

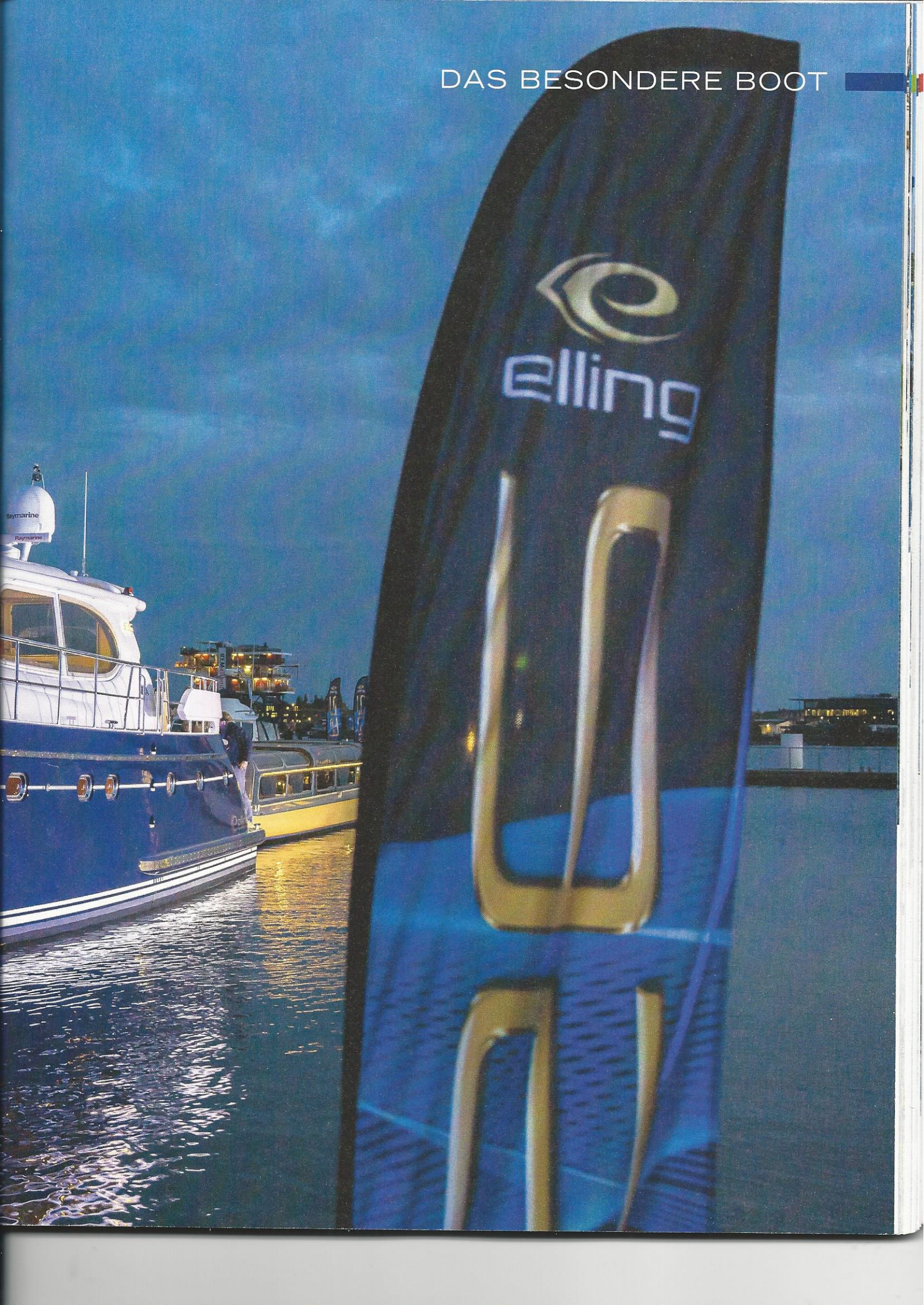
ELLING E6

Eine Motoryacht der Superlative

Die im niederländischen Aalst gefertigten Elling-Yachten genießen unter Kennern einen exzellenten Ruf. Wie die Bauwerft Neptune Marine Shipbuilding glaubhaft versichert, gehören die luxuriösen Kunststoff-Kreuzer zu den besten Motoryachten der Welt. Anfang Mai stellte Werftchef Anton van den Bos in Amsterdam die brandneue Elling E6 vor. Die technischen Features des edlen 65-Footers beeindrucken.

Präsentation der E6 am
09. Mai in Amsterdam

DAS BESONDERE BOOT





1

In über 40 Jahren hat sich Neptune Marine Shipbuilding auf die Fertigung hochwertiger Yachten spezialisiert und baute als eine der ersten Werften Boote aus GFK mit dem hohen Standard holländischer Superyachten. Als 1997 die erste Elling vom Stapel lief, waren in das Boot die Erfahrungen weltweit tausender Wassersportler in Sachen Sicherheit, Komfort und Luxus-Spezifikationen eingeflossen. Die Holländer wollten »das schönste Boot der Welt« bauen, und das ist ihnen nach dem Entwurf des namhaften Yacht-De-

signers Ken Freivokh möglicherweise auch gelungen. Über »das schönste Boot der Welt« lässt sich natürlich streiten, wobei ein großer Teil der Schönheit bei der Elling E6 auch von innen kommt.

Der wirtschaftliche Erfolg im Abverkauf der bewährten Elling-Modelle E3 und E4 (zusammen über 300 verkaufte Einheiten) wurde zum Ansporn für die Crew um Anton van den Bos, ein weiteres und größeres Konstrukt auf Kiel zu legen. Mit dem jetzt realisierten E6-Projekt stößt die Werft im Vergleich zu den Modellen E3

(45 Fuß) und E4 (48 Fuß) in eine neue Größenklasse vor und verlängert diese um fünf Meter. Damit haben sich die Möglichkeiten für einen luxuriösen Innenausbau und technische Feinheiten enorm erweitert. Eine knapp 20 Meter lange Elling E6 Ultimate bewegt sich messerscharf am perfekten Schiff und ist ohne Zweifel ein sehr schönes Boot, das in dieser Klasse keine Wünsche offen lässt.

Um den innovativen und technologischen Fortschritt der niederländischen Werft Neptune Marine zu präsentieren, wurde



die Vorstellung der neuen E6 zünftig und pompös gefeiert. Neben zahlreichen Fachjournalisten und potenziellen Elling-Interessenten waren auch die Eigner von 40 Elling-Yachten mit ihren image-trächtigen Schmuckstücken eingeladen. Ein Parade-Bootskorso, angeführt von der neuen E6, führte zum Fort Pampus,

1. Elling E 6 ist ein ideales Fahrtenschiff für Küsten- und Binnenreviere
2. Frühstück auf dem riesigen Achterdeck





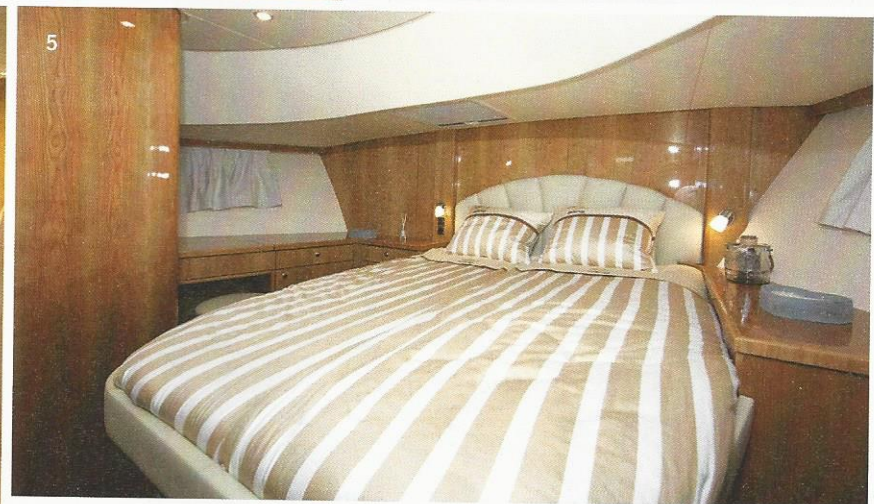
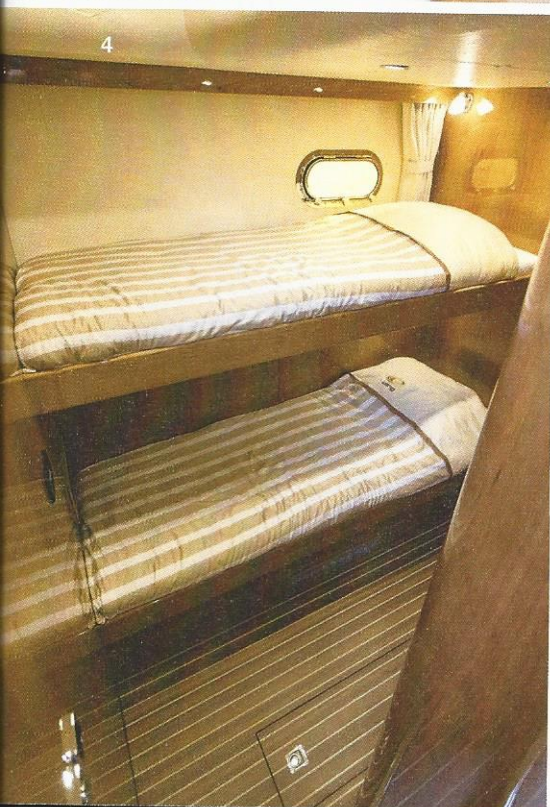
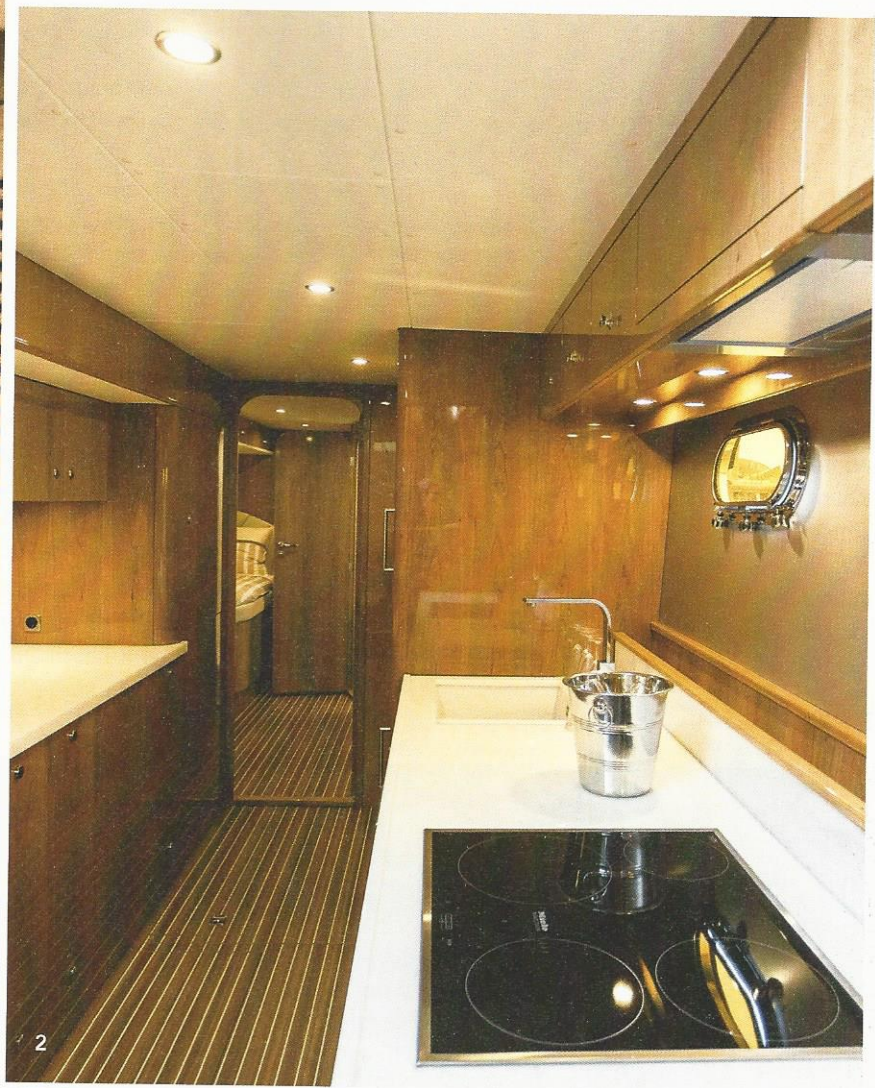
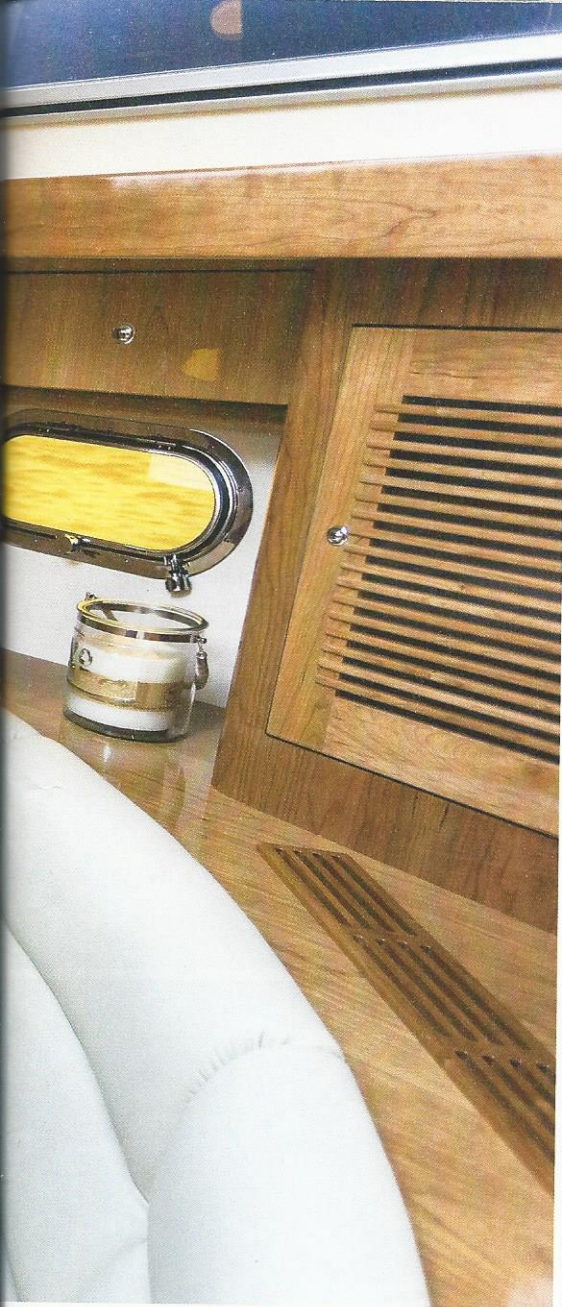
1

einer kleinen Insel im IJmeer, östlich von Amsterdam. An Bord der E6 konnte der SKIPPER-Reporter die Yacht unter die Lupe nehmen. Nähert man sich der Elling E6 auf einem Bootssteg, so wird sie optisch immer größer. »Nur« 20 Meter lang, erinnert ihr schnittiges Design an Maxi-Yachten jenseits der 30 Meter. Mit einem üblichen Stahl-Verdränger hat der GFK-Halbgleiter nichts gemein. Es gibt kein Poopdeck über einer Achterkajüte, keinen Außensteuerstand und keine turmhohe Flybridge mit angeschweißtem stählernen Schanzkleid. Schlichte Eleganz macht das Elling-Flaggschiff zu etwas ganz Besonderem. Und in einer E6 gibt es nur zwei Treppen: Eine zum Einstieg am Heck (doppelt) und die an-

dere am Niedergang vom Deckshaus zum Unterschiff – fertig. Dieses »stufenarme« Konzept lernt man zu schätzen, je länger man sich auf einem Schiff bewegt. Für Anlegemanöver gibt es auf beiden Seiten in den Rumpf eingelassene Tritte. Eine 90 cm hohe umlaufende Niro-Reling sorgt für Sicherheit. Übers Achterdeck betritt man das großzügige und edel ausgestattete Deckshaus. Doppelverglaste und getönte Scheiben gewähren einen 360-Grad-Rundumblick. Ein riesiges Schiebedach vermittelt Cabrio-Feeling, und der doppelsitzige Steuerstand mit einer gegenüberliegenden Zweier-Sitzgruppe das Gefühl, auf einer Kommando-Brücke zu sitzen. Zwei 16-Zoll-Raymarine-Multifunktionsdisplays dominieren den



3



1. Salon mit Blick in die Kabine im Vorschiff
2. Pantry
3. Eine Nasszelle (von dreien)
4. Zwei Schlafplätze steuerbords (Luxus-Hundekojen)
5. Großes Bett im Heckbereich (Eignerkabine)

DAS BESONDERE BOOT

Steuerstand. Neben Radar, Autopilot und AIS 650 befindet sich ein »Seakeeper 9000 Gyro Stabilizer System« an Bord. Es gleicht bis zu 80 Prozent der Rollbewegungen des Schiffes aus und sorgt daher für einen ruhigen Schlaf wie in Abrahams Schoß. Diese 550 kg schwere und etwa einen Kubikmeter große technische Einheit schlägt jedoch mit einem Preis zu Buche, für den normale Menschen ein ganzes Boot kaufen ... Hinter dem Cockpit befindet sich eine Lounge für bis zu acht Personen mit Entertainment-Center, Ledersitzgruppen, TV und einem Weinkühlschrank. Von hier aus lässt sich das Fahrgeschehen bestens beobachten. Man sitzt windgeschützt und hat dank des Schiebedaches

die Sonne über sich. Wer braucht da schon eine offene und zugige Flybridge?

Über einen großzügigen Niedergang gelangt man in den XL-Format-Salon des Unterschliffes, dessen gesamte stilvolle Fünf-Sterne-Ausstattung aus feinem Kirschholz ebenfalls keine Wünsche offen lässt. Das »Wohnzimmer« mit Esstisch, schweren Sesseln und TV ist genau der Ort für konspirative Gespräche, Geschäftsabschlüsse oder frivole Freizeitaktivitäten. Ganz schön stylish und kuschelig ist das hier ... Der weitere Luxus ist auf Yachten dieser Preisklasse quasi Standard und wird hier nur kurz umrissen. Das Schiff verfügt über eine Pantry mit 120-Liter-Kühlschrank,

einen Gefrierschrank, ein Vier-Zonen-Cerankochfeld mit Backofen, eine Mikrowellen-Kombination, Dunstabzugshaube, Doppelspülbecken, Waschmaschine und Trockner sowie einen Weinkeller. Im Bug gibt es eine VIP-Kabine mit freistehendem Doppelbett, Toilette und separater Dusche. Steuerbords liegt eine Gästekabine mit zwei Kojen, Toilette und noch einer separaten Dusche. Die große Eignerkabine im Heck kann variabel eingerichtet werden. Sie verfügt selbstredend über ein eigenes WC nebst großer Duschkabine. Der Clou: Neben der Beiboot-Garage im Heck befindet sich backbords eine kleine Marinero-Kabine, also eine kleine Kajüte für einen Matrosen oder Bootsmann. Dessen Koje ist nur





1. Elling E 6 mit geöffneter Dinghigarage
2. Sitzbank auf dem Vordeck
3. Blick durch ein Fenster / 360° Rundumsicht im Steuerhaus
4. Steuerstand mit allen erdenklichen Gimmicks

von außen über das Heck zu erreichen. »Wir setzen auf unser einzigartiges Sicherheitskonzept«, erklärt Neptune-Marine-CEO Anton van den Bos. »Der Rumpf unserer Schiffe wird mit Aramid-Fasern wie Kevlar oder Twaron verstärkt. Das schützt vor Schlägen von außen und der Rumpf bekommt durch Kevlar eine bis zu fünfmal höhere Festigkeit als Stahl. Sollte die Yacht bei Seenot durchkentern, richtet sich eine Elling wieder auf. Der tiefe Schwerpunkt, abgedichtete und doppelverglaste Fenster und ein pneumatisch verriegeltes Schiebedach machen das möglich.« Den von Anton van den Bos selbst durchgeführten Kentertest kann man auf YouTube oder auf der Webseite www.elling-yachting.com/360-test/ anschauen. Auch beim Motorenkonzept geht Neptune Marine eigene Wege. Statt Doppelmotorisierung (bei Ausfall eines Motors wird der zweite Motor in ein Notprogramm geschaltet) setzen die Elling-Konstrukteure auf zwei separate Motoren mit eigenem Tank, Getriebe, Stromversorgung, und Propeller. So kann der Volvo-D2-75-Hilfsmotor das Schiff beim

Ausfall der 900-PS-Hauptmaschine (es ist ein Volvo Penta vom Typ D13-900) noch sicher weiter vorantreiben. Ausgerüstet mit einem Fünf-Blatt-Propeller, einer flexiblen Wellenkupplung und ei-

ruder und Fernbedienung ist die Nobel-yacht im Handling besser als so manches kleine Boot und lässt sich von einem Ehepaar problemlos und entspannt fahren. Doch für die meisten Menschen dürfte

Die Werft setzt auf ihr einzigartiges Sicherheitskonzept. Der selbstaufrichtende GFK-Rumpf wird durch hochfeste Aramid-Fasern verstärkt

nem achtfach schallgedämmten Motorraum, entwickelt die Elling E6 einen Geräuschpegel von höchstens 70 dB(A). Zudem steht die Antriebsmaschine auf weichen Gummilagern. Der nach achtern tiefer gehende Kiel schützt Propeller und Ruderblatt. Ein weiteres Highlight ist, dass man die Yacht per Fernbedienung ganz gemütlich zum Beispiel von der Sitzbank auf dem Vorderdeck bedienen kann und so stets die volle Kontrolle über das Schiff hat – einfach genial! Per Yachtkontroller für Bug- und Heckstrahl-

die Anschaffung einer Elling E6 eher entspannt und problematisch werden. In der Ultimate-Version schlägt die Novität mit 1.485.000 Euro plus Mehrwertsteuer zu Buche. Dafür gibt es dann aber eine Motoryacht der Superlative, die für die Atlantiküberquerung geeignet ist, ohne den Tank leer fahren zu müssen. Und das ist doch auch schon mal viel wert ...

Infos: www.elling-yachting.com

Text: **Rex Schober**

Fotos: Rex Schober (8), Neptune Marine/Kloet (3)