

Quelle: boats.com, März 2016

Keser Hollandia 38 classic: Stahl steht für stabil

Der Name ist Programm: Diese Yacht ist ein Stahlknickspanter niederländischen Zuschnitts, auf der auch für Sonderwünsche Platz ist

By Dieter Wanke

March 18, 2016

Die eigene Produktlinie der Bootcenter Keser GmbH in Berlin läuft unter dem Namen Hollandia. Gefertigt werden diese Stahlverdränger von einer Firma im niederländischen Zoutkamp, auf deren Modellen sie auch basieren, allerdings mit einem wichtigen Unterschied: die Vorgaben für den Bau werden von Keser und seinen Kunden gemacht, wie zum Beispiel bei den Fenstern ersichtlich. Die Werft ist seit über 30 Jahren für den Bau von soliden und preiswerten Stahlyachten bekannt, die insbesondere als Charteryachten auf vielen Binnenrevieren Nordeuropas eingesetzt werden. Durchaus beliebt sind sie auch bei Kunden, die sich für Kaufcharter-Konzepte interessieren, will heißen, sie überlassen ihr Schiff einem Charterunternehmen zum Verleih und nutzen es selbst nur wenige Wochen im Jahr, wie übrigens auch das von uns getestete Boot.



Ohne Hast, doch mit Stil: Die Keser Hollandia 38 classic ist eine Fahrtenyacht, die primär für Binnenreviere gedacht ist. Foto: Dieter Wanke

Da der Eigner eine stattliche Körpergröße hat, wurde beim Komfort insbesondere auf lange Kojen geachtet. Die Basis für die Keser Hollandia 38 classic bildete laut Eigner die Classic 37 Sublim, die im Standardsortiment der Werft nicht mehr auftaucht. Doch Stahlkonstruktionen sind da flexibel. Ein bisschen mehr Stahlblech ist schnell eingeschweißt und verlängert den Rumpf um ein paar Zentimeter. Dem entspricht das Firmenmotto: „Wir bauen keine Yachten von der Stange. Jedes Schiff ist ein Einzelstück“, kann auf der Webseite nachgelesen werden.

Sortentypisch von Bug bis Heck

Knickspanterkonstruktionen aus den Niederlanden sehen einander ziemlich ähnlich dennoch haben alle auch ihre Besonderheiten. Beim Rundgang auf dem Oberdeck der Keser Hollandia 38 classic wird man dann auch daran erinnert: Überaus stabile Edelstahlklampen oder ein solider Rammschutz in Form einer Scheuerleiste in Seilausführung gehören zum Standard bei diesem Bootstyp. Klassisch auch der Einstieg über die Badeplattform und eine Treppe am Heck - bei der Testkandidatin an Backbord - oder über einen seitlichen Zugang durch die stabile Reling. Breite Gangborde erlauben den ungehinderten Rundgang, wobei auf dem Testboot der Weg auch hinter dem Cockpit fortgesetzt wurde, was besonders guten Zugang zu den dort montierten Fenderkörben schafft.



Rundum: Das Gangbord führt direkt aufs Achterdeck, wo auch Fenderkörbe montiert sind. Foto: Dieter Wanke

Alles macht einen grundsoliden Eindruck, auch das gut geschnittene Verdeck, das im hinteren Bereich des Cockpits bei Schmuddelwetter trockenen Wohnraum schafft. Hier ist eine breite Sitzbank fest installiert, die allerdings wie die Badeleiter extra bestellt werden muss. Davor steht ein massiver Klappstisch aus Holz, der bei Bedarf entfernbar ist. Die gut gepolsterte Sitzbank für den Steuermann hat eine Rückenlehne, die auch umzuklappen ist, wodurch mit dem Tisch eine Sitzgruppe für gemütliche Runden oder das Frühstück an Deck entsteht.

Zeigt die Rückenlehne nach hinten, kann sich der Steuermann seinen Aufgaben zuwenden und hat dafür alle wichtigen Motorinstrumente und Anzeigen im Blickfeld. Außerdem gibt es einen kleinen Kartenplotter, der aufpreispflichtig ist. Kräftige Bug- und Heckstrahlruder sind zur Erleichterung der Hafenanöver ebenfalls eingebaut. Wer zusätzliche Elektrogeräte betreiben oder sein Smartphone laden möchte, kann dazu eine vorhandene 12-Volt-Steckdose nutzen.



Cocktail im Cockpit: Der Klapptisch hinter dem Steuerstand kann jederzeit entfernt werden. Foto: Dieter Wanke

Mehr Länge beim Liegen

Über den Niedergang neben dem Steuerstand führt der Weg in den Wohnraum unter Deck, zunächst in den Salon, der im Testboot mit der Kirschholz-Option ausgeführt wurde, während der Standard Eiche ist. Die obligatorische Sitzgruppe ist L-förmig ausgelegt, wobei ein Klapptisch frei platziert und mit zwei gepolsterten Hockern ergänzt werden kann. Dieses Arrangement bietet notfalls auch eine Übernachtungsmöglichkeit für zwei Personen, eine Art nautisches Couchsurfing wenn man so will.



Zimmer mit Aussicht: Pantry an Backbord, Sitzecke and Steuerbord im Salon der Keser Hollandia 38 classic. Foto: Dieter Wanke

Die Pantry ist mit Waschbecken, 4-Flamm-Gaskochfeld, Kühlschrank und Mikrowelle komplett ausgestattet und verfügt auch über großen Arbeitsflächen. Im Bug gibt es eine geräumige Kabine mit 1,97 Meter Stehhöhe und eine mit 2,10 Metern extra lange Doppelkoje, die auch bis zu 2,18 Meter breit ist. Getrennte Dusch- und Toilettenräume mit Elektro-WC ergänzen das Arrangement. Komfortabel wie ein Schlafzimmer zu Lande ist auch die Eignerkabine im Heck der Yacht mit einer Stehhöhe von 1,92 Metern und einer Liegefläche von 2,10 mal 1,66 Metern. An Stauraum fehlt es ebensowenig, wie an getrennten Dusch- und Toilettenräumen *en suite*. Zur Belüftung gibt es in beiden Kabinen mehrere Luken und zur Sicherheit auch jeweils eine, die als Notausstieg dient.



Gemach im Bug: Stehhöhe und Kojenmaße sind auch für Großgewachsene geeignet. Foto: Dieter Wanke

Nicht schnell, aber stet

Vorweg ist anzumerken, dass schon in der Grundausstattung dieser Yachten alle wichtigen Ausrüstungsdetails enthalten sind. Das ist erfreulich, weil längst nicht bei allen Herstellern der Fall. Die Optionsliste dient deshalb hauptsächlich dazu, um das Boot mit Zubehör auszurüsten, das den speziellen Vorstellungen des Eigners entspricht. Im Testboot sind das nicht nur die überlangen Kojen oder die Kirschholzausstattung, sondern beispielsweise eine dritte Batterie, um länger energieautark zu sein. Der Eigner ließ unter anderem auch die erwähnten extra-starken Bug- und Heckstrahlruder einbauen, um bei Starkwind sicher manövrieren zu können und wählte leistungsfähige Ladegeräte, um die Stromversorgung zu sichern. Motorisiert ist die Yacht mit einem Solé SM 105 Reihensechszylinder Saugdiesel mit einer Leistung von 69,9 kW (95 PS). Das Triebwerk verfügt über einen Hubraum von fünf Litern, wird von Mitsubishi gefertigt und in Spanien bei Solé marinisiert.



Klein aber stark genug: Die 95-PS-Maschine von Mitsubishi, die diese 10-Tonnen-Yacht antreibt. Foto: Dieter Wanke

Auch die Fahrleistungen sind typisch für einen Stahlverdränger dieses Kalibers. Die Spitzengeschwindigkeit von 8,2 Knoten wurde bei 2200 Umdrehungen und bei einem niedrigen Geräuschpegel von 69 dB (A) am Steuerstand erreicht. Allerdings lag die Drehzahl um 300 Touren unter der Nenndrehzahl der Maschine. Da das Boot bereits im Standgas mit 650 Umdrehungen stattliche 3,2 Knoten Fahrt machte, kann auf eine mangelhafte Propellerabstimmung geschlossen werden, die sich aber leicht beheben ließe. Am Geradeauslauf und an den Manöviereigenschaften gab es nichts zu bemängeln. Dank der leichtgängigen hydraulischen Ruderanlage und der kräftigen Strahlruder lässt sich die Yacht präzise in jede Lücke bewegen. Der 500-Liter-Treibstofftank ist für Langstrecken bemessen, wie auch der ebenso große Frischwassertank.

Solide auf vielen Ebenen

Für einen Grundpreis von 196 000 Euro bekommt man bei Keser viel Schiff und ein Produkt, das Langlebigkeit verspricht, mit hohem Komfort aufwartet und dabei auch gut verarbeitet und vernünftig ausgestattet ist. Liebhaber von Stahlfahrtenyachten, die gern auf lange Touren gehen oder ihre Yacht auch als Investition ansehen und verchartern wollen, sollten die Keser Hollandia 38 classic auf dem Zettel haben.



Eigners Reich: Die Achterkajüte mit getrennten Dusch- und Toiletträumen verfügt hinter der Koje auch über einen Notausstieg zum Heck.
Foto: Dieter Wanke

Technische Daten: Keser Hollandia 38 classic

Länge: 11,55 m

Breite: 3,80 m

Tiefgang: 1,00 m

Minimale Durchfahrtshöhe: 2,70 m

Leergewicht: 10.000 kg

Baumaterial: Stahl

CE-Kategorie: B

Zulässige Personenzahl: 8

Kojen: 4 (+ 2)

Wassertank: 500 l

Fäkalientank: 180 l

Brennstofftank: 500 l

Motorisierung: Solé SM 105, Leistung 69,9 kW (95 PS)

Motor im Testboot: Solé SM 105, Leistung 69,9 kW (95 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Hubraum: 4996 cm³, Nenndrehzahl: 2500 min⁻¹

Grundpreis mit Testmotorisierung: 196 000 Euro

Drehzahl	Schallmessung	Geschwindigkeit (GPS)
700 min ⁻¹ (Leerlauf)	48 dB(A)	0,0 kn
650 min ⁻¹ (Eingekuppelt)	50 dB(A)	3,4 kn
1000 min ⁻¹	55 dB(A)	5,2 kn
1500 min ⁻¹	63 dB(A)	6,5 kn
2000 min ⁻¹	67 dB(A)	7,8 kn
2200 min ⁻¹	69 dB(A)	8,2 kn

Revier: Großer Zernsee, Deutschland, Crew 3, Messung: GPS,

Wasser 20° C, Luft; 20° C, Wind: 1 Bft, See 0, Diesel: 500 l (100 %), Wasser: 500 l (100%)

Vertrieb und Testpartner

Bootscenter Keser GmbH

Heerstr. 199

13595 Berlin