



Wolf im Schafspelz

Daycruiser Hellwig Milos V 630 im „Club der Hunderter“

Willkommen im „Club der Hunderter“. Zwar bedient sich die maritime Diktion der nautischen Meile, dennoch klingen 104,3 km/h deutlich besser als 56,3 kn. Und das Knacken der magischen 100er-Schallgrenze ist Werftchef Michael Hammermeister jetzt mit dem Daycruiser „Hellwig Milos V 630“ gelungen.

Befeuert von einem bärenstarken Evinrude-2-Takt-E-TEC-Außenborder V6, der satte 250 PS auf die Propellerwelle wuchtet, gelangt man in dieser Bootsgröße schnell an die Grenze des für Unbedarfte Zumutbaren. Dennoch, Michael Hammermeisters Bestreben – seit 1996 Chef der Hellwig Werft – war es jedoch schon seit je her ein Boot zu bauen, das nach außen hin nicht mit Glitter und Glamour zu überzeugen versucht, sondern dessen Leistungsstärke im Verborgenen liegt. „Blender“ bietet der Markt zuhauf. Nein, damit wollte man sich in Erkelenz nicht auf eine Stufe stellen, schließlich ist der Name Hellwig einer über 50-jährigen Tradition verpflichtet, deren Ursprung in der Rennszene anzusiedeln ist.

Werftgründer Dieter Hellwig gewann bereits 1954 bei seinem ersten Rennen das Rot-Weiße-Band in Köln. Auf der Titel-Agenda finden sich darüber hinaus Welt- und Europameister. Hellwig gehört in Deutschland zu den Pionieren des GfK-Bootsbaues. Klein aber fein, keine Massenproduktion. Hoch im Kurs stehen innovative Ideen unter individueller Berücksichtigung von Kundenwünschen. Damit hat sich die Werft einen seriösen Namen gemacht.

Fahreigenschaften

Gleich vorweg sei der ausdrückliche Hinweis ge-

stattet: Ein Spielzeug für hirnlose Spinner oder Möchtegern-Rennfahrer ist das Milos V 630 beileibe nicht. Geschwindigkeiten zwischen 65 und 75 km/h haben auch noch ungeübte Fahrer mit einigermaßen sensiblem Händchen gut im Griff. So um die 90 km/h beginnt die „Adrenalin-Phase“ und jenseits der 100er Marke sollte der Mann/Frau an der Haspel schon wissen was er tut.

Dieser Hinweis will nicht den Eindruck vermitteln, dass es grundsätzlich gefährlich werden könnte, sich mit konventionellen Booten dieser Größenordnung an solche Geschwindigkeitsregionen heranzutasten. Beim aufmerksamen studieren der technischen Daten wird allerdings schnell klar, dass wir es hier mit einer Wasserlinienlänge von gerade mal knapp fünf Metern zu tun haben. Und voll ausgetrimmt bei Vmax reduziert sich diese auf nur noch wenige Zentimeter. Der Rumpf tippt lediglich ab und an beim Eintauchen

Die CE-Kategorie lässt eigentlich „nur“ 225 PS zu, doch wenn's ums Spielzeug des Werfteigners geht, dann dürfen es auch schon mal ein paar Einheiten mehr sein. Ansonsten: Einfache, klare Linien ohne viel Schnickschnack dominieren innen und außen. Guten Seitenhalt bieten die Schalensitze. ▶

nach dem Sprung im vorderen Drittel auf die Welle. Will sagen, das Boot wird zum „Proprieter“. Da wundert es dann auch nicht, wenn die immense, auf die Schraube übertragene Kraft versucht, das Boot um die Längsachse zu drehen. Übertrimmen könnte somit für „Greenhorns“ durchaus zum Problem werden, reagieren sie beim „Aufschaukeln“ nicht mit Reduzierung der Gaszufuhr.

Doch dieser Fall wird wohl kaum eintreten, denn ein





Fühlt sich auf leicht gekräuseltem Wasser pudelwohl, das Hellwig Milos V 630 bei satten 104 km/h oder über 56 Knoten. Ab 90 km/h verlangt es jedoch nach einem erfahrenen Händchen. (Fotos: Breitenfeld)

Blick auf das CE-Zertifizierungsschild macht den Test-Probanden eh' unverkäuflich. Umgerechnete 165 kW erlauben lediglich 225 PS am Spiegel. Bleibt man damit unter der 100er-Marke bleibt, dann wäre alles wieder in Butter.

Mit dem Milos V 630 in der 250er-Kombination ist man ohnehin besser in Mittelmeergefilten aufgehoben. Nicht deshalb, weil es für den offenen Flitzer hierzulande keine Einsatzmöglichkeiten gäbe oder wegen evtl. miesen Wetters. Mitnichten. Wer sich so eine Einheit zulegt, der will sie auch nutzen – und das mit allerletzter Konsequenz. Doch wo, bitteschön, kann man in unseren Regionen gefahrlos mit über hundert Klamotten das Ruder hart legen? Diese Revier sind knapp bemessen. Und

immer nur stur geradeaus, das wird auf Dauer auch langweilig. Dennoch beeindruckend, mit welcher Vehemenz der E-TEC-Evinrude das Milos aus den Starlöchern katapultiert. Hebel auf den Tisch, zwei bis drei Sekunden Zeit lassen, die Sicht voraus bleibt bei eng angelegter Trimmung ungetrübt, das Vorschiff streckt die Nase kaum nach oben, das Milos gleitet, der Druck in die Schallensitze lässt nach. Jetzt ist der feinfühligste Daumen gefragt. Spontan und dennoch sensibel reagiert der Powertrimm auf den geringsten Tastendruck in der Einhebelschaltung. Wie weit dieses Spielchen getrieben werden kann, das muss sich jeder im wahrsten Sinne des Wortes selbst „erfahren“. Die Bestzeit aus dem Stand lag bei ca. zwölf Sekunden, dann sig-

nalisierte das GPS 104,3 kn. Das Wohlgefühl des Rumpfes drückte sich im stakkatoähnlichen Rubbeln über die leicht gekräuselten Waschbrett-Wellen aus.

Mit diesem Speed, bei 5.500 U/min, voll in die Kurve reinzuziehen, wäre auf der Maas bei Roermond nur mit Risiko möglich gewesen. Es ist dort einfach zu eng. Problemlos dagegen die um 1.500 U/min reduzierte Drehzahl bei immer noch über 65 km/h. Zwei Längsstringer auf jeder Rumpffseite, die harten Abrisskanten und das steile V sorgen dafür, dass das Milos spurtreu den ihm vorgegebenen Kurs hält. Ohne wegzuschmieren oder einzuhaken. Kurvendurchmesser ca. vier Bootslängen. Dabei bester Seitenhalt durch die ausgeprägten Sitz-

schalen und sicheres Gefühl durch die tiefe Position. Flotte 55 km/h liegen bei etwas über 3.000 U/min an. Eine Reisegeschwindigkeit, die sich sehen lassen kann, bei der nur wenige Boote dieser Klasse mithalten werden.

Aus ruhender Position das Ruder hart über Bb. oder Stb. eingeschlagen, macht der Raker-Propeller das Vollgas spielen fast bis zum Anschlag mit, ringt jedoch bei ca. 5.000 U/min dann doch etwas nach Luft. Doch das soll nicht weiter wundern, dreht der Rumpf dabei mächtig in Schräglage, so dass die Schraube bei so viel Power gar nicht anders kann. Außerdem – im Normalfall wird diese Situation wohl nie gefordert werden. Aussagekräftiger dagegen das Manövrierverhalten bei niedrigster

Drehzahl. Eine bis 1,5 Bootslängen in jede Richtung, voraus sowie nach achtern. Bestens.

Ausstattung und Verarbeitung

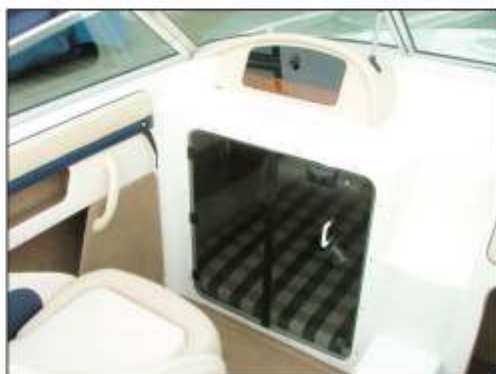
Es wäre müßig, jede Schraube, Beschlag oder Handlauf im Detail bewerten zu wollen. Das Milos V 630 hinterlässt insgesamt einen qualitativ sehr soliden Eindruck. Und würde die Praxis der Optik nicht gerecht, die Werft müsste völlig verrückt sein, diesen „Wolf im Schafspelz“ aufs Wasser zu lassen.

Zertifiziert für sieben Personen, bequem Platz in der Plicht für fünf, verteilt sich die Crew auf eine achterliche Querbank und zwei mehrfach verstellbare Sitzschalen, offshoremäßig umbaubar für Fahrer und Co, allesamt aufwändig gepolstert. Reichlich Stauraum kommt zum Vorschein, werden Bank und Rückenlehne gelüftet. Dahinter verbergen sich Batterie, Ölreservoir für den Zweitakter und der Feuerlöscher. Mit wenigen Handgriffen umgebaut ist die achterliche Polstersektion in eine üppige Sonnenliege. Der Stauraum setzt sich fort unter dem Plichtboden. Dort verschwindet die komplette Wasserski-Ausrüstung unter einem Luk. Kleinkram findet Platz in den großen Wegerungsablagen. Dort versteckt sich auch der Hauptschalter.

Stabil die getönte, mittig zu öffnende Windschutzscheibe im eloxierten Alurahmen, bequem der Ausstieg aufs Vorschiff Dank einlaminiertes Tritte in der Abschottung zur Schlupfkajüte. Beim Hantieren auf dem Vordeck, wie etwa beim Tanken, bietet eine flache, nach vorne offene Reling Halt. Der Bootsgröße angemessen, auch Ankerkasten und Lüftungsluk. Sämtliche Trittflächen, soweit sie nicht mit Teppichboden ausgelegt sind, weisen einlaminierte Antislipstruktur auf.



Relaxen erwünscht – nicht nur schnelles Fahren.



▲ Um unters Vorschiff in die Schlupfkajüte zu kommen sollte man schon etwas gelenkig sein. Der Eingang wird etwas vom Beifahrersitz verbaut. Tipp an die Werft: Ein zusätzliches Klapppluk, nach oben zu öffnen, und als Handschuhfach-Ersatz evtl. Staufächer in die einlaminierten Tritte integrieren.



▲ Hinter der Rücksitzbank jede Menge Stauraum und bestens zu erreichen Batteriekasten und Ölreservoir für die Maschine.

Fast etwas spartanisch, dennoch ausreichend bestückt, das Armaturenbrett mit Kraftstoff-Füllstandsanzeige, Log, Voltmeter, Drehzahlmesser und Trimmposition. Zündschloss, Gläserhalter, 12-V-Steckdose, diverse Kippschalter, ein gut

positioniertes Ruder im Wurzelholzlook und die ergonomisch installierte Einhebel-Schaltung komplettieren diesen Bootsteil. Der zweite Mann im Cockpit sitzt direkt vor dem Eingang zur Schlupfkajüte, die von einer stabilen, zweiteiligen



▲ Der Steuerstand beschränkt sich aufs Wesentliche.

Plexiglastür verschlossen wird. Etwas Gelenkigkeit ist gefordert beim Zugang in den Unterdecksbereich – schließlich handelt es sich hier um eine Daycruiser-„Schlupfkajüte“ – dennoch Platz für zwei Personen auf der V-Koje, vorausgesetzt,



▲ Das Ölreservoir unter der Rückbank.



▲ Gassicher untergebracht, die Batterie.



▲ Bequem der Ausstieg aufs Vorschiff über einlaminierete Stufen.

man ist sich nicht sonderlich unsympathisch.

Achtern, die Maschine flankierend, badeplattförmige Trittplatten, backbords eine dreistufige VA-Badeleiter und insgesamt sechs Festmacherbeschläge beidseitig über der stabilen Scheuerleiste.

Technische Daten Hellwig Milos V 630

Herstellerland: Deutschland
 Werft: Hellwig Boote, Stittarder Straße 1, D-41812 Erkelenz, Tel.: 02431-971140, Fax: 02431-971142, www.hellwig-boote.de

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

Länge ü. A. (m): 6,30
 Rumpflänge (m): 6,10
 Länge WL (m): 4,93
 Breite ü. A. (m): 2,20
 Tiefgang ca. (cm): 40 / 78 (Antrieb oben / Antrieb unten)
 Höhe über WL (m): 1,28
 Gewicht ca. (kg): 680 (ohne Motor)
 Testgewicht ca. (kg): 1.200
 Baumaterial: GFK
 Rumpfform und Konstruktion: V
 Motorisierung kW (PS): 165 (225) nach CE
 Testmotorisierung kW (PS): 184 (250)
 Kraftstofftank ca. (L): 160
 Wassertank ca. (L): 47
 Zuladung/Nutzlast (kg): 650
 Max. Personen: 7
 Sitzplätze: 6
 Schlafplätze: 2

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Evinrude / E-TEC 250
 Bauart/Zylinder: V6
 Leistung Propeller kW(PS): 187 (254)
 Hubraum (cm³): 3279
 Bohrung/Hub (mm): 98 x 73
 Arbeitsweise: 2-Takt
 Starter: elektrisch
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 4.500 – 5.800
 Kraftstoffart: Benzin-Ölgemisch
 Kraftstoffsystem: E-TEC-Direkteinspritzung
 Getriebeuntersetzung: 1,85 : 1
 Kühlkreise: 1
 Generator: 133 A, 1.800 W
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 238
 Empfohlene Spiegelhöhe (mm): 508 - 762
 Trimm/Tilt: elektrisch
 Steuerung: Fernschaltung
 Propeller: 3-Blatt-Edelstahl, 14_ x 24", Typ Raker

Motorendetails:

300 Betriebsstunden wartungsfrei ohne Inspektion; einfacher Zugang zur Hauptsicherung; spezielle Luftansaugstutzen, die die Geräuschemission dämpfen und vor Wasserschlag schützen; modifiziertes Auspuffsystem, das den Geräuschpegel deutlich senkt; unterschreitet die gesetz-

lichen Californischen (CARB) Emissions-Bestimmungen für 2008 und die europäischen Richtlinien für 2006.

Geschwindigkeit und Geräusentwicklung

U/min	km/h	dB(A)*	Reichweite l/km (ca.)	Reichweite total km (ca.)
450 ¹¹	-	63	-	-
1.000	11,3	68	0,21	786
1.500	18,7	72	0,46	343
2.000 ¹²	29,2	75	0,48	336
2.500	41,5	79	0,50	319
3.000	55,1	82	0,48	338
3.500 ¹³	62,8	84	0,46	345
4.000	67,8	85	0,60	267
4.500	82,6	91	0,60	265
5.000	93,1	93	0,65	246
5.500 ¹⁴	104,3	93	0,70	230

*gemessen am Steuerstand, Windgeräusche lauter als der Motor.

Bedingungen: Wind 2 - 3, leicht gekrüseltes Wasser, Lufttemperatur 15°, Tankfüllstand ca. 35 %, zwei Personen an Bord

Messwerte:

(1 = Leerlauf; 2 = Gleitgrenze; 3 = sehr schnelle ökonomische Marschfahrt; 4 = Vollast. Zeit bis zum Gleiten aus dem Stand ca. 2 - 3 Sekunden, Zeit bis Höchstgeschwindigkeit aus dem Stand ca. 12 Sekunden. Ermittlung des Kurvenradius aus voller Geschwindigkeit mit 56,3 Knoten (104 km/h) auf der Wasserkisstrecke der Maas, nahe Roermond, aufgrund der Breite der Wasserfläche nicht möglich), bei schneller Marschgeschwindigkeit von 63 km/h, ca. 3 - 4 Bootslängen. Drehkreise bei niedrigster Drehzahl voraus über Stb. eine, über Bb. 1,5 Bootslängen, nach achtern über Stb. 1,5, über Bb. eine Bootslänge. Ruder hart gelegt und aus dem Stand die Gaszufuhr zur Vollast gesteigert, lediglich im absoluten Vollast-Drehzahlbereich geringfügige Kavitationserscheinungen, was allerdings dadurch bedingt ist, dass die Maschine höher als normal üblich montiert wurde, um die 100-km/h Schallgrenze zu knacken. Hervorragende Laufeigenschaften, problemlos beherrschbar bis 90/95 km/h, darüber hinaus sollte entsprechende Fahrpraxis vorhanden sein.

Standardausstattung u. a.: Heckpolster mit Sonnenliege; Bugreling hoch aus Edelstahl; Kraftstofftank incl. Anzeige; Absperrhahn für Kraftstofftank; Navigationsbeleuchtung ohne BSH-Zulassung; Sportrudder im Holzlook.

Sonderausstattung u. a.: Hydrauliklenkung bei über 150 PS-Motorisierungen; Ganzpersenning; Cockpitpersenning; Camperverdeck incl. Seiten- und Heckteile; Einzelsitze mit hochklappbarer Offshoreversion; U-Sitzgruppe mit Einlegepolster zur Sonnenliege; Heckdusche incl. 47 l Wassertank; Navigationsbeleuchtung mit BSH-Zulassung; Cockpittisch; Radio/CD incl. zwei Lautsprecher; Zusatzbatterie mit Wahlschalter; Zweifarb-Rumpfdesign; Fiberglasboden incl. einknöpfbarem Teppich; Teakholz-Pflichtboden; Wasserkimast.

Wer auf schnelles, sportliches Fahren steht, der ist mit dem Hellwig Milos V 630 sicherlich bestens bedient.

Claus D. Breitenfeld