

Von der Einfachheit des Bootfahrens –  
reinsetzen, starten, losfahren



## Intender 700

Werden Holland und der Bootsmarkt in einem Atemzug genannt, dann drängt bei Insidern fast immer wie selbstverständlich die Assoziation Stahl, Aluminium und zuweilen Holz in den Vordergrund. Dass es jedoch auch anders geht – und zwar vom Feinsten – diesen Beweis tritt seit rund einem viertel Jahrhundert die „Interboat-Werft“ an. Und brandneu in diesem Zusammenhang, der nach Deutschland verlängerte Importeurs-Arm, die „Kielwasser Bootshandel GmbH & Co.KG“ in Werder (Havel). Claus D. Breitenfeld hat das Multitalent, den „Intender 700“, auf den Loosdrechtsche Plassen näher unter die Lupe genommen.

**E**in Blick auf die Web-Seite von Interboat macht transparent, wie breit diese holländische Werft mit ihren zwei Standorten in Oud Loosdrecht (Verkauf / Ausstellung) und Zwarts-luis (Produktion) aufgestellt ist. Als Aushängeschild rangieren zweifellos an erster Stelle ihre Sloepen- und Tender-Modelle, die jeweils in sechs Grundvarianten und Längen von 5,70 – 7,70 Meter (Sloep), bzw. 6,50 bis 8,20 Meter (Tender), angeboten werden. Sie demonstrieren ohne Wenn und Aber die Einfachheit des Bootfahrens

auf vortreffliche Art und Weise. Kein übertriebener Schnickschnack, einfach reinsetzen, starten, losfahren. Das ist Boating in Reinkultur.

Doch auch jener Spezies, die's gerne etwas aufwändiger hätte, kann Werftchef Jerry Schuiten etwas bieten, nämlich die Serie „Inter-Cruiser“, deren Typenvielfalt sich immerhin über acht Modelle erstreckt, mit Abmessungen zwischen 8,30 und 10,75 Metern. Hinzu kommen noch drei weitere Exponate, die L-Line Lounge, C-Line Comfort und S-Line Sport. Alles in allem 23 Mal Schiff von erster Sahne. Zieht man



1

Herkunft zu befragen, hat er eine verblüffend einfache Antwort parat: „Die gab's bislang nicht in der Region um Berlin, eigentlich nicht einmal in ganz Deutschland“. Und weiter: „Die Leute, die nach getaner Arbeit am Abend 'mal schnell, unkompliziert und entspannt eine Runde auf dem Wasser drehen wollen, die brauchen keine hochtechnisierten Geräte“. Womit wir wieder



2

bei der Einfachheit des Bootfahrens wären. Oliver Kulzer, der von sich selbst sagt, dass er von Kindesbeinen an dem Boating verfallen ist, hat diesen Bazillus vom Großvater geerbt. Mit ihm fuhr er wann immer möglich zum Fischen und hat auch selbst Boote gebaut. Von Hause aus eigentlich Kaufmann, wollte er im fortgeschrittenen Alter noch einmal etwas Neues in Angriff nehmen. Was lag da näher, als der Wechsel zum motorisierten Wassersport...?!

Unser Testproband positioniert sich an zweitstärkster Stelle im Reigen der 700er Intender-Baureihe mit dem Vetus-Diesel 4-Zylinder M4.45, 31 kW (42 PS). Die derzeit maximale Motorisierung wird mit 55 Diesel-kW (75 PS) auf Volvo Penta-Basis gelistet. Damit soll es der sieben Meter lange Klinkerrumpf auf immerhin 35 km/h bringen.

So einfach und simpel, wie sich das Handling dieses Bootes präsentiert, so unkompliziert, aber dennoch nicht minder schiffig, ist die Ausstattung, die vor allem optisch durch das mächtige, fast komplett umlaufende Strukturtrau als Scheuerleiste unterstrichen wird. Den Begriff „Scheuerleiste“ sollte man in die-



3

dabei noch die Möglichkeit der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten ins Kalkül, dann summiert sich rein rechnerisch die Modellpalette auf gut über hundert Exponate. Wer dabei nicht seinen „Deckel aufs Töpfchen“ findet, dem kann nicht mehr geholfen werden...

## Design, Konzept, Verarbeitung

Oliver Kulzer heißt der Mensch, der ab sofort im brandenburgischen Werder an der Havel als Chef des „Kielwasser Bootshandels“ fungiert. Auf die Frage, was ihn dazu getrieben habe, sich ausgerechnet mit Sloepen, Tender und Cruiser holländischer



4

1 Ganz schön flott mit 29,8 km/h (16.1 kn) dank der zweitstärksten Motorisierung – 31 kW (42 PS). Fotos: Breitenfeld / Werfte

2 Platz satt für locker acht Personen.

3 Vor der Steuerkonsole angeordneter Motorkasten.

4 Griffiges Holzruder unterstreicht schiffiges Flair.



sem Fall allerdings nicht zu wörtlich nehmen und diese Funktion besser ordentlichen Fendern überlassen. Zu schade wäre es um aufgeriebene Litzen, die sich nur schwer reparieren lassen.

Im Cockpit dominiert der mittige Steuerstand, der gleichzeitig in der Verlängerung nach vorne eine Einheit mit dem Motorkasten bildet. Um an den Vetus-Diesel heranzukommen, wird das komplette GfK-Formteil einfach nach achtern angekippt. Größere Inspektionsarbeiten am Motor machen es erforderlich, die gesamte Einheit zu demontieren.

Unter den wasserabweisenden Polstern im gesamten Sitzbereich wird jede Möglichkeit des Stauens genutzt, sogar unter den seitlichen Tritten, die den Ein- und Ausstieg an und von Bord deutlich erleichtern. Bestens erreichbar unter der breiten Fahrersitzbank, die mit variablen Polstern im Handumdrehen zur üppigen Sonnenliege umfunktioniert wird oder der Sitzpositionserhöhung dient, Handlenzpumpe, Batterie, Kühlwasserfilter, Feuerlöscher und Auspuffkrümmer. Sämtliche Trittflächen im inneren Bootsbereich ausgelegt mit Flexiteak, inklusiv der relativ großen Badeplattform, was den maritimen Charakter noch um ein Vielfaches steigert. Praktikabel und unerlässlich die stabile Teleskopbadeleiter mittig achtern montiert, mit zusätzlicher Haltestange, die das Anbordkommen deutlich vereinfacht.

Ordentliche Festmacherklampen, jeweils dreimal seitlich, inklusiv des Springpollers, großer Ankerkasten, der VA-Bugbeschlag, die schützende Hacke unter dem rechtsdrehenden Dreiblatt-Bronze-Propeller, Navigationslichter, die flache Handlauf-Reling auf dem Vorschiff, diverse Gläserhalter und der übersichtlich konzipierte Steuerstand mit Einhebelschaltung, analogem Drehzahlmesser, Kraftstoff- und Batterieanzeige, Bugschrauben-Stick, Zündschloss, 12-V-Steckdose und drei Kippschalter mit Sicherungsfunktion, komplettieren die technische Ausstattung.

## Fahreigenschaften

Bestens im Griff und absolut souverän im Handling, erweist sich dieser Intender auch unter der Führung von weniger versierten Rudergängern. Auf die durch leichtgängige Kabelzüge an das Ruderblatt weitergeleiteten Kursvorgaben reagiert der Rumpf prompt und exakt. Zwar wurde dem Vorschiff ein Querstrahlruder spendiert, das man jedoch wohl in den seltensten Fällen bemühen werden wird, Ausnahme bei Manövrier-Exerzitien unter extrem widrigen Wetterbedingungen.

Über die Beschleunigung aus ruhender Position bis Vmax von knapp 30 km/h (16 kn) bei 3.000 U/min in lediglich 13 Sekunden kann ebenfalls nicht gemeckert werden. Gilt es immerhin eine Testmasse von etwa 1.400 kg bei Laune zu halten, der die moderate Leistung von gerade 'mal 31 kW (42 PS) gegenüber steht. Dabei hält sich auch der Kraftstoffverbrauch mit 8,6 l/h in vertretbarem Rahmen. Noch wirtschaftlicher ist man völlig entschleunigt unterwegs mit 1.800 U/min, 12 km/h Revierfahrt und gerade 'mal 3.1 l/h.

Volle Kanne in die Kurve, die sparsamen vier Ruderumdrehungen verlangen geradezu danach, der Rumpf macht auch dieses Spektakel klaglos mit. Kein achterliche Wegschmieren und schon gar keine Kavitationerscheinungen am Propeller. Und bei niedrigster Drehzahl von 800 U/min mit hart gelegtem Ruder, pendeln sich die Kreisbögen um eine halbe Bootslänge in jede Richtung ein.

Noch ein Wort zu den Phonwerten: Unter Vollast und zügiger Marschfahrt erscheinen 85 und 79 dB(A) relativ hoch. Die vorschnelle Vermutung mangelhafter Geräuschdämmung wäre jedoch völlig fehl am Platz. Diese Phonwerte sind zum Großteil den widrigen Testbedingungen geschuldet, den Wind- und Wassergeräuschen, nebst Regen.

## Fazit

Selbst auf die Gefahr hin zu nerven, der Chronist kann es nicht oft genug wiederholen, wer Boating in seiner ursprünglichsten Form sucht, der kommt nicht umhin, sich mit dem Intender- oder auch Sloep-Gedanken auseinanderzusetzen. Reinsetzen, starten, losfahren – und das selbst als relativ unerfahrenes Greenhorn. Überschaubare Betriebs- und Unterhaltskosten, kein großes Gedöns um aufwändige Zusatzausrüstung – möglich aber nicht erforderlich, denn dieser Intender wird ziemlich fahrfertig geliefert – einfach Fahrspaß pur genießen mit der kompletten Familie und Freunden. Claus D. Breitenfeld

- 1 Übersichtlicher Steuerstand mit den notwendigsten Armaturen. Ergonomisch positioniert die Einhebelschaltung.
- 2 Stabile Teleskopleiter auf der Badeplattform.
- 3 Stauraum wo immer möglich unter den Sitzbänken.
- 4 Stauräume unter den seitlichen Tritten.
- 5 Achterliche Sitzgruppe kann zur Sonnenliege umfunktioniert werden.
- 6 Flaches Staufach unter der Sitzfläche des Motorkastens.
- 7 Fishtail-Ruderblatt und durch Hacke geschützter Propeller.



**Importeur- und Werftkontakt :**  
 Kielwasser Bootshandel GmbH & Co.KG  
 Adolf-Damaschke-Str. 56-58  
 D-14542 Werder (Havel)  
 Telefon: 03327-732 16 30  
 Mobil 0172-648 64 55  
 post@kielwasser-boote.de  
 ➔ [www.interboat.de](http://www.interboat.de)  
 ➔ [www.kielwasser-boote.de](http://www.kielwasser-boote.de)  
 INTERBOAT  
 Oud Loosdrechtsedijk 181  
 NL-1231 LV Oud Loosdrecht  
 Tel.: 0031-(0)-35 582 74 25  
 Mail: info@interboat.nl  
 ➔ [www.interboat.nl](http://www.interboat.nl)

### Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	10
0-Marschfahrt	8
0-Vmax minus 1 kn.	13
Drehkreis in Bootslängen	auf dem Teller bis 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	4

### Testbedingungen

Revier	Loosdrechtsche Plassen
Wind (Beaufort)	2 - 3
Wellenhöhe (Meter)	0,20
Personen an Bord	1
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	25

### Technische Daten

Herstellerland	Niederlande
Werft/Modellbezeichnung	INTERBOAT / Intender 700
Konstruktion/Design	INTERBOAT
Länge ü. A. (m)	7,00
Rumpflänge (m)	6,60
Länge Wasserlinie(m)	6,20
Breite ü. A. (m)	2,50
Tiefgang max. ca. (m)	0,65
Durchfahrthöhe max/min ca. (m)	1,12
Gewicht leer/max. load (kg)	1200 / 775
Baumaterial	GfK
Rumpf/ Bauart	Knicks pant / geklinkert
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Vetus M4.45, Reihen-4-Zylinder-Saugdiesel, 1758 ccm, 31 kW (42 PS)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	16 x 14", 3-Blatt, Bronze
Motorisierung von – bis kW (PS)	11,8 - 55,1 (16 - 75)
Antriebsart	Welle
Kraftstofftank (l)	60
Frischwassertank (l)	30
CE-Kat./Personen	C / 8
Preis Standard/Testschiff (€)	40.900,- / 51.545,-

### Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	600	2,9	5,3	3,5	1,21	0,65	169,03	313,04	55
<b>2 Motoren</b>									
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1.150	6,7	12,5	7,2	1,07	0,58	189,83	351,57	64
untere Gleitfahrt	2.200	11,7	21,7	21,5	1,84	0,99	111,01	205,60	73
ökonomische Marschfahrt	3.000	21,3	39,5	34,1	1,60	0,86	127,43	235,99	75
schnelle Marschf.	4.500	36,5	67,6	68,1	1,87	1,01	109,34	202,50	81
V-max.	5.200	44,4	82,2	87,1	1,96	1,06	103,99	192,59	85

\* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 54  
 \*\* Gemessen am (Innen) Fahrstand