

# ZUM WASSER- WANDERN UND GENIESSEN

Sloepen sind das Metier der Interboat-Werft aus dem niederländischen Zwartsluis. Auch hierzulande wissen Kenner die gutmütigen Laufeigenschaften und den edlen Auftritt der offenen Wanderboote zu schätzen. Wir haben uns die neue Intender 820 angesehen, die Platz für bis zu zehn Personen bietet.





## TEST INTERBOAT INTENDER 820

**B**eheimatet in der von Wasserwegen durchzogenen Provinz Overijssel, hat sich die 1994 gegründete Interboat-Werft auf die Fertigung von Sloepen spezialisiert. Das aktuelle Verkaufsprogramm umfasst die Baureihen Interboat, Intender und Inter cruiser und beinhaltet insgesamt 18 Modelle in Längen von 5,70 bis 10,50 m. Bei den sieben Inter cruiser-Typen handelt es sich um stilvolle Tourenboote mit Kabinenaufbau. Die handlamierten GFK-Modelle des renommierten Familienbetriebes werden unter der Leitung von Inhaber Jerry Schuiten und seinem 80-köpfigen Team gefertigt. In 23 Jahren lieferte Interboat Sloepen & Cruisers mehr als 3.000 Bootseinheiten aus und machte sich mit erstklassiger Produktqualität einen Namen. Seit 2016 ist die in Werder an der Havel ansässige Kielwasser GmbH & Co. KG deutscher Exklusivimporteur der feinen Holland-Boote. Der aus Niedersachsen stammende

Wahl-Werderaner und bekennende Sloepen-Fan Oliver Kulzer (48) hat sich mit einer 1.000 m<sup>2</sup> großen, museal anmutenden Ausstellungshalle am Havel-Ufer einen Traum erfüllt und versteht sich als Botschafter der gefälligen Verdränger aus dem Land der Tulpen und Grachten. Im Mai 2017 von Kielwasser auf der hanseboot ancora boat show in Neustadt/Holstein vorgestellt, präsentiert sich die 8,20 x 2,80 m messende Intender 820 als geräumiges Schönwetterboot, das mit der Minimalmotorisierung von 19,8 kW (27 PS) rund 1.850 kg auf die Waage bringt und so mit einer Sondergenehmigung gut trailerbar ist. Neben dem dreizylindrigen Basistriebwerk gibt es Vetus-Vierzylinder-Motoren mit 33, 42 und 52 PS, die auf bewährten Mitsubishi-Blöcken basieren. Doch damit nicht genug: Neben einem 75 PS generierenden Volvo-D2-Diesel können auch die beiden fünfzylindrigen Volvo-D3-Aggregate mit 110 beziehungsweise 170 Pferdestärken

geordert werden. Dieschwedischen Selbstzünder sorgen für ordentlichen Schub und ermöglichen einen Topspeed von 20,5 Knoten. Da dabei allerdings schon Gleitfahrt erreicht wird, werden diese stark motorisierten Modelle mit einem Trimmsystem ausgerüstet.

An einem milden Oktobertag und bei strahlendem Sonnenschein erwartet mich Oliver Kulzer in einem kleinen Hafen am Potsdamer Jungferensee, der so exklusiv wie das Testboot ist, das vertäut am hölzernen Steg liegt. Die »Kaiserliche Matrosenstation Kongsnaes« diente dem preußischen Königshaus einst als Anlegestelle für Wasserfahrzeuge, die für »Lustfahrten« auf der Havel eingesetzt wurden. 2009 erwarb ein Berliner Schmuckhändler das Ensemble, und seitdem wird das direkt in der einstigen Grenz-Sperrzone liegende historische Areal mit Empfangshalle und Hafenanlage wieder aufgebaut. Stilvoller als hier, an einem der schön-



1. Die Intender 820 verfügt über ein großzügiges Raumangebot mit Sitzplätzen für bis zu zehn Personen
2. Der Blick von oben zeigt klare Linien und den für Sloepen so typischen, achtern positionierten Steuerstand
3. Kräftige Polster sorgen für ein komfortables Sitzgefühl und verstecken die im Bug befindliche Bordtoilette
4. Stilvoll und elegant unterwegs, macht die Intender 820 stets eine gute Figur, wie hier auf dem Griebnitzsee bei Potsdam



ten Orte Potsdams, zwischen dem Neuen Garten und der Glienicker Brücke, kann man die Intender 820 kaum präsentieren.

**Majestätisch liegt das von einer** markanten Tauwieling umsäumte Klinkerrumpf-Boot im Wasser. Der Weg ins Cockpit führt entweder über die Bordwände und die innen liegenden Tritte oder über die Badeplattform. Der klappbare Heckspiegel öffnet das Cockpit nach achtern und bildet in Verbindung mit der optionalen, genau 200 x 190 cm großen Sonnenliege und dem 50 cm tiefen Hecksteg eine chillige »Badelounge«. Der Heckspiegel ist auch notwendig, um die Zertifizierungskriterien der CE-Norm C zu erfüllen. Bei geschlossenem Spiegel darf das Boot bei Wellenhöhen bis zu zwei Metern und maximal sechs Windstärken in küstennahen Revieren eingesetzt werden. Im Cockpit mit einer Gesamtlänge von 580 cm angeht, fühlt man sich nicht zuletzt wegen der durchgehenden Freibordhöhe von 80 cm sofort sicher aufgehoben. Unter den

symmetrisch angeordneten Sitzbänken, auf denen sich – wie anfangs erwähnt – zehn Personen niederlassen können, verstecken sich nützliche Staufächer und Technik. Zu empfehlen ist der strapazierfähige Esthec-Bodenbelag, der zudem die beidseitigen Einstiegsstufen und die Oberfläche des Motorkastens ziert. Das optionale Holz-Imitat schlägt mit 3.595 € zu Buche.

**Um auf der Hecksitzbank** bequem und entspannt vor dem mittig postierten Steuerstand zu sitzen, sollte man zur besseren Übersicht ein zusätzliches Kissen sowie eine lose Armlehne mit Edelstahl-Becherhaltern ordern. So präpariert, wird es am 88 cm hohen und bis zu 60 cm breiten Fahrpult mit einem senkrecht stehenden Sechspeichen-Ruder mit 60 cm Durchmesser richtig gemütlich. Das schräg gestellte Armaturenbrett rückt alle Instrumente perfekt ins Blickfeld und der stählerne Schalt- und Gashebel ist in Griffweite der rechten Hand montiert. Die

hydraulische Lenkung spricht sofort an. Zwischen den Lenkansschlägen liegen jeweils viereinhalb vollständige Drehungen. Ein Bugstrahler inklusive zusätzlicher Batterie ist für 2.550 Euro zu haben und optimiert die ohnehin schon sehr gute Manövrierfähigkeit des Bootes. Zwei mittschiffs platzierte 70 cm hohe Konsolen beherbergen steuerbords den optionalen 40 Liter-Kompressor-Kühlschrank und backbords einen Teakholz-Schrank. Die im vorderen Bereich befindliche große U-Sitzgruppe wartet ebenfalls mit großen Staufächern auf und kann zum Bug hin mit einer Pump-Toilette nebst Septiktank, abschließbarer Tür und einem zu öffnenden Oberlicht aufgerüstet werden. Das Vorhandensein dieses mit 1.900 Euro gelisteten WC-Paketes dürfte wohl insbesondere die Damen an Bord erfreuen. Ausgestattet mit Kühlschrank, Edelstahl-Spüle, Decksdusche, mehreren Getränkehaltern, einem Soundsystem und dem im Standard-Lieferumfang enthaltenen Cabriovertdeck ist man also mit einem party-



# TEST INTERBOAT INTENDER 820



1. Zur Ausstattung gehören sechs stabile Niro-Belegklampen
2. Der Vetus-Einbaudiesel verbirgt sich unter der Konsole des Steuerstandes
3. Das Bord-WC ist raffiniert und versteckt im Bugbereich untergebracht
4. Die Sprayhood mit Bimini-Funktion
5. Das Cabrio-Verdeck für Schlechtwetter lässt sich schnell aufbauen
6. Der klappbare Heckspiegel sorgt für ...
7. ... eine große Badelounge am Heck



tauglichen Wanderboot unterwegs. Im Sommer dürften auch gelegentliche Übernachtungen an Bord kein Problem sein.

Den 52 PS leistenden 1,8-Liter-Reihenvierzylinder vom Typ Vetus M4.56 gestartet und die Leinen gelöst, tuckern wir mit minimalen 750 min<sup>-1</sup> und 3,5 kn der geschichtsträchtigen Glienicker Brücke entgegen. Schnurgerade und angenehm leise bewegt sich die Intender voran und erreicht bei 1.200 min<sup>-1</sup> ein »passendes« Kanalfahrt-Tempo von 4,8 Knoten. Ein Tick mehr Gas, und schon läuft unsere Sloep bei 1.700 min<sup>-1</sup> mit der idealen Marschgeschwindigkeit von 6,5 kn. Wir

vermerken dabei angenehme 73 dB(A). Spätestens jetzt wird klar, was Entschleunigung bedeuten kann.

Die Villen vom Jungfernsee, Tiefen See und Griebnitzsee ziehen an uns vorüber, während wir die Beine ausstrecken und nur noch die Fahrt genießen, die vom unaufdringlich tuckernden Diesel fast musikalisch umrahmt wird. Eigentlich entgegen der Vernunft, reizen wir jetzt die Antriebstechnik unserer Probandin aus. Bei 2.900 min<sup>-1</sup> erreichen wir eine Höchstgeschwindigkeit von 10,8 Knoten. Die Laufeigenschaften sind tadellos, das Boot lenkt in beide Richtungen direkt und sauber ein und erweist sich auch

in forciertem Kurvenfahrt als vorbildlich krängungsstabil.

Wer sich der Suchtgefahr des Sloepenfahrens aussetzen will, der kann seine Gesundheit mit dem Erwerb der Interboat Intender 820 ab 51.900 Euro aufs Spiel setzen. Wer das Risiko von Folgeerkrankungen nicht scheut, bestellt das erprobte 52-PS-Modell zum Grundpreis von 57.700 Euro und lässt es mit optionalem Komfort und Zubehör wie im Test bis zur 79.000 Euro teuren und schwimmenden Reha-Klinik aufrüsten.

Text & Fotos: **Rex Schober**

## TECHNISCHE DATEN

**Länge ü. Alles:** 8,20  
**Breite:** 2,80 m  
**Tiefgang:** 0,70 m  
**Gewicht:** 1.850 kg (mit 27-PS-Diesel)  
**CE-Kategorie:** C  
**Max. Personenzahl:** 10  
**Brennstofftank:** 60 l  
**Wassertank:** 50 l  
**Baumaterial:** GFK  
**Motorisierung:** Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leistung 19,8 bis 125 kW (27-170 PS)  
**Grundpreis (ab Werder/Havel):** 51.900 € mit Vetus-Basisdiesel, Leistung 19,8 kW (27 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 57.700 €, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung 79.000 €

### MOTOR IM TESTBOOT

Vetus M4.56, zweikreisgekühlter Einbaudiesel, Leistung 38,2 kW (52 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 78 x 92 mm, Hubraum 1.758 ccm, Gewicht: 192 kg, Nenndrehzahl 3.000 min<sup>-1</sup>

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Vetus-Ruder mit 60 cm Durchmesser, 12-V-Steckdose, schalldämmter Motorkasten, Tauwieling mit Bugleguan, Badeplattform, Heckspiegel klappbar, Cabrio-Verdeck mit Edelstahl-Gestänge, Seitenteile und Bugfenster vom Sprayhood zum Öffnen/Hochrollen mit Bimini-Funktion, Navigationsbeleuchtung, Kraftstoffvorfilter mit Wasserabscheider, Feuerlöscher, Motorfundamente einlaminert

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Esthec-Belag im Cockpit, auf Trittstufen und Motorkasten (3.595 €), Teakholz-Boden im Cockpit (3.595 €), manuelles Pump-WC mit Fäkalientank, abschließbare Tür und Oberlicht zum Öffnen (1.900 €), Bugstrahlruder inkl. Zusatzbatterie (2.550 €), Kompressor-Kühlschrank 40 l (1.295 €), Edelstahl-Spüle (895 €), Deckdusche am Hecksteg (895 €), Soundsystem mit CD-Radio und vier Lautsprechern (1.195 €)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	750 min <sup>-1</sup>	60 dB(A)	0 kn
	750 min <sup>-1</sup>	63 dB(A)	3,5 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	65 dB(A)	4,3 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	72 dB(A)	5,9 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	74 dB(A)	7,4 kn
	2200 min <sup>-1</sup>	75 dB(A)	7,8 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	77 dB(A)	8,9 kn
	2700 min <sup>-1</sup>	78 dB(A)	9,8 kn
(Volllast)	2900 min <sup>-1</sup>	79 dB(A)	10,8 kn

**Revier:** Jungfernsee bei Potsdam, **Crew:** 2 Personen  
**Messung:** GPS, **Wasser:** 16° C, **Luft:** 20° C, **Wind:** 2 Bft.,  
**Tank:** Diesel 60 l (100 %)

- ⊕ Sichere und gutmütige Fahreigenschaften
- ⊕ Mit Sondergenehmigung trailerbar
- ⊕ Großzügiges Raum- und Platzangebot
- ⊕ Klappbarer Heckspiegel
- ⊕ Zuverlässige und sparsame Antriebstechnik
- ⊕ Hochwertige Verarbeitung
- ⊕ Bereits gute Serienausstattung

- ⊖ Staufachklappen bisher leider ohne Aufsteller

## INFORMATIONEN UND WERFT

**Kielwasser GmbH & Co. KG** (Interboat-Exklusivimporteur für Deutschland und Lieferant des Testbootes), Adolf-Damaschke-Str. 56-68, 14542 Werder an der Havel, Tel. 03327-7321630, [www.kielwasser-boote.de](http://www.kielwasser-boote.de)

**Interboat Sloepen & Cruisers bv**, Stouweweg 39, NL-8064 PD Zwartsluis, Tel. 0031-383325854, [www.interboat.nl](http://www.interboat.nl)