



LUST AUF HOCHSEE?

ELLING E6: Sie besitzt alles, was man für die große Fahrt benötigt.



Auf dem Achterschiff an Backbord befindet sich eine Crewkabine. „Immer wieder gern genommen“ gilt für den Williams-Tender. Am Niedergang fehlen die Handläufe; diese will man jedoch nachrüsten.

Elling-Boote sind schon etwas Besonderes, ihr Erfinder Anton van den Bos konzipiert sie bewusst für die Fahrt auf See. Damit sind nicht nur Küstenregionen gemeint, sondern Fahrten wie beispielsweise über den Ärmelkanal oder sogar die weite Reise über den Atlantik. Damit die neueste Entwicklung, die Elling E6, damit locker zurechtkommt, lässt der Werftchef den Rumpf aus Kevlar fertigen – ein Material, das auch für die Herstellung von schusssicheren Westen verwendet wird. Wenn man an Bord

kommt, hat man generell das Gefühl, dass alles solide, sauber und sicher gebaut wird. Dazu tragen beispielsweise die auf Hochglanz lackierten Oberflächen bei. Van den Bos: „Um immer ein optimales Ergebnis zu erzielen, lackieren wir jeden Gelcoat über.“ Das gleiche Bild zeigt sich unter Deck bei den Möbeln und Verkleidungen sowie den (fast) vollständig gestrichenen Rumpffinnenseiten.

Sorgfalt ebenfalls im Motorraum. Dort liegen die Leitungen, Rohre und Schläuche sauber gebündelt oder in Schutzroh-

ren. Die Elektroanlage ist übersichtlich verdrahtet, und die Kraftstoffanlage – mit zweifach verschraubten Schlauchanschlüssen sowie doppelt ausgeführter Spritfilteranlage mit Ablasshahn und Manometer (zur Kontrolle von Filtern und Leitungen) und einem Tagestank, um den Haupttank vor Bakterien und Co. zu schützen – bietet einen guten Standard. Aber nicht nur die Installationen machen einen positiven Eindruck, sondern das gesamte Antriebskonzept ist wohlgedacht. Der Hauptantrieb besteht aus einem elektronisch

DATEN

DAS BOOT

| | |
|--|------------------------------------|
| Werft..... | Neptune Marine/Niederlande |
| Typ..... | Elling E6 |
| CE-Kategorie..... | A |
| Rumpf und Deck... Kunststoff (teilw. mit Kevlar) | |
| Länge über alles..... | 19,80 m |
| Breite..... | 5,30 m |
| Gewicht..... | 28 t |
| Tiefgang..... | 1,50 m |
| Durchfahrthöhe..... | 4,20 m |
| Kraftstofftank..... | 5000 + 200 l |
| Wassertank..... | 1200 l |
| Schmutzwassertank..... | 300 l |
| Kabinen..... | 4+1 |
| Kojen..... | 6+1 |
| mögliche Motorisierung..... | Dieselmotoren |
| | 1 Haupt- plus 1 Hilfsmotor (75 PS) |
| Testmotorisierung..... | Volvo Penta D13 |
| | 662 kW (900 PS) |
| Preis (Ultimate)..... | 1767000 € |
| Vertrieb..... | Neptune Marine BV |
| | Veerdam 1, NL-5308 Jh, Aaist |
| | www.elling-yachting.com |

DER MOTOR

| | |
|--------------------------|------------------|
| Hersteller..... | Volvo Penta |
| Typ..... | D13-900 |
| Leistung..... | 662 kW (900 PS) |
| Vollastdrehzahl..... | 2300 U/min |
| Zylinder..... | 6 |
| Hubraum..... | 12780 ccm |
| Kraftstoff..... | Diesel |
| Kühlung..... | Wasser/Zweikreis |
| Getriebeübersetzung..... | 2,48 : 1 |
| Testpropeller..... | 5x36" x40" |



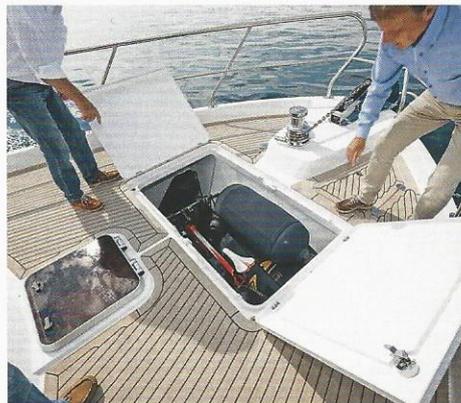
BOOTE-MAGAZIN.DE
 WEBCODE: #47970



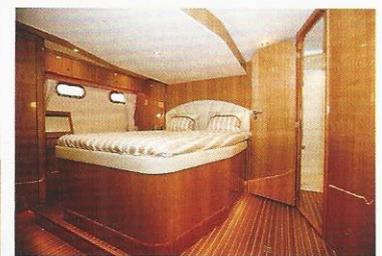
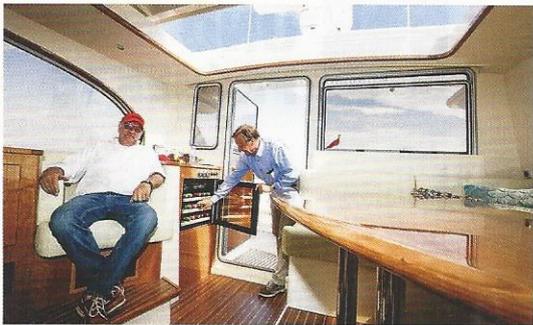
FAZIT

Die Elling E6 wurde als Hochseeschiff konstruiert, was unserer Ansicht nach auch gelungen ist. Auf sicherheitstechnische Details – wie Lenz- und Feuerlöscheinrichtung, zwei Motoren, Tankkapazität, Aufteilung in Tagestank und Extratank für den Hilfsmotor – und auf eine solide Bauweise hat die Werft großen Wert gelegt. Die E6 ist auf der hanseboot in natura zu sehen.

gesteuerten Volvo Penta D13 mit 900 PS, und als Hilfsmotor wurde ein Volvo Penta D2 mit 75 PS installiert. Das Wichtigste bei Letzterem ist die mechanische Funktionsweise und Ansteuerung. Auf sie hat der Werftchef besonderen Wert gelegt – denn wenn beispielsweise ein Blitzschlag die Elektronik der Hauptmaschine lahmlegt, tuckert der mechanische D2 immer noch weiter. Darüber hinaus verfügt der Hilfsdiesel über einen eigenen 200-l-Tank, damit selbst bei einer eventuellen Dieselpest in den Haupttanks sauberer Sprit für die Notfallfahrt zur Verfügung steht. Mit dem Hilfsdiesel erreichten wir immerhin noch eine Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 7 kn. Ein Notsteuerungssystem ist ebenfalls vorhanden.



Fahrrad und Co. kommen in den Stauraum auf dem Vordeck. Damit man sicher auf den Bug gelangt, spendiert die Werft ein Flexiteak-Deck und eine stabile, etwa 0,90 m hohe Reling.



Im Salon unter dem Sonnendach findet man eine gemütliche Sitzeinheit mit Weinkühler und im vorderen Bereich den ergonomisch angeordneten Fahrstand. Um die Crew beim Kochen und Essen vor indiskreten Blicken zu schützen, steht das Esszimmer mit Fernseher und die Pantry eine Abteilung tiefer. Die Unterlüftung der Kojen mit Lattenrosten ist vorbildlich. An Staumöglichkeiten besteht ebenfalls kein Mangel. Hochwertig: die glänzenden Möbeloberflächen.

Schiebt man den Hebel des Hauptmotors ganz nach vorn, fahren wir auf der Nordsee (zwischen IJmuiden und Scheveningen) gut 20 kn. Der Geräuschpegel bleibt mit 67 dB(A) am Fahrstand im komfortablen Bereich. Klar muss sein, dass man so nicht gerade sparsam unterwegs ist. Gut 7 l/sm laufen durch die Spritleitung, und nur dank des riesigen, 5000 l Diesel fassenden Tankssystems kommt man 602 sm (plus 15 % Reserve) weit. Als Langstreckengeschwindigkeit gibt die Werft etwa 9 kn an; dann liegt der Verbrauch bei rund 2 l/sm, und es ergeben sich 2225 sm plus Reserve – eine Reichweite, die Anton van den Bos demnächst mit einem Törn über den Atlantik selbst „überprüfen“ will.

Damit die Fahrt dabei möglichst ruhig verläuft, hat sich der Eigner unseres Testboots einen Seakeeper einbauen lassen. Am Testtag (2 bis 3 Windstärken) bekamen wir es nur mit einer mäßigen Dünung zu tun. Nach dem Abschalten des Stabilisierungssystems waren etwas stärkere Schaukelbewegungen zu spüren. Das Gleiche gilt bei schneller Kurvenfahrt, bei der sich das Boot leicht auf die Kur-

DER FAHRERSITZ BIETET AUCH FÜR LANGE TÖRNS GENUG KOMFORT

venaußenseite legt und anschließend in die eigene Welle einschwingt.

Gute Kursstabilität zeigt die Elling sowohl bei langsamer Fahrt als auch mit erhöhten Geschwindigkeiten. Wer es sich ganz einfach machen möchte, schaltet den Autopiloten ein und muss nur noch Ausschau halten. Das funktioniert bei schneller Fahrt fast genauso gut wie bei Verdrängerfahrt, da sich der Bug nur mäßig anhebt. Der Blick nach achtern ist aufgrund der geschlossenen unteren Rückwand nur ausreichend.

Auch längere Törns sollen für den Skipper nicht zu ungemütlich werden, deshalb steht auf unserem Testboot eine Art Pilotensitz, der sich in alle Richtungen verstellen lässt und eine super Polsterung sowie

ordentlich Seitenhalt bietet. Gleichen Komfort genießt der Kopilot direkt neben dem Fahrer. Auf die Touchscreenmonitore hat der Fahrer genauso guten Blick wie durch die Frontscheiben aus Isolierglas, die bei Regen und Spritzwasser von drei soliden Doppelarmwischern mit Waschanlage sauber gehalten werden. Damit man sich an Bord sicher bewegen kann, installiert die Werft solide Handläufe und Reling und versieht die Trittplächen mit rutschfestem Flexiteak. Lenz- und Feuerlöschanlage? Vorbildlich!

Das Leben an Deck findet auf einer Sitzkombination mit Bank und frei stehenden Stühlen und Tisch statt; eine gemütliche Sitzbank und Sonnenliege gibt es noch auf dem Vordeck. Unter Deck bieten drei Kabinen Schlafmöglichkeiten für sechs Personen, wobei für das Eignerpärchen die Achterkabine vorgesehen ist. Die VIP-Gäste schlafen in der Bugkabine und die Kinder in der Mittelkabine (hier gibt es Etagenbetten). Drei Nasszellen und die großzügige Pantry mit Sitzecke im unteren Bereich sowie die gemütliche Sitzecke im Salon runden das wohnliche Bild ab.

Ralf Marquard