

Rasse und Kla



Die norwegische Windy-Werft, schon immer eine Topadresse für hochwertige und langlebige Motorboote, hat inzwischen auch beim Design die etwas biedere Vergangenheit hinter sich gelassen. Genau so eigenwillig wie der Name Khamsin, der für einen arabischen Wüstenwind steht, ist das Aussehen des erst zu den Herbstmessen vorgestellten, sehr sportlichen 34-Fuß-Bootes. Der Cruiser mit kleiner Kabine für idealerweise zwei Personen bietet vor allem an Deck viel Lebensraum, besticht durch seine hochwertige Verarbeitung und geht beim Fahren ordentlich zur Sache.



SSE



Maße

Lüa 10,36 m, Breite 3,20 m,
Gewicht ca. 5300 kg, 2 210 kW /
285 PS

Preis: ab 213 160 Euro

Schöner Innenausbau

Die Windy ist zuallererst ein Sportboot und erst in zweiter Linie auf einen Weekender getrimmt. Fahrleistung und Fahrspaß stehen bei der Khamsin im Vordergrund und so fällt die Kabine für diese Bootsgröße, immerhin ist die Khamsin 10,36 Meter lang und 3,20 Meter breit, eher bescheiden aus. Trotzdem hat die Werft viel Wert auf eine hochwertige Ausstattung der kleinen Kabine gelegt, die mit 1,79 Meter Stehhöhe hat. Über drei Stufen und durch eine elegante, gebogene Schiebetür steigt man

in die geschmackvolle Kajüte im Vorschiff. Backbord ist die Pantry, davor ein U-Sofa. Darunter befindet sich etwas Stauraum. Auf beiden Seiten sind kleine Schwalbennester angebracht. In der Praxis können hier aber nur Kleinteile aufbewahrt werden, weil die Schlingerleisten etwas niedrig ausgefallen sind.

Durch eine Tür an der Steuerbordseite kommt man in die Nasszelle. Diese ist als GFK-Innenschale gefertigt. Hinter der Nasszelle, unter dem Steuerstand, befindet sich ein abgeteilter Raum mit einer großen Unterflurkoje für zwei Personen. Dort ist auch ein kleiner Kleider-



schränk. Insgesamt ist aber das Angebot an Stauraum eher bescheiden, so dass man die Khamsin für Wochenendtrips nicht mit mehr als zwei Personen belegen sollte, obwohl man im Vorschiff durch Absenken des Tisches und mit einem Polsterkeil eine zweite V-Doppelkoje bauen kann.

Solide und hochwertige Verarbeitung

Die Materialien unter Deck sind edel verarbeitet. Sogar die Bodenluken für Seeventile und Bugstrahlruder sind an der Unterseite lackiert und mit Furnierkanten versehen. Die Kanten der Stufen am Boden sind mit einem Edelstahlprofil gegen Abnutzung abgedeckt.

Die Holzarbeiten sind sauber ausgeführt. Auch die Beschläge machen einen robusten Eindruck. Der Korpus der Schränke besteht aus Sapeli-furniertem Sperrholz mit massiven Umleimern. Die Klappen der Schapps sind formverleimt und leicht gewölbt.

Die Arbeitsplatte der Pantry besteht ebenso aus Corian wie die Waschtischplatte in der Nasszelle. Als Boden dient eine Teakplatte mit eingelegten Koto-Fugen.

Auch hinter die Kulissen kann man durchaus schauen.

Sämtliche Luken, inklusive die des Kettenkastens, sind mit einem Gasdruckdämpfer als Klappenhalter versehen. Klampen, Handläufe, Scheibenrahmen, Scheuerleiste, diverse Tritte bestehen aus Edelstahl und hinterlassen einen ebenfalls soliden Eindruck und sind stabil montiert.

Und auch die dicke, straffe Polsterung im Cockpit ist bestens verarbeitet – wie man das von einem Boot dieser Preisklasse erwarten darf.

Da sich aber in jeder Suppe das eine oder andere Härchen findet, sind diese hier



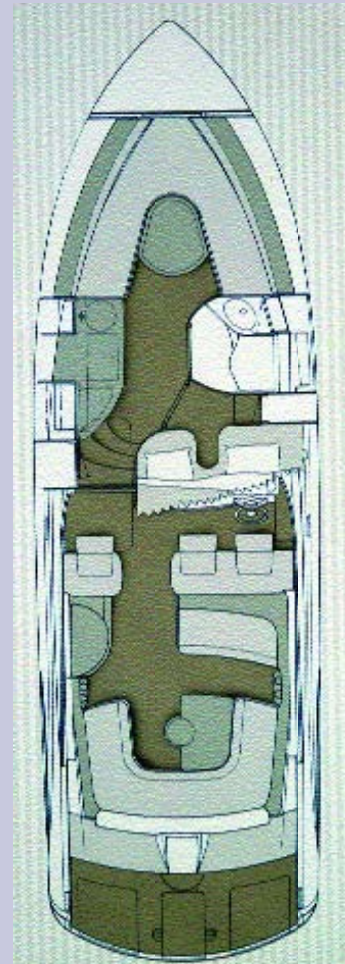
Die Windy Khamsin hat eine kleine Kabine, die eine Stehhöhe von 1,79 Meter hat. Der Innenausbau ist gute Handwerksarbeit und in allen Bereichen sauber ausgeführt.

Links unten: Die Nasszelle wird als Innenform in den Rumpf gesetzt.

Rechts unten: Auch an Deck findet man nur solide Bauausführung sowie viele praktische Details wie hier das ausklappbare Flaschenfach.



Windy 34 Khamsin



Lüa	10,36 m
Büa	3,20 m
Tiefgang	0,80 m
Gewicht ca.	5200 kg
Geschwindigkeit	50 kn
Motorisierung: 2	Volvo Penta 300 EDC mit je 285 PS / 210 kW
Kraftstofftank	700 l
Wassertank	180 l
Alternativ für den See:	2 Mercruiser 4.2 I 200 PS / 149 kW (Preis mit Bodenseemotorisierung 255 520,- Euro).
Hersteller:	Windy Boats A.S., Skarpnes, N-4854 Nedenes.
Vertrieb Bodensee / Süddeutschland:	BootsCenter Konstanz, Reichenaustr. 45, D-78467 Konstanz, Tel. (0 75 31) 8 93 30, www.bootscenter.com

Stärken und Schwächen

- sichere Fahreigenschaften
- sportliche Fahrleistung
- hochwertige Verarbeitung in allen Bereichen
- kein Klappern und Rappeln
- wenig Stauraum unter Deck
- nur kleine Kabine für Bootsgröße

aufgeführt. Die Werft kann diese kleinen Mängel aber mit wenig Aufwand vor der Auslieferung beheben.

So könnten die Schubladenauszüge zwei Millimeter früher anschlagen, so dass das Vorderstück nicht gegen den Korpus schlägt. Bei den (nicht serienmäßigen) Teakbelägen sind ebenfalls kleine Mängel zu entdecken: Neben dem Steuerstand liegen zwei Laibhölzer direkt nebeneinander, die nicht sauber verleimt sind. Hier sammelt sich Wasser. Mit einer dauerelastischen Fuge ist das Problem behoben.

Eine Ecke des Teakbelags mit querem Faserverlauf liegt hohl, so dass sie bei geringer Belastung abbrechen. Mit etwas Sikaflex oder Epoxi ist das ebenfalls schnell behoben.

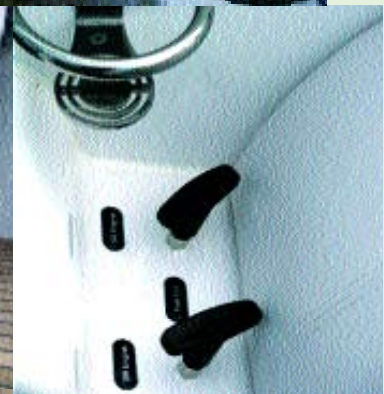
Und wenn die Werft die Teakpanels unter Vakuum oder mit einem Gewicht verleimen würde, könnte die Verschraubung und das Pfropfen gespart werden.

Die GFK-Verarbeitung macht ebenfalls einen hervorragenden Eindruck. Ein Manko ist, dass für die Borddurchlässe der Tankentlüftung das Innenlaminat und der Sandwichkern ausgebohrt wurde. Das ist grundsätzlich in Ordnung. Dann muss aber die Kante des Kerns mit Epoxi verschlossen werden, damit kein Wasser eindringen kann.

Solide Technik bestens eingebaut

Eine tolle Idee ist es, die Treibstoffhähne per Bowdenzug vom Steuerstand aus zu bedienen. Über dem Tank ist nämlich relativ viel Stauraum. Dadurch müsste die ganze dort gestaute Ausrüstung ausgeräumt werden, um an die Ventile zu kommen.

Ein Linearantrieb unter der Sitzbank bewirkt, dass diese per Knopfdruck zur Liegefläche ausgefahren werden



Links oben: der Steuerstand: alle Bedienelemente liegen griffgünstig.

Links Mitte: Gut gelöst ist die Unterbringung der Fender unter der Sitzbank. Die Treibstoffhähne sind vom Steuerstand aus zu bedienen. Das ist vorbildlich.

Unten links: Zwei Volvo Penta KAD 300 passen in das Heck. Die Zugänglichkeit ist insgesamt in Ordnung.

Unten: Solide ist die Polsterung der Windy Khamsin, hier Fahrer- und Beifahrersitz mit verschiedenen Verstellmöglichkeiten.

Ganz unten: Klappe fürs Verdeck. Mit wenigen Handgriffen lässt sich so das Cockpit verschließen.



kann. Von Hand ließe sich das auch bewältigen und folgt man der Philosophie, dass Technik erstens Geld kostet und zweitens irgendwann kaputtgeht, muss man sich fragen, ob so etwas sinnvoll ist.

Legt man die Hebel auf den Tisch, geht die Windy zunächst gemächlich zur Sache. Es braucht doch ordentlich Kraft, bis die rund fünf Tonnen in Schwung kommen und die zwei Volvo Penta 300, das Nachfolgemodell des KAD 44, sind genau richtig. Leicht stellt die Windy die Nase an und es vergehen rund acht Sekunden, bis sich die Windy aus dem Wasser hebt. Doch dann geht es zur Sache. Nach rund 11 Sekunden ist Gleitfahrt erreicht und es gibt kein Halten mehr. Am Schluss fehlen uns noch rund 300 U / min bis zur Maximaldrehzahl und das GPS zeigt fast 49 Knoten. Die Maschinen drehen hoch bis 3900 U / min. Windy gibt die Höchstgeschwindigkeit mit realistischen 50 Knoten an. Kein Problem, wenn die beiden Maschinen, die gerade einmal 1,5 Betriebsstunden auf dem Kolben haben, eingelaufen sind. Eventuell braucht man für Süßwasser auch Duoprops mit einem Tick geringerer Steigung.

Für uns interessanter ist, wie sich die Khamsin bei den am Bodensee erlaubten 22 Knoten verhält. Nicht schlecht muss man sagen, denn dann drehen die beiden Diesel mit rund 2500 Touren und die Windy ist gerade in gemütlicher Gleitfahrt – Marschfahrt also sozusagen. Noch etwas mehr wäre besser, doch dann sind wir bereits zu schnell unterwegs. Das Fahrverhalten ansonsten ist nicht zu beanstanden. Nur wenn man das Boot gewaltsam aus Höchstgeschwindigkeit in eine sehr enge Kurve reißt, sozusagen einen Elchtest macht, hakt

die Windy kurz ein. Sie bleibt aber absolut beherrschbar.

Geht man etwas sanfter und wie das üblich ist in eine enge Kurve, macht sie das tadellos. Wie auf Schienen zieht sie eine immer engere Bahn, ohne dass die Schrauben Luft ziehen. Der Rumpf mit tiefem V geht weich durch die Wellen. Die beiden Maschinen sind angenehm leise. Und auch sonst rappelt der Rumpf und der gesamte Einbau nicht wie bei einer altersschwachen Straßenbahn. Das ist alles solide verarbeitet, sitzt, passt und wackelt nicht.

Unser Testboot ist mit Trimmklappen ausgerüstet, aber eigentlich braucht man die nicht – eventuell, wenn man so um die 22 Knoten fährt und die Gleitfahrt noch etwas verbessern will. Auch das Bugstrahlruder ist nicht unbedingt notwendig, denn mit der Doppelmotorisierung geht es auch ohne, die Windy auf dem Teller zu drehen. Sobald aber Seitenwind auf die Khamsin-Nase steht, wird man den Bugpropeller schätzen.

hdm / mh

Fazit: Die Windy Khamsin ist kein Sonderangebot. Was die Werft an hochwertiger Verarbeitung und gutem Namen bietet, lässt sie sich ordentlich bezahlen. Und so muss man schon tief in die Tasche greifen, wenn man das 10-Meter-Boot sein Eigen nennen will. Im Vordergrund steht die Sportlichkeit mit tollen Fahrleistungen, denn fast 50 Knoten sind schon was. Der Lebensraum vor allem unter Deck ist eher beschränkt. Ein echter Hingucker mit einem Schuss Understatement.