

Sieht gut aus und

Sessa Marine wurde 1958 am Lago d'Iseo gegründet und hat sich mittlerweile zu einem modernen italienischen Familienunternehmen mit etwa 300 Mitarbeitern entwickelt. Wir haben die KL One gefahren, das kleinste Boot der Key Largo Serie.



fährt auch so

Sessa KL One

Maße:

Lüa 5,75 m, Breite 2,30 m
Gewicht ohne Motor ca. 790 kg
Motorisierung bis 115 PS

Preis

ab 16 541 Euro ohne Motor



Von **Michael Häßler**

Auffällige Farben, eine außergewöhnlich gestaltete Steuerkonsole und für ein nicht einmal sechs Meter langes Boot erstaunlich viel Platz an Deck sind die ersten Dinge, die auffallen, als wir die Sessa KL One das erste Mal am Steg des Interboot-Hafens liegen sehen.

Viel Platz

Das großzügige Platzangebot rührt vom breiten Deck her, das im vorderen Bereich weit über die Kimm hinaus gebaut wurde und dort eine breite Liegefläche bietet. Die Deckskontur ist dadurch fast rechteckig.

Die Steuerkonsole ist mittig angeordnet und kann an beiden Seiten passiert werden. Der Sitz dahinter bietet für eine Person viel Platz und kann auch zu zweit genutzt werden, wenn man etwas zusammenrückt. Dank klappbarer Rückenlehne kann der Sitz auch gegen die Fahrtrichtung gekehrt werden und man sitzt der Heckbank gegenüber. Auf dieser finden zwei bis drei Leute Platz. Zugelassen werden kann das Boot für maximal sechs Personen. Dann kann es aber schon mal eng werden, wenn man nicht nur von „A“ nach „B“ fahren will.

Die im Komfort-Paket enthaltene runde Polsterauflage die die vordere, im Halbkreis angeordnete Sitzbank zur bis zur Konsole geschlossenen Liegefläche macht, kann wahlweise auch als Plichtisch im achteren Bereich zwischen Steuersitz und Heckbank eingesetzt werden.

Durch den Außenborder wird im Boot selbst kein Platz für den Motor gebraucht. Der 100 Liter fassende Treibstofftank ist zentral unter dem Plichtboden eingebaut. Unter der Heckbank ist die weitere Technik, wie Batterie, Hauptschalter, die Wartungseinheit fürs Benzin und der Treibstoffhahn sowie eine elektrische Bilgenpumpe mit Schwimmerschalter eingebaut. Daneben gibt es hier noch Platz für Fender, Leinen, Rettungswesten oder auch ein



Kleines Boot mit viel Platz: Die Liegefläche im Vorschiff kann bis zur Steuerkonsole verlängert werden. Alternativ kann die Polsterauflage montiert werden. Auf dem Bild gut zu sehen ist die seitlich weit über die Wasserlinie hinausgeführte Decks-kante, was ein ge



Ein Schaltweg des Gashebels in horizontaler Richtung wäre bei Welle praktikabler. Ansonsten ist die Konsole einfach, sinnvoll und ergänzbar gestaltet. Wenn der Chromstahlbügel oberhalb der Scheibe verlaufen würde, wäre sie besser gegen mechanische Schäden geschützt.



Die Badeleiter ist in den Durchstieg zur Plicht versenkt montiert.



Je nach Einsatzzweck sind am Bodensee M

Fahrbericht Sessa KL One



Wakeboard oder Wasserski. Weiterer Stauraum befindet sich unter dem Steuersitz und der Konsole. Hier kann vom Händler optional ein Kühlschrank eingebaut werden. Eine weitere Option bietet die Werft mit einem 100 Liter fassenden Frischwassertank, Druckwasseranlage und Decksdusche an, die vor allem dann interessant ist, wenn das Boot auch mal während des Urlaubs im Salzwasser genutzt werden soll.

Zusätzlicher Stauraum sowie eine Ankerlast befinden sich in der Vorpiek.

Ausstattung

Die zusammen mit dem Bimini-Verdeck, dem Tisch und einer 12-Volt-Steckdose im optionalen Komfort-Paket enthaltenen Polster sind einfach aber zuverlässig und komfortabel mit Gurtband und einem Schnappverschluss auf den vorderen Duchten befestigt. Sie hinterlassen einen qualitativ hochwertig verarbeiteten Eindruck und der verwendete Schaumstoffkern ist relativ hart und scheint von angemessener Qualität zu sein.

Auch die Beschläge geben keinen Anlass zur Kritik. Insbesondere die Reling ist hochwertig und robust gefertigt, sorgfältig angepasst und sauber montiert. Die Bugrolle ist standardmäßig dabei und auch die Klampen sind für diese Bootsgröße sinnvoll dimensioniert, was nicht bei allen Motorboot-Herstellern selbstverständlich ist.

Was etwas besser gelöst sein könnte, ist die Ausführung der Windschutzscheibe. Ihre Oberseite ist zwar an einem stabilen Edelstahlbügel montiert, ihre Kante wird von diesem aber nicht geschützt sondern steht darüber hinaus. Das macht sie insbesondere an den Ecken anfällig für mechanische Beschädigung, wenn man beispielsweise eine schwere Tasche über sie hinweg hebt und damit hängen bleibt.

Die Rumpf-Deck-Verbindung ist mit einem Gummiprofil abgedeckt, das gleichzeitig als Scheuerleiste dient.

Die Armaturentafel ist ein-

fach aber praxisgerecht und sinnvoll gestaltet. Es ist noch Platz für weitere Geräte wie Kartenplotter, Funk oder Audioanlage vorhanden. Die elektrischen Schalter sind wasserdicht und die montierten Instrumente sowie die Schaltung sind vom Motortyp abhängig und werden zusammen mit dem Außenborder geliefert. Nicht ganz ideal gelöst ist die Anordnung der Einhebelschaltung. Die Bewegung findet vorwiegend in vertikaler Richtung statt, was insbesondere bei schlechtem Wetter und rauhem Wasser eine exakte Drehzahldosierung erschwert.

Fahrleistungen

Ein Boot mit einer Länge von 18 Fuß kann aber natürlich schon von Haus aus kein Schwerwettervehikel sein, mit dem man bei allen Bedingungen unbeschwert über den See brettern kann. Diese Einschränkungen müssen dem Interessenten von vornherein bewusst sein und sind bei praktisch jedem Boot in dieser Größe vorhanden. Je kürzer die Wasserlinie, um so ruppiger das Fahrverhalten in der Welle.

Bei unserer Testfahrt herrschten jedoch äußerst angenehme Motorboot-Bedingungen: Kein Wind und spiegelglattes Wasser.

Die vom Konstrukteur als Maximalmotorisierung vorgesehenen 115 PS werden am Bodensee nicht zugelassen, daher diente als Antrieb bei unserer Testfahrt ein 100 PS starker Yamaha, der das mit zwei Personen besetzte Boot in den Bereich um 60 Stundenkilometer katapultierte. Dadurch lag die Reisegeschwindigkeit beim Testboot deutlich über den am See erlaubten 40 Stundenkilometern. Das gibt keinen richtigen Sinn, weil man mit diesem Motor entweder unwirtschaftlich fahren oder die Geschwindigkeitsbegrenzung übertreten muss. Wer das Boot nur am Bodensee fahren möchte, ist daher mit einem kleineren Motor nicht schlechter, sondern eher besser bedient.

Die Werft gibt die Reisegeschwindigkeit für einen 40 PS-Außenborder und einer

Die Polsterauflage auch als Pflichttisch zwischen Fahrersitz und Hecksitzbank in geräumiges Vorschiff schafft.



Motorisierungen von 40 bis 100 PS möglich.

Besatzung von drei Personen mit 22 Knoten an, was ziemlich exakt der am Bodensee erlaubten Höchstgeschwindigkeit entspricht. Bis die Sessa unter diesen Bedingungen gleitet, braucht sie nach Werftangaben fünf Sekunden, was sicher nicht gegen die kleinere Motorisierung spricht.

Wer allerdings Wasserskifahrer oder Wakeboarder ziehen möchte, wird auf einen stärkeren Motor nicht verzichten können, und wer die Sessa im Urlaub auch mal an die Küste mitnehmen möchte, kann ebenfalls mehr Leistung gebrauchen. Hier bietet sich auch der Bereich um 60 oder 70 PS als überlegenswerte Alternative an.

Erwartungsgemäß gab es bei Fahrten auf glattem Wasser an den Fahreigenschaften nichts zu bemängeln. Auf seitliche Kursschiffwellen reagierte das Boot gutmütig, und selbst wenn man die Wellen frontal mit Vollgas nahm, blieb die zierliche Italienerin immer unter Kontrolle. Dabei ist es nicht selbstverständlich für ein Boot dieser Größe und in diesem Preissegment, dass es einen solchen „Wellenritt“ einfach so wegsteckt, ohne dass etwas rappelt und man das Gefühl hat, gleich etwas kaputt zu machen. Dies spricht für eine robuste Konstruktion und solide Bauausführung.

Bei extremen Kurvenfahrten mit hoher Geschwindigkeit zieht der Propeller Luft und der Motor regelt ab. Das Boot blieb aber immer unter Kontrolle und zeigte keine Tendenzen, auszubrechen oder „einzuhaken“. Wahrscheinlich könnte das Manöververhalten noch etwas verbessert werden, indem man den Antrieb etwas tiefer montiert. Die damit verbundene, etwas niedrigere Höchstgeschwindigkeit wäre sicherlich zu tolerieren.

Auch bei Hafenmanövern mit kleiner Geschwindigkeit „gehört“ die Sessa aufs Wort und lässt sich rückwärts genau dorthin dirigieren, wohin man sie haben möchte.



Die Ducht im Vorschiff kann mit dem Cockpittisch nach hinten zu einer Liegefläche verlängert werden. Seitlich ist das Gestänge des Biminiverdecks zu sehen, das bei Nichtgebrauch einfach unter dem Polster verschwindet.



Die Vorpiek bietet Platz für allerlei leichte Ausrüstung wie Rettungswesten oder Schlechtwetterkleidung. Davor ist der flache Ankerkasten zu sehen, in den aber nur ein „Schönwetteranker“ passt.



Unter der Heckbank ist die Technik wie Ba tt Hier passen Fender, Wasserski und sonst ige Klappen schnell geöffnet werden, ohne zu



Unter dem Fahrersitz ist Stauraum. Davor ist ein kleines Gepäcknetz montiert. Gut zu sehen ist die Befestigung der umklappbaren Lehne.

Zahlen

5,75 m	Länge über alles
2,34 m	Breite
0,33 m	Tiefgang
790 kg	Gewicht o. Motor
Motor	Außenborder
bis 115 PS	Motorisierung
Yamaha 100	Testboot
74 kW	Leistung
170 kg	Motorgewicht
100 l	Tank
45 l	Wasser optional
bis 6	Personen
16 541 €	Preis Boot
12 390 €	Preis Motor
30 282 €	Boot mit Motor
1904 €	Komfort-Paket
952 €	Sonderfarbe
950 €	Persenning
35 338 €	Boot wie vorgestellt

Vertrieb: **Boot Service Center Kirchheim/Teck, Schöllkopfstr. 73, D-73230 Kirchheim/Teck, Tel. +49 (0) 70 21 / 48 83 17-0, www.bscenter.de**

Wirth Freizeit AG, Romanshorner Straße 99, CH-9320 Arbon, Tel. +41 (0) 71 / 4 46 43 78 info@wirthfreizeit.ch

Hersteller: **Sessa Marine, I-20059 Vimercato (Milano), Via torri bianchi 9, www.sessamarine.com**

Stärken und Schwächen

- + Fahreigenschaften
- + Verarbeitung
- + Konzept
- + Platzangebot
- ungeschützte Windschutzscheibe
- wenig ergonomische Anordnung der Schaltung

Fazit

Die KL One ist ein kleines, nicht alltägliches und hübsches offenes Motorboot mit guten Fahrleistungen und solider Bauqualität. Es eignet sich sowohl als „Badeplattform“ auf dem Bodensee als auch für Tagesausflüge auf fremden Revieren, die man per Trailer erreichen kann.

Aufgrund der soliden Fahreigenschaften wird sich der Einsteiger mit dem Boot schnell zurecht finden.

Bei der Auswahl des Motors hilft „Viel“ nicht immer „viel“. Im Gegenteil: Wer Wert auf wirtschaftliche Betriebsbedingungen legt, sollte sich vorher genau überlegen, was er mit dem Boot tatsächlich anfangen möchte. Ein 100 PS-Kraftbolzen am Spiegel ist nur dann tatsächlich sinnvoll, wenn man mit dem Boot auch Wasserskifahren möchte.

Trotz des ausgefallenen Designs zeigt die Sessa eine große Alltagstauglichkeit, wozu vor allem das breite Vorschiff und die flexible Pflichtgestaltung beiträgt.

Je nach Motorisierung muss man zwischen etwa 27 000 und 32 000 Euro für das fahrbereite Boot anlegen. Auf das Komfort-Paket für knapp 2000 Euro sollte man nicht verzichten. Es enthält neben den Polstern auch den Cockpittisch, ein Bimini-Verdeck und eine Kfz-Steckdose. Die Persenning für 950 Euro ist ebenfalls eine sinnvolle Anschaffung. Der Händler kalkuliert 35 338 Euro für das von uns gefahrene Boot. Ein Motor mit 40 PS erscheint als vernünftige Untergrenze für die Sessa. Damit dürfte sie zirka 5000 Euro billiger zu haben sein.

Wer trailern möchte, muss noch etwa 2500 Euro für den Anhänger dazurechnen. Das Gespann wiegt etwa 1400 Kilogramm, was für viele Autos noch unkritisch zu bewältigen ist.

Auch über einen Unterwasseranstrich aus Sperrschicht und Antifouling sollte man nachdenken.



Batterie und Treibstofffilter untergebracht. Störige etwas sperrige Ausrüstung hinein. Die Lehne zuvor ein Polster zu entfernen.



Gute Lösung: Die Vorschiffpolster werden mit solchen Gurtbandverschlüssen befestigt.

