

Die Kelt 7,60 wird seit Januar 1980 gebaut und konnte bis heute immerhin schon 280 Mal an den Mann gebracht werden. An sich könnte man sagen, nach diesen Zahlen kann das Schiff nur gut oder aber extrem preiswert sein.

Da hatte der französische Konstrukteur Jean Berret ein Schiff gezeichnet, das wirklich ausgezeichnet segelt. Aber die Werft hat für deutsche Verhältnisse eine Arbeit geleistet, die wohl kaum als zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Da wurden beispielsweise die tragenden Schotten aus dünnem Sperrholz mit Nieten gegen eingeformte Wülste der Innenschale gepoppt; als sich ein Kollege mit dem Ellenbogen auf die Pantry stützte, sauste eine der Niete, mit denen die Spüle befestigt war, gegen die Decke; der auf den ersten Blick sehr schöne Innenbezug aus einem Kunststoffmaterial, mit dem die Decke und das Vorschiff verkleidet waren, nimmt Wasser auf und begann an einigen Stellen bereits sich abzulösen und Schimmel anzusetzen; das Schiebeluk rutscht direkt auf dem Gelcoat

Segeleigenschaften
Viel Stauraum
Große Stabilität

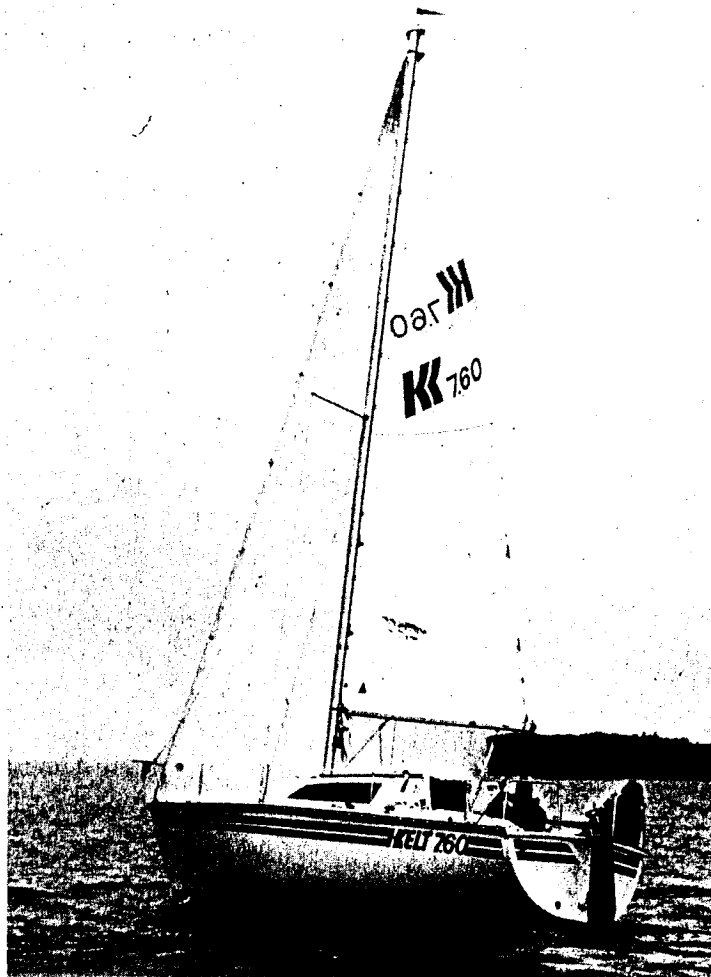
Bauausführung, allgemein
Schräge Seitendecks
**Bespannung der Kajüt-
 wände und -decken**

Verblüfft waren wir dagegen von den guten Segeleigenschaften. Trotz der geringen Windstärken von 2 bis 3 Beaufort während der Testwoche überzeugte die Kelt. Die Segel standen ausgezeichnet und waren sehr gut zu trimmen. Der Achterstagspanner und die Travellerschiene ließen da viel Spielraum.

Die erreichte Bootsgeschwindigkeit ist für diese

luks eine Wunsch, davor sitzen die Stopper für die Fallen, die aber sehr scharfkantig und unter Last kaum zu öffnen sind.

Der Pinnenausleger ist sehr lang. Das ist zwar angenehm, wenn man am Wind segelt und auf der Kante sitzt, zum Bei- oder Ausklappen aber ist er so lang, daß man immer wieder dem achteren Relingsdraht ins Gehege kommt. Dieser abnehmbare Draht soll das im

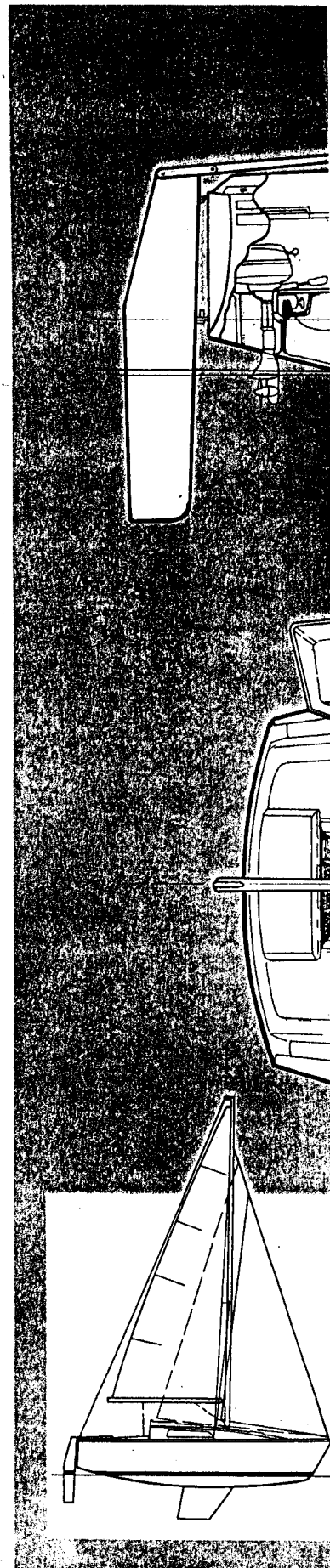


Die Kelt 7,60 ist ein Schiff mit ausgesprochen guten Segeleigenschaften, die Verarbeitung ist nicht optimal.

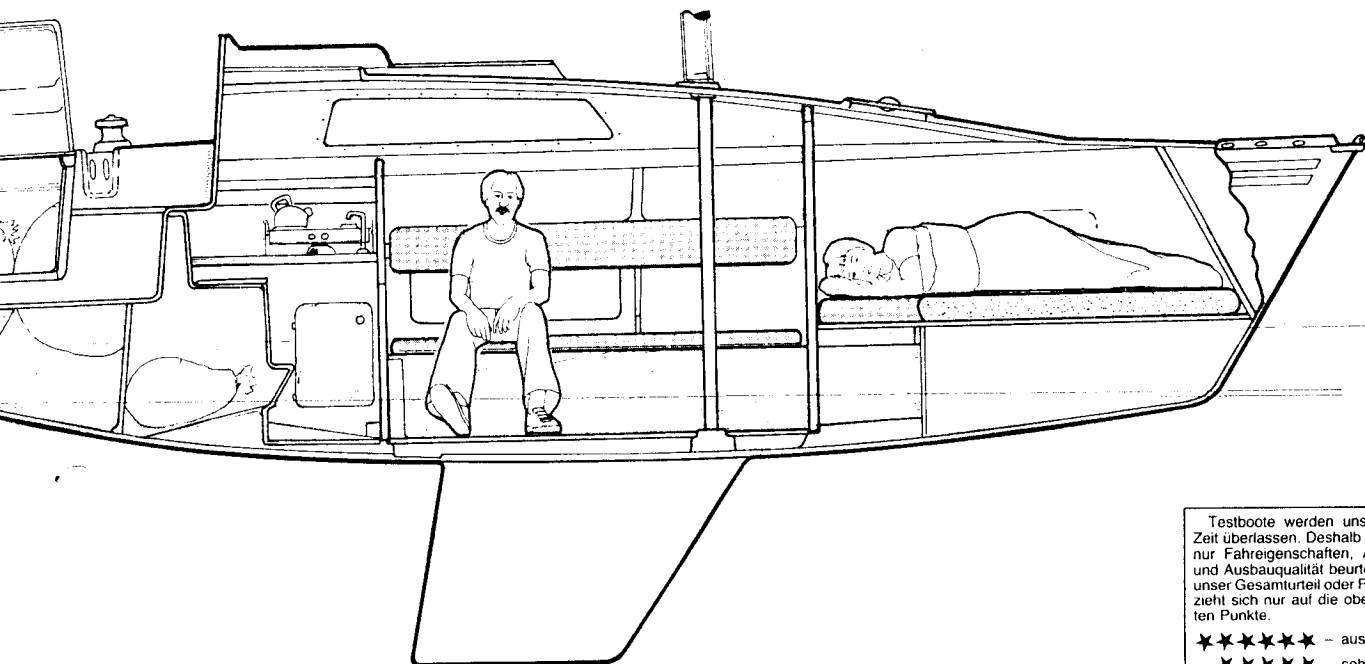
der Decksschale, und es ist leicht abzusehen, wann es durchgescheuert sein wird. Der äußere Rand des Decks fällt so stark ab, daß schon im ruhigen Hafen das Begehen problematisch wird; die VA-Beschläge am Alumast sind mit Stahlketten befestigt, die Spreizstifte stehen über und rosten. Die Stehhöhe in der Kajüte beträgt nur maximal 1,70 Meter, die Kojen allerdings sind ausreichend groß.

Schiffsgröße überdurchschnittlich gut. Wir erreichten am Wind sehr gute 5,2 Knoten, raumschots ohne Spinnaker 5,7 und vor dem Wind immer noch 4,8 Knoten. Das Schiff mit seinem festen Kiel machte einen steifen Eindruck, der allerdings auch von der Art der Ballastverteilung zu erwarten war. Alle Fallen werden umgelenkt und nach hinten zum Cockpit geführt. Für sie steht auf jeder Seite des Schiebe-

Mittelmeer übliche An- und Vonbordgehen über das Heck erleichtern. Ansonsten ist das Deckslayout gut gelungen. Eine umlaufende Aluschiene gibt guten Halt und die Relingsstützen sind stabil angebaut. Leider aber sind die Klampen für die Vor- und Achterleinen sehr scharfkantig, so daß sich schon nach einer Liegezeit von knapp einer Woche Abnutzungserscheinungen an den Festmachern zeigten.

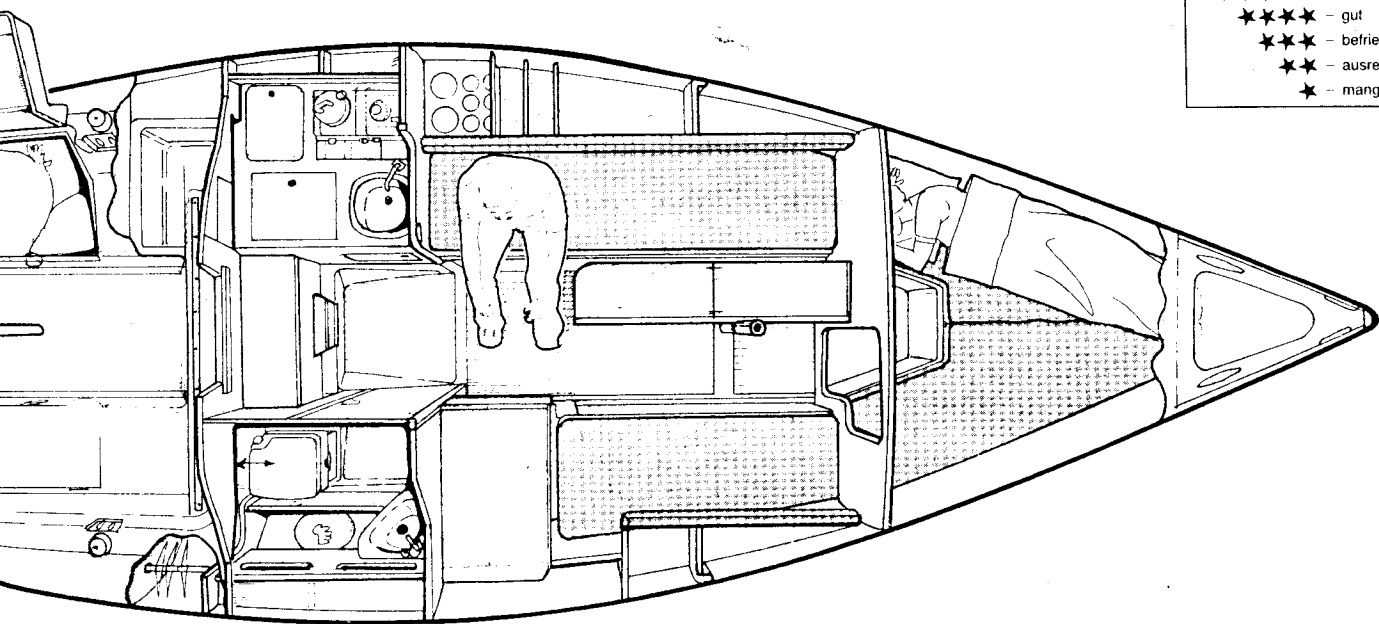


7,60-m-Küstenkreuzer aus GFK



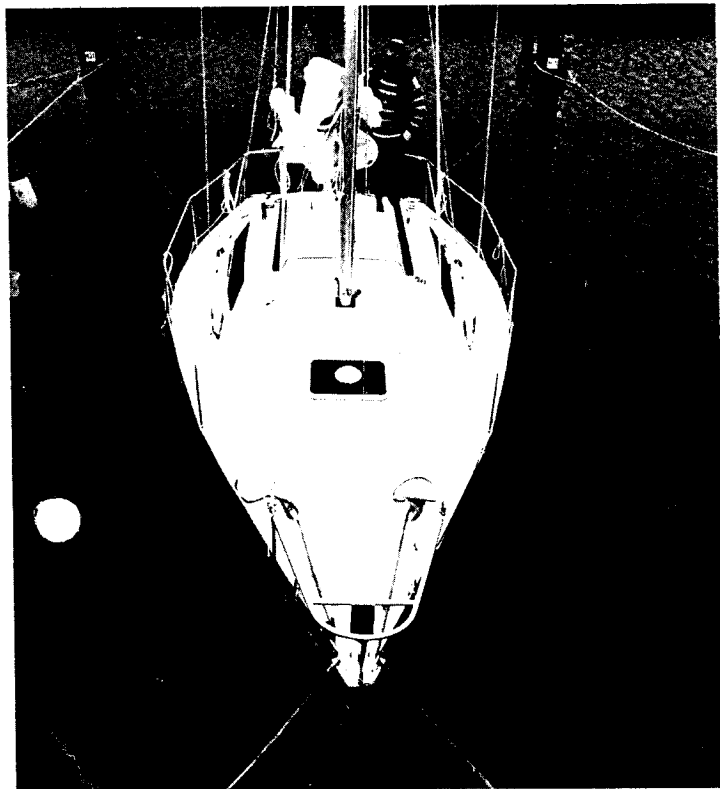
Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Deshalb können wir nur Fahreigenschaften, Ausrüstung und Ausbaugüte beurteilen. Auch unser Gesamturteil oder Prädikat bezieht sich nur auf die oben genannten Punkte.

- ★★★★★★ – ausgezeichnet
- ★★★★★ – sehr gut
- ★★★★ – gut
- ★★★ – befriedigend
- ★★ – ausreichend
- ★ – mangelhaft



Länge über alles 7,60 m; Länge Wasserlinie 6,40 m
 Breite 2,88 m, Tiefgang 1,30 m
 Verdrängung 1900 kg, Ballast 740 kg
 Großsegel 12 m², Genua 21,5, Taklungsart Slup
 Maschinentyp: Außenborder oder Inborder 8 PS
 Tankkapazität 25 l
 Theoretische Rumpfgeschwindigkeit (2,43 $\sqrt{\text{LWL}}$) 6,15 kn
 Länge/Breite-Verhältnis 2,64:1
 Verhältnis $\sqrt[3]{\text{Segelfläche}} / \sqrt[3]{\text{Verdrängung}}$ 4,66:1
 Verhältnis Segelfläche / (LWL x BWL) 2,01:1
 Windgeschwindigkeit beim Test 2 bis 3 Beaufort
 Höhe am wahren Wind 45°

Testgeschwindigkeit: am Wind 5,2 kn
 : vorm Wind 4,8 kn
 : raumschots 5,7 kn
 360°-Drehung unter Segeln in 16 Sek., 3/4 Schiffslänge
 Frischwasserkapazität 100 l
 Anzahl der festen Kojen 4
 Standardpreis einschließlich MwSt. 37985,- DM
 frei deutsche Grenze
 Preis des urlaubsklaren Testboots zirka 44000,- DM
 Transport ca. 2000,- DM bis Hamburg
 Deutscher Importeur: Tasker Sails France, GmbH,
 Mühlentwiete 1, 2361 Kükels



Das Deckslayout: Trotz einiger Mängel gut gelungen.

Nicht optimal scheint uns auch die Lage der Schalttafel für die Elektrik zu sein. Sie ist direkt unter dem Niedergang eingebaut und so schlecht gegen Feuchtigkeit geschützt. Der Niedergang ist abnehmbar, damit man an die Einbaumaschine oder den Stauraum herankommt.

Von den beiden Längskojen im eigentlichen Salon ist die auf der Backbordseite zu einer Doppelkoje umzubauen. Dazu wird einfach ein Brett unter dem Kojenpolster hervorgezogen, das eine Ende am Schott eingehakt und am anderen Ende eine Stütze ausgeklappt. Am achteren Ende der anderen Koje kann man einen Teil des Polsters hochnehmen und einen Navitisch herunterklappen. Dieser Tisch ist so gebaut, daß man einige Seekarten und das Besteck darin unterbringen kann. Im Vorschiff befindet sich noch eine Dreieckskoje mit Stauraum darunter, auf der zwei kleinere Per-

sonen gut schlafen können. Zum Preis wäre zu sagen, daß die urlaubsklare Version gerade so dem entspricht, was man in unseren Gewässern haben muß, besser aber ist es, man setzt gleich etwa 2000 DM mehr an, damit man unter anderem auch etwas hat, mit und von dem man essen kann.



Die Kelt 7,60 hat ausgesprochen gute Segeleigenschaften. Mit ihr dürfte auch in unseren Breiten die Urlaubssegelei viel Spaß machen, allerdings darf man die zum Teil schwerwiegenden Nachteile, die in der Bauausführung liegen, nicht übersehen, sie entsprechen bei weitem nicht dem bei uns üblichen Standard. Man sollte den Preis in Relation zur Bauausführung stellen.

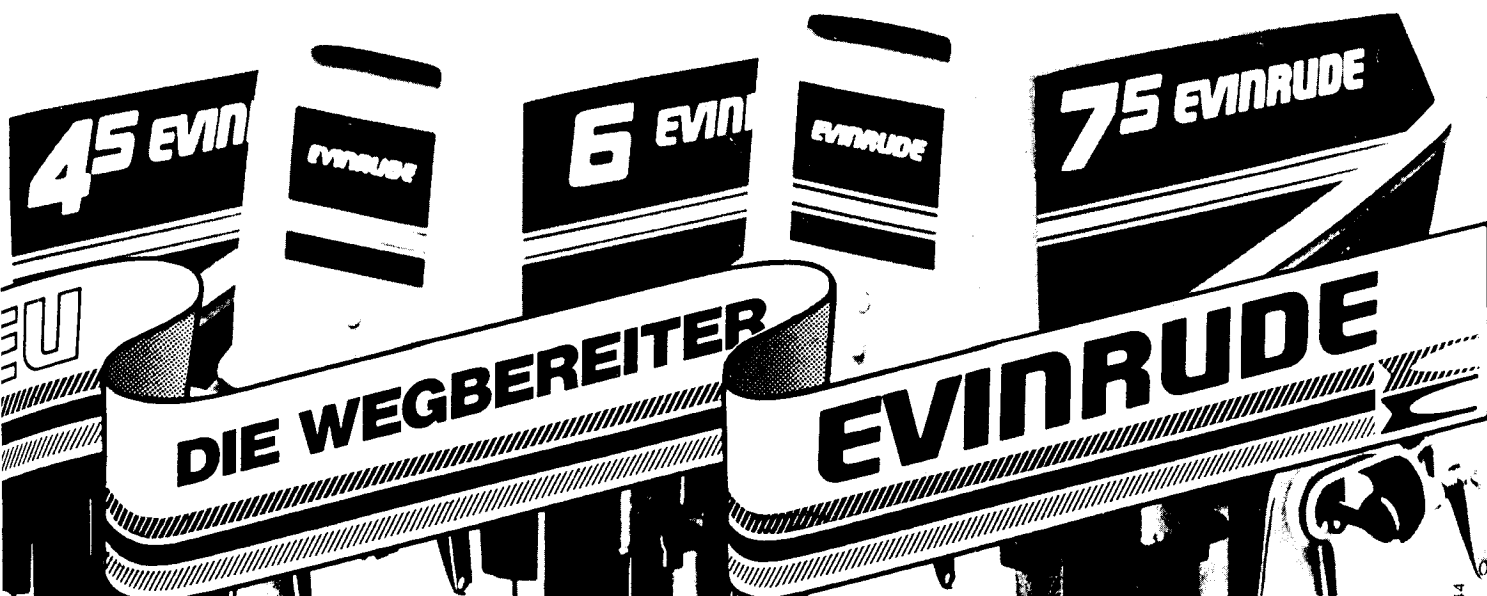
Testbericht: Erik von Krause

in der Kompaktklasse

Evinrude 4.5: * Wartungsfreie CD-Zündung, Drehgaspinne
Schaltung V-L-R, 2 Modelle - mit Einbautank oder

Evinrude 6: * Zweifach druck- und temperaturgesteuerte Kühlung, wartungsfreie CD-Zündung, volle Schaltung V-L-R. Wassergekühlter Zweizylinder.

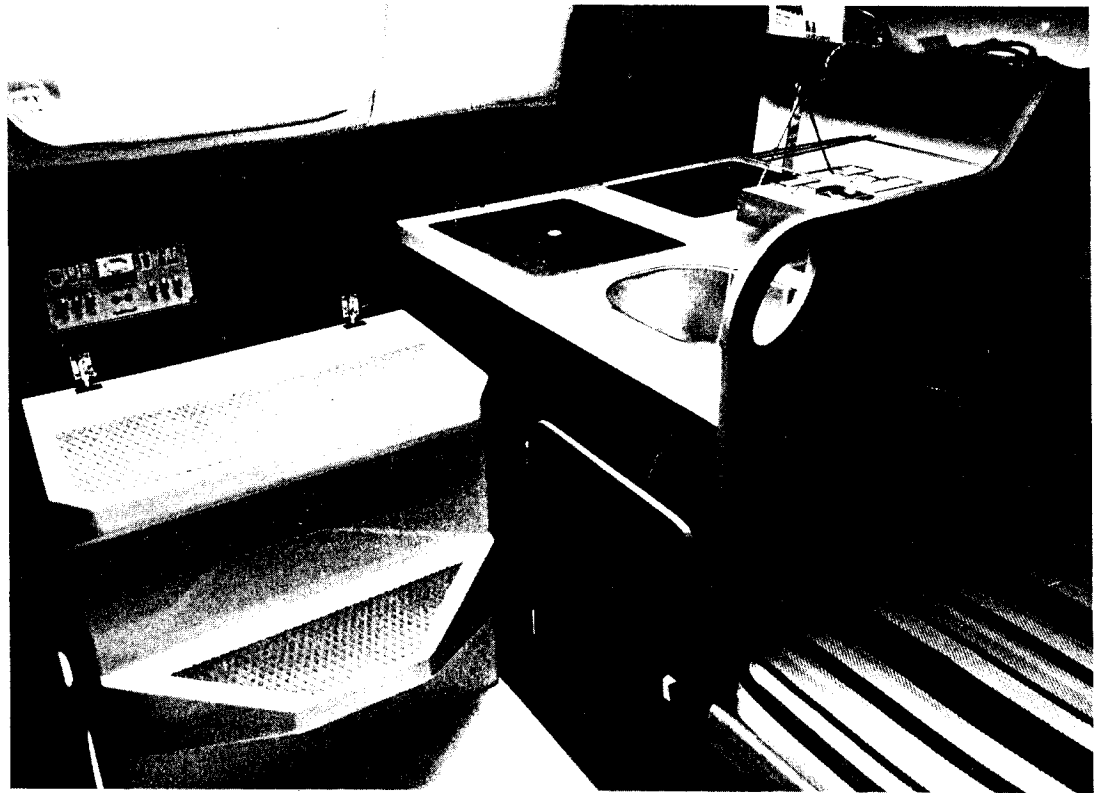
Evinrude 7.5: Ideal als starker Flautenschieber. Zweizylinder, wartungsfreie CD-Zündung, volle Schaltung V-L-R, auf Wunsch Fernschaltung (Sonderzubehör).



Händlerliste und Informationsmaterial schickt Ihnen gerne: Outboard Marine Motoren Deutschland GmbH · Postfach 5640 · 6800 Mannheim

Das Cockpit hat zwei große Luks mit viel Stauraum. Der Frischwassertank aus Gummi aber liegt ungeschützt in einem von ihnen und kann durch etwas Unaufmerksamkeit leicht beschädigt werden.

Die Zweieinigkeitslampe am Bugkorb ist leider so angebracht, daß ein Teil der Sektoren verdeckt wird. Die Innenaufteilung ist von der Konzeption her gut gelungen. Allerdings ist der WC-Raum so klein geraten, daß etwas größere Leute nur mit Mühe auf dem Chemieklo sitzen können, wenn man die Tür auch noch schließen will. Die Pantry gegenüber ist für eine Crew von vier Personen ausreichend groß, aber die Befestigungsriemen der Spüle flogen eben schon bei geringer Belastung heraus. Der zweiflammige Gaskocher mit darunter montierter Gasflasche stößt schon bei geringer Lage nach Backbord gegen die Wanne und läßt sich dann kaum benutzen.



Der Kocher in der Kombüse kann nicht frei schwingen, die Elektrik ist nicht geschützt.

Evinrude. Frischer Wind

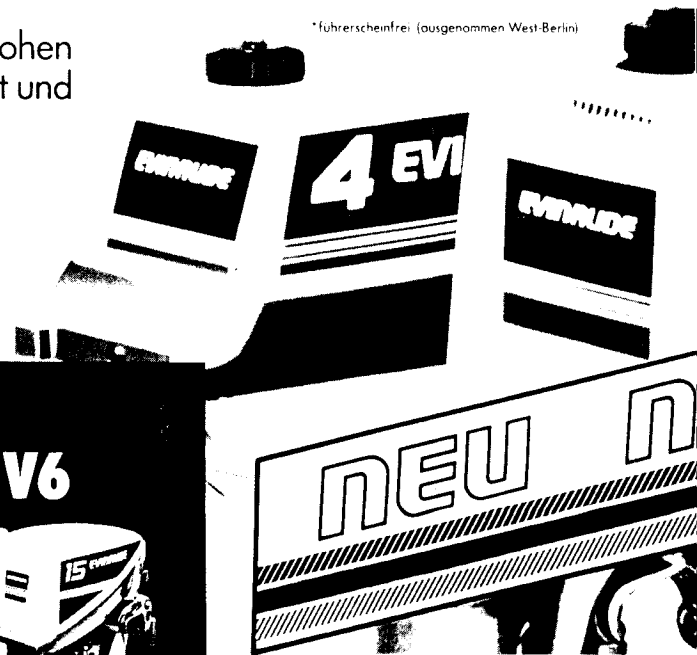
Wenn Sie wissen wollen, was unsere Kompakten so besonders macht, sprechen Sie mit dem Besitzer eines größeren Evinrude.

Alle unsere Motoren werden nach den gleichen hohen Qualitätsmaßstäben gebaut. Für größte Zuverlässigkeit und jahrelange Freude am Wassersport.

Alle unsere Kompakten profitieren von unserer langen Erfahrung im Bau großer Evinrudes. Fast alle haben zum Beispiel wartungsfreie CD-Zündung für glatten Start und größte Wirtschaftlichkeit. So leicht wie sie zu fahren sind, sind sie auch zu unterhalten.

Evinrude 4: Wassergekühlter Zweizylinder – jetzt neu mit Vorwärts-Leerlauf-Schaltung und 360°-Steuerung: mühelos zu manövrieren, volle Kraft auch bei Rückwärtsfahrt.

*führerscheinfrei (ausgenommen West-Berlin)



**Evinrude 2 bis 235
vom Mini bis zum großen V6**

