

Hellwig Marathon V 485

"Handmade-Quality"
seit über
50 Jahren



Handgearbeitete, systematisch aufgebaute Qualitätsprodukte, das ist die Maxime von Hellwig Booten seit jeher. Hier ist der Kunde noch wirklich König, hier werden Wünsche und Anregungen in die Praxis umgesetzt, soweit sie sich mit der Sicherheit und Grundkonzeption des Basismodells vereinbaren lassen. Claus D. Breitenfeld hat den Typ „Marathon V 485“ gefahren, ein alter Bekannter in neuem Kleid.

Zwar ist Werftboss Michael Hammermeister nicht der Gründer der Hellwig-Werft, dennoch ein „junger alter Hase“ im Bootsbaugeschäft, der die Tradition des so genannten „Founders“ Dieter Hellwig nun schon seit 1995 fortführt und permanent weiterentwickelt hat. Das Unternehmen selbst kann auf eine über 50-jährige Tradition zurückblicken und darf mit Fug und Recht von sich behaupten, zu den Pionieren des GfK-Bootsbaues in Deutschland zu gehören. Ganz nach dem Motto „wer rastet, der rostet“, sprüht Michael Hammermeister stets vor innovativen Ideen, ohne dabei den Grundsatz Qualität aus den Augen zu verlieren.

Ausgeklügelte Stringersysteme garantieren bei allen Hellwigs extrem hohe Steifigkeit der von der Pike auf handlaminierten

Rümpfe. Hochwertige Vinylester- und Polyesterharze als Basismaterial, werden durch erstklassige Iso-NPG-Gelcoats versiegelt. Edelstahlbeschläge, die jedes Bootsleben überdauern, individueller Kundenservice und Offenheit dem Eigner gegenüber, das sind nur einige Geschäftsprinzipien, die für den Erfolg und exzellenten Ruf von Hellwig-Booten sprechen. Keine Frage, Hellwig baut nicht die meisten Boote in der Branche, aber Hellwig baut Boote, die so manch' anderes Produkt überleben werden. An einem Schiff aus der Erkelenzer Werft haben Eigner lange Freude.

Fahreigenschaften

Zwar ist unser Testproband kein „Frischling“ mehr und schon gar kein Erlkönig, schließlich wird dieser Marathon-Typ bereits seit

2001 auf Kiel gelegt, aber gerade deshalb, so meinen wir, ist er umso interessanter, da sich das Boot quasi zu einem Verkaufsrenner über die Jahre hinweg entwickelt hat und den Lesern von „WasserSport“ noch nie in Form eines Test nahe gebracht wurde. Gehen wir also an Bord.

Gleich zu Beginn des Testrittes wäre dem Chronisten fast ein Fauxpas passiert, als er den 115er Evinrude E-TEC zum zweiten Mal starten wollte, der bereits kaum hörbar im Leerlauf mit ge-



rade `mal 51 dB(A) vor sich hin schnurrte. Das Plätschern des Kühlwasserstrahls erwies sich lauter als das Motorengeräusche.

Die Warmlaufphase während des relativ langen Weges vom Vorführsteg im Friedrichshafener Interboot-Hafen absolviert, konnte die zweiköpfige Testcrew ohne Umschweife zur Sache gehen. Hebel auf den Tisch und in weniger als vier Sekunden wirbeln die drei Flunken des 21er VA-Props bei abgetrimmtem Schaft soviel Power ins Wasser, dass das Marathon schon fast in die Gleitphase springt, ohne dabei merklich die Nase anzuheben. Kurzfristig schnellt dabei die Drehzahl mit 300 Einheiten übers werksseitig angegebene Ziel von maximal 5.500 U/min hinaus, doch was so ein echter Evinrude ist, der verkraftet das schon mal kurzfristig. Gas zurück bei gleicher Trimmposition und die Drehzahl nicht unter 2.750 U/min absacken lassen, dabei pendelt sich die Gleitgrenze ein. Nicht verschwiegen werden soll dabei, dass der 80-Litertank lediglich zu 30% befüllt war, nur zwei Personen an Bord und keine urlaubsmäßige Ausrüstung. Dennoch, auch knapp eine Tonne Testgewicht wollen bei Laune gehalten werden und das mit 21,4 km/h, da kann man nicht darüber lamentieren.



Als ökonomische Reisegeschwindigkeit plädieren wir für einen Drehzahlbereich um 3.500 U/min, die im Ergebnis satte 38,7 km/h bringen. Dass sich dabei der Geräuschpegel am Steuerstand, zusammensetzend aus Wind, Wasser und Maschine, deutlich nach oben verlagert, leuchtet ein. Trotzdem ist bei 82 dB(A) noch immer ohne Gebrüll Kommunikation möglich.

Diese Fahrstufe darf es auch sein, mit der bedenkenlos so ziemlich jede Welle abgeritten werden kann. Und fällt der Rumpf auch mal

Mit knapp 73 km/h ganz schön flott vom 115er Evinrude E-TEC-2-Taker gemacht. Und dabei gibt das Marathon stets eine gute Figur ab.
Fotos: Breitenfeld

in ein so genanntes Wellenloch, dann klingt das nicht hohl, knirschend und bedenklich, dann fühlt man es schon fast mit dem „Allerwertesten“, warum Hellwig auf seine Rumpfe so stolz ist. Satt und vertrauensvoll setzt das steil aufgeklimmte V wieder ins Wasser ein, drückt die Gischt zur Seite, den nächsten Wellenkamm in Visier nehmend.

Die bereits erwähnten, etwas überdrehten 5.800 U/min anlegend, signalisierte das GPS knapp 73 km/h. Dabei ging es dann schließlich auch richtig zur Sache. Welle hin, Sprung her, einfach durch bei mittlerer Trimmposition. Und das absolut souverän. Mit etwas Mut rein in die Kurve, den Radius immer enger ziehend, beschreibt das V 485 einen exakten Kreis, ohne dabei den Drang zu verspüren, achtern ausbrechen zu wollen oder seitlich einzuhaken. Egal, ob über Bb. oder Stb. Auch aus dem Stand die gleiche Prozedur bei hart gelegtem Ruder durchziehend, keine Kavitation am Propeller trotz eindrucksvoller Seitenlage.

Dass das Manövrieren mit einem Boot der Fünfmeterklasse keine Probleme aufwerfen sollte, davon kann eigentlich ausgegangen werden. Und so war es schließlich auch, denn mit Dreh-





Die gesamte achterliche Sitzgruppensektion, samt Rückenlehnenenteil, gestützt von zwei Gasdruckfedern, kann angehoben werden. Darunter verbergen sich Batterie, Bilgenpumpe und Kraftstofffilter, darüber hinaus jede Menge Stauraum unter vier Einzelpolstern, aufgeteilt in wiederum vier Abteilungen ineinander übergehend. Bb. achtern die Teleskop-Badeleiter, sauber verbolzt der 115er Evinrude, dessen Hauptzuleitungen in einem Netzschlauch zusammengeführt werden. Ins GfK eingearbeitete Antislipstruktur garantiert sicheren Stand auf den beiden achterlichen Trittplätzen neben der Motorwanne. Ordentliche Beschläge, der Toplichtfuß an Stb., beidseitige Handläufe und einer vor der Badeleiter, komplettieren diesen Bereich.

Ausdrücklich sei darauf hingewiesen, dass beim Testboot noch das alte Reling- und Handlaufdesign montiert war. Die neue



Beim Marathon V 485 darf man auch getrost hinter die Kulissen blicken. Sauberste Verarbeitung, wohin man schaut.

kreisen von beinahe auf dem Teller bis maximal 1,5 Bootslängen voraus, nach achtern, über Stb. und Bb., damit sollte wohl in jede Box sicher eingeparkt werden können. Unterm Strich Fahreigenschaften, die manch' größerer Vertreter dieser Zunft nicht bieten kann.

Ausstattung & Verarbeitung

Die grundsätzlichen Qualitätskriterien bereits eingangs angesprochen, sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass man beim Marathon V 485 auch getrost hinter die Kulissen blicken darf. Sauberste Verarbeitung, wohin man auch schaut.

Marathon-Generation kommt im überarbeiteten Look daher. Solide das Gestänge des Bimini-Tops, das auch bei voller Fahrt im eingekollten Zustand nicht die große Flatter bekommt, sondern bombenfest sitzt. Den Wasserkikasten im Pflichtboden werden sportliche Freaks zu schätzen wissen, die gesetztere Klientel packt dort Fender oder den Getränkenachschub hinein. Und wem das nicht ausreicht, dem stehen überdimensionale Staufächer in den Wegerungen achter und auf Fahrersitzhöhe beidseitig zur Verfügung.

Der ergonomisch gestaltete Steuerstand mit Einhebelschaltung und Quickstoppeinrichtung verfügt über blendfrei eingebaute Instrumente, die sich zusammensetzen aus Drehzahl- und Geschwindigkeitsmesser, Trimmanzeige, Garmin-Plotter, Voltmeter



Schnörkellos und dennoch mit pfiffigen Details, präsentiert es sich als ideales Runabout für bis zu sechs Personen.



und Kraftstoffvorratsanzeige. Darüber hinaus Schalter für die Lichterführung, Horn, Scheibenwischer und 12-V-Steckdose. Dass auch die Optik bei Hellwig nicht zu kurz kommt, beweist das im dezenten Carbon-Look gehaltene Armaturenbrett samt Ruder. Hier wird Understatement elegant gepflegt.

Vor dem Beifahrer ein abschließbares Handschuhfach mit darunter liegendem Handlauf. Ausknüpfbar der Teppichboden und ein schwenkbarer Tritt, der den Ausstieg aufs Vorschiff durch die aufklappbare, getönte, fünfteilige Windschutzscheibe erleichtert. Diese sitzt in einen stabilen Alurahmen. Rudergänger und Copilot nehmen Platz in aufwändig gepolsterten Schalensitzen, horizontal verschiebbar und um 360° zu drehen. Handläufe auf dem Vorschiff, an Stb. der Einfüllstutzen für Kraftstoff, Festmacherbeschläge – auch mittig zum Legen einer Spring – und die strapazierfähige Scheuerleiste, runden das positive Erscheinungsbild ab.

Zusammenfassung

Das Marathon V 485 ist ein Renner in zweifacher Hinsicht. Einmal als sportlicher Wasserflitzer schlechthin, zum anderen als nachgefragtes Eignerobjekt. Schnörkellos und dennoch mit pfiffigen Details, präsentiert es sich als ideales Runabout für bis zu sechs Personen, bestens verarbeitet und hinter jedem Mittelklasse-Zugfahrzeug problemlos zu trailern. Der ideale Begleiter für mobile Bootseigner zum akzeptablen Preis, die auch gerne mal das Fahrverier wechseln wollen.

Claus D. Breitenfeld



Technische Daten: Hellwig Marathon V 485

Herstellerland: Deutschland

Werft: Hellwig Boote, Sittarder Str. 1, D-41812 Erkelenz, Tel.: 02431-971140, www.hellwig-boote.de

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „C“ (Küstermahe Gewässer)

Länge ü. A. (m): 5,08
 Rumpflänge (m): ca. 4,90
 Länge WL (m): ca. 4,30
 Breite ü. A. (m): 1,99
 Tiefgang ca. (m): 0,40 / 0,85 (Antrieb oben/unten)
 Freibord ca. (m): ca. 1,00
 Höhe über WL (m): ca. 1,50
 Gewicht ca. (kg): 430
 Gewicht mit Motor ca. (kg): 600
 Testgewicht ca. (kg): 950
 Baumaterial: GFK
 Rumpfform und Konstruktion: V
 Motorisierung kW (PS): bis 100 (136)
 Testmotorisierung kW (PS): 85 (115)
 Motorspiegelhöhe (mm): 508
 Kraftstofftank ca. (l): 80
 Zuladung/Nutzlast (kg): 600
 Max. Personen: 6
 Sitzplätze: 5 + 6

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Evinrude E-TEC/E115DPL
 Bauart/Zylinder: V-4-Zylinder, 60°
 Leistung Propeller kW(PS): 85 (115)
 Hubraum (cm³): 1.726
 Bohrung/Hub (mm): 91 x 66
 Arbeitsweise: 2-Takt
 Starter: elektrisch
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 4.500 – 5.500
 Kraftstoffart: Benzin bleifrei
 Kraftstoffsystem: E-TEC-Direkt-einspritzung
 Getriebeuntersetzung: 2,0 : 1
 Kühlkreise: 1
 Generator: 50 A
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 167 – 170
 Empfohlene Spiegelhöhe (mm): 508
 Trimm/Tilt: elektrisch
 Steuerung: Fernschaltung
 Propeller: 15 x 21", 3-Blatt, VA

Motorendetails: Drei Jahre Garantie ohne Betriebsstundenbegrenzung; erfüllt die Emissionswerte der Vorgaben von EPA 2006, CARB 3 STAR und European Union 2006; die Ampereszahl wird variabel von einem Computer kontrolliert und liefert in der Spitze 188 A bei 1.800 Watt; keine Einfahrzeit; extrem niedriger Ölverbrauch durch das E-TEC-Schmiersystem.

Standardausrüstung: Unter anderem Bug- und Heckreling aus VA, Badeleiter 3-stufig, Sicherheitsglas Windschutzscheibe, zweifarbiger Rumpf, Wurzelholz- oder Carbon-Design-Ruder und Armaturenbrett, verstellbare Schalensitze, Sonnenliege, Teppichboden, Wasserkistenschlauch, automatische Bilgenpumpe, Feuerlöscher, Kraftstoffabsperfhahn, Kraftstoffverbrauchsanzeige.

Möglich Extras: Unter anderem Ganz- und Cockpitpernenning, Klappverdeck, Heckpolsterverlängerung, U-Sitzgruppe, Hydraulikruder, Cockpittisch, Wasserkistenschlauch, Heckdusche mit 35 Liter Wasser, Navigationslichter nach BSH, Radio/CD.

Messwerte: Geschwindigkeit/Geräusch

U/min	km/h	(kn)	dB*
650 ¹		Leerlauf	51
600 ²	4,8	(2,6)	55
1.000	8,3	(4,5)	62
1.500	10,1	(5,5)	68
2.000	12,5	(6,7)	75
2.500	16,1	(8,7)	76
2.750	21,4	(11,6)	79
3.000	29,8	(16,1)	81
3.500	38,7	(20,9)	82
4.000	46,4	(25,1)	84
4.500	54,1	(29,2)	86
5.000 ³	59,5	(32,1)	87
5.500	67,3	(36,3)	87
5.800 ⁴	72,9	(39,4)	89

(*gemessen am Steuerstand; (1 = Leerlaufdrehzahl; (2 = niedrigste Drehzahl mit eingelegtem Gang; (3 = Gleitgrenze; (4 = ökonomische Marschfahrt; (5 = Vollast; Testcrew: 2 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 80%; Wind- und Wasserverhältnisse: 2 - 3; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 4 - 5 Sekunden, bis Vollast ca. 18 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl: über Stb. voraus 2, nach achtern 0,75, über Bb. voraus 1,5, nach achtern 1.