

1



KESER HOLLANDIA 38 CLASSIC

„... auf die Berliner Art...“

Wer beim „Bootscenter Keser“ an der Heerstraße in Berlin schon längere Zeit nicht mehr über den Zaun geguckt hat, wird sich wahrscheinlich überrascht die Augen reiben, bei welchen exorbitanten Dimensionen dessen absolut Yacht- und Motorboot orientiertes Produkt-Portfolio mittlerweile angekommen ist. Unternehmensstrategisch präferiert Keser fraglos Verkauf und Service, bietet jedoch zudem die Möglichkeit, „dem Objekt der Begierde“ vor dem ultimativen Eigner-Dasein, zunächst als Charter-Kunde intensiv auf den Kiel zu fühlen. MotorBoot-Magazin nahm diese Chance wahr, zum Test einer „Keser Hollandia 38 Classic“, die traditionell in Holland auf der Gruno Werft gefertigt wird.

Text: Claus D. Breitenfeld

Fotos: Breitenfeld / Kietzmann Foto Marketing

Design, Konzept, Verarbeitung

Unser Testproband, der Titulierung „Seepferdchen 38“ folgend, und auch nur zufällig längenmäßig übereinstimmend mit dem gleichwertigen, schiffigen Fußmaß, tragt normalerweise völlig ruhig, entspannt und willig als Mietboot über

die Berliner- und Mecklenburg-Vorpommerschen Seenplatten. Unter der Leitung von Geschäftsführer Mike Keser ist diese „Seepferdchen-Herde“ zu einem stattlichen Pulk von 40 bis 50 Einheiten herangewachsen. Gebaut wird die Keser Hollandia 38 auf der holländischen

Gruno-Werft, aber eben nach den Vorgaben und Konzepten Kesers auf „...die Berliner Art.“ Damit steht das „Seepferdchen“ bereits in seiner Standard-Aufsattelung ordentlich ausgestattet im Wasserstall und ist bei einem Grundpreis von vernachlässigbaren Euros über 200.000,- schon fast als

Schnäppchen einzustufen. Dass man dafür aber auch noch ein „Custom-build-Projekt“ geliefert bekommt, das verdient besondere Erwähnung. Nicht unbeachtet soll an dieser Stelle darüber hinaus unter anderem die reichhaltige Optionsliste bleiben, aus



Problem. Auch den Flexiteakbelag an Deck, Gangbord und Badeplattform beinhaltet der Options-Preis, sowie Parkettboden im Schiffslook unter Deck. Hinzu kommen seitliche Relingseinstiege, Cabrioverdeck, dreimal Parallel-Scheibenwischer, Bimini-Top, Eberspächer-Warmluftheizung, elektrische Ankerwinde mit Fernbedienung, Bug- und Heckschraube (kann in drei Stärke-Varianten geordert werden), Heckdusche warm und kalt, integrierter Niedergang auf die Badeplattform, Strom-Landanschluss, 230-V-Inverter auf 1.600 Ah-Basis, elektrische Toilette mit Zerhacker, Fäkalienentsorgung mit Absaugpumpe, Mikrowelle, Gasdetektor, Stereo-CD-Entertainment, Ruderstands- und Geschwindigkeitsanzeige, Echolot und Kartenplotter. Gehen wir seitlich über die tiefhängende Badeplattform mit klappbarer Badeleiter und

diversen Teilen zu einer geräumigen Kuchenbude zusammengefügt, schnell abbaubar, um das Achterdeck als luftigen Freisitz zu nutzen. Übersichtlich bestückt mit sämtlichen fahrtechnisch erforderlichen Instrumenten, leicht nach Stb. versetzt, der Arbeitsplatz des Rudergängers, flankiert von Glasluk- und Tür backbords, dem Einstieg unter Deck. Die Gangbords aufs Vorschiff werden unterbrochen von jeweils zwei Stufen, abgesichert durch eine stabile, seitlich durchbrochene, einreihige VA-Reling und Handläufe auf dem mit klappbarem Gerätemast bestückten Salondach. Im Bugbereich die elektrische Ankerwinde, einfache Festmacherpoller, mittschiffs Springbeschläge, achtern Doppelpoller und den Classic-Charakter des Schiffes unterstreichend, die umlaufende Strukturtau-Wieling, runden das positive, äußere Erscheinungsbild ab.

lich das Sideboard mit integriertem Flachbild-TV in einer Schublade. Dazwischen unter dem Salonboden, bestens zu erreichen der Maschinenraum, servicefreundlich ausgefüllt vom 103 PS starken Solé-Diesel der Typenreihe SM-103, zuverlässig seinen Dienst versehend. Zwei Raumteiler mit staufähigem Innenleben trennen eine Etage tiefer die an Bb. platzierte Pantry und Stb.-seitige Dinette. Vom 86 Liter fassenden Kühlschrank mit Eisfach, vierflammigem Gasherd, Wrasenabzug, Mikrowelle, VA-Spüle, reichlich Stauraum und Arbeitsfläche, ist alles vorhanden was eine Bordküche komplettiert. Unter einem Bodenluk verstecken sich hier noch Pumpen, Schläuche und Absperrhähne. In abgesenkter Position bildet die Platte des Tisches der für vier Personen konzipierten Dinette die Basis für den „+2-Schlafplatz“, ausgefüllt mit geeigneten



2



3

1 *Simpel, einfach und praxisorientiert – wie jede auf der holländischen Grunowerft nach Bootcenter Kesers Vorgaben auf Kiel gelegte Yacht – das Handling des Testprobanden, die „Keser Hollandia 38 Classic“.*

2 *Beste Rundumsicht vom Steuerstand auf dem Achterdeck. Backbords der gut dimensionierte Niedergangs-Einstieg in den Salon.*

3 *Hat alles bestens im Griff, Vorführfahrten-Spezialist, gelernter Bootsbauer und „Mädchen für alles“ beim Bootcenter Keser, Joachim Seeliger.*

der sich schlussendlich der Preis des Testschiffes rekrutiert, beim gegebenen, hohem Qualitätsstandard durchaus gerechtfertigt. Zwar alles eine Frage des Geschmacks, aber wem der Wechsel vom Eiche-Innenausbau auf Kirschholz angenehmer erscheint, bitteschön, kein

zusätzlichen Festmacherpoller an Bord. Unproblematisch das Entern des Achterdecks dank leicht gewandeltem, backbordseitigen Niedergang, belegt mit Flexiteak und abgesichert durch standfestem VA-Handlauf. Passgenau geschneidert die Fahrpersenning, reißverschlussverbindend aus

Unter Deck empfängt den Betrachter ein unvermutet opulenter, lichtdurchfluteter Salon, dessen beidseitige, große dreigliedrige Glasfronten mittig unterbrochen werden durch vertikal zu öffnende Fensterkonstruktionen. Aufwändig gepolstert das L-Sofa an Stb., gegenüber staufreund-

Polstern. Bauartbeding die im Vorschiff V-förmige Gästekabine, bestückt mit ordentlich dimensioniertem Doppelbett, darunter Stauraum, sowie auch in seitlichen Schränken und Fluchtluk in der Decke. Schließlich achtern die schiffsbreite Master- bzw. Eigenkabine, reichlich Staumög-



1



2

lichkeiten bietend, sowohl in seitlichen Schränken, als auch unter dem Bett. Zur Badeplattform hin ein Fluchtluk mit Jalousieverdunkelung, seitliche, zu öffnende Bullseyes, die sich im gesamten Schiff wiederfinden, überall dort, wo Frischluftzufuhr gefordert wird. Lediglich die nach Stb. aufzuschiebende Eingangstür gilt es zu kritisieren, da sie nur halbseitig den Durchgang freigibt. Lösungsvorschlag: Seitlich voll in die Schottwand verschwinden lassen. Vorgelegt getrennt backbords die separate Dusche, steuerbords der WC-Raum mit elektrischer Toilette.



3



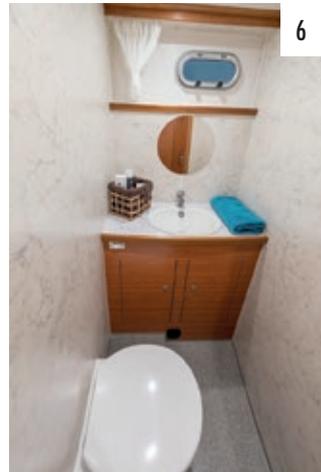
4

Fahreigenschaften

Das Leistungsangebot der Motorisierungsmöglichkeiten reicht von 48 bis 110 kW (65 bis 150 PS). Für strömungsfreie Reviere die unterste Stufe möglicherweise ausreichend, bei Fließgewässern sicherlich nicht empfehlens-



5



6

1 Klar strukturiert, der Steuerstand mit Einhebelschaltung, sämtlichen fahrrelevanten Instrumenten und den beiden Querstrahlruder-Pins.

2 Begehrter Freisitz auf dem Achterdeck, gut geschützt durch die straff sitzende Persenning.

3 Dinette für vier Personen an Stb. gegenüber der Pantry.

4 Alles vorhanden, was eine komplette Bordküche braucht: 4-flammiger Gasherd, Mikrowelle, Kühlschrank, Spüle, ordentliche Arbeitsfläche und reichlich Stauraum.

5 Für einen 38-Füßer beachtlich Dimensionen im Salon.

6 Der WC-Bereich unmittelbar vor der Achterkabine.

7 Achterkabine mit dem großen Doppelbett und reichlich Stauraum.

8 Bestens zugänglich unter dem Salonboden, der 6-Zylinder-Solé-Diesel vom Typ SM-103 mit 75,8 kW (103 PS).



7



8



wert. Der Testprobend, mit 76 kW (103 PS) gut im Mittelfeld liegend, präsentierte sich auch entsprechend entspannt und ausgeglichen, wie es die Fahrwerte widerspiegeln. Vollastfahrt aus ruhender Position lag nach nur 20 Sekunden an, 2.300 U/min, 8,4 kn (15,6 km). Unter ökonomischem Aspekt zwar völlig irrelevant, letztlich jedoch aussagekräftig beim Thema Spritverbrauch. Denn laut offiziellem Solé-Messblatt presst der Reihen-Sechszylinder dabei auch nicht mehr als ca. 18 l/h durch seine Einspritzdüsen.

Sei's drum, wer maximale Kanalspeed von ca. 12 km/h bei 1.600 U/min auskosten will, der sollte sich mit etwa 4,5 l/h anfreunden und die Marschfahrt bei Wasserwander-Speed ist nochmal deutlich günstiger zu haben: 1.200 U/min, 10,4 km/h, 2,2 (!) Liter Diesel pro Stunde, oder 0,21 Liter pro Kilometer. Vorausgesetzt stehendes Gewässer. Für einen leergewichtigen Elftonner, alles im grünen Bereich. Auch in Sachen Geräusentwicklung kann nicht gemeckert werden. Wind- und Wassergläusche dominieren in fast allen Fahrstufen, gut gedämmt flüstert der Diesel vor sich hin.

Das allgemeine Fahrverhalten auf den Punkt gebracht: Je höher die U/min's bei vollem Rudereinschlag, sechsmal dreht die Haspel von Seite zu Seite, umso geringer der Vollkreisradius. Diese Aktion spielt sich zwischen einer und deren knapp zwei Bootslängen ab. Auch am Geradeauslauf gibt's nix zu bemängeln, spurtreu wird der Kurs beibehalten, ohne jedwede Korrekturen. Und wer mit Unterstützung von Bug- und Heckschraube – die so selten wie möglich zum Einsatz kommen sollten – nicht den Weg aus oder in seine Box findet, sollte sich nach einer anderen Freizeitbeschäftigung umschauen. 

Kontakt

Bootscenter KESER
(Lizenzgeber)
Heerstraße 199
D-13595 Berlin
Tel.: 030-362 08 88
Fax: 030-361 9368
Mail:
info@bootscenterkeser.de
www.bootscenterkeser.de



Keser Hollandia 38 Classic

Herstellerland	Holland (in Lizenz bei Gruno)
Motorisierung Test KW (PS)	Sole-Dieselmotor "SM 103", 6-Zyl. In Reihe, 76 kW (103 PS), 5 Liter Hubraum, indirekte Einspritzung
Antriebsart	Welle Ø - 40 mm
Preis Standard/Testschiff (€)	201.110,- / 254.800,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	650	2,80	5,19	0,80	0,29	0,15	58
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	1.600	6,50	12,04	4,50	0,69	0,37	70
Marschfahrt	1.200	5,60	10,37	2,20	0,39	0,21	65
V-max.	2.300	8,40	15,56	18,00	2,14	1,16	83

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): ca. 20, Drehkreis in Bootslängen = 1 - 1,75, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 652 / 1.154 (1.208 / 2.137)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

 11,60 m	 3,75 m	 1,00 m	 2,65/3,25/ 3,70 m	 48 - 110 kw (65 - 150 PS)	 Stahl, Knicksant
 500 l	 500 / 300 l	 11.000 / 2.500 kg	 C (optional B)	 10	 4 + 2 (+ 2 option)

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Havel, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 1 / 0 / 0, 1, Personen an Bord: 2, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 250 / 0

Mein Fazit

Wer mit dem Gedanken spielt, sich auf zeitlich begrenzte „Wasserwanderschaft“ zu begeben, egal, ob im Sinne von Chartern, oder aber auch als eventuell künftiger Eigner, dem sei die Möglichkeit nahegelegt, zunächst einen Mietboot-Törn abzuspuhlen. Das Ganze jedoch „suchtverdächtig“, mit der Gefahr Blut zu lecken und vom „unbehandelbaren Motorboot-Virus“ infiziert zu werden. Auf diesem „38er Seepferdchen“ keser'scher Konzeption ist das unter Umständen schnell passiert. Ein Schiff aus der Hollandia-Baureihe, das betriebswirtschaftlich kaum günstiger bewegt werden kann, qualitativ im Preis-Leistungsverhältnis schwerlich zu toppen sein dürfte und fahrtechnisch auch dem blutigsten Anfänger nach kurzer Eingewöhnungszeit keine Probleme bereiten sollte.



Claus Breitenfeld - Testredakteur