

Die Firma Interboat aus den Niederlanden gilt als absoluter Sloepen-Spezialist. Das neueste Modell im Verkaufsprogramm ist die Interboat 6.5, die während des SKIPPER-Bootshandel-Praxistests auf der Havel einen stimmigen Eindruck hinterlässt und ihrer Crew viel (Fahr-)Freude bereitet.

OFFEN UND FEIN

Mit der in Werder an der Havel ansässigen Kielwasser GmbH & Co. KG hat die 1994 gegründete Interboat-Werft seit Frühjahr 2016 einen ebenso kompetenten wie seriösen deutschen Vertriebspartner an ihrer Seite. Exklusivimporteur und Kielwasser-Chef Oliver Kulzer (47) ist als bekennender Sloepen-Fan vom Konzept der gefälligen Freizeitboote aus dem Lande der Tulpen und Grachten zu 100 Prozent

überzeugt – und vermittelt dies auch sehr glaubhaft an seine Kundschaft. In einer 1.000 m² großen Ausstellungshalle direkt am Havel-Ufer bevorratet der aus Niedersachsen stammende Wahl-Werderaner einen interessanten Querschnitt des aktuellen Interboat-Programms, das die Baureihen Interboat, Intender und Intercruiser umfasst. Gegenwärtig besteht die Interboat-Flotte aus 18 aufwendig von Hand laminierten GFK-Modellen in Längen von 5,70 bis 10,50 m,

wobei es sich bei den sieben Intercruiser-Typen um stilistisch ansprechende Tourenboote mit Kabinenaufbau handelt. Beheimatet im von Wasserwegen umgebenen Städtchen Zwartsluis in der Provinz Overijssel, lieferte Interboat Sloepen & Cruisers bv in den vergangenen 23 Jahren mehr als 3.000 Bootseinheiten aus. Geleitet wird der Familienbetrieb von Jerry Schuiten, der ein engagiertes 80-köpfiges Mitarbeiterteam beschäftigt. Das jüngste Projekt der flo-

Aus der Vogelperspektive verdeutlicht sich das hervorragende Raumangebot. Im Cockpit der neuen Interboat 6.5 finden bis zu zehn Personen platz



TEST INTERBOAT 6.5

rierenden Bootsschmiede, in der die einwandfreie Produktqualität der komplett unter einem Dach gefertigten Kunststoff-Boote oberste Priorität genießt, ist die im vergangenen März anlässlich der HISWA RAI Amsterdam Boat Show vorgestellte Interboat 6.5. Das als Eigenentwurf der Werft konstruierte, 6,50 x 2,50 m messende Wasserwanderboot wiegt mit der 11,8 kW (16 PS) leistenden Minimalmotorisierung schlanke 1.300 kg. Neben dem zweizylindrigen »Einstiegstriebwerk«, das unter Idealbedingungen eine Höchstfahrt von immerhin sieben Knoten ermöglichen soll, kann man unsere Testkandidatin mit 27, 33, 42 oder gar 75 Pferdestärken in Gestalt eines Volvo-D2-Diesels ordern. Der schwedische Reihenvierzylinder verleiht der Interboat-Novität zwar keine Flügel, sorgt aber für einen theoretisch und auch praktisch wasserskitauglichen Topspeed von annähernd 20 Knoten. Die anderen vorab aufgeführten Maschinen stammen aus den Regalen von Vetus und basieren auf bewährten Mitsubishi-Blöcken. Momentan wird als emissionsfreie Alternative zu den durchweg sehr verbrauchsgünstigen und eminent zuverlässigen Selbstzündern an einem Elektro-Antrieb getüftelt, der voraussichtlich eine Leistung von knappen zehn Kilowatt generieren dürfte.

Der Tester hat das Vergnügen mit der Produktionsnummer 3, die gleichzeitig das erste Exemplar der Interboat 6.5 in deutschen Landen ist. Gemeinsam mit den Schwesterschiffen Interboat 17, Intender 640 und Intender 820 gehörte die 6.5 Ende Mai zu den Kielwasser-Exponaten auf der hanseboot ancora

boat show in Neustadt/Holstein. Und da dieses Boot mit bis zu zehn Personen an Bord die Einstufungskriterien der CE-Kategorie C erfüllt, könnte es bedenkenlos in küstennahen Revieren mit Wellenhöhen bis einschließlich zwei Metern und bei maximal 6 Windstärken zum Einsatz kommen. Von solchen Wetterverhält-



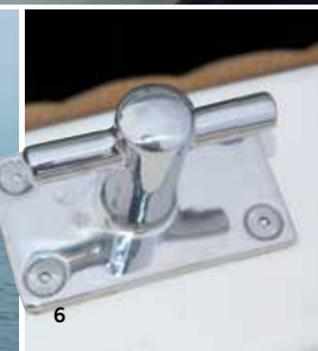
nissen sind wir jedoch beim SKIPPER-Bootshandel-Testtermin meilenweit entfernt. Die Interboat 6.5 schwimmt hier und heute auf brandenburgischen Gewässern und präsentiert sich schon am Steg als außergewöhnlich geräumiges Klinkerrumpf-Boot, das es nun aus der Nähe zu inspizieren gilt. Im vorderen Bereich des symmetrisch gestalteten Cockpits mit 80 cm innerer Bordwandhöhe befindet sich eine U-Sitzgruppe, die auf den Platzbedarf von fünf bis sechs Bordgästen zugeschnitten ist. Unter dem Bugpolster kommt eine isolierte 75-Liter-Kühlbox zum Vorschein, im Unterbau

der Seitenbänke steht reichlich Stauvolumen für loses Equipment zur Verfügung. Zum ungestörten Sonnenbaden werden die optionalen Einlegepolster benötigt, die eine nutzbare Liegefläche von 200 x 194 cm ergeben und mit 700 Euro in der Zubehörliste auftauchen.

Sehr sinnvoll ist überdies der auch aus optischen Gründen unbedingt empfehlenswerte Esthec-Belag, der als kostenpflichtiges Extra mit 3.095 Euro abgerechnet wird. Das strapazierfähige Holz-Imitat zierte den Cockpitboden, die beidseitig vorhandenen Einstiegsstufen und die Oberfläche des zentral postierten Motorkastens. Der Interboat-Skipper lässt sich auf der Heckbank nieder – und tut gut daran, die geforderten 135 Euro in eine originale »Fahrersitz-erhöhung« zu investieren sowie gegebenenfalls auch die Armauf-lage mit Niro-Becherhaltern zu ordern, für die nochmals 175 Euro abgerechnet werden. Beide Accessoires – wir haben es für Sie ausprobiert – verbessern definitiv den Komfort und steigern daher den Wohlfühlfaktor. Das schräg gestellte Armaturenbrett beinhaltet die erforderlichen Überwachungsinstrumente, der Schalt- und Gashebel ist in Griffweite der rechten Hand montiert, und oben-dreihin hat man ein steil stehendes Sechspeichen-Ruder mit 60 cm Durchmesser vor sich. Zwischen den Lenkanschlüssen liegen genau vier vollständige Drehungen, die dank der hydraulischen Unterstützung ohne jeglichen Kraftaufwand zu bewerk-



1. Die achterliche Sonnenliege misst 200 x 85 cm – ein schönes Plätzchen zum Relaxen
2. Eine Edelstahl-Badeleiter gehört zum Standard-Lieferumfang der Interboat 6.5
3. Im Heckbereich gibt es extrem viel Stauraum. Den GFK-Deckeln fehlen geeignete Aufsteller
4. Die geflochtete Tauwieling ist Rammschutz und ein unverzichtbares Stilelement zugleich
5. An Bord der 6.5 fühlt man sich auf Anhieb gut aufgehoben. Ein Boot, das entspannt ...
6. Wie es sich für ein Qualitätsfabrikat gehört, sitzen die Niro-Beschläge an richtiger Stelle
7. Sämtliche Gläser- und Flaschenhalter bestehen ebenfalls aus rostfreiem Stahl





1. Als sehr hilfreich erweisen sich die seitlichen Ein- und Ausstiegsstufen
2. Senkrecht stehendes Sechspeichen-Ruder mit 60 cm Durchmesser
3. Der perfekt zugängliche Vetus-Diesel generiert 30,9 kW, also 42 PS
4. Das exakt angepasste Spritzverdeck mit sauber eingearbeiteten Folien-scheiben überspannt die vorderen Sitzbänke des offenen Wanderbootes



TEST INTERBOAT 6.5

stelligen sind. Während die geflochtene Tauwieling als kultiges Erkennungsmerkmal eines Holland-Klassikers genauso im Lieferumfang zu finden ist wie ein Cabriooverdeck, der Batteriehaupschalter oder der 61 Liter fassende Brennstofftank mit Absperrventil, müssen andere schöne Features wie ein Bugstrahlruder, die 200 x 85 cm große Sonnenliege auf dem mit XXL-Schapps unterkellerten Achterdeck oder ein Hecksteg separat bestellt werden. Wer ein Trocken-WC für unverzichtbar hält, der kommt gegen die Einrichtung von 225 Euro auf seine Kosten.

Wir starten den 42-PS-Vetus, einen 1,8-Liter-Reihenvierzylinder vom Typ M4.45, lösen die Leinen und tuckern mit minimalen 750 min⁻¹ und 3,2 kn der Hafenausfahrt entgegen. Das feine kleine Ausflugsschiffchen bewegt sich schnur-

gerade voran und macht bei konstanten 1.300 min⁻¹ beinahe fünf Knoten Fahrt, die als sehr angenehm empfunden werden. Die Besatzung vernimmt auch bei 1.900 Touren pro Minute ein kernig-sympathisches Laufgeräusch, einhergehend mit einem perfekten Sightseeing-Tempo um die 6,5 Knoten. Eine Auszeit vom Alltagsstress ist angesagt – Entschleunigung heißt die Devise. Genau deshalb ist das Sloopenfahren immer wieder ein tolles Erlebnis. Man kann in geselliger

Runde unterwegs sein, hat mehr als ausreichend Platz zum Beineausstrecken und wird angesichts der schnell einsetzenden Entspannung vermutlich nur selten den Wunsch verspüren, die maximale Leistungsfähigkeit der Technik auszuloten. Wir tun es jetzt doch und notieren bei abgelesenen 2.950 min⁻¹ eine Spitzengeschwindigkeit von 10,9 Knoten, also 20 km/h. An den Laufeigenschaften der Interboat 6.5 gibt es nichts zu beanstanden. Unsere Proban-

din, die übrigens problemlos zu trailern ist, lenkt in beide Richtungen sauber ein und erweist sich in enger Kurvenfahrt als enorm krängungsstabil. Da lohnt sich doch ein abschließender Blick auf die Preisliste. Das »Kassenmodell« kostet ab Werder verlockende 37.720 Euro, und die getestete Baunummer 3 wechselt für 49.105 Euro den Besitzer. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,50 m
Breite: 2,50 m
Durchfahrthöhe: 1,05 m
Tiefgang: 0,70 m
Gewicht: ab 1.300 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 10
Bedarfskojen: 2
Brennstofftank: 61 l
Baumaterial: GFK

Motorisierung: Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leistung 11,8 bis 55,1 kW (16-75 PS)

Grundpreis (ab Werder/Havel): 37.720 € mit Vetus-Basisdiesel, Leistung 11,8 kW (16 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 42.720 €, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung 49.105 €

MOTOR IM TESTBOOT

Vetus M4.45, Einbaudiesel mit indirekter Einspritzung, Leistung 30,9 kW (42 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 78 x 92 mm, Hubraum: 1.758 ccm, Gewicht: 199 kg, Nenndrehzahl: 3.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Cabriooverdeck mit Edelstahl-Gestänge, hydraulische Lenkung, selbstlenzendes Cockpit, Polstersatz mit farblich abgesetzten Kedern, Badeleiter, internationale Navigationsbeleuchtung, geflochtene Wieling mit Türkischem Knoten als Bugfender, 75-Liter-Kühlbox, 61-Liter-Brennstofftank mit Absperrventil, Lenzpumpe, Ankerkasten, Antifoulinganstrich mit farblich abgesetztem Wasserpass

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Esthec-Kunstteak-Belag auf dem Cockpitboden, auf Einstiegsstufen und Motorkasten (3.095 €), Esthec-Stoßleiste über der Wieling (1.150 €), Bugsonnenliege (700 €), achterl. Sonnenliege (325 €), Bugleguan (500 €), Armauflage mit Niro-Becherhaltern (175 €), Fahrersitzerhöhung (135 €), Ganzpersenning (975 €), Bugstrahler (2.550 €), Badesteg m. Esthec-Belag (1.900 €), Cockpitbeleuchtung (450 €), Soundsystem mit Radio/CD-Player und vier Lautsprechern (1.195 €), Chemie-WC (225 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	750 min ⁻¹	63 dB(A)	0 kn
	750 min ⁻¹	65 dB(A)	3,2 kn
	1000 min ⁻¹	63 dB(A)	3,7 kn
	1300 min ⁻¹	65 dB(A)	4,9 kn
	1600 min ⁻¹	72 dB(A)	5,7 kn
	1900 min ⁻¹	70 dB(A)	6,5 kn
	2200 min ⁻¹	73 dB(A)	7,2 kn
(Volllast)	2500 min ⁻¹	77 dB(A)	8,3 kn
	2800 min ⁻¹	81 dB(A)	9,9 kn
	2950 min ⁻¹	83 dB(A)	10,9 kn

Revier: Havel bei Werder

Crew: 2 Personen

Messung: GPS

Wasser: 12° C, **Luft:** 17° C

Wind: 2-3 Bft.

Diesel: 43 l (70 %)

- ➕ Gefälliges und modernes Sloopen-Design
- ➕ Sehr stabile Wasserlage übers gesamte Drehzahlband
- ➕ Rundum ansprechende Material- und Fertigungsqualität
- ➕ In Anbetracht des Gebotenen sehr attraktive Preisgestaltung
- ➕ Mehrere ökonomische Motorisierungen stehen zur Auswahl
- ➕ Für ein Boot dieser Größenklasse optimale Platzverhältnisse
- ➕ Zahlreiche Extras erlauben eine weitreichende Individualisierung
- ➕ Zehnjährige Rumpf- und fünfjährige Vetus-Technik-Garantie

- ➖ Geeignete Aufsteller an den Stauraumdeckeln fehlen
- ➖ Die Polster könnten etwas kräftiger und fester ausfallen

INFORMATIONEN UND WERFT

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

Interboat Sloopen & Cruisers bv, Stouwweg 39, NL-8064 PD Zwartsluis, Tel. 0031-383325854, www.interboat.nl