

Linder 460 Arkip

Kompromissloser Rauwasser-Mini-Alu-Renner mit herbem Charme



Der schwedische Alu-Spezialist „Linder“ tummelt sich nicht erst seit gestern im Geschäft des leichten, silbergrauen Metalls. Seiner Webseite ist zu entnehmen, dass sich das Unternehmen seit rund 40 Jahren mit der Verarbeitung von Aluminium befasst. 1983 wurde das erste Linder-Boot aufgelegt und seither erfreut sich die Produktpalette bester Reputation. WasserSport hat mit dem Topmodell, „Linder 460 Arkip“, erste Fahrindrücke gesammelt.

Der Termin zur „Probeschlag“ mit dem Linder 460 präsentierte sich so ungewöhnlich wie unwirtlich zugleich. Ende März im hohen Norden, eine Autostunde vom schwedischen Göteborg entfernt, teilweise verschneite Uferzonen, nach Sonnenaufgang die Boote noch im vereisten Wasser geparkt und das Quecksilber hatte Mühe, die Nullgrad-Grenze zu überwinden. Sei's drum, Honda Marine lud ein zur Präsentation seiner beiden neuen „BF's“, den 40er und 50er mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung. Offensichtlich hatte man jedoch dabei übersehen, den Wettergott in die Vorbereitungen zu involvieren.

Alles in allem deckt Linder mit seiner Motorbootpalette, neben diversen Kanus, die Bandbreite von 3,55 bis 4,60 Meter ab, die sich aus sieben Modellen zusammensetzt. Unser Testproband repräsentiert somit als der bislang Größte in der Baureihe.

➔ Fahreigenschaften

Freibord knapp 60 Zentimeter über dem Wasser in ruhendem Zustand, drei ausgewachsene Mannsbilder an Bord, und das bei einer Länge über Alles von unter fünf Metern, Breite knapp zwei Meter – na dann, viel Vergnügen. So schoss es wohl dem einen oder anderen Testkollegen durch den Kopf. Das wird sicherlich ein „nasses Vergnügen“ – so die allgemeine Ansicht.

Weit gefehlt! Der Überraschungseffekt war nicht von der Hand zu weisen. Fünf bis sechs Sekunden muss man dem Rumpf schon

zubilligen, dann ist die Gleitphase bei über 3.000 U/min erreicht, die bis auf ca. 2.900 U/min reduziert werden kann, damit der offene Kahn noch übers Wasser plant. Alles was darunter liegt wird zur Quälerei und tendiert in Richtung Verdrängerphase – zumindest mit einer erwachsenen Dreier-Crew an Bord – denn ab dieser Marke ist's dann vorbei mit elegantem Gleiten. Fairerweise soll auch nicht verschwiegen werden, dass es etwas mühselig wird „über den Berg“ zu kommen, sitzen rund 300 kg dick verummte Gestalten achter unmittelbar vor der Motorwanne auf der Querbank. Ungünstiger kann der Schwerpunkt nicht gewählt werden, schlechter kann man nicht trimmen, schließlich stehen gerade mal 40 PS Schub zur Verfügung.

Einfache Abhilfe: Einer muss sich opfern – wenn auch nur für wenige Sekunden – und die Nase in den eisigen Fahrtwind vor der Steuerkonsole halten. Ist das Linder 460 erst mal im Gleiten, spielt es keine Rolle mehr, wer wo an Bord Platz nimmt, der Rumpf hechelt förmlich nach dem Ritt übers Kappelwasser. Und was ist mit der Nässe, dem Trockenlauf? Absolut kein Problem, außer der Rudergänger erwischt eine Welle so unglücklich, dass der Wind die aufsteigende Gischt quer übers Boot bläst. Aber das würde auch bei jedem anderen Rumpf ebenso passieren. Grundsätzlich wird das Wasser sauber zur Seite gedrückt, weich und satt das Einsetzen nach dem Sprung, spurtreu der vorgegebene Kurs durch die vier eingearbeiteten Längsstringer und die scharfen Wasserabrissskanten.

Unter Volllast kontinuierlich das Ruder immer enger zum Kreis gezogen – dreieinhalb Umdrehungen von Bb. nach Stb. und um-

gekehrt – bleibt zwar logischerweise Geschwindigkeit auf der Strecke, das Linder legt sich ordentlich auf die Seite, dennoch kommt zu keinem Zeitpunkt das Gefühl von Unsicherheit auf. Dies gilt sowohl für Manöver über Stb. als auch über Bb. Dabei wird man auch vergebens auf Propellerkavitation warten. Das unangenehme Luftziehen, kein Thema. Auch dann nicht, wenn diese Versuche aus dem Stand mit hart gelegtem Ruder durchgezogen werden und der Gaschub sich kontinuierlich dem Volllastbereich nähert.

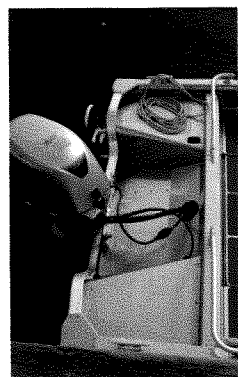
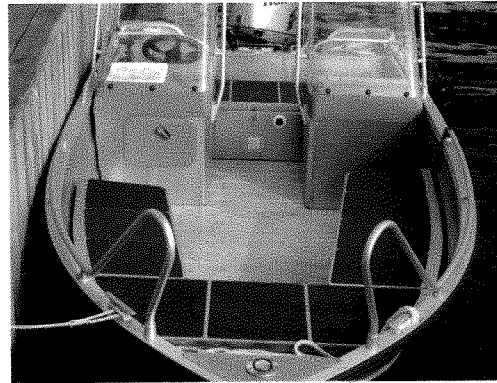
Ebenso zufrieden stellend die Drehkreise mit gerade mal eingekuppelter Schaltung bei niedrigster Drehzahl. Egal, ob voraus oder nach achtern, zwischen 1,5 und einer knappen Bootslänge in jede Richtung muss kalkuliert werden, dann hat sich der Rumpf einmal um die eigene Achse gedreht.

Als solide, zügige Marschfahrt kristallisierte sich der Drehzahlbereich um 3.800 U/min heraus, 31,3 km/h oder auch 16,9 kn. Das kann so stehen bleiben, nicht müde werdend immer wieder darauf hinzuweisen, mit welcher Motorisierung wir es hier zu tun haben. Und über beachtliche 48,5 km/h bzw. 26,2 kn unter Volllast bei 5.800 U/min wird man sicherlich auch nicht die Nase rümpfen können. Ganz im Gegenteil, dieser „Mini-Rauwasser-Renner“ schlägt sich in jeder Beziehung prächtig.

➔ Ausstattung & Verarbeitung

Salzwasserresistentes Aluminium, das auch im Flugzeugbau zum Einsatz kommt, darauf basiert der gesamte Auf- und Ausbau des Linder 460 Arkip. Dass dabei neuralgische Bereiche, wie etwa die Kielpartie oder der Bug, Beschlag- und Rellingsektionen zusätzlich extra verstärkt sind, versteht sich eigentlich von selbst. Insgesamt hinterlässt das Linder einen äußerst stabilen, aufgeräumten, vertrauensvollen Eindruck, mit – wenn man so will, „herbem Charme“. Soll heißen, dass Boote dieser Art nicht jedermanns Sache sind, dennoch an ihrer Zweckmäßigkeit und Einsatzbereitschaft nicht die geringsten Zweifel gehegt werden können.

Hier sind Plüsch und Plünn fehl am Platz, hier zählt der praxisnahe, raue Einsatz. Nicht von ungefähr kommen diese Boote beispielsweise verstärkt bei Behörden, Feuerwehr und Polizei als „Arbeitstiere“ zum Einsatz. Auch bei Expeditionen und professionellen Fischern erfreuen sich die pflegeleichten „Alu-Kähne“ zunehmender Beliebtheit. Um sie stets fit zu halten genügt der Eimer mit Wasser, Schrubber und Lappen. Nur in das Bewusstsein der Privateigner – zumindest in unseren Regionen – will sich das Aluboot noch nicht so recht etablieren. Zugegeben, sie sind kompromisslos, zwar nicht unbedingt in Sachen Eleganz, aber hundert Prozent in puncto Praxis.



Herstellerland: Schweden

Verf: Linder Aluminiumbåtar AB, 36232 Tingsryd, Schweden, www.linder.se

Motor: Honda Marine Europe (North) GmbH, D-63077 Offenbach, www.honda.de

Händler: Gründl-Bootsimport OHG, Nordring 1, D-25474 Bönningstedt bei Hamburg, Tel: 040-55 66 244, Fax: 040-55 66 621, www.gruendl.de

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

Länge ü. A. (m): 4,60

Länge WL (m): ca. 4,00

Breite ü. A. (m): 1,85

Tiefgang ca. (m): 0,85 – 0,35

Freilbord ca. (m): 0,58

Gewicht ca. (kg): 286

Testgewicht ca. (kg): 750

Baumaterial: Salzwasserresistentes Aluminium

Materialstärke (mm): 2,4

Rumpfform und Konstruktion: V, 12°

Max. Motorisierung kW (PS): 37 (50)

Testmotorisierung kW (PS): 29 (40)

Antriebsart: Außenborder

Kraftstofftank ca. (L): 25

Zuladung/Nutzlast (kg): 525

Max. Personen: 6

Sitzplätze: 6 - 10

Preis ab ca. €: 9.500,- ohne Motor

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Honda / BF40

Bauart/Zylinder: Reihen-3-Zylinder

Leistung Kurbelwelle kW (PS): 29

Hubraum (cm³): 808

Bohrung/Hub (mm): 70 x 70

Ventile: 6

Arbeitsweise: 4-Takt

Starter: elektrisch

Max.-Drehzahlbereich (U/min): 5.000-6.000

Kraftstoffart: Benzin bleifrei

Kraftstoffsystem: elektronische Einspritzung

Zündsystem: elektronisch PGM-FI

Getriebeuntersetzung: 1 : 2,08

Kühlkreise: 1

Generator (A): 22

Elektrische Anlage (V): 12

Gewicht (kg): 98

Steuerung: Fernschaltung

Propeller: 7" 17"

Motorendetails: Programmierte, elektronische Kraftstoffeinspritzung; ECOMO-System für kontinuierliche Kontrolle des Luft-Kraftstoffgemisches; BLAST™-System für schnelle Beschleunigung; Schwerpunktverlagerung durch Reduziergetriebe und Versetzung der Kurbelwelle zur Antriebswelle; Motorwarnsystem; 22-A-Generator.

Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	(kn)	dB(A)
800	Leerlauf	-	58
750(1)	4,3	(2,3)	57
1.000	7,2	(3,9)	65
1.500	10,1	(5,5)	68
2.000	16,7	(9,0)	70
2.500	18,2	(9,8)	72
2.900(2)	21,3	(11,5)	78
3.000	22,9	(12,4)	78
3.500	29,4	(15,9)	79
3.800(3)	31,3	(16,9)	80
4.000	33,2	(17,9)	82
4.500	38,7	(20,9)	84
5.000	41,2	(22,2)	86
5.500	45,1	(24,2)	89

Standardausstattung: Unter anderem Relling, Badeleiter, Antisliptrittflächen, Staukästen, Navigationsbeleuchtung.