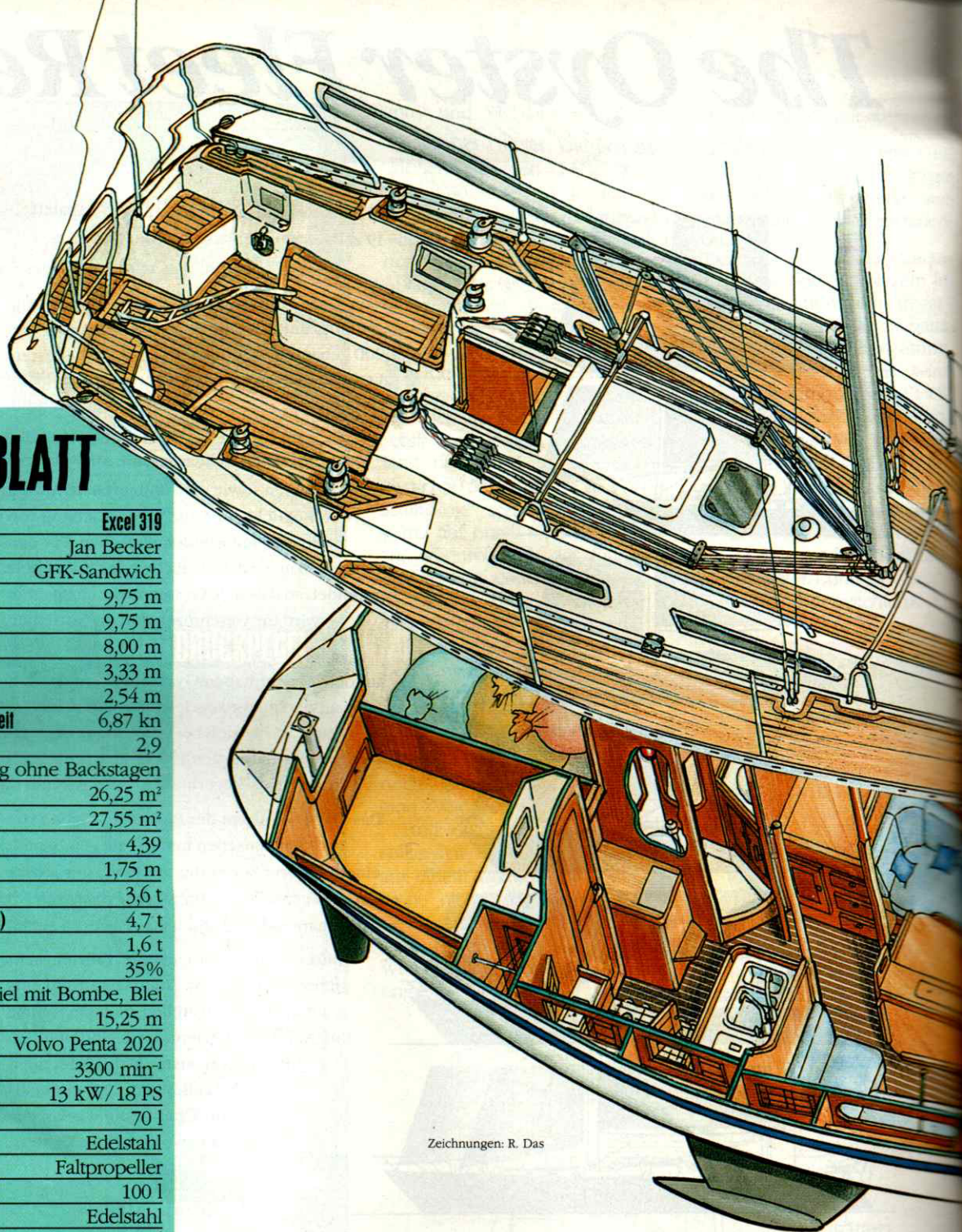
Schiffstyp	Excel 319
Konstrukteur	Jan Becker
Rumpfmateri	GFK-Sandwich
Lüa (Rumpflänge)	9,75 m
Gesamtlänge	9,75 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,00 m
Breite	3,33 m
BWL (Wasserlinienbreite)	2,54 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	6,87 kn
Längen-Breiten-Verhältnis	2,9
Takelungsart	7/8-Rigg ohne Backstagen
Großsegel	26,25 m ²
Genua (Rollgenua)	27,55 m ²
Segeltragezahl ($\sqrt{S^2/V}$)	4,39
Tiefgang (Festkiel)	1,75 m
Gewicht (Herstellerangabe)	3,6 t
Gewicht Testschiff (nachgewogen)	4,7 t
Ballast	1,6 t
Ballastanteil	35%
Kiel	Kurzkiel mit Bombe, Blei
Masthöhe über Wasserlinie	15,25 m
Maschinentyp	Volvo Penta 2020
Höchstzahl	3300 min ⁻¹
Maschinenleistung	13 kW / 18 PS
Tankkapazität Kraftstoff	70 l
Tankmaterial	Edelstahl
Propellertyp	Faltpropeller
Tankkapazität Frischwasser	100 l
Tankmaterial	Edelstahl
Kojen	6

Rumpf- und Decksbauweise Kombination aus Handauflege- und Spritzverfahren. Sandwich-Laminat aus GFK und Schaum (Divinycell) als Kernmaterial.

Standardpreis (inkl. MwSt. ab Händler) 134041 Mark mit folgendem Zubehör: Motor, Großsegel und Selbstwendefock, Ankereschirr, Dusche, Druckwasser, Fäkalientank, Elektrik, Kocher mit Backofen, Unterwasseranstrich.

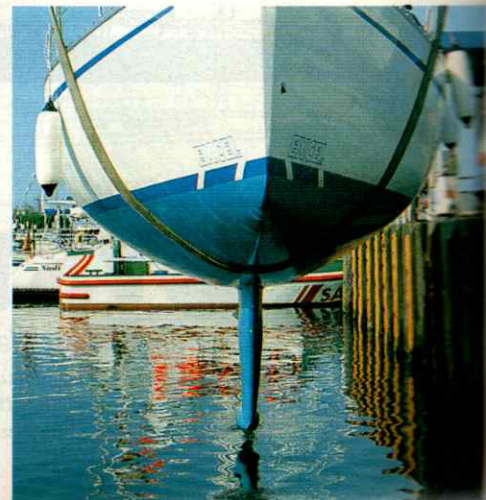
Wert AB Beckerbåt, 18163 Lidingö/Schweden.

Händler Schwem-Yachten, 22880 Wedel.



Zeichnungen: R. Das

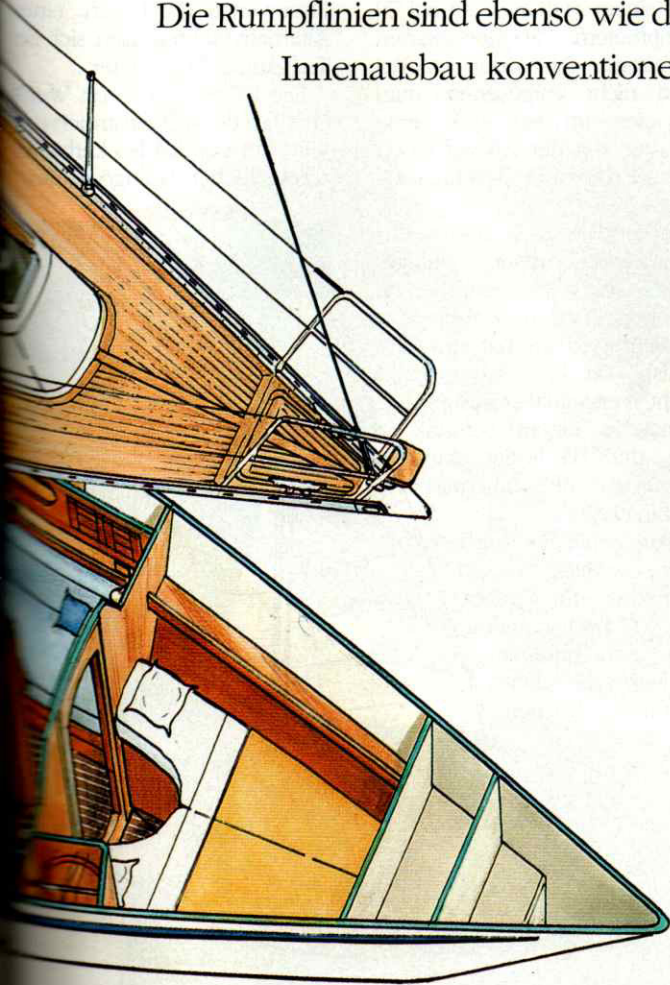
Die Wasserlinie ist relativ schmal, wodurch das Schiff früh krängt. Durch den ausladenden Rumpf dürfte aber die Endstabilität hoch sein. Der trapezförmige Kiel ist mit einer kleinen Bombe ausgestattet. Der Salon ist traditionell in Mahagoni ausgebaut. Die Pantry besticht durch eine große Arbeitsfläche (1,5 Quadratmeter), die durch einen ausklappbaren Tisch entsteht, sowie durch zwei Spülen und viel Stauraum in Schapps und Schränken.



Excel 319

Die Rasante: Die schwedische Konstruktion besticht durch sehr gute Geschwindigkeiten, besonders im unteren Windbereich – was man ihr auf den ersten Blick nicht ansieht.

Die Rumpflinien sind ebenso wie der Innenausbau konventionell.



In dem Typnamen steckt phonetisch das englische Wort für Beschleunigung, und das ist gut gewählt. Die schwedische Excel ist ein Wolf im Schafspelz. Sie sieht gänzlich konventionell, ja fast leicht veraltet aus, ist aber pfeilschnell. Das Schiff fuhr im unteren Windbereich bis zehn Knoten Wind (Testbedingungen) schneller und höher als die Testkonkurrenz. Und das, obwohl die Testyacht rund eine Tonne schwerer war als vom Hersteller angegeben. Die große Segelfläche in Verbindung mit einer schmalen Wasserlinie und einem tiefgehenden Kiel mit Bombe überspielen dies offensichtlich. Sehr gut sind auch die Manöviereigenschaften im Hafen und auf See, was 360-Grad-Drehungen unter Motor sowie mit belegten Schoten in 15 beziehungsweise 18 Sekunden belegen.

Das 7/8-getakelte und gut trimmbare Rigg wird von zwei leicht gefeilt Salingspaaren abgestützt, die Backstagen für die Sicherheit des Mastes überflüssig machen. Als Trimminstrument waren sie jedoch auf unserem Testschiff vorhanden, allerdings in einer lächerlichen Ausführung. Nur mit einer 1:4-Talje ist auf einem zehn Meter langen Boot kein Vorstag mehr ordentlich dichtzuholen. Hier muß der Eigner die Taljenleine verlängern und durch Abklemmer jeweils auf die luvseitige Spinnakerwisch führen. Schlecht: Der Steuermann kann die Großschot nicht erreichen, der Traveller ist vor dem Niedergang montiert und die Schot durch einen Abklemmer auf eine Fallen-

winsch geleitet. Dadurch muß der Vorschoter die Großschot immer mitbedienen; eine Person an Deck reicht dann nicht aus. Dafür ist das Cockpit frei.

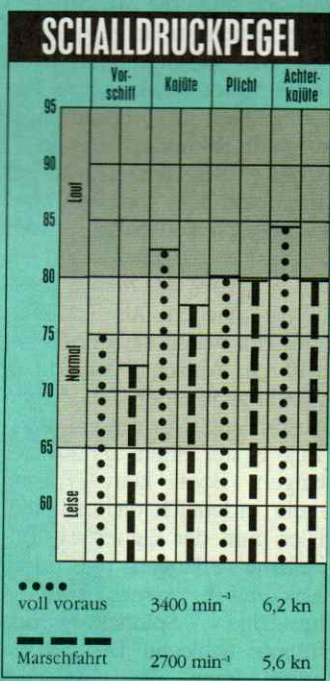
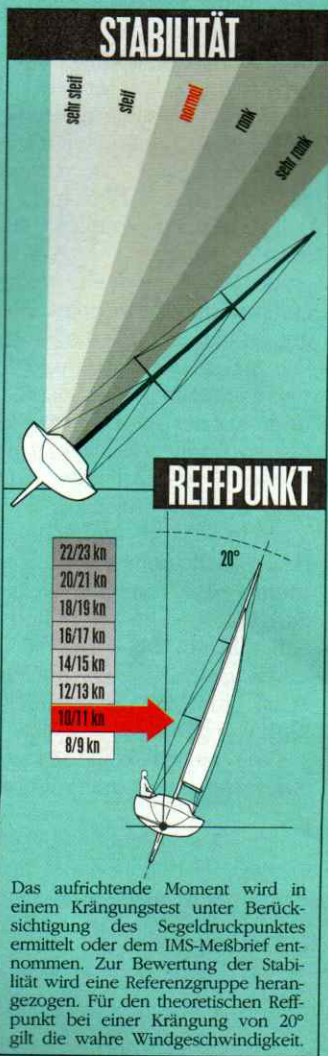
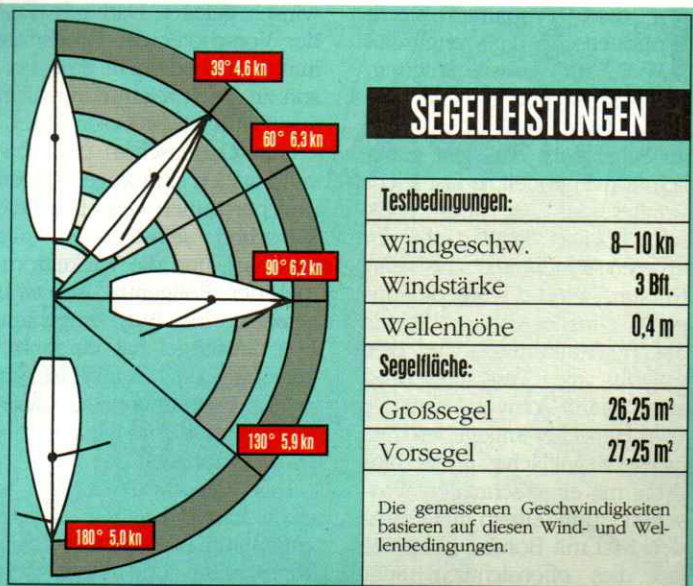
Gut: Genuaschot- und Travellerwagen sind kugelgelagert und per Leinen verstellbar, die Winschen selbstholend (alle Lewmar), und die Wickeltrommel der Rollgenua ist etwas versenkt im Bug eingebaut. Das Großsegel hat kurze Laten, und die Genua ist mit einem Schaumvorliek ausgestattet, das sie im eingerefften Zustand abflacht.

Das halboffene Cockpit ist etwas kantig. Das Stül ist nach außen hin nicht sitzfreundlich abgeschrägt und steht sehr eng an der Reling; der Rudergänger findet hier also bei Lage keinen besonders bequemen Sitzplatz, wie ihn die beiden anderen Yachten bieten.

Die Innenraumaufteilung ist ebenso wie die Ausführung fast schon traditionell zu nennen. Matt lackiertes, leicht rötliches Mahagoni, graue Polster und ein weißer Himmel sind Gewohntes. Sehr gut gefallen hat uns die Pantry: Die Arbeitsfläche von rund 1,5 Quadratmetern (über Spülen und Kocher gerechnet) fällt fast so üppig wie die auf der Westerly aus. Auf der Excel gibt es dazu reichlich Stauraum in Schapps und Schubladen. Auch der übrige Stauraum ist durch weitere Schapps, einen offenen Schrank im WC-Raum sowie einen geschlossenen im Vorschiff für ein Schiff dieser Größe angemessen.

Die Vorschiffskojen sind für zwei Personen im Fußraum





etwas eng, da sie fast bis in die Bugspitze ragen. Mit 2,00 Metern Polsterlänge jedoch dürfte das kompensiert sein. Die achtere Doppelkoje dagegen bietet mit einer Schulterbreite von 1,40 und einer Fußraumbreite von 1,00 Meter ein gewohntes Maß.

Gut gefiel uns die Navigationssecke, die mit einem Unterschrank und vier Schubladen reichlich Kleinkram schluckt und deren Tisch mit einem Maß von 60 mal 79 Zentimetern Sportbootkarten aufnimmt. Sitz oder Hocker sind nicht vorgesehen; man navigiert im Stehen – eine Lösung, mit der ich gut leben könnte, die aber Geschmacksache ist.

Störend: Es sind nur Schmelzsicherungen eingebaut, die es erforderlich machen, Ersatz mitzuführen.

Nicht gefallen hat uns das Finish: Da liegt schon mal nicht versiegeltes Rumpflaminat in einem Schrank frei, und da findet man versteckt überstehende Laminatfasern.

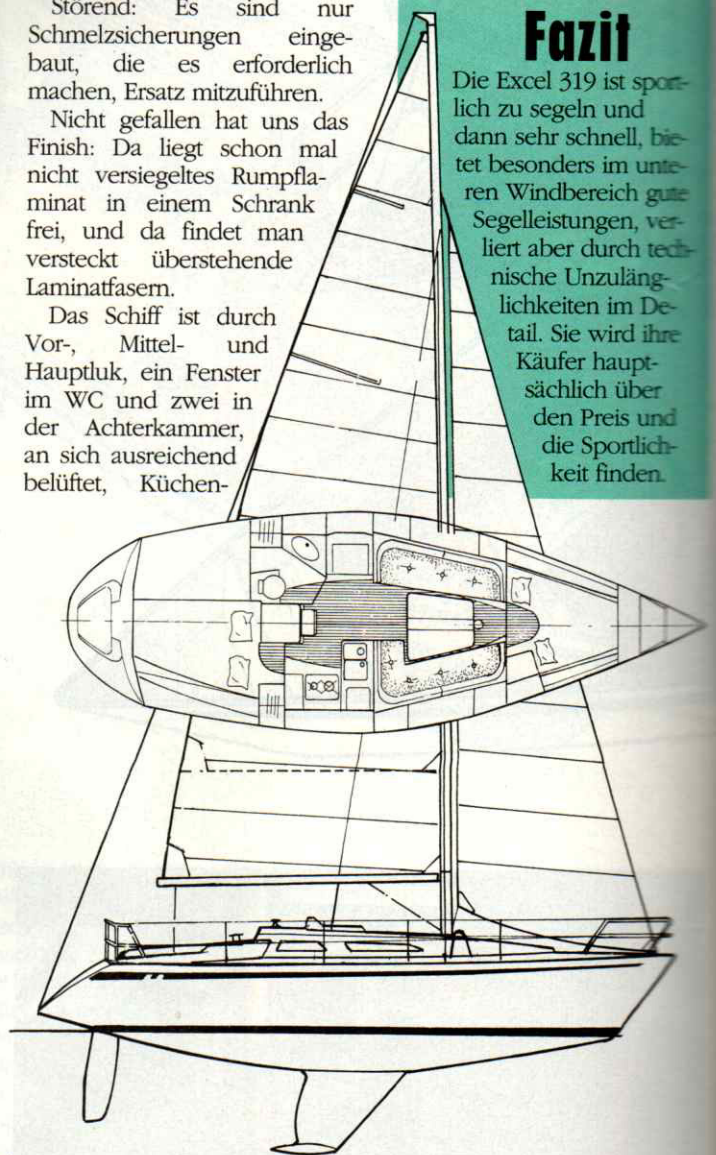
Das Schiff ist durch Vor-, Mittel- und Hauptluk, ein Fenster im WC und zwei in der Achterkammer, an sich ausreichend belüftet, Küchen-

dünste jedoch können nur durch das Hauptluk entweichen. Ein Pilzlüfter schafft zumindest eine geringfügige Zwangsbelüftung. Das Schiff ist auch toppgeriggt als Excel 32 zu haben, und wird außerdem als Kasko mit ausgeführten GFK-Arbeiten und vorbereiteten Holzteilen angeboten. Die Montage soll in 25 Arbeitsstunden erledigt sein. Der Bausatz kostet ab Hamburg 112498 Mark inklusive Mehrwertsteuer. Durch einen Alternativkiel reduziert sich der Tiefgang auf 1,45 Meter.

Die Excel wurde von Werftchef Jan Becker konstruiert und wird auf der AB Beckerbåt in schwedischen Lidingö gebaut.

Fazit

Die Excel 319 ist sportlich zu segeln und dann sehr schnell, bietet besonders im unteren Windbereich gute Segelleistungen, verliert aber durch technische Unzulänglichkeiten im Detail. Sie wird ihre Käufer hauptsächlich über den Preis und die Sportlichkeit finden.



Achtung: Die Grafik zeigt die per Krängungstest ermittelte Stabilität. Tatsächlich ist das Schiff durch eine schmale Wasserlinie lediglich im unteren Windbereich rank. Der tiefgehende Bleikiel mit Bombe und die ausladende Bootsform bewirken eine größere Endstabilität als hier hochgerechnet.

Frühes Reffen nur in der Theorie