

EDEL-SLOEP

Die niederländische Interboat-Werft ist für ihre stilvollen Sloepen bekannt. Mit der Intender 950 wurde der gleichnamigen Baureihe ein praktikables Tourenboot hinzugefügt. Wir haben uns das neue Flaggschiff genauer angesehen.

TEST INTERBOAT INTENDER 950



Ein Blickfang – große Sloepen wie die Interboat Intender 950 mausern sich zu veritablen Fahrtenbooten

Seit über 25 Jahren, und nunmehr in zweiter Generation unter der Ägide von Firmenchef Jerry Schuiten, produziert Interboat auf der eigenen 7.000 Quadratmeter großen Werft in Zwartsluis überaus begehrte Sloepen, Tender und Cruiser. Alle Boote werden manuell gefertigt, die hochfesten und dichten GFK-Rümpfe im aufwendigen Handauflegeverfahren hergestellt. Der im Bootsbau sehr erfahrene Familienbetrieb hat derzeit drei Modellreihen im Programm. Im Unterschied zur klassischen Sloepen-Serie sind die Intender mit einer in den Rumpf integrierten Badeplattform ausgestattet und wie die größeren Entwürfe der Intercruiser-Reihe als Halbgleiter konzipiert. Letztere können auch ihre Sloepen-Abstammung nicht verleugnen, doch sind sie mit Nasszellen, Bordküchen und Kabinen als komfortable Fahrtenboote ausgelegt.

Die Intender 950 schlägt allerdings zwischen Sloepen und Intercruiser eine Brücke und verbindet mit typischen Sloepen-Genen Markantes aus beiden Welten. In Deutschland werden die pieksauber verarbeiteten Wasserfahrzeuge über den Exklusivimporteur und Interboat-Händler Kielwasser – Feine Boote aus dem brandenburgischen Werder vertrieben. Geschäftsinhaber Oliver Kulzer, der bekennender Sloepen-Fan ist, stellte uns somit auch das Testboot zur Verfügung.

Die Intender 950 erwartet uns am Anleger der Marina Vulkan in Werder an der Havel. Bereits auf den ersten Blick gefallen die klaren Linien und das aufgeräumte Cockpit. Das Boot strahlt mit seinem schwarzen Rumpf, der dicken Tauwieling, hellen Polstern und dem akkurat eingepassten Esthec-Belag Eleganz aus. Dieses strapazierfähige Teak-Imitat gehört für Badeplattform, Einstiegsstufen und Cockpitboden bereits zur Standardausstattung. Der Einstieg ins 320 x 240 cm große Cockpit

1. Das große offene Cockpit der Edel-Sloep vermittelt ein Gefühl von Freiheit
2. Die Bugkabine mit Doppelbett ermöglicht längere Aufenthalte an Bord
3. Auch die großzügige WC- und Nasszelle macht das Boot fahrtauglich
4. Die vollwertige Pantry mit Induktionskochfeldern, Spüle und Kühlschrank
5. Im Cockpit gibt es jede Menge Raum und eine hochwertige Ausstattung
6. In der Bugkabine der 950er sorgen Ablagen und Kleiderschränke für Ordnung



mit 75 cm Freibordhöhe erfolgt über die 70 cm tiefe Badeplattform mit montierter Edelstahl-Badeleiter und einen 40 cm breiten Heckdurchgang backbords. Es geht vorbei an der 200 x 170 cm großen Sonnenbank, die gleichzeitig als Heckreihe dient und ein 160 x 180 cm großes Schapp beherbergt. Vor der 220 cm langen L-Sitzbank kann eine 120 cm lange und bis zu 70 cm breite Dinette aufgestellt werden. Unter ihren Beinen befindet sich mittschiffs der bequem zugängliche Maschinenraum. Gegenüber auf der Steuerbordseite steht ebenfalls mittschiffs die 100 cm hohe und 60 cm breite Steuerkonsole mit Skipper-Einzelsitz, die mit dem optionalen Luxury-Vollholz-Steuerrad bestückt ist. Neben einem 12-Zoll-Garmin-Plotter, für den mit allen zugehörigen Instrumenten stolze 5.395 Euro zu befragen sind, ist vor allem das ultra-moderne »Double Can Proportional Thruster Panel« von Vetus zu erwähnen. Mit

diesem einzelnen Joystick lassen sich Bug- und Heckstrahlruder wie bei sehr viel teureren Manövrier-Systemen proportional steuern. Beim Kauf des 3.800 Euro teuren Heckstrahlers wird diese technische Besonderheit mitgeliefert. Vor dem Steuerstand befindet sich eine Stufe tiefer die 102 cm breite Pantryzeile mit einem zweiflammigen Induktionsherd, Spüle und Kühlschrank. An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass das Boot bereits in der fahrfertigen Serienausstattung über einen Landanschluss und einen 220-Volt-Inverter sowie gleich drei 320 Amperestunden leistende Verbraucherbatterien verfügt. Diese Bordstromversorgung ist die ideale Grundlage für Zusatzausstattungen wie ein elektrisches WC oder eine elektrische Ankerwinde. Dass bei einer wirklich umfangreichen Serienausstattung die fünfteilige Windschutzscheibe mit Scheibenrahmen extra erworben werden muss, ist der Tatsache geschuldet, dass

eine lupenreine Sloep eben über keine Windschutzscheibe verfügt. Letztlich wird das ganze Cockpit-Ensemble serienmäßig von einem zweiteiligen Cabrio-Verdeck überdacht.

Eine massive Holztür in heller Eichen-Optik öffnet den vorderen Kabinenbereich, der die Intender 950 zum veritablen Fahrtenboot macht. Neben einem geräumigen Sanitärraum und der Bugkabine gibt es zahlreiche Staufächer und Schränke, die auch für hängende Kleiderordnung sorgen. Die Doppelkoje ist 230 cm breit und 195 cm lang, zwei Seitenfenster und ein rundes Dachluk ermöglichen den Einfall von Tageslicht. Die Stehhöhe beträgt brauchbare 170 cm und man fühlt sich auf Anhieb gut aufgehoben. Im WC-Bereich wirkt etwas nachteilig, dass man sich angesichts des ansonsten cleveren und großzügigen Kabinenlayouts nicht kopfüber zum Waschbecken beugen kann, weil konzeptionsbedingt



eine Wand darübersteht. Stabile Haltegriffe, die LED-Beleuchtung und der schnelle Zugang zu den Bedienpaneels der Bordstromversorgung runden den funktionalen Kabinenbereich ab.

Und was machen die Fahreigenschaften? Den Gang bei 700 min⁻¹ eingekuppelt, bleibt es im Maschinenraum still. Die Geräuschkentwicklung von 50 dB(A) entspricht normaler Unterhaltung. Flüsterleise schiebt der 161,8 kW starke Volvo D3-220, ein fünfzylinderiger Common-Rail-Turbodiesel mit Wellenantrieb, unsere Probandin mit minimalen 2,7 Knoten voran. Das übliche Kanalfahrt-Tempo von 6,4 Knoten ist bei etwa 1.650 min⁻¹ erreicht, wobei die Maschine nun knappe fünf Liter Brennstoff pro Stunde verköstigt. Bei einer Füllung des 300-Liter-Serientanks, optional ist auch ein 600-Liter-Tank erhältlich, könnte man so gut und gerne 380 nautische Meilen oder mehr als 700 Kilometer weit unterwegs

1. Typisch Intender - das offene Heck mit Badeplattform
2. Die Hecksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen zur komfortablen Sonnenliege umfunktionieren
3. Eine massive verschließbare Tür öffnet die Bugkabine
4. Das Boot kann optional mit einer elektrischen Ankerwinde inklusive Fußbedienung ausgerüstet werden
5. Der Kommandostand verfügt über den neuen Proportional-Joystick von Vetus, der Bug- und Heckstrahlruder gleichzeitig steuern kann



sein. Das reicht für die »Große Berliner Umfahrt« und einen ausgiebigen Havel-Törn, ohne eine Tankstelle anlaufen zu müssen – in den meisten Fällen praktisch für die ganze Saison. Die Maximalgeschwindigkeit erreichen wir bei 3.850 m⁻¹ und damit verbundenen 17,8 Knoten, wobei der Schallpegelwert mit 79 dB(A) immer noch erträglich bleibt. Dass der Kraftstoffverbrauch nun etwa 40 Liter pro Stunde beträgt, sei nur am Rande erwähnt, da dies in der Praxis eigentlich ohne Bedeutung ist. Dank des durchgezogenen Kiels und einem großen Ruderblatt reagiert das Boot wunderbar

direkt auf Steuerbefehle, benötigt aber für den Vollkreis gute drei Ruderumdrehungen. Bei Vollgas und hart gelegtem Ruder legt sich die Intender 950 kaum auf die Seite. Dass mittels der proportionalen Vetus-Joystick-Steuerung und schubkräftiger Bug- und Heckstrahler Hafenmanöver richtig Spaß machen können, verdient einen weiteren Pluspunkt. In der CE-Seetauglichkeitseinstufung nach Kategorie B (Windstärke bis 8 Bft, Wellenhöhe bis 4 m) zertifiziert, empfiehlt sich das rauwassertüchtig Testschiff für Fahrten außerhalb von Küstengewässern.

So präsentiert sich die Intender 950 als elegantes, durchdachtes, komfortables und sicheres Tourenboot für vorzugsweise zwei Personen. Eine umfangreiche Serienausstattung macht die schicke Niederländerin mit einem Grundpreis ab 173.735 Euro von der Stange weg fahrfertig. Wer – wie beim Testexemplar geschehen – zu einer stärkeren Motorisierung und einigen lohnenswerten Optionen greift, der kratzt an der 250.000-Euro-Marke. Dafür gibt es allerdings ein hochwertiges, zeitgemäßes und stilvolles Produkt. ■

Text & Fotos: **Rex Schober**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,75 m
Breite: 3,35 m
Durchfahrthöhe: 1,70 m (ohne Scheibenrahmen)
Tiefgang: 0,95 m
Gewicht: 5.500 kg
CE-Kategorie: B
Kojenzahl: 2 (+2)
Brennstofftank: 300 l
Wassertank: 260 l
Septiktank: 60 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leistung 47,8 bis 235,3 kW (65-320 PS)
Grundpreis (ab Werder): 173.735 € mit Basismotor Vetus VH4.65, Leistung 47,8 kW (65 PS), Preis des Testbootes mit Volvo D3-220 und umfangreicher Sonderausstattung 247.500 €

MOTOR IM TESTBOOT

Volvo D3-220, elektronisch gesteuerter Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung, Leistung: 161,8 kW (220 PS), Zylinderzahl: 5 in Reihe, Bohrung x Hub: 81 x 93 mm, Hubraum: 2,4 Liter, Gewicht 301 kg, Nenndrehzahl: 4.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Steuerstand wahlweise achtern oder mittschiffs, Esthec-Teak-Laminat auf Badeplattform, Einstiegsstufen und Cockpitboden, abschließbare Tür zur Kajüte, komplettes zweiteiliges Cabriovertdeck, 80-l-Kompressor-Kühlschrank, Induktionsherd mit zwei Kochzonen, umlaufende Tauwieling, Edelstahl-Reling, manuelles Pump-WC, Einbauspots in Kajüte und Waschraum

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Fünfteiliger Windschutzscheibenrahmen mit drei elektrischen Scheibenwischern (9.646 €), hohe Heckpersenning (2.289 €), Heckstrahlruder Vetus Bowpro (3.800 €), 12-Zoll-Dashbord mit Plotter und Einzelinstrumenten (5.359 €), Ruderlagenanzeige (677 €), Standheizung für Kabine und Pflicht (3.118 €), elektrisches WC inklusive Septiktank (1.705 €), elektrische Ankerwinde (1.851 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	49 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	50 dB(A)	2,7 kn
	1000 min ⁻¹	52 dB(A)	4,0 kn
	1500 min ⁻¹	55 dB(A)	5,9 kn
	2000 min ⁻¹	58 dB(A)	7,6 kn
	2500 min ⁻¹	62 dB(A)	9,1 kn
	3000 min ⁻¹	75 dB(A)	11,9 kn
	3500 min ⁻¹	77 dB(A)	14,8 kn
(Volllast)	3850 min ⁻¹	79 dB(A)	17,8 kn

Revier: Großer Zernsee bei Werder an der Havel, **Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 18° C, **Luft:** 20° C, **Wind:** 2-3 Bft., **Tank:** Diesel 270 l (90 %) Wasser: 65 l (25%)

- ⊕ Sicheres und gutmütiges Fahr- und Manövrierverhalten
- ⊕ Proportionale Bug- und Heckstrahler-Steuerung von Vetus
- ⊕ Leichte Begehbarkeit und sehr gutes Platzangebot
- ⊕ Sehr gute Verarbeitungsqualität und praktische Detaillösungen
- ⊕ Angenehm geringe Lautstärke-Entwicklung

- ⊖ Am Testboot etwas unpraktische Kühlschranköffnung nach links
- ⊖ Windschutzscheibe und Rahmen gehören nicht zum Standard

INFORMATIONEN UND WERFT

Kielwasser GmbH & Co. KG (Interboat-Exklusivimporteur und Lieferant des Testbootes), Adolf-Damaschke-Str. 56-58, 14542 Werder an der Havel, Tel. 03327-7321630, www.kielwasser-boote.de

Interboat, Oud Loosdrechtsedijk 181, NL-1231 LV Oud Loosrecht, www.interboat.com