

Boote holländischer Produktion – besonders jene, komplett unter einem Dach gefertigt – da würde sicherlich jeder wie aus der Pistole geschossen antworten: Stahl – ganz klar! Doch dass es auch anders geht, das stellt seit mehr als 20 Jahren die „INTERBOAT-Werft“ als einer der wenigen, noch reinrassigen Familienbetriebe bei unseren westlichen Nachbarn eindrucksvoll unter Beweis. Boot für Boot in vorzüglicher Qualität, exquisitem Finish, eine Augenweide für jeden Betrachter. Claus D. Breitenfeld hat sich aus der Tender-Baureihe eines der gängigsten Modelle herausgepickt, den Allrounder vom Typ „Intender 640“, für eine Testreise auf den Loosdrechtsche Plassen.



Easy Handling und freie
Fahrt bis 1,12 m über WL

Intender 640



Einfaches Handling, tiefes, sicheres
Cockpit, Fahrspaß für die ganze Familie.
Fotos: Breitenfeld/Werft

Annähernd 3.000 Boote wurden seit Gründung des Unternehmens im Jahre 1994 ausgeliefert, von der offenen, knapp sechs Meter langen 17-Fuß-Sloep über die Inter-Cruiser-Serie, die „neo's“ bis hin zum Inter-Cruiser 35, dem 10,75-m-Paradepferd der Werft. Ein Produkt-Portfolio von roundabout 20 Exponaten, das sich in seiner Abmessungsbereich kontinuierlich steigert und wo man auf Eigner trifft, die von der ersten Stunde an der Werft die Treue halten, sich sukzessive von Boot zu Boot „nach oben arbeiteten“. Interboat-Fahrer sind im Laufe der Jahre zu einer großen Familie zusammengewachsen. Dabei spielt es keine Rolle, welche Kategorie von Boot der jeweilige Eigner bevorzugt, wie es um die finanziellen Mittel bestellt ist, die dem Einzelnen zur Verfügung stehen. Der Gemeinschaftssinn wird Jahr für Jahr auf den verschiedensten Treffen eindrucksvoll demonstriert. Sie wollen Spaß haben, ihre Erfahrungen mit anderen austauschen, das ganz besondere Zusammengehörigkeits-Gefühl teilen, nach dem Motto „Captain and Crew get together“.

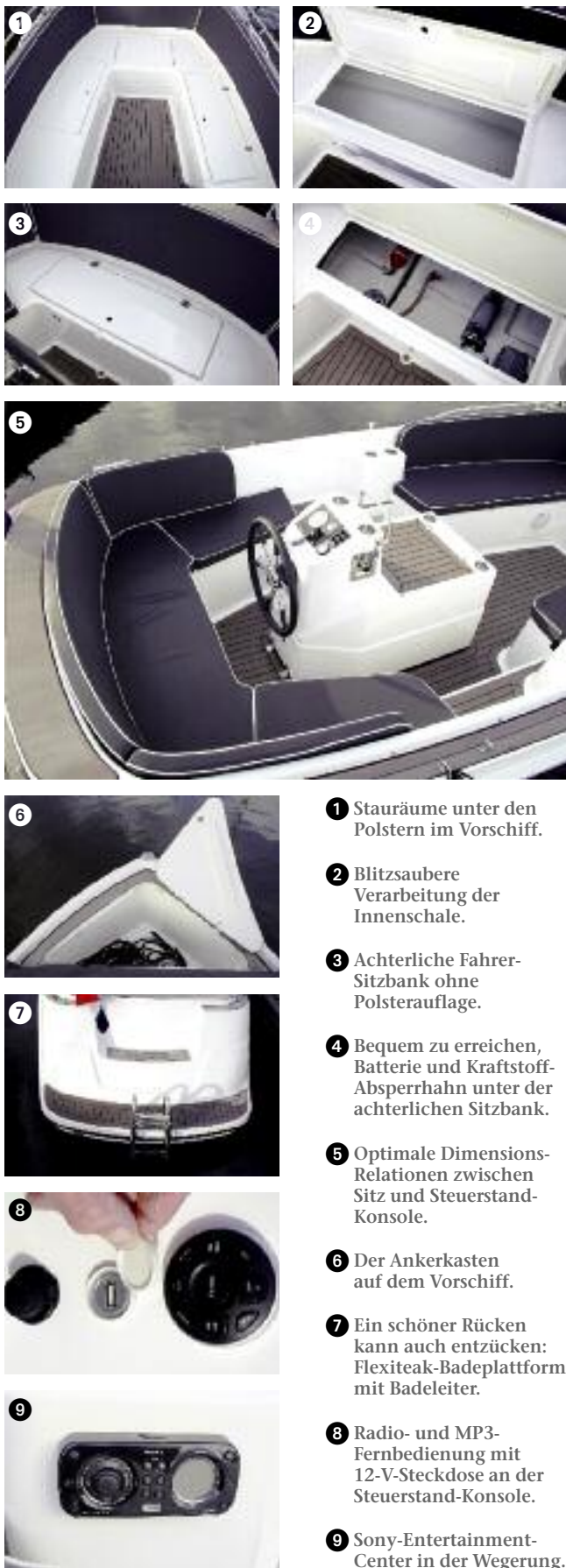
Design, Konzept, Verarbeitung

Die hervorragende Reputation, die sich Interboat im Laufe der Jahre erworben hat, kommt nicht von ungefähr und reicht weit über die Grenzen der Niederlande hinaus. Ihre Schiffe sind voll und ganz nach praxistauglichen Erkenntnissen ausgerichtet, allerdings stets dabei den höchstmöglichen Komfort im Auge behaltend und darüber hinaus auch nicht auf den holländischen Charme und Wiedererkennungswert zu verzichten.

Der Chronist tut sich bei unserem Testprobanden einigermaßen schwer, ihn in die richtige Kategorie einzusortieren. Werftseitig wird er allerdings der Sparte „Tender“ zugeordnet. Oberflächlich betrachtet könnte er aber auch als „Sloep“ durchgehen, denn so konsequent und eindeutig stellt sich der feine Unterschied für einen Nicht-Holländer kaum dar – außer, dass der Tender mit einer achterlichen Badeplattform samt Leiter daherkommt, die der Sloep meist fehlt. Sloepen und Tender sind in der Regel gleichgeartete, offene Boote, die mehr oder weniger für Tagestrips genutzt werden. Dennoch



- 1 Kompakt und aufgeräumt, die zwei Sitzbereiche.
- 2 Übersichtlicher Steuerstand mit griffigem Ruder.
- 3 Steuerstandkonsole mit Blick vom Vorschiff nach achtern.
- 4 Stauraum auf dem Top des Motorkastens.
- 5 Seitliche, mit Flexiteak belegte Tritte erleichtern das An- und Vorbordkommen.
- 6 Servicefreundlicher geht's kaum, die Installation des Vetus Diesel M 4.15.
- 7 Bei Bedarf wird aus der U-Sitzgruppe im Vorschiff eine Sonnenliege oder auch Doppelschlafkoje.



- 1 Stauräume unter den Polstern im Vorschiff.
- 2 Blitzsaubere Verarbeitung der Innenschale.
- 3 Achterliche Fahrer-Sitzbank ohne Polsterauflage.
- 4 Bequem zu erreichen, Batterie und Kraftstoff-Absperrhahn unter der achterlichen Sitzbank.
- 5 Optimale Dimensions-Relationen zwischen Sitz und Steuerstand-Konsole.
- 6 Der Ankerkasten auf dem Vorschiff.
- 7 Ein schöner Rücken kann auch entzücken: Flexiteak-Badeplattform mit Badeleiter.
- 8 Radio- und MP3-Fernbedienung mit 12-V-Steckdose an der Steuerstand-Konsole.
- 9 Sony-Entertainment-Center in der Wegerung.

kann die Option, längere Törns, eventuell sogar mit Übernachtungen abzuspuhlen, nicht per se ersatzlos von der Wunschliste gestrichen werden, obliegt aber sicherlich nur den hart gesottenen Vertretern dieser Spezies.

Daher sollte auch dieser Aspekt bei einer Interboat nicht komplett außer Acht gelassen werden, denn beide, sowohl die Tender als auch Sloepen, bieten diese Möglichkeit, wenn's denn 'mal unbedingt erforderlich wäre. Und zwar unter einem klappbaren Vorschiffsverdeck, das derart straff und dicht sitzt, dass man sich bei entsprechenden Wetterbedingungen so eine Aktion durchaus vorstellen könnte.

Der Jahreszeit Rechnung tragend, verzichteten wir auf diese Chance und widmeten uns dafür intensiver der Detailbewertung. Auffällig zunächst einmal die hochwertige und vor allem exakt passende Polsterverarbeitung mit wasserresistenten Stoffen. Sie vermittelt beim bloßen Betrachten genau das, was man von gediegenem Komfort erwartet, nämlich edles Ambiente, egal, ob achtern oder im Vorschiff.

Beim zweiten Blick unter diese schockabsorbierenden Schaumauflagen wird deutlich, wohin die Werft tendiert, spricht sie von hohem Qualitätsstandard. Jeder Stauraumdeckel, jedes Luk kann ohne die Befürchtung geöffnet werden, sich an irgendwelchen scharfen Kanten zu verletzen. Wir treffen hier auf ein Fertigungs-Finish, das seines gleichen sucht. Darin einbezogen auch die äußere Gelcoat-Verarbeitung, die pflegeleichten, standardmäßigen Flexiteak-Beläge, die den schiffigen Look dieses Tenders in einer höchst charakterlichen Weise unterstreichen, wie er besser nicht ausfallen könnte.

Tendertypisch auch die Zahl der zugelassenen Personen an Bord. Wohl nur selten wird man auf einem Boot der Sechs-Meter-Klasse das Okay für acht Personen finden, wobei dieser Vertreter seiner Zunft auch deren zehn verkraften würde, ohne dabei überladen zu wirken. Zentral und dennoch trimmtechnisch bestens platziert, der mittige Steuerstand im hinteren Drittel der Plicht. Von hier aus hat der Mann an der griffigen Haspel alles bestens im Griff und Blick, wie die wichtigsten Instrumente, Drehzahlmesser, Tankanzeige und Ladekontrolle, sowie den ergonomisch installierten Schalthebel – nicht zu vergessen die beiden Cupholder.

Auch der tägliche Check technischer Installationen, wie überhaupt der allgemeine Pflegeaufwand für diesen Intender, reduziert sich auf ein absolutes Minimum. Wird die Steuerstandkonsole – als Einheit mit dem Motorkasten – nach achtern gekippt, entblößt sich der Vetus-Diesel in seiner ganzen Herrlichkeit. Servicefreundlicher kann man eine Maschine nicht installieren. Das gilt auch für den Zugriff auf die Batterie unter der achterlichen Quersitzbank, flankiert vom automatischen Feuerlöscher und dem Absperrhahn über dem Kraftstofftank. In der Standard-Ausstattung darüber hinaus enthalten unter anderem ordentliche Beschläge mit Springklampen-Poller, Bug-Ankerkasten, stabile Strukturtau-Scheuerleiste, Radio-Fernbedienung mit MP3-Player, 12-V-Steckdose, Antifouling, Kühlbox im Bug, Edelstahl-Propeller-Hacke und diverse Handläufe runden das positive Erscheinungsbild dieses Intenders wohltuend ab.

Fahreigenschaften

Unproblematischer geht's wohl kaum, dafür umso flotter in Anbetracht der nicht gerade überdimensionierten Motorisierung von gerade mal 24 kW (33 PS), deren Aufgabe es war immerhin 1.450 kg Test-

gewicht zu bewältigen. Zugegeben, in welcher Fahrstufe sich die Gleitfahrt so richtig einstellt bzw. einpendelt, das lässt sich bei dieser moderaten Power nicht ganz exakt festmachen. Daher tendieren wir mehr dazu, dem Faktor Revierfahrt mit 12 km/h (6,5 kn), 1.800 U/min, mehr Aufmerksamkeit zu widmen, denn dabei kann selbst dem Ungeübtesten mit diesem Boot kaum ein Fehler unterlaufen. Dennoch soll nicht unerwähnt bleiben, dass bei Vmax, erreicht aus ruhender Position nach zwölf Sekunden und einer Drehzahl von 3.150 U/min, leicht über dem Nennwert, immerhin 23,5 km/h (12,7 kn) vom Hand-GPS signalisiert wurden. Richtig Freude kommt sicherlich auf, wird die volle zulässige Power von 55 kW (75 PS) ausgereizt. Dann geht die Post ab.

Sei's drum, egal, ob mit 23 km/h oder nur deren zwölf, bei vollem Rudereinschlag von Seite zu Seite, 4¼ Umdrehungen, bewegen sich die Drehkreise zwischen 1,5 und zwei Bootslängen. Eingekuppelt bei niedrigster Drehzahl von 750 U/min, reduziert sich dieses Manöver glatt um eine komplette Rumpflänge bis fast auf dem Teller. Und Dank des lang durchgezogenen Kiels, sind, ungeachtet welcher Geschwindigkeit auch immer, so gut wie keine Kurskorrekturen erforderlich. Ein Boot, dessen Handling in seiner Einfachheit kaum zu toppen sein dürfte.

Fazit

Je nach Motorisierung – und natürlich auch Zuladung – wird aus dem Intender 640 ein gemütlicher Wasserwanderer, aber auch flotter Gleiter. Die hier vorgestellte Testvariante überzeugt zum einen durch ihre simple Bedienung im praktischen Umgang mit einem Boot, den geringen Betriebskosten (siehe technische Daten), der absoluten Top-Qualität in Sachen Verarbeitung und Finish und nicht zuletzt dem allgemeinen Erscheinungsbild. Zwar nicht dafür zugelassen, aber der Autor würde auf Grund der Stabilität auch einen Törn nach CE-„B“ damit wagen.

Claus D. Breitenfeld



Kontakt / Verkauf Loosdrecht:

Interboat Loosdrecht,
Oud Loosdrechtsedijk 181,
NL-1231 LV Oud Loosdrecht,
Tel.: 0031-(0)-35-582 74 25
Info@interboat.com
www.interboat.com

Ausstellung Zwartsluis:

Stouweweg 39, NL-8064 PD Zwartsluis,
Tel.: 0031-(0)-38-332 58 54

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

O-Gleitfahrt	7
O-Marschfahrt	9
O-Vmax minus 1 kn.	12
Drehkreis in Bootslängen	0,5 - 1
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	4,25

Testbedingungen

Revier	Loosdrechtsche Plassen (Binnenre.)
Wind (Beaufort)	3 - 4
Strom (Knoten)	0
Wellenhöhe (Meter)	0,3
Personen an Bord	1
Tankinhalt Wasser (Liter)	0
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	50

Technische Daten Intender 640

Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	INTERBOAT / Intender 640
Konstruktion/Design	Interboat
Länge ü. A. (m)	6,50
Rumpflänge (m)	6,30
Länge Wasserlinie(m)	6,00
Breite ü. A. (m)	2,50
Tiefgang max. ca. (m)	0,75
Durchfahrtsöhe max/min ca. (m)	1,12
Gewicht leer/max. load (kg)	1.250 / 2.000
Baumaterial	GfK
Rumpf/ Bauart	tiefes V, geklinkerter Langkieler
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Vetus / M 4.15 / 24 (33)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	14 x 12, Bronze, Dreiblatt
Motorisierung von – bis kW (PS)	12 - 55 (16 - 75)
Antriebsart	Welle
Kraftstofftank (l)	60
Frischwassertank (l)	Option
CE-Kat./Personen	"C" / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf. +Salon)	2 - unter Verdeck
Preis Standard/Testschiff (€)	37.500,- / 44.500,-

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	750	3,0	5,6	0,9	0,30	0,16	180,00	333,36	57
2 Motoren									
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1.800	6,5	12,0	2,8	0,43	0,23	125,36	232,16	72
untere Gleitfahrt	2.600	9,4	17,4	4,1	0,44	0,24	123,80	229,29	77
ökonomische Marschfahrt	2.800	10,7	19,8	5,1	0,48	0,26	113,29	209,82	78
schnelle Marschf.									
V-max.	3.150	12,7	23,5	6,7	0,53	0,28	102,36	189,57	81

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 54

** Gemessen am (Innen) Fahrstand