



Keser **Hollandia** **1200 C**

**Kaufen, chartern, ausprobieren
– die Heerstraße in Berlin ist
immer eine Reise wert**

„Alles aus einer Hand an der Heerstraße“ – und das im wahrsten Sinne des Wortes. Dieser Leitsatz steht beim Berliner Bootscenter Keser mehr denn je im Fokus der Bedeutung, zumal sich in zweiter Generation Juniorchef Mike Keser nicht nur damit begnügt, das reine Bootshandels-Tagegeschäft seines Vaters Gerhard gewohnt kundenorientiert fortzuführen, er konzentriert sich auch als Inhaber der noch relativ jungen Sparte „Bootscharter Keser“ auf dieses zweite Standbein, das bereits mit immerhin neun Zugpferden – den „Seepferdchen“ von sieben bis zwölf Metern Länge – ins Rennen gegangen ist. Claus D. Breitenfeld hat 'nen Ausritt auf der „Hollandia 1200 C“, dem „Kaltblüter Nummer 4“, gewagt.

So man überhaupt von Wagnis reden kann, es hält sich selbst für Greenhorns in überschaubaren Grenzen, ist unterm Strich keines, denn die Keser Hollandia 1200 C (das „C“ steht für Charter) ist ein durch und durch gemütlicher Vertreter seiner Zunft. „Gesattelt“ und den Zügeln freien Lauf gelassen, steht einer Erkundung Europas größtem, geschlossenen Binnenrevier, der Mecklenburgi-

schen Seenplatte und den Gewässern rund Berlin, des Havellandes, nichts mehr im Wege.

Egal, von wo immer Sie auch starten, ob ab dem Keser'schen Stammsitz mitten in Berlin, Stadtteil Spandau, vom neuen Charterstützpunkt aus in Töplitz, dem Yachthafen Ringel oder in Buchholz an der Müritz, überall erwarten den Chartergast neueste Stahlyachten von ausgesuchter Qualität, bestens bestückt mit all dem, was ein Kapitän auf Zeit erwartet.

Und wem die „stählernen Kaltblüter“ zu massig erscheinen, es finden sich auch drei „GfK-Traber“ mit weniger als zehn Meter Länge über alles auf der Wasserkoppel. Für alle jedoch gilt als „i“-Tüpfelchen oben drauf, als „Schmankerl“ sozusagen, dem Chartergast wird bei Keser quasi jeder Wunsch von den Augen abgelesen. Wer zum Beispiel mit dem Flugzeug anreist, der kann auf organisierten Transfer zum „Stall“, pardon seiner schwimmenden

„Haferlokomotive“ auf Zeit hoffen, wer aus terminlichen Gründen den Törn zurückan den Ausgangspunkt nicht auf die Reihe bekommt, dem bietet Keser unter anderem die Möglichkeit des „One-Way-Charterns“ an. Und wen das alles auf Dauer nicht befriedigt, dem öffnet sich immer noch die Möglichkeit, gleich das ganze Schiff zu kaufen. . . Keser macht's möglich – wie schon gesagt – „alles aus einer Hand an der Heerstraße“.

Fahreigenschaften

Würde man die Assoziation zu den vierbeinigen Einhufern unbeirrt fortführen, dann gelänge dies nur bedingt. Okay, kein bedachter Schiffsführer legt nach dem Motorstart sofort den Hebel auf den Tisch und

sticht volle Kanne in See. Auch die „1-PS'ler“ müssen erst mal warmgeritten werden. So weit, so gut. Doch irgendwann juckt's in den Fingern, und die 120 dieselnden VW-Hufe wollen gefordert werden. Kein Problem, wir lassen sie laufen, auch rund Berlin gibt es Revierabschnitte, wo's möglich ist.

Der Drehzahlmesser bemüht sich, die von den ehemaligen Volkswagen-Marine-Technikern angepeilte Kurbelwellenrotation zu erreichen, nämlich 3.250 U/min. Und siehe da, die Propellerabstimmung könnte besser nicht sein. Auf glatte 3.300 U/min bringt es der 19 x 14-Zoll, rechtsdrehende, fünfblättrige Bronzequirl und wir dampfen nach etwa 30 Sekunden, aus ruhender Position gestartet, mit Vmax über die Hafel. Die von Hand gestoppte GPS-Anzeige signalisiert 16,8 km/h

(9,1 kn) über Grund. In Relation zum Testgewicht von gut elfeinhalb Tonnen, ein durchaus zufriedenstellender Wert, schließlich haben wir es hier mit einem „Arbeitspferd“, einem äußerst komfortablen Vertreter seiner Zunft zu tun, nicht mit einem nervösen Galopper.

Diese Fahrstufe auf Dauer anzulegen macht jedoch wenig Sinn, schon gar nicht dann, will man die begrenzt zur Verfügung stehende Zeit wirklich stressfrei genießen. Daher sei zu moderater Marschfahrt geraten. 2.000 U/min, 12,2 km/h (6,6 kn), und das bei schon fast flüsternden, Stimmband schonenden 69 dB(A), gemessen am Steuerstand, Wind- und Wellengeräusche mit einbezogen. Dass in dieser Fahrstufe ein nicht wirklich echter „Verlust“ von knapp fünf Kilometern Streckenabschnitt pro Stunde hinge-



Ergonomisch gestalteter Steuerstand.



Klare Linie auf der Badeplattform.



Problemloses Handling mit der Keser Hollandia 1200 auch für Einsteiger garantiert. Das „C“ im Namenszug steht für die „Charterversion“.
Fotos: Breitenfeld



Reichlich Platz im lichtdurchfluteten Salon. Auf den zweiten Steuerstand unter Deck wurde beim Charterschiff verzichtet.



Aus dem großen L-Sofa werden die Schlafplätze „+2“.



Geräumige Vorschiffskabine.



Große Eigenerkabine achtern.



Separate Toiletten und Duschebereiche.

nommen werden muss, kann und darf nicht schrecken, schließlich reduziert sich die Kraftstoffersparung dabei um ca. 30 bis 40 Prozent und im Binnenbereich ist's oftmals eh' egal, denn die nächste Brücke, Schleuse, oder was auch immer, pulverisiert das sich vorgenommene Tagesetmal in vielen Fällen ohnehin durch nicht kalkulierbare Wartezeiten.

Egal, ob züchtig, moderat oder volle Kanne, die Fahrt entlang des Tonnenstriches stellt in den seltensten Fällen eine Herausforderung dar. Schwieriger wird's dann schon, wenn es gilt, unter widrigen Bedingungen knifflige Manövriervorhaben sauber über die Bühne zu bekommen. Spätestens an dieser Stelle muss Conny, des Charterbosses Schwester, ein dickes Lob gezollt werden. Sauber und mit gebo-

tener Gelassenheit, rangierte sie die „Nummer 4“ aus der Box, setzte den Chronisten unter der Werder'schen Eisenbahnbrücke zum Fotoshooting ab und steuerte ebenso souverän den Liegeplatz wieder an. Der handfeste Beweis dafür, dass nicht nur die „Macho-Riege“ in der Lage ist, tonnenweise Stahl im Zaum zu halten, unterstützt von Bug- und Heckschraube allemal kein Thema. Unterm Strich bleibt festzustellen: Man sollte Respekt vor großen Tieren haben, jedoch keine Angst.

Ausstattung & Verarbeitung

Noch einmal ganz klar herausgestellt: Wir haben es hier mit einem Charterschiff zu

tun, dem individuelles Flair nur schwerlich aufzukrotzieren sein kann, es so gut wie unmöglich ist, die unterschiedlichsten Eigengeschmäcker unter einen Hut zu bringen.



Super-saubere Installation des 5-Zylinder-VW-Diesel unter dem Salonboden.



Verbraucher- und Starter-Batteriebank nebst Warmwasserboiler.



Übersichtliches Elektropaneel mit Radio.

Daher auch die relativ nüchterne Ausstattung, die allerdings in punkto Charterbedarf keine Wünsche offen lässt, wie allein im vorstehenden Kapitel beim Thema Fahrtechnik deutlich wurde.

Dass bei einem Mietobjekt auch in Sachen solider Verarbeitung in keiner Weise Abstriche gemacht werden müssen, fällt hier besonders eindrucksvoll bereits bei erster oberflächlicher Betrachtung ins Auge, denn der makellose Eichenholz-Innenausbau braucht keinen Vergleich zu scheuen. Diese Zwei-Kabinen-plus-Salon-Version besticht durch ihr Platzangebot. Eine Vierercrew sollte würfeln, ob's das Vor- oder Achterschiff für die Törndauer sein soll, denn beide Kabinen sind reichlich bemessen, mit jeweils freistehenden, französischen Betten. Dass dabei der Stauraum nicht zu knapp ausfällt, versteht sich von selbst. Und sollten unverhofft zusätzlich Gästen an Bord kommen, das große L-Sofa im Salon mutiert mit wenigen Handgriffen zur „+2“-Schlafstätte. Gegenüberan Bb. die Pantry mit Gaskocher, Spüle, Kühlschrank, Mikrowelle und dem von oben ausklappbaren Flachbild-TV.

Getrennte Nasszellen für Dusche und WC verhindern Staubbildung während des morgendlichen Toilettenganges und beim täglichen Kontrollcheck des Motorraumes sollte Einigkeit darüber herrschen, ob dies vor oder



Solides Ankereschirr.

nach dem Frühstück geschieht, zumal der Tisch im Salon dazu seinen Platz räumen muss. Völlig normal und nur eine Frage der Organisation. Reichlich Frischluft wird bei Bedarf unter Deck geschaufelt, durch diverse Luken und zum Beispiel Schiebefenster im Salon.

Backbordsschließlich die halbrundgewendelte Treppe aufs Backdeck. Dort dominiert der mittig installierte Steuerstand samt flexibler Doppelsitzbank, ergonomischen Erfordernissen perfekt angepasst, überdacht von einer straff sitzenden Persenning, nach ach-

tern zu verschließen, so dass dadurch schon fast Decksaloncharakter entsteht. Sämtliche, die Fahrsicherheit unterstützenden Instrumente sind blendfrei installiert, bestens die Rundumsicht, klappbar das fünfteilige Windschild und nach achter n noch ausreichend Bewegungsfreiheit, um Tisch und Stühle zu platzieren.

Wem der Sinn nach Badefreuden steht, auch dem kann geholfen werden, achtern lädt dazu die entsprechende Plattform ein. Sonnenanbeter hingegen wählen den Weg über die breiten Gangbords Richtung Vorschiff, dort bietet sich reichlich Platz zum Relaxen, hat sich erst einmal der mächtige Pflugscharanker in den Grund gebuddelt.

➔ Zusammenfassung

Zwei äußerlich identische Hollandia 1200 ZC führt der Keser'sche Vercharterer im Programm, konzipiert für maximal sechs bzw. acht Personen. Schiffe, soliden, holländischen Ursprungs, nach bewährten Standards entwickelt, die jeden Chartergast zufrieden stellen sollten. Unter Eignerperspektiven hingegen völlig individuellen Wünschen anpassbar, in Abstimmung mit dem Bootscenter Keser, das darüber hinaus die komplette Palette des motorisierten Wassersportes repräsentiert – und das seit nunmehr rund 40 Jahren.

Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: Holland

Werft: Keser-Hollandia

Importeur / Händler: Bootscen-ter und Bootscharter Keser, Heerstr. 199, D-13595 Berlin, Tel.: 030-362 080-0, www.bootscen-terkeser.de und www.bootscharterkeser.de

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

Länge ü. A. (m): 12,00

Rumpflänge (m): 11,70

Länge WL ca. (m): 11,00

Breite ü. A. (m): 3,80

Tiefgang ca. (m): 1,00

Freibord ca. (m): 1,20

Höhe ü. WL ca. (m): 2,70 (Windschild und Mast geklappt)

Kabinenhöhe (m): 2,00

Gewicht leer ca. (kg): 10.500

Testgewicht ca. (kg): 11.600

Baumaterial: Stahl

Stahlstärke (mm): 5

Spantenabstand (m): 0,40

Rumpfform/Aufkimmung: Knickspant

Motorisierung Test kW (PS): 88 (120)

Motorisierung von – bis kW (PS): nach Kun-

denwunsch

Motorenart: Diesel-Innenborder

Antriebsart: Welle

Kraftstofftank (l): 500

Frischwassertank (l): 500

Fäkalientank (l): 250

Zuladung/Nutzlast (kg): 3.000

Personen, zul. max.: 15

Schlafplätze: 4 + 2 und 6 + 2, je nach Kabinenanzahl

Sitzplätze: 12 - 15

Kabinen: 2 und 3 + Salon

Preis ab €: 240.000,- je nach Ausstattung

Testmotorisierung:

Hersteller/Modell/Motorenart: Volkswagen

Marine, TDI 120-5

Bauart/Zylinder: Reihen-5-Zylinder

Leistung Kurbelwelle kW (PS): 88 (120)

Drehmoment (Nm): 275

Hubraum (cm³): 2.461

Bohrung/Hub (mm): 81,0 x 95,5

Arbeitsweise: 4-Takt

Drehzahl, max. (U/min): 3.250

Kraftstoffart: Diesel

Kraftstoffsystem: Direkteinspritzer,

Abgasturbolader, Ladeluftkühlung

Verdichtung: 19,0 : 1

Kühlkreise: 2

Generator (A): 120

Elektrik (V): 12

Gewicht (kg): 255, trocken, ohne Getriebe

Wellen-Ø (mm): 45

Propellergröße: 19 x 14, Bronze, 5-Blatt, rechtsdrehend

Motorendetails: Direkteinspritzer mit elektronisch geregelter Verteilereinspritzpumpe und wassergekühltem VTG-Lader mit variabler Turbinengeometrie; Ölwechsel alle 200 Betriebsstunden oder 1 x im Jahr; Wärmetauscher; Öl-, Kraftstoff- und Hydraulikkühler; Anschluss für Warmwasserbereitung; Bordcomputer; Ölabsaugpumpe.

Standardausstattung: Auszug aus Liste - Alu-Fenster, Reling-Persenning, Niro-Reling, Radio-Kassetten-Rekorder/Stereo, Ankerwinde mit Anker 40 kg und 30 m Kette, Tiefenmesser, Alu-Windschild klappbar, Diesel- und Wassertanks aus Niro, 3 Scheibenwischer, Landanschluss 230 V mit FI-Schalter, Polster und Gardinen. Charterschiff: Eiche-Innenausbau, Parkettboden, französische Betten vorn und achtern, 2 x getrennte Sanitärbereiche, Mikrowelle, TV-Sat, DVD, Radio-

CD, Ruderstandsanzeige, Batterielader mit Wechselrichter, Heckdusche kalt/warm.

Mögliche Extras: TV, elektrische Toilette, zusätzliche Navigationselektronik, Davits und darüber hinaus alles, was in Absprache mit der Werft möglich ist und nicht der Schiffssicherheit widerspricht.

Messwerte:

Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) (4)
600 ¹	5,1	(2,8)	59
1.000	6,7	(3,6)	63
1.500	9,4	(5,1)	66
2.000 ²	12,2	(6,6)	69
2.500	13,9	(7,5)	73
3.000	15,0	(8,1)	75
3.300 ³	16,8	(9,1)	78

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; 2 = ökonomische Marschfahrt; 3 = Volllast; 4 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergerausche; nach ca. 25 sec. aus ruhender Position Volllast; Wind- und Wasser: 2 – 4; Drehkreise in Bootslängen über Stb. und Bb., voraus und nach achtern, zwischen 1 – 2, ohne Einsatz von Bug- und Heckschraube.