WasserSport

Motorboote – Reviere – Tests

SONDERDRUCK

Für alle Fälle: Elling 4

Für alle Fälle, Reviere, Jahreszeiten:

Elling 4

Wer mit der Überlegung schwanger geht, Eigner einer „Elling" zu werden, der braucht sich nicht der nervigen Qual der Wahl zu beugen, den für ihn passenden Typ aus einer endlosen Modellbaureihe herauszufiltern. Derzeit muss er lediglich drei Entscheidungen treffen: Soll's die „e3", die „e4" oder eine aus zweiter Hand sein. Und da letztere allemal nicht an jeder Ecke rumstehen, bleibt's wahrscheinlich bei den ersten beiden. Claus D. Breitenfeld hat die Werft besucht und sich mit der „Elling 4" einen Testtörn auf dem Ijsselmeer bei frischer Brise gegönnt.

Es war nicht ganz einfach, die passende Wortwahl für die aussagekräftigste Headline zu diesem Test zu finden. „Elling" – das Produkt – erfreut sich seit knapp zwei Jahrzehnten weltweit anerkannter Reputation. Die Werft „Neptune Marine Shipbuilding", angesiedelt in der holländischen Provinz Gelderland, im beschaulichen Örtchen Aalst, kann allerdings schon auf 43 Jahre Erfolgsgeschichte zurückblicken. Dass der Chronist schlussendlich dem Produkt den Vorzug gab, ist unter anderem der Tatsache geschuldet, dass besonders der Testproband, die Elling 4, seit März 2014 in Bezug auf Sicherheit bei Experten jeglichen Couleurs in aller Munde ist.

Wird einem Schiff attestiert, dass es beim Kommando „einmal rum" einen 360°-Rundtörn problemlos absolviert, dann stellt das in der Regel nichts Besonderes dar – vollzieht sich diese Aktion auf horizontaler Ebene. Doch bei einer Elling ist das alles ein bisschen anders – nämlich „axial"!

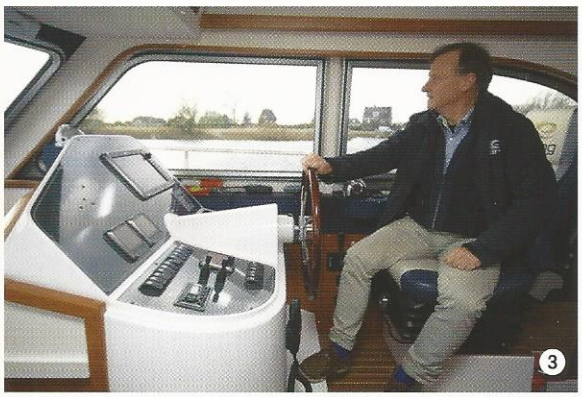
Start des Volvo Penta-6-Zylinder-Reihen-Diesel vom Typ D6 435. (Siehe auch WasserSport 05/2014)

Dass dieses herausragende Prädikat ohne Frage sicherlich auch für die kleinere, lediglich 1,15 m kürzere Schwester „e3" ohne Abstriche Gültigkeit hat, versteht sich eigentlich von selbst. Und wie auch nicht anders zu erwarten, vom derzeit im Bau befindlichen Prestige-Projekt, der „Elling E6", einer Motoryacht der Superlative in der 20-Meter-Klasse, die im Frühjahr 2016 fertiggestellt sein soll.

Design, Konzept, Verarbeitung

Was zeichnet eine Elling aus? Diese provokante Frage stellt nicht nur der deutsche Repräsentant der Neptune Marine Shipbuilding-Werft, Axel Weigold von der „Boots- und Yachthandelsvertretung Mannheim UG", er beantwortet sie auch gleich: Sicherheit, Sicherheit und nochmal Sicherheit. Dabei steht die CE-Zertifizierungsklasse „A" – Hochsee – nicht nur auf dem Papier, sie wurde bereits im Jahre 2008 explizit unter Beweis gestellt. Und das gleich dreifach. Drei „Vierer-Ellinge" überquerten in nur 15 Tagen nonstop den Atlantik von Europa nach Amerika. Kraftstoffverbrauch lediglich ein Liter Diesel pro zurückgelegter Seemeile. Im Umkehrschluss bedeutet das, 2.500 Liter für die gesamte Strecke. Ein Highlight in Sachen Rumpfeffizienz.

Doch damit ist das Thema Sicherheit längst nicht ausgereizt. GfK-Rümpfe können so oder so gebaut werden. Die Stärke einer Elling schlummert im Verborgenen. „Twaron" lautet das Zauberwort, eine Aramit-Kevlar-Faser, die ins GfK-Handlaminat eingearbeitet wird und eine vier- bis fünfmal



Auf den Punkt gebracht: Werftchef Anton L. van den Bos ließ sich auf dem Steuerstandsitz einer Serien-Produktions-Elling 4 festschnallen, im Heißgeschirr des Krans hängend soweit um die Schiffslängsachse in Schräglage drehen, bis die Yacht komplett auf dem Kopf stand. Bange Frage des Auditoriums – schafft sie es, oder schafft sie es nicht? – das wieder Selbstaufrichten ähnlich einem professionellen Rettungsboot, die so genannte Eskimorolle. Positives, für jedermann auch auf der Website www.elling-yachting.com im Video nachvollziehbares Resümee, die beeindruckende, erfolgreiche Dokumentation und der sich anschließende, problemlose

1 Eine Elling 4 kann so leicht (fast) nichts erschüttern. Mit 18 kn (33 km/h) durch die Welle oder geruhsame Flussfahrt.
Fotos: Breitenfeld / Werft

2 Rolle seitwärts: Der erfolgreich durchgeführte Durchkenter-Test einer serienmäßigen Elling E4 im März 2014

3 Werftchef Anton L. van den Bos am Ruder.

4 Ergonomischer, übersichtlicher, bestens bestückter Steuerstand.

höhere Festigkeit wie vergleichbare Rümpfe aus Stahl aufweist. Kaum zu glauben, dennoch belegbar. Lassen sich Glasfaser- und Rowing-Matten noch mit einer dafür geeigneten Schere in Form bringen, kapituliert jedes konventionelle Schneidgerät bei Twaron.

Werftboss van den Bos hatte in diesem Zusammenhang auch gleich ein Beispiel parat: Nach der Kollision einer Elling mit einem Brückenpfeiler – die Ursache sei dahingestellt . . . – war zwar das Schiff um rund zwei Meter kürzer, doch der normalerweise zu befürchtende Wassereinbruch blieb aus. Die Yacht erreichte den Umständen entsprechend aus eigener Kraft den Hafen.

Ein weiterer Faktor neben dem Aspekt Sicherheit, der für eine Elling spricht, ist deren Komplettausstattung. Zwar werden diverse Exklusiv-Ausrüstungspakete angeboten, die unter anderem Features enthalten wie Flexi- oder Echt-Teak an Deck, Generator, Waschmaschine, Geschirrspüler, Rückfahrkamera, Rumpfsonderfarbe, Zentral- und Fußbodenheizung, Aircondition, Motorenupgrade, Einbau-Hilfsmotor, Radar, Autopilot etc., grundsätzlich ist eine Elling jedoch, verlässt sie die Werfthallen, absolut fahrfertig, ohne versteckte Nebenkosten.

Diesem Grundsatz Rechnung tragend erfolgt auch die Finanzierung. Je nach zehnwöchigem Baufortschritt, unterteilt in fünf Stufen, werden Abschlagsummen fällig. Die Schlusszahlung erfolgt erst nach Schiffsabnahme, Probe- und Einweisungsfahrt.

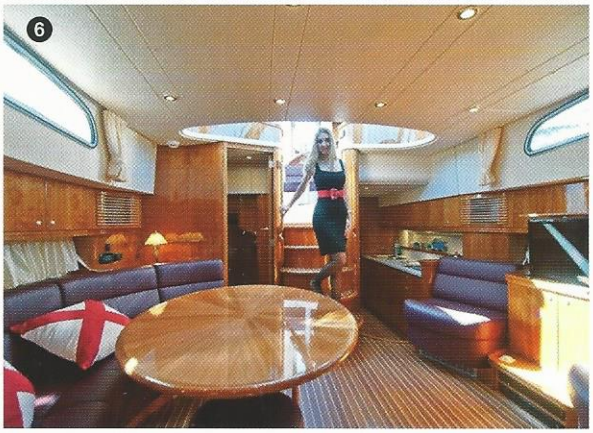
Eigentlich folgt spätestens an dieser Stelle die Würdigung des gelungenen Raumkonzeptes und dessen Top-Qualität im Detail. Die absolut hochwertige Verarbeitung ins rechte Licht zu rücken ist ein Leichtes, man wird in dieser Klasse kaum Besseres antreffen. Standards bei der räumlichen Konzeption hingegen festzuschreiben, relativ illusorisch, denn so gut wie keine Elling kann unter Deck mit einer anderen verglichen werden. Der besondere Reiz des Custom-build-Prinzips lässt grüßen.

Auf Eignerwunsch wurde der Testproband zum Beispiel nur mit einem Sanitärbereich ausgestattet – grundsätzlich sind's deren zwei – auch die stb.-seitige Gästekabine ist kein Pflichtprogramm, „Workaholics" lassen sich dort ein Office installieren. Im Vorschiff wahlweise V-Kojen oder Doppelbett, im achterlichen Eignergemach die Kingsize-Schlafstätte und der geschickt kaschierte Hilfsmotorkasten an Stb., in dem bei Bedarf ein Volvo Penta D1-30 mit Saildrive seinen Dienst verrichtet. Zwischen Vorschiff und Achterkabine Salon und die bb.-seitige, perfekt ausgestatte Pantry mit integriertem Zugang zur Hauptmaschine.

Gegen die Vereinsamung des Rudergängers eine Etage höher, am nicht nur ergonomisch, sondern auch technisch optimal ausgestatteten Steuerstand, spricht die gemütliche Sitzgruppe an Bb., gut beschirmt durch das großflächige, pneumatisch absolut wasserdicht zu verriegelnde elektrische Schiebedach. Den Weg aufs Backsdeck macht eine ebenso wasserdichte Tür frei. Durchfahrtshöhenfreundlich der stufenlos klappbare Geräteträger, bequem die breiten Gangbords aufs Vorschiff und eine Highlight der besonderen Art, die in den Rumpf integrierten, seitlichen drei Tritte.

Fahreigenschaften

Dass es schon immer etwas teurer war, einen besonderen Geschmack zu haben, ist nichts Neues. So auch das Ding mit den individuellen Vorlieben. Was will uns der Chronist damit sagen? Richtig – da steht der feine und nicht ganz kleine Unterschied zwischen 180 und 435 Pferdestärken im Raum. Erstere garantieren soliden, völlig ausreichenden Standard im Sinne von Wasserwandern. Wem's jedoch zuweilen in der Schalthebelhand juckt, der wird sicherlich an der „435er-Variante" Gefallen finden.

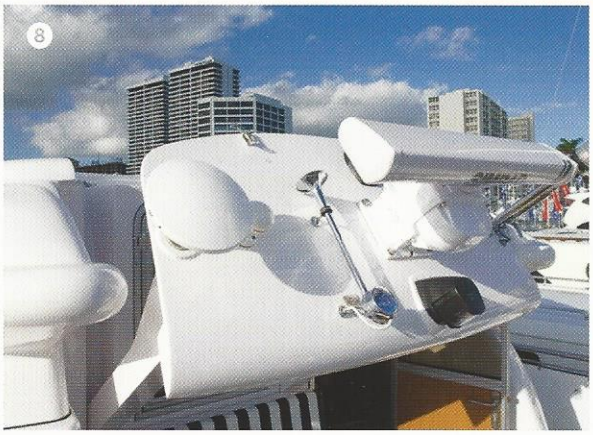


5 Der mächtige Volvo Penta D6 435, zentral mittschiffs von der Pantryseite aus zu checken.

6 Blick nach achtern im Salon.

7 Geräumiger Sanitärbereich mit abgetrennter Dusche.

8 Elektrisch klappbarer Geräteträger verringert die Durchfahrtshöhe.



Aus ruhender Position nach knapp einer halben Minute bei 3.500 U/min Vmax mit 33,7 km/h (18,2 kn) zu erreichen, das hat schon was, „schluckt" natürlich auch, aber wer's haben muss, bitteschön. Dass es auch anders geht und wie dem Mythos „Spritfresser" der Wind aus den Segeln zu nehmen ist, kann bei deutlich reduzierter Drehzahl und dem permanenten Blick auf die Verbrauchsanzeige nachvollzogen werden. 1.500 U/min, 12 km/h Kanalgeschwindigkeit, 6,1 l pro Stunde oder eine „bayerische Halbe" für 'nen Kilometer. Damit kann man leben. Auch die während des Tests anvisierte, ökonomische Marschgeschwindigkeit von 14 km/h und einem Stundenverbrauch von gerade mal 8,4 Litern, schont die Bordkasse, erreicht aus dem Stand nach ca. sechs Sekunden. Uferschonend flach dabei die Heckwelle.

Sauber und spurtreu folgt der Rumpf jeder Kursänderung und selbst bei Volllast das Ruder hart gelegt, so gut wie keine Krängungserscheinungen und das bei einem Kreisdurchmesser von etwa 1,5 Bootslängen. Und wie macht sich in dieser Konstellation der achterlich an Stb. verbaute Saildrive mit Faltpropeller und eigenem Ruderblatt bemerkbar? Zur Untätigkeit „verdonnert" in keiner Weise, weder unter Volllast noch beim Manövrieren. In Aktion bei gestoppter Hauptmaschine dagegen erfreulich positiv, nämlich mit immerhin 5,5 kn (10,2 km/h), wird der zweite Hebel voll auf den Tisch gelegt.

Fazit

Wer eine Elling fährt, macht keine Kompromisse. Eine Elling zu fahren, das hat auch was – ähnlich einer Harley Davidson auf der Straße. Nur wenigen GfK-Motoryachten dieser Größenklasse möchte man es unbedenklich zutrauen, sich einer Atlantik-Überquerung zu stellen. Elling Eigner machen sich über Reviere keine Gedanken. Sie fahren einfach. Die Yachten beeindrucken durch ihre immerwährend aktuelle schiffige Zeitlosigkeit, ohne dabei auf den gewissen Touch Eleganz zu verzichten. Ihr Kredo ist Sicherheit, Solidität, und eine „Corporate Identity", die diese Schiffe unverwechselbar macht.

Claus D. Breitenfeld

Deutschland-Repräsentant:
Boots- und Yachthandelsvertretung
Mannheim UG,
Meckenheimer Straße 16
D-68199 Mannheim
Tel.: 0621-876 08 299
Mail: info@boots-yacht.com
www.boots-yacht.com

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Seku nden)	
0-Gleitfahrt	
0-Marschfahrt	6 - 7
0-Vmax minus 1 kn.	29
Drehkreis in Bootslängen	1 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	5

Testbedingungen	
Revier	Bergsche Maas (NL)
Wind (Beaufort)	3 - 4
Strom (Knoten)	
Wellenhöhe (Meter)	0,50
Personen an Bord	3
Tankinhalt Wasser (Liter)	400
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	1000

Technische Daten	
Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Neptune Marine Shipbuildung Elling 4
Konstruktion/Design	Ken Freivokh
Länge ü. A. (m)	14,95
Rumpflänge (m)	14,95
Länge Wasserlinie(m)	13,00
Breite ü. A. (m)	4,25
Tiefgang max. ca. (m)	1,20
Durchfahrtshöhe max/min ca. (m)	3,45
Kabinenhöhe ca. (m)	1,95 (Option 2,05)
Gewicht leer/max. load (kg)	16.000 / 19.000 / 3.000
Baumaterial	GfK mit Twaron-Kevlar-Verstärkung
Rumpf/ Bauart	Halbgleiter - Vorschiff 45°
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Volvo Penta D6-435, Reihen-6-Zylinder, 320 (435)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	4-Blatt, Bronze, 27 x 23", rechtsdr.
Motorisierung von – bis kW (PS)	132 - 320 (180 - 435)
Antriebsart	Welle
Kraftstofftank (l)	1.500
Frischwassertank (l)	800
Schmutzwassertank (l)	150 (Opt. + 150) mit Aktivkohlefilter
CE-Kat./Personen	A / 10
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	6 + 2 / 3 / nach Eignerwunsch
Preis Standard/Testschiff (€)	558.000,- / ca. 650.000,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	600	3,60	6,67	1,90	0,53	0,28	2557,89	4737,22	53
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1500	6,50	12,04	6,10	0,94	0,51	1438,52	2664,15	59
ökonomische Marschfahrt	1650	7,60	14,08	8,40	1,11	0,60	1221,43	2262,09	62
schnelle Marschf.	2000	9,50	17,59	20,10	2,12	1,14	638,06	1181,69	66
V-max.	3500	18,20	33,71	81,10	4,46	2,41	302,96	561,08	71

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 1350
** Gemessen am (Innen) Fahrstand

e SERIES | the pure spirit of adventure

elling

CE Kategorie A

Luxuriös und Komfortabel ✓

Kursstabil und Schnell ✓

Robust und Zuverlässig ✓

Ökonomisch wie ein Segelboot ✓

e4

Besuchen Sie unsere Internetseite
www.boots-yacht.com

elling 360° CAPSIZE CHALLENGE 29.03.14

ELLING HAT ES GESCHAFFT:

Am 29. März haben wir bewiesen, dass die Elling so sicher wie ein Rettungsboot ist! Besuchen Sie unsere Website und klicken Sie auf das Elling 360° Logo.

Boots- und Yachthandelsvertretung Mannheim UG
Meckenheimer Str. 16, D- 68199 Mannheim, Tel.:0621-876 08 299 Fax.: 0621-876 08 297 Mobil.: 0170-54 799 63
Deutschlandvertreter: www.boots-yacht.com e-mail: info@boots-yacht.com