



Wendig

Enter 360

Schon mit verhältnismäßig wenig Wind kommt die *Enter 360* gut in Fahrt. Während die Segeleigenschaften überzeugen, enttäuscht die Inneneinrichtung: Sie ist auf hoher See kaum zu gebrauchen.

Von Peter Hahne Grafik: Jochen Peschke

Die schwedische Werft *Enter Yachts* ist eine noch junge Firma: Vor etwa zwei Jahren übernahm sie die ins Trudeln geratene schwedische Werft *Forgus*. Der Firmensitz wechselte damals von der Bootsbauerinsel Orust nach Frönlanda nahe Göteborg. Die Produktionspalette umfasst bislang nur ein Schiff, das aber in zwei Versionen angeboten wird: eine Standardversion *Enter 360* und eine umfassend ausgestattete *Enter 360 Explicit*. Die *Enter 360* ist keine Neuentwick-

lung, sondern sie geht auf die zu ihrer Zeit trotz kleiner Stückzahl erfolgreiche *Diva 35* zurück, die Bernt Lindquist 1987 für *Fabola Boats* in Stockholm gezeichnet hat. Als *Diva 355* wurde das von sportlichen Seglern geschätzte Boot noch bis 1996 gebaut.

Enter Yachts lässt die *360* in Ungarn laminieren; in Osteuropa hat man sich mittlerweile auf die Produktion hochwertiger GFK-Rümpfe spezialisiert und beliefert namhafte Werften wie *Bootsbau Rügen (Vilm)*, *Yachtwerft*

Greifswald (Hanse) oder *db Yachtbau (Unna)*. Niedrige Lohnkosten in osteuropäischen Ländern machen die Auslagerung eines Teils der Produktion trotz weiter Transportwege lukrativ. Die Montage und der Ausbau des Bootes erfolgen dann aber in Schweden.

Mit ihren Linien ist die *Enter 360* ein typisches Boot der späten achtziger Jahre: Ein schlankes Längen-Breiten-Verhältnis von 3,39 zu eins zeigt schon die Abkehr von den ausgeprägten IOR-„Beulen“ der siebziger



Neues Boot aus alter Form: Mit ihren langgestreckten Linien hat die *Enter 360* immer noch ein zeitgemäßes Aussehen.

Das nach achtern offene Cockpit lässt überkommendes Wasser schnell wieder abfließen.



und achtziger Jahre; anders als von heutigen IMS-Cruiser/Racern mit ihren breiten Achterschiffen gewohnt liegt der Hauptspant aber deutlich vor dem hinteren Drittel des Rumpfes. Der Steven zeigt einen deutlichen Überhang, und das negative Spiegelheck lädt dem damaligen Geschmack entsprechend weit nach achtern aus. Das Ganze wirkt, auch im Zusammenhang mit dem nach vorne sich verjüngenden, niedrigen Deckshausaufbau, wohl ausgewogen und zeitlos elegant.

Rumpf und Deck bestehen aus Sandwichlaminat mit einem Kern aus Divinycellschaum. Unterhalb der Wasserlinie ist das Laminat massiv.

Der Rumpf ist nicht selbsttragend konstruiert, sondern mit beidseitig einlamierten Sperrholzschotten ausgesteift. Mit dem Deck ist er verschraubt und verklebt. Die Bauausführung macht einen soliden Eindruck, und der Rumpf erweist sich auch unter Segeln als fest.

Der finnenförmige Kiel ist mit sieben Bolzen an den Rumpf geflanscht. Er besteht aus Blei und geht in der Standardausführung 1,92 Meter tief; ein Kurzkiel mit 1,70 Metern Tiefgang ist auf Wunsch lieferbar.

Das vorbalancierte Ruder wird mit einer mechanischen *Whitlock*-Steueranlage und einem großen Rad betätigt. Sportlich: Das geräumige

Nachtrag zum Test der *Bavaria 37* in Heft 1/01:

Der norddeutsche *Bavaria*-Vertrags-händler *Baltic Yachting* weist darauf hin, dass die von uns bemängelte Befestigung der Relingsfüße in der künftigen Produktion geändert wird: Sie werden dann direkt an der Rumpfdeck-Verbindung verankert, so dass sie nicht mehr umknicken können.

Weiterhin teilt uns *Baltic Yachting* mit, dass es sich bei dem Rollgroß des von uns gesegelten Schiffes um ein Fremdfabrikat gehandelt hat. Üblicherweise werden *Elvström*segel geliefert, die besser auf die Mastreiffanlage abgestimmt sind.



Für den gemütlichen Hafenplausch gut geeignet: der Salon.



Die Pantry ist großzügig ausgestattet.



Die Nasszelle ist geräumig und bietet festen Halt.



Mit der stärkeren Maschine ist das Boot gut motorisiert.

Cockpit ist nach achtern offen, so dass überkommendes Wasser schnell abfließen kann. Außerdem gelangt man auf diese Weise schnell und ohne Kletterei auf die ausladende Badeplattform.

Das Rigg ist 7/8-getakelt und kommt ohne Backstagen aus. Der *Selden*-Mast steht nicht an Deck, sondern ist bis auf eine Wrange des Rumpfbodens durchgesteckt. Zwei nach achtern gepfeilte Salingspaare spreizen die Wanten ab; die hier auftretenden Kräfte werden über die Püttinge und massiv laminierte GFK-Züge in den Rumpf eingeleitet. Auch dies macht einen soliden Eindruck. Am Wind trägt das Rigg mit Genua und Groß eine Segelfläche von 69 Quadratmetern, das ergibt bei einer Verdrängung von nur 4,5 Tonnen eine spezifische Segelfläche von stattlichen 15,6 Quadratmetern pro Tonne Verdrängung. Dies sollte ausreichen, um dem Schiff auch dann Beine zu machen, wenn es nur wenig weht.

Unter Motor: Bevor wir die Segel-eigenschaften erkunden, wollen wir aber zunächst einmal sehen, wie sich die *Enter 360* in Maschinenfahrt verhält. Standardmäßig treibt ein 13,2 Kilowatt (18 PS) starker *Yanmar*-Diesel das Boot über einen Saildrive an. Das Testboot ist mit einem kräftigeren *Yanmar*-Dreizylinderdiesel ausgestattet, der 19,9 Kilowatt (27 PS) leistet. Dennoch erreichen wir unter Vollast nur sieben Knoten und bleiben damit unterhalb der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit. Auch wenn der Rumpf schon deutlich nach achtern vertrimmt und das Heck eintaucht, würden wir dem Schiff eine höhere Maximalgeschwindigkeit zutrauen. Möglicherweise würde ein besser angepasster Propeller mehr Speed bringen.

Die Marschfahrt bei 2.800 Umdrehungen pro Minute beträgt etwa sechs Knoten: Das ist ein akzeptabler Wert, zumal sich die Geräuschentwicklung unter Deck mit 68,4 dB(A) im Vorschiff und 74 dB(A) im Salon und in der steuerbordseitigen Achterkammer in erträglichen Grenzen hält. Einzig in der Achterkammer an Steuerbord ist es mit 80 dB(A) zu laut.

Zum Aufstoppen aus Marschfahrt brauchen wir anderthalb Schiffslängen Raum, das Heck zieht dabei recht

kräftig nach Backbord. Dieser Effekt zeigt sich auch in Rückwärtsfahrt; erst mit zwei Knoten Fahrt über das Heck lässt sich das Boot wieder geradeaus steuern.

Wie die meisten saildrivegetriebenen Schiffe ist auch die *Enter 360* aus dem Stand heraus nicht gut zu drehen. Ist sie aber erst einmal in Bewegung, kann man sie mit dem vorbalancierten Ruder so leicht wie eine Jolle steuern.

Unter Segeln: Das von uns gesegelte Boot hat eine vom Standard abweichende Segelgarderobe: Groß und Genua I bestehen nicht aus *Dacron*, sondern aus einem besonders reckarmen *Mylar*-Laminat und bringen es zusammen auf 70 Quadratmeter Fläche. Wir setzen zunächst das Groß und fahren einige Manöver nur unter diesem Segel. Problemlos können wir aufkreuzen und laufen eine beachtliche Höhe am Wind.

Nachdem wir zusätzlich die Genua gesetzt haben, neigt sich die *Enter 360* anmutig um wenige Grad auf die Seite und marschiert los. Obwohl der Wind nur schwach weht und in wenigen Böen gerade mal drei Beaufort erreicht, erreichen wir hoch am Wind mehr als fünf Knoten Fahrt. Auf glattem Wasser registrieren wir einen Wendewinkel von 70 Grad, können also mit 35 Grad an den wahren Wind gehen: Das ist ein sehr guter Wert, zumal die Konstruktion bereits 14 Jahre alt ist.

Trotz der im Verhältnis zur Verdrängung großen Segelfläche krängt die *Enter 360* selbst hart am Wind kaum. Wahrscheinlich wird man auch bei fünf Windstärken noch Vollzeug fahren können; der tief reichende Bleikiel gewährleistet offensichtlich ein hohes aufrichtendes Moment.

Die Segel zeigen einen perfekten Stand und lassen sich in Anstellung und Profil feinfühlig trimmen. Sind sie für optimale Geschwindigkeit eingestellt, reagiert das Boot mit leichter Luvgerigkeit, die gerade ausreicht, um ein gutes Gefühl für das Ruder zu vermitteln. Fährt man Groß und Genua ein wenig offener, steuert sich das Boot auch selbst: Dem Konstrukteur ist da ein besonders ausgeglichenes Ensemble von Segel- und Lateralplan geglückt.

Unter Segeln lässt sich die *Enter 360* so leicht steuern wie unter Maschine; ohne Verzögerung reagiert sie auf

jede Änderung der Ruderstellung. Schnell und ohne nennenswerten Geschwindigkeitsverlust gehen wir durch die Wende. Auf dem neuen Bug stabilisiert sich die Yacht sofort auf der optimalen Höhe, ohne erst nach Lee durchzusacken.

Der Rudergänger kann wahlweise im Stehen steuern oder sich links oder rechts vom Durchgang zur Badeplattform auf eine Ducht setzen. In jedem Fall findet er eine sichere Position, von der aus er das Boot mit dem großen Ruderrad, das einen Durchmesser von vollen 1,22 Meter aufweist, perfekt unter Kontrolle hat.

Die Sicht nach vorn ist in Luv frei; um nach Lee voraus Ausschau zu halten, muss man etwas in die Knie gehen, kann dann aber problemlos unter dem relativ hoch geschnittenen Unterliek der Genua durchpeilen.

Auch wenn der Rudergänger einen guten Arbeitsplatz zum Steuern hat, so ist er hinter dem großen Rad vom Trimmgeschäft nahezu ausgeschlossen. Obwohl der Traveller an der richtigen Stelle kurz vor dem Steuerad installiert ist, kann der Rudergänger weder die Großschot noch die Travellerleinen erreichen, weil ihm das Rad im Weg ist. Als Einhandsegler muss er das Steuer loslassen und sich nach vorne zwingen, um Vor- oder Großschot einzustellen.

Sieht man einmal vom Handicap des Rudergängers ab, ist die von uns gesegelte *Enter 360* gut mit Trimmwerkzeugen ausgestattet. Die beiden Schotwünschen vom Typ *Andersen ST 40* sind ausreichend dimensioniert und liegen an den richtigen Positionen. Die Travellerschiene ist lang genug, um den Twist des Groß über einen weiten Bereich von Windeinfallswinkeln kontrollieren zu können – sie liegt außerdem so niedrig, dass sie die Bewegungsfreiheit im Cockpit kaum einschränkt. Gut: Die Holepunkte der Genuaschot lassen sich auch unter Last verstellen.

Unter Deck: Die Inneneinrichtung der *Enter 360* wirkt auf den ersten Blick aufgeräumt und recht behaglich. Vier Segler können im Hafen oder vor Anker bequem unter Deck leben, für sechs dürfte es im Salon allerdings schon eng werden. Wir würden daher die Eignerversion mit einer achteren Schlafkammer und einer großen Segellast der Charterversion mit zwei Schlafkammern vorziehen.

Leider schließt sich die Yacht einem Trend an, den wir in den letzten Jahren auf vielen Fahrtenschiffen beobachten: Für längere Seetörns ist sie nicht eingerichtet! Das beginnt mit der lang gestreckten Pantry. Mit Doppelspüle, Backofen und Kühlbox ist sie zwar großzügig ausgestattet, auf See kann der Koch hier aber nicht arbeiten, weil ■

er sich nirgends abstützen, nirgends richtig festhalten, geschweige denn einkeilen kann. Die Schlingerleisten an den Arbeitsflächen sind so niedrig, dass Geschirr und Gemüse im Seegang nahezu ungehindert durchs Schiff fliegen können, und der halbkardanisch aufgehängte Herd kann nicht richtig ausschwingen.

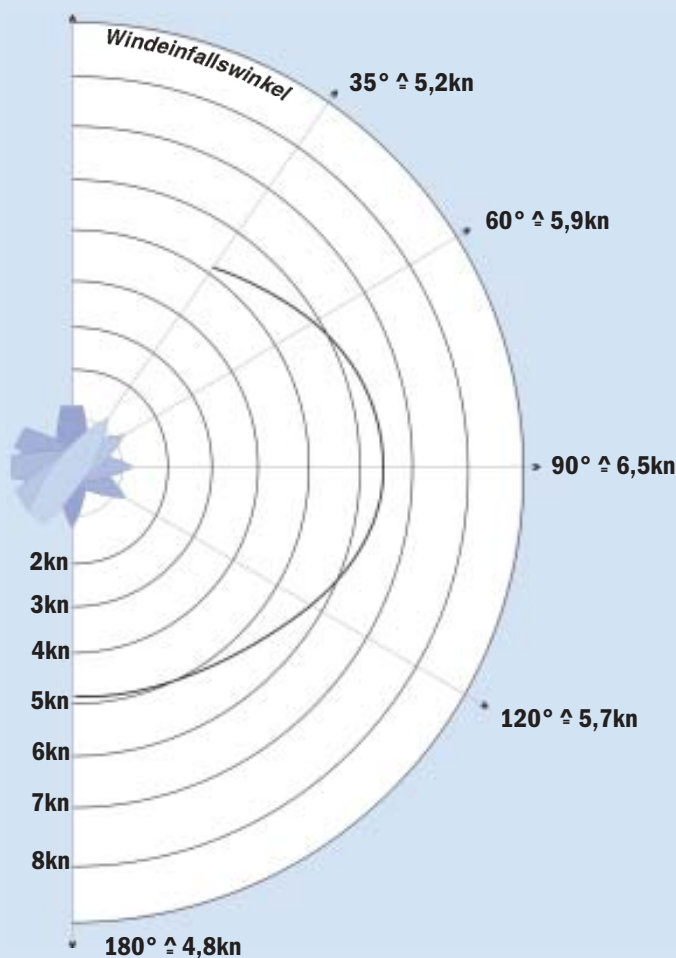
Auch das halbrunde Sofa lädt lediglich im Hafen zum gemütlichen Plausch ein. Auf See wünscht man sich jedoch im Salon, in dem die Rollbewegungen des Schiffes sich am wenigsten bemerkbar machen, zumindest ein Längssofa, auf dem die Freiwache durch ein Leesegel gesichert auch in schwerem Wetter ausruhen kann. Auf den breiten Kojen in Vor- und Achterkammer wird man im Seegang schwerlich eine entspannte Schlafposition finden können.

Es fehlt eine Zwangsbelüftung, die auf See auch im Verschlusszustand einen ausreichenden Luftaustausch unter Deck gewährleistet. Im Hafen und bei gutem Wetter kann man durch große Fenster und die Luken lüften.

Die kleine Naviecke gegenüber vom Salontisch reicht aus, um nach Feierabend Einträge ins Logbuch vorzunehmen; man kann hier aber keine BSH-Karte ausbreiten, und – schlimmer noch – man ist durch die Pantry vom Niedergang und damit vom Cockpit getrennt. Auf See ist die Kommunikation zwischen Navigator und Cockpitcrew damit erschwert. Überzeugt hat uns allein die Nasszelle, die groß genug ist, und in der man auch dann noch sicher sein Geschäft erledigen kann, wenn es draußen ruppig zugeht.

Fazit: Die *Enter 360* überzeugt mit eleganten Linien und guten Segel-eigenschaften. Obwohl die Konstruktion der Entwurfskategorie A (Hochsee) der europäischen Sportboot-Richtlinie entspricht, ist die Inneneinrichtung für längere Seetörns ungeeignet. Die Bauqualität ist insgesamt gut, unter Deck stören kleine Details wie offene Schraubköpfe in den Blendleisten oder die nicht aufeinander abgestimmte Maserung der Furniere nur wenig. Angesichts der guten Ausstattung ist der Preis des Schiffes sehr günstig. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	5 bis 8 Knoten = 2 bis 3 Beaufort
Wellenhöhe:	0,1 Meter
Besegelung:	Groß und Genua I etwa 70 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion)	DM 174.890,- inklusive Mehrwertsteuer.
----------------------------------	---

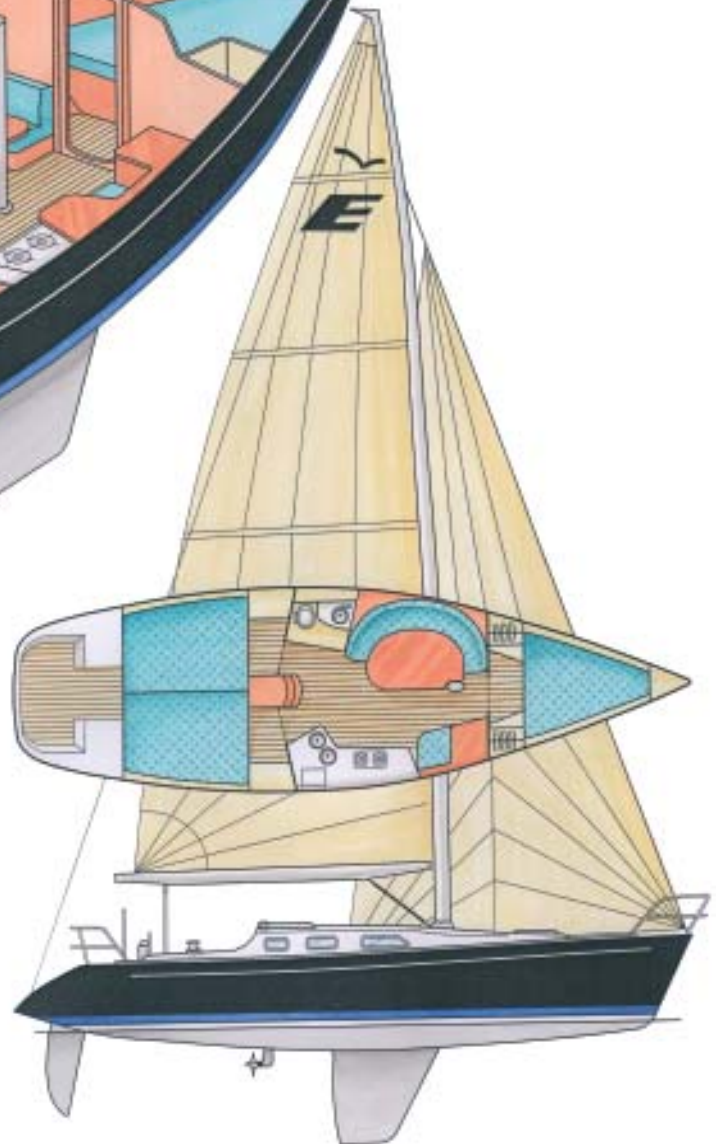
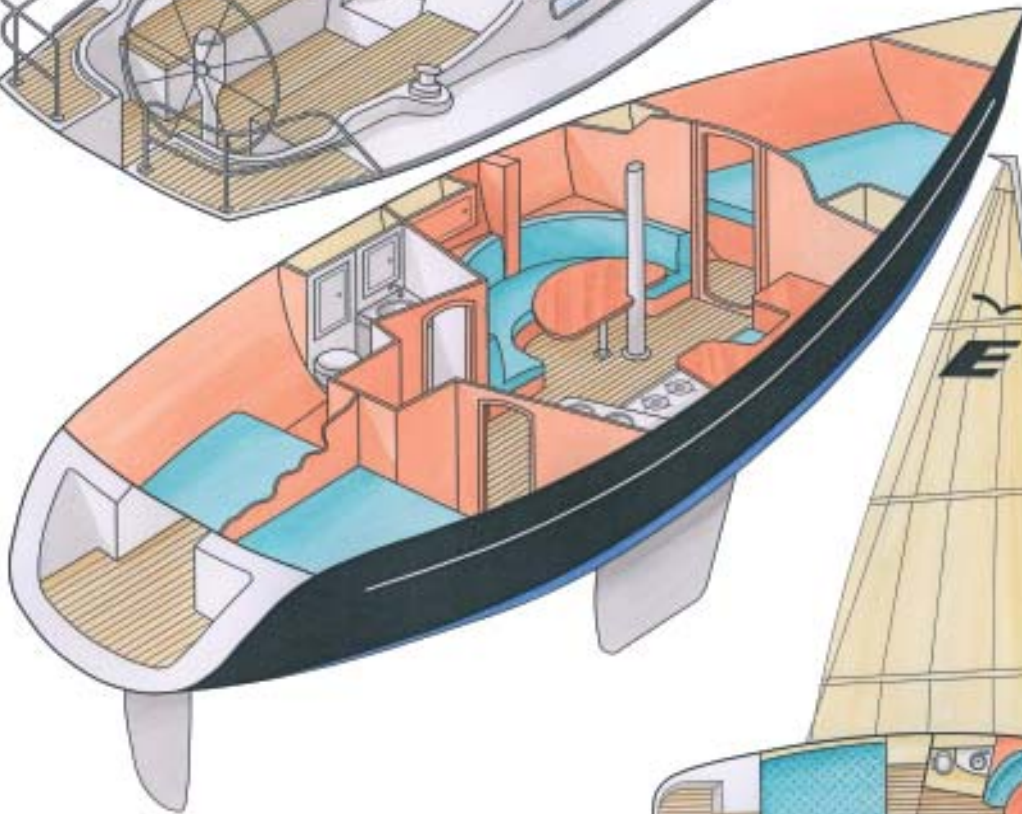
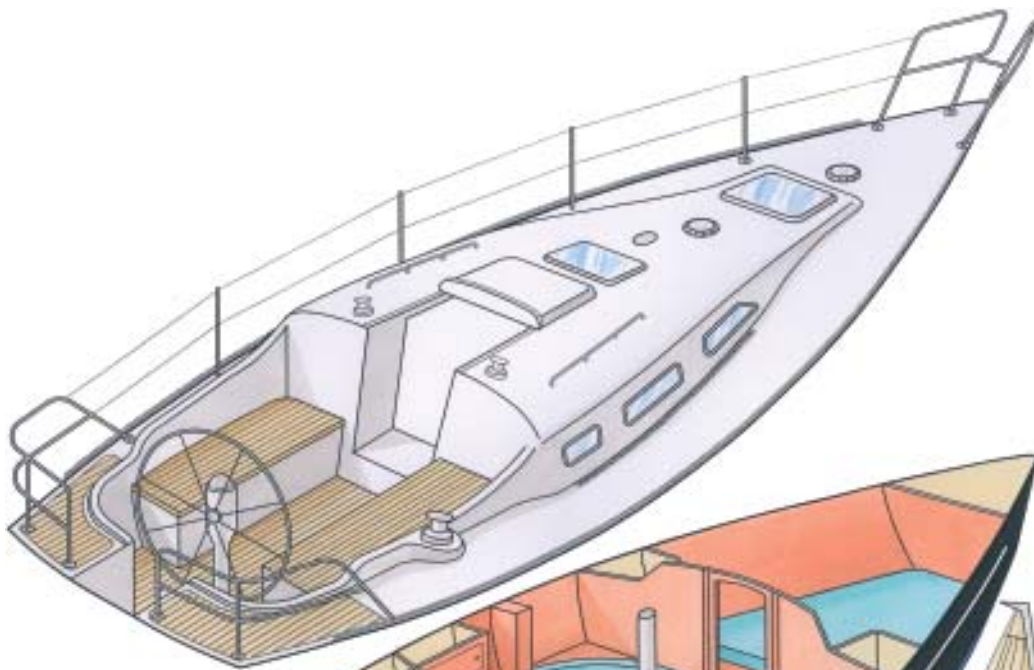
Im Preis sind unter anderem enthalten:

Konventionelles Groß und Rollgenua, Einleinenreffsystem, vier selbsttholende Winschen, sechs Luken, BSH-Beleuchtung, Pantry mit zweiflammigem Gasbackofen, Kühlbox mit Kompressor, Druckwasseranlage mit Warmwasservorbereitung, Fäkalientank, drei Batterien 75 Ah, Yanmar-Diesel 13,2 Kilowatt.

Mit der von uns gesegelten Ausstattung kostet das Boot rund 220.000 Mark.

Deutscher Importeur

Charter-Sport Joachim Meyer
Tel: 04 51 - 69 33 99 4
Fax: 0 45 31 - 8 66 55



Technische Daten

Konstrukteur	Bernt Lindquist
Takelungsart	Sloop, 7/8-Rigg
Bauweise	oberhalb der Wasserlinie GFK-Sandwich mit Divinycellschaum unterhalb der Wasserlinie Massivlaminat CE „Boat Category A“
Länge Rumpf	10,85m
Länge Wasserlinie	9,25m
Breite	3,20m
Tiefgang Standard	1,92m
Tiefgang vermindert (Option)	1,70m
Verdrängung mit Mindestausstattung	4,500t
Ballast	1,845t
Ballastanteil	41,0%
Segelfläche am Wind (Standard)	69,0m ²
Großsegel	35,0m ²
Genua	35,0m ²
Fock	22,0m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	16,2m

Maschine	Yanmar 13,2 Kilowatt
Tankkapazität Diesel zirka	57l
Tankkapazität Wasser zirka	120l
Stehhöhe Salon maximal	1,86m
Anzahl der Kojen	4 oder 6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,36kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,39/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	5,07/1
spez. Segelfläche	15,6m ² /t