

WeGo 635

Bligh's Träu



Fahrbericht



Maße

Lüa 6,35 m, Breite 2,30 m,
Gewicht 900 kg; Segelfläche 14,5 m²,
Motor ab 2,2 kW

Preis: ab 20 800 Euro ohne Rigg

So in etwa muss der knallharte Kapitän Bligh durch die Südsee gesegelt sein, nachdem ihn die Meuterer der Bounty ausgesetzt hatten, stelle ich mir vor. Das Rigg gesetzt, galt diese Art Boot damals wie heute zu Recht als seetüchtig. Nur von dem bohrcwormfesten GfK und einem Motor konnten die Seeleute zu Piratenzeiten noch nicht einmal träumen.

Aber selbst Bligh wäre mit dem heutigen E-Antrieb, der über vier Batterien gespeist wird (zwei Achtern, zwei im Bug) und 2,2 kW leistet, nicht allzu weit gekommen. Er ist für Hafenanöver und kürzere Strecken gedacht, auch wenn man bis zu acht Stunden in Teillast damit fahren kann. Größere Reichweiten bringen drei Diesel-Varianten mit 11 PS, 16 PS. Eine weitere Alternative ist ein Hybridantrieb.

Doch eigentlich ist die kleine Spitzgatt-Schaluppe kein Segel-, sondern ein Motorboot für Tagesausflüge, denn das Rigg ist nur Hilfsbesegelung. Als Motorschaluppe ist das Boot in Holland beliebt und in großer Stückzahl auf den Grachten unterwegs. Die Segelvariante ist für Nostalgiker gedacht, das Gaffelrigg passt perfekt zu dem „Motorsegler“. Vom Motorboot kommt auch die Radsteuerung, die zwei Schönheitsfehler hat – sie ist in etwa so feinfühlig wie Stefan Raab und im Einschlagwinkel zudem beidseits begrenzt. Wer die WeCO 635 da-



her gelegentlich auch als Segler nutzen will, dem sei die Pinnensteuerung empfohlen.

Auf die Segeleigenschaften waren wir gespannt. Eine Jolle ist die WeCo eigentlich nicht, denn sie hat kein Schwert, ein Kielboot auch nicht, denn dazu fehlt der Ballast. Ist sie daher ein Dwarsläufer? Überhaupt nicht, denn der lang gezogene Kiel, der immerhin Achtern bis 50 Zentimeter tief reicht, begrenzt die Abtrift auf ein erträgliches Maß. Und segeln tut die WeCo 635 mit dem Hilfsantrieb und den rund 15 m² roten Tuchs zwar etwas weniger hoch und nicht so schnell. Wir messen mit dem GPS mangels Logge rund 3,5 Knoten bei rund zwei Beaufort.

Die WeCo 635 hat wie gesagt keinen Ballast, kann also kentern. Und das sollte man tunlichst vermeiden. Zwar ist das Boot sehr steif und die Werft hat in einige Hohlräume des doppelwandigen Rumpfes Schwimmkörper gepackt, sodass sie unsinkbar ist, doch liegt die WeCo 635 wie ein Käfer erst mal Kiel oben, ist das 900-kg-Stück kaum mehr allein aufzurichten – wie bei einem Jollenkreuzer auch. Ganz abgesehen davon, dass kein Diesel diese Schwimmlage schätzt. Rechtzeitig Reffen oder Tücher wegpacken ist also angesagt.

Ansonsten hat man viel Spaß mit dem Boot. Die Plicht ist riesig, der Rumpf robust. Für Ausflüge dürfen bis zu sieben Personen an Bord. Spannt man eine Persenning darüber, kann man auch zu zweit übernachten. Die Verarbeitung ist auf hohem Niveau, leider ebenso der Preis, denn gut 25 000,- Euro muss man für den Nostalgiesegler anlegen. Was der WeCo 635 noch fehlt, sind vernünftige Leinen und ein paar Beschläge. Das ist aber kein größeres Problem, sollte bei dem Preis aber inklusive sein. hdm



1



2



4



3



5



6



1. Die Koper 20 wird mit E-Antrieb von Vetus und Batterien oder mit Diesel geliefert. Vom Preis her schenkt sich das nichts.

2. Die Koper 20 hat reichlich Stauraum unter den Sitzen.

3. Eigentlich ist die Koper ein Motorboot und wurde daher mit Rad ausgestattet. Wer das Boot auch als Segler nutzen will, ist mit einer Pinne besser bedient, die es ebenfalls gibt.

Das Tauwerk ist zwar nostalgisch, geflochtene Polyesterleinen sind aber griffiger und angenehmer.

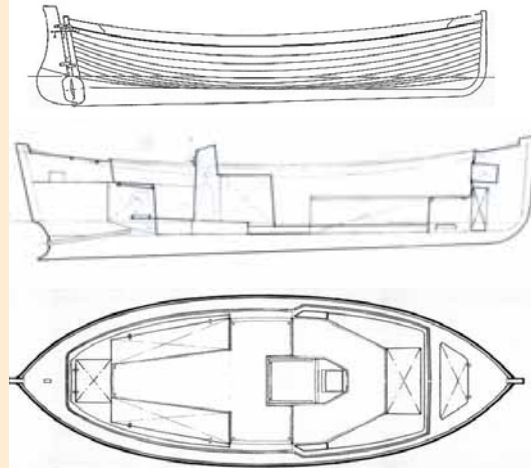
4. Die Verarbeitung macht einen guten Eindruck.

5. Der Mast steht einfach auf dem Cockpitboden und kann problemlos abgeklappt werden.

6. Die Koper 20 bietet ein großes Cockpit, das für bis zu sieben Personen zugelassen ist.

Fotos: hdm

Technische Daten WeCo 635



Lüa	6,35 m
Büa	2,30 m
Gewicht	ca. 900 kg
Tiefgang	0,50 m

Motorisierungen: Vetus (Mitsubishi) Diesel: 11 PS / 8,2 kW, 16 PS / 11,8 kW oder 25 PS / 18,4 kW.
Hybridantrieb mit Vetus E-Motor 2,2 kW und Vetus 11 PS / 8,2 kW oder 16 PS / 11,8 kW, alternativ Yanmar.

Testboot: wassergekühlter E-Motor Vetus 2,2 kW;
Reichweite: mit zwei Vetus-Standard-Batterien: 2 x 12 V - 230 Ah (K20) - in Serie 230 Ah (K20) bei 120 A und einer Geschwindigkeit von 4,9 kn = 1 Std. 15 Min. / 5,9 sm; bei 50 A und einer Geschwindigkeit von 3,9 kn = 3 Std. 30 Min. / 14 sm.
4 Batterien: 4 x 12 V - 230 Ah (K20) - in Serie/parallel 460 Ah (K20) bei 120 A und einer Geschwindigkeit von 4,9 kn = 2 Std. 45 Min. / 13,5 sm, bei 50 A und einer Geschwindigkeit von 3,9 kn = 8 Std. / 31 sm.

Testboot: vier Batterien 12 V à 160 Ah in Serie/parallel, 640 Ah (K20) bei 120 A und Vollast (5 kn) = Reichweite ca. 4 Stunden. Teillast 50 A ca. 11 Std.

Preis des Testbootes ca. 25 000,- Euro

Hersteller: WeCo b.v. Motorsloepen, Heilige Geestlaan 46, 2465 AX Rijnsaterwoude (Zuid-Holland), Telefon +31 (0) 71 3 31 36 43 / 3 31 22 44, Fax +31 (0) 71 3 31 20 01

Vertrieb am See: WTEC gmbh, Himmelreich 2, D-88639 Wald, Telefon +49 (0) 75 78 91 06, Fax +49 (0) 75 78 91 07, www.weco.nl

Stärken und Schwächen

- + gute und aufwändige Verarbeitung
- + unsinkbar
- + viel Platz
- + gutes Platzangebot
- + große Antriebsauswahl
- kenterbar