

Reisen statt Rasen

Die **KESER WEST BAY 650**, ein Wanderboot für drei.

Das Boot ist eine moderne Konzeption des traditionellen Spitzgatters mit großem Raumangebot und Komfort. Moderne und sparsame Dieselmotoren, verbunden mit einem großen Tankvolumen, machen das umweltbewusste Fahren zu einem entspannten Freizeitvergnügen.

Damit wirbt Keser um die Gunst der Käufer.

Aufgeteilt in Salon mit WC-Raum, Achterkabine und Cockpit mit Fahrstand, Pantry und Sitzgruppen, bietet die West Bay in der Tat alles, was ein Kajütboot braucht.

Das Bootsdesign stammt von John H.V. Lindblom. Ferti-

gen lässt Keser die West Bay in Polen. Der Gelcoat zeigte keine Macken oder stumpfe Stellen. Auch die Innenseiten des Laminats waren sauber ausgestrichen oder verkleidet. Zwei Kritikpunkte: Die Ausschnitte der Öffnungen schlifften die Bootsbauer nur grob und die dünnen Klappstufen von Saloneinstieg und Fußstütze bogen sich schnell durch. Die Holzarbeiten führten die Tischler zum größten Teil mit Bootsbau-Sperrholz passgenau aus. Beschläge und Handläufe wurden bis auf die eine Nummer zu kleinen U-Scheiben fachgerecht verschraubt.

Alle Bootseinzelteile wiegen zusammen 1750 kg. Das heißt, für den Landtransport braucht man 2500-kg-Trailer, Geländewagen und bei einer Breite von 2,58 m eine Sondergenehmigung.

Als Fahrgebiet empfiehlt die Werft Binnenreviere und küstennahe Gewässer (CE-Kategorie C). Eine realistische Einschätzung.

Realistisch auch die angebotenen Motorisierungen. Hier geht die Werft den traditionellen Weg mit Dieselmotoren und Wendegeräte. Die angebotenen Diesel aus dem Hause Volvo oder Vetus leisten zwischen 33 PS und 42 PS wie unsere Testmotorisierung.

Fahren und Manövrieren

Verdränger wie unser Testboot fahren bis zur so genannten Rumpfgeschwindigkeit wirtschaftlich. Darüber hinaus ist die Geschwindigkeitszunahme gering, der Spritverbrauch aber

hoch. Auf die West Bay übertragen heißt das: Die wirtschaftlichste Marschfahrt liegt bei gut 6 kn mit 2000/min. Dabei ergibt sich aus Verbrauch und Geschwindigkeit bei einem Tankinhalt von 80 l abzüglich 15 % Reserve eine passable Reichweite von 161 sm. Bei Vollgas mit gut 8 kn muss



Viel Platz an der Sonne für vier Personen.





Cockpit

Die gering getönte Windschutzscheibe macht ihrem Namen alle Ehre. Ein Spülbecken mit Warm- und Kaltwasser installierte die Werft funktionell unter dem ausreichend gepolsterten Klappfahrersitz.

man bereits nach weniger als der Hälfte der Fahrtstrecke (74 sm) die Tankstelle anlaufen. Ergo ein Expresszuschlag, den man in der Regel nur bei Strö-

mung, Wind und Seegang braucht.

Je schneller das Boot fuhr, desto besser wurde die Kursstabilität. Bei gut 3 kn musste



Fahren

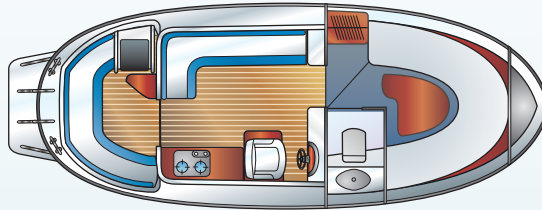
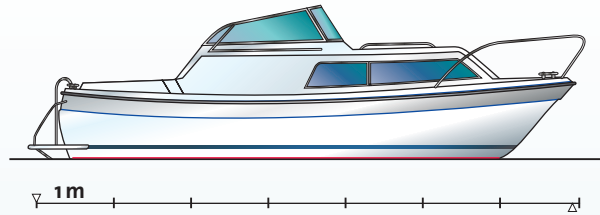
Wirtschaftliche und kursstabile Marschfahrt macht die West Bay 650 bei etwa 6 kn. Die Reichweite beträgt gut 160 sm.

Das Boot

Werft	Keser/Polen
Typ	Keser 650
CE-Kategorie	C = küstennahe Gewässer
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	6,90 m
Breite	2,58 m
Verdrängung	1750 kg
Tiefgang	0,70 m
Durchfahrtshöhe	1,95 m
Kraftstofftank	80 l
Wassertank	65 l
Fäkalientank	100 l
Kojen	3
Kojenabmessung	V-Koje 1,97 m x 1,67 m 1,90 m x 0,90 m
Stehhöhen	Salon 1,59 m Achterkajüte 0,84 m WC-Raum 1,57 m Unter Kabriovertdeck 2,00 m
Cockpitgröße	2,74 m x 1,81 m
Freibord	1,08 m
Seitenhöhe Cockpit innen	0,68 m
Wendekreise (Bootslängen)	vorwärts Stb. 1 1/2 Bb. 1 1/2 rückwärts Stb. 2 Bb. 2
Umsteuern in Rückwärtsfahrt	von Stb. nach Bb. 15 s von Bb. nach Stb. 17 s
Testbeladung	2 Personen 3/4 Kraftstofftank Testgewicht 1950 kg
Mögliche Motorisierung	Einbaudiesel 24,3 kW-30,9 kW (33 PS-42 PS)
Preis (Standardboot)	43 204 €
Vertrieb	Bootscenter Keser Pichelswerder Süd (an der Freybrücke) 13595 Berlin

Der Motor

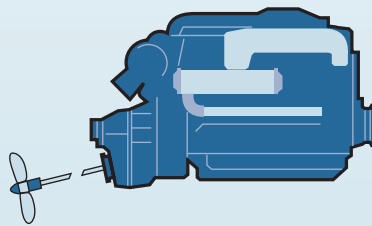
Hersteller	Vetus
Typ	M 4.17
Leistung	30,9 kW (42 PS) bei 3000/min
Zylinder	4 in Reihe
Hubraum	1758 ccm
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Lichtmaschine	12 V/50 A
Getriebe Untersetzung	2,14 : 1
Testpropeller	3 x 15" x 10" Bronze



Standardausrüstung

Kabelnkung, Fahrersitz, Beifahrersitzbank, Cockpitsitzgruppe, Polster, Kabriovertdeck, Badeplattform mit Leiter, Ankerkasten, 4 Belegklampen, Bugkorb, Handläufe, Pump-Toilette, Fäkalientank, Wassertank, Druckwasseranlage, 22-l-Warmwasserboiler, Wasch- und Spülbecken, Heckdusche, 2-Flammenkocher, Salon- und Cockpittisch, Drehzahlmesser, Kraftstofftankanzeige, Spannungsmesser, 230-V-Anschluss, Positionslaternen (mit BSH), Signalhorn, Handlenzpumpe (Fäkalientank), 2 elektrische Lenzpumpen, 2-kg-Feuerlöscher.

Testmotorisierung



Das Testboot war mit einem 4-Zylinder-Dieselmotor ausgerüstet. Typ Vetus M 4.17, 30,9 kW (42 PS) mit Wendegetriebe.

Die Messergebnisse

Drehz.	Geschw.		Verbrauch*		Reichweite**		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
1000	5,9	3,2	0,15	0,29	440	238	73
1500	8,9	4,8	0,19	0,34	366	198	72
2000	11,5	6,2	0,23	0,42	298	161	75
2500	13,3	7,2	0,33	0,62	204	110	77
3000	14,9	8,1	0,50	0,92	137	74	85

□ Wirtschaftlicher Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

* Verbrauchswerte: BOOTE-Archiv **Reichweite: 1 Tankfüllung (80 l) abzüglich 15 % Reserve. Lautstärke: 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 44 °C, Lufttemperatur 22 °C, Wassertemperatur 21 °C, Wind 2 Beaufort, Seegang 0.

man ab und zu einen kleinen Schlenker ausgleichen. Hier heißt die Devise nur leicht gegenlenken, sonst schießt man schnell über das Ziel hinaus. Ab etwa 6 kn lief das Testboot absolut kursstabil. Was machte die West Bay bei Gewichtsverlagerungen? Sie fuhr bei allen Geschwindigkeiten in die entgegengesetzte Richtung der Gewichtsverlagerung – das ist auf Dauer lästig.

Gut: Die Voraussicht blieb über den gesamten Fahrbereich uneingeschränkt. Wichtig: Das Limit für Kanalfahrt lag bei etwa 2500/min. Ab 7 kn nahm die Heckwelle eine uferbedrohende Höhe an.

In schnellen engen Kurven legte sich die West Bay verdrängertypisch auf die Kurvenaußenseite und bremste sich von selbst ab. Der Propeller zog dabei keine Luft, was das Kreis-Herausfahren unproblematisch macht. Die Lenkung ließ sich ausreichend

Verdrängertypische Fahreigenschaften

leicht drehen. Nur gab es Richtung Bb. etwa im letzten Drittel eine harten Druckpunkt. Auf Slalomkursen schaukelte das Boot unkritisch von der einen zur anderen Seite. Auch beim Verreißen der Lenkung reagierte es „gutmütig“.

Das Rauwasserverhalten konnten wir auf der ruhigen Havel nicht objektiv testen.

Hafenmanöver: Wendekreise zwischen 1 1/2 und 2 Bootslängen nach beiden Richtungen und Seiten sind gute Maße. Beim Umsteuern, rückwärts eingekuppelt, zeigte sich das Testboot träge. Erst nach gut 15 s, wenn es in Fahrt war und das Ruder angeströmt wurde, änderte sich die Drehrichtung. Diese Verzögerung ist für Boo-



Unter Deck

Die Sitz-Liege-Kombination (oben) ist bequem gepolstert. Das Waschbecken über dem WC kann man nur umständlich benutzen.

te mit Wellenanlage nicht untypisch, wirkt sich bei Hafenmanövern aber negativ aus.

Der Fahrer sitzt auf einem Klapp-Sportsitz mit ausreichender Polsterung. Verstellmöglichkeiten gab es nicht. Die Sitzposition ist in Ordnung. Durch den geringen Abstand zwischen Sitz und Kunststoff-Sportlenkrad klemmen sich stehende Fahrer aber leicht die Beine. Die leichtgängige Einhebelschaltung kann man in beiden Fahrpositionen uneingeschränkt bedienen.

Uneingeschränkt auch der Blick auf Drehzahlmesser und Voltmeter, die auf dem Panel links neben dem Lenkrad saßen. Kraftstofftank- und Kombianzeige von Echolot und Geschwindigkeitsmesser verdeckt dagegen teilweise das Lenkrad. Weiteres Minus: Für diesen Bootstyp wichtige Navigationsinstrumente wie Echolot, Log und Kompass stehen auf der Zubehörliste.

Den Blick durch die leicht getönte Sicherheitsglasscheibe

stören Spiegelungen vom weißen Fahrstand. Ein Scheibenwischer auf der Fahrerseite mit kleinem Wischfeld sorgt bei Regen und Spritzwasser für wenig Durchblick. Große Folienscheiben im serienmäßigen Kabriovertop garantieren eine gute Sicht zu den Seiten und nach achtern.

Motor, Tank, Elektrik

Den Motorraum deckt eine Sperrholzplatte mit Stabdecklaminat neben dem Fahrstand ab. Die Platte ließ sich nur umständlich anheben und hatte im Gegensatz zu den Motorraumseiten keine Schallsollierung. Trotzdem hielt sich die Lautstärke mit maximalen 85 dB/A in angenehmen Grenzen.

Kritik: Die Schaumstoff-Isolierung brennt. Ein Zeichen für ausreichende Be- und Entlüftung des Motorraumes sind die maximal gemessenen 44 ° Celsius bei einer Lufttemperatur von 22° Celsius.

Bis auf den Impellerwechsel lassen sich die wichtigsten Servicearbeiten einfach durchführen. Gleiches gilt für den Ein- und Ausbau des Motors.

Leitungen, Schläuche und Züge bündelte und befestigte die Werft ausreichend mit Kabelbindern. Auch den Auspufftopf strapsten die Techniker einfach mit Kabelbindern an den Kühlwasserschlauch – was nicht überzeugt.

Besser der eingeschäumte feststehende Kraftstoff-Niro-tank unter dem Cockpitboden. Bis auf zwei Anschlüsse (Tank und Filter) waren die Spritleitungen fachmännisch gesichert. Minus: Der Absperrhahn fehlte. Plus: Potentialausgleich, Inspektionsluk, zwei Filterpatronen und gesicherter und beschrifteter Tankdeckel.

Letzteres gilt auch für Fäkalien- und Frischwassertank



ANLEGEN SPIELEND LEICHT

Auf See mit Ihrer Yacht sind Sie im Himmel. Sie sind der Kapitän Ihres Universums und setzen den Kurs wohin Sie auch wollen. Doch, wie bei vielen Skippern, folgt die Ernüchterung beim Anlegen. Dies ist der Moment, in dem Ihre Yacht ein Eigenleben entwickelt und Sie gegen Wind und Strom kämpfen müssen.

Glücklicherweise gehört dieses Szenario mit einer Vetus Bugschraube der Vergangenheit an. Gewinnen Sie die absolute Kontrolle über Ihre Yacht. Kaufen Sie eine Vetus Bugschraube!

vetus den ouden gmbh

THEODOR-NEUTIG-STR. 41 · 28757 BREMEN

TEL.: 0421 / 66 94 10 · TELEFAX: 0421 / 66 94 115

e-mail: kontakt@vetus.nl · Internet: www.vetus.de



Details

Die Heckdusche verstaute die Werft praktisch unter einer Klappe im Achterdeck. Das große Plexiglas-Mittelstück ist ein perfekter Notausstieg.

kerkasten mit Sicherungsöse auf dem Vordeck verstaute. Ausrüstung wie Fender kommen unter die Hecksitzbank.

Zum Festmachen bieten sich vier ausreichend große Klampen an. Was fehlt sind Mittelklampen für die Spring oder das Einmann-Schleusen. Eine stabile Scheuerleiste schützt den Rumpf bei Rempelen. Fender machte man an Reling und Handläufen fest.

Für die Dieselheizung zahlt man Aufpreis, die Navigations-Beleuchtung (mit BSH) liefert Keser dagegen serienmäßig.

RALF MARQUARD

(beide Niro). Den Fäkalientank kann man wahlweise absaugen oder per Hand nach außenbords abpumpen.

Die 12-V-Anlage besteht aus zwei passend dimensionierten 60-Ah-Batterien, die sich über einen gut erreichba-

rüstung mit einem 2-kg-Feuerlöscher genügt dem BOOTE-Standard. Die Installation mit zwei elektrischen Lenzpumpen ohne leistungsfähige Handlenzpumpe dagegen nicht.

Wohnen und Cockpit

Dass das Konzept der West Bay aus der Hand eines Skandinaviers kommt, erkennt man an der Pantry-Unterbringung im Cockpit. Zusammen mit der Sitzecke und dem Kabrioverdeck entsteht so eine gemütliche Wohnküche. Die Ausrüstung mit Zwei-Flammen-Spirituskocher, Spüle unter dem Fahrersitz mit Kalt- und Warmwasser und ausreichend Stauraum (ohne Unterteilung) passt zur Bootsgröße. Der Kühlschrank auf unserem Testboot kostet gut 500 Euro Aufpreis. Als Arbeitsfläche bieten sich die Kocherabdeckung und ein Klapptisch vor dem Achterkajüt-Eingang an.

Insgesamt zwei L-Sitzbänke mit ausreichenden Polstern und niedrigen Lehnen füllen das Cockpit. Haltegriffe: Fehl-anzeige. Nur vorn am Fahrstand installiert die Werft einen Handlauf. Er ist aber vom Beifahrer weit entfernt und nur unpraktisch zu nutzen.

Der Weg zur Badeplattform führt über die Heckbank und 3-Stufen-Heckleiter. Ins Wasser klettert man über eine ausreichend lange Badeleiter, die sich auch vom Wasser aus gut ausklappen lässt. In den Salon geht es durch eine Kunststoff-

Schiebetür. Eine Stufe und Handlauf sorgen für den sicheren Einstieg. Man findet im Salon einen Tisch und eine gut gepolsterte wandelbare (Doppelkoje) Sitzecke. Stauraum bietet die Vorderkajüte mit Hängeschrank, Ablagen und Staukästen unter den Bänken reichlich. Die Lüftung übernimmt das arretierbare Plexiluk im Mitteldurchstieg.

Den WC-Raum mit Pump-WC und Waschbecken lüftet man über ein kleines Klappbullauge. Die Raumgröße ist ausreichend, die Stehhöhe mit knapp 1,60 m mager.

Mit 0,84 m Sitzhöhe und guten Polstern ist der Komfort in der Achterkajüte als reines „Schlafzimmer“ für eine Person in Ordnung. Kritik: Auch hier fehlt wie im Salon die Kojen-Unterlüftung. Der Raum bekommt frische Luft über zwei zu öffnende Bullaugen. Stauraum: eine Ablage.

Ausrüstung

Anker und Leine werden in einem selbstlenzenden An-

Der Pantryblock steht im Cockpit

ren Wahlschalter trennen oder zusammenschalten lassen. Untergebracht sind die beiden Akkus in einem passgenauen Kasten, allerdings ohne Sicherungsriemen. Glasschmelzsicherungen mit Schraubkappen findet man zusammen mit Wippschaltern und Kontrolllampen leicht zugänglich am Fahrstand. Standardmäßig liefert die Werft einen Landanschluss mit FI-Schutzschalter und Sicherungsautomat. Das passende 12-V-Ladegerät, Waeco 25 A, kostet Aufpreis.

Sicherheit

Hier stehen Fahreigenschaften, hoher Freibord, gute Seitenstabilität, rutschfeste Decks- und Bodenstrukturen, stabile Handläufe, Reling, etwa 15 cm breites Seitendeck mit Abrutschkante, selbstlenzendes Cockpit und leicht erreichbare Bodenventile auf der Positivliste. Gleiches gilt für die serienmäßige Ausrüstung mit Hilfsmotorhalterung, Badeplattform und -leiter. Die Aus-

UNSER TEST-URTEIL			
	↑	→	↓
Fahrt			
Manövrieren			
Lenken			
Schalten			
Verarbeitung Kunststoff			
Verarbeitung Ausstattung			
Installationen techn.			
Installationen elektr.			
Bewegungssicherheit			
Feuerlöscheinrichtungen			
Lenzeinrichtung			
Absperrhahn			
Batteriehauptschalter			
Servicefreundlichkeit			
Schallisolierung			
Motorraum- u. -entlüftung			
Reichweite			
Instrumentierung (Motor)			
Instrumentierung (Navigation)*			
Positionslaternen			
Windschutzscheibe			
Scheibenwischer			
Sitze			
Polster			
Stauräume			
Klampen			
Reling			
Handläufe			
Badeplattform/Leiter			
Anker			
Kabrioverdeck			

*abgewertet, weil nicht serienmäßig

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft