

1



INTENDER 950

Alle Mann an Deck . . .

Gleich zwei Fliegen werden mit der brandneuen „Intender 950“ auf einmal geschlagen. Denn bislang kam diese Modellreihe als – wenn man so will – aufgepeppt, reichlich Platz bietende Sloep daher, doch in Ermangelung geeigneter Übernachtungsmöglichkeit nicht unbedingt langfahrtauglich. Die neue und gleichzeitig größte Intender hingegen, präsentiert sich jetzt als ein Mix aus ihresgleichen und der „Intercruiser-Serie“, mit vollwertiger Kabine samt Sanitär- und Pantrybereich.

Text: Claus D. Breitenfeld – Fotos: Breitenfeld / Werft

Deutschlandimporteur Oliver Kulzer, „Kielwasser, feine Boote“ in Werder an der Havel, ist hin und weg begeistert von der „Neuen“ – seinem Traumschiff. Er schwärmt zu Recht von der für diese Bootsgröße sagenhaft riesigen, achterlichen Sonnenliege, der opulenten Badeplattform mit ungehindertem, backbordseitigem Zugang, einer

Plicht, die locker acht bis zehn Personen Platz bietet, der bewohnbaren Kabine mit komfortablem Doppelbett und großzügigem WC-Waschraum, der vollwertigen Pantry und als Clou die freie Wahl der Steuerstand-Variante. Entweder traditionell und „Sloepen-like“ im Handling von der Rückbank mittig achtern aus, oder – wie beim Testprobanden – im Sport-

boot-Look steuerbords mit Einzelschalensitz.

Design, Konzept, Verarbeitung

Unbeschwertes Wassersportvergnügen, dafür steht die GfK-Edelschmiede Interboat – und das seit rund einem viertel Jahrhundert, quasi als reinrassiges Familienunternehmen. Und zur sogenannten „Familie“ zählen auch

die vielen treuen Kunden, die auf ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit und Sorgfalt als Standardservice bauen können, denn die Wahl des richtigen Schiffes ist der erste Schritt um zufriedene Eigner durch individuelle Beratung zu generieren. Eine Maxime, die auch von den mit der Werft zusammenarbeitenden Händlern und Importeuren erwartet wird und zuweilen viel Geduld und



1 Konzept des brandneuen „Intender 950“, sportlich-traditionelles Ambiente und dem Genießen der Zeit an Deck oberste Priorität einräumen.

2 Eine optische Augenweide, der Blick von achtern ins aufgeräumte Cockpit.

3 Interboat-Werftchef Jerry Schuiten ließ es sich nicht nehmen – trotz der an den Gefrierpunkt herannahenden Temperaturmarke – höchstpersönlich bei der Testfahrt mit von der Partie zu sein.



auf der Optionsliste. Gestärkt wird die Werft-Eigner-Bindung durch zusätzlichen Service wie etwa Winterlager, Transport, allgemeine Wartung und Refit, Versicherungen, ja, sogar Fahrtrainings stehen auf dem Programm.

Besonders stolz sind die rund 50 technischen Mitarbeiter der in Zwartsluis (Overijssel) stationierten Werft, dass sie behaupten können, sich für ein zu hundert Prozent holländisches Produkt ins Zeug zu legen. Denn in dem sich über 7.000 m² erstreckenden Hallenkomplex wird – Zulieferteile selbstredend ausgenommen – von A bis Z alles in Eigenregie gefertigt – ausnahmslos. Daher auch der kompromisslos hohe Qualitätsstandard, größtmögliche Flexibilität, maximale Verantwortung in das Produkt, zehnjährige Rumpf- und bis zu fünf Jahre Motorengarantie. Das bereits „auf dem Trockenen“ hochgelobte, großzügige Designkonzept, sowohl an als auch unter Deck, wird eindrucksvoll bestätigt nach

des selbstlenzenden Cockpits. Die Verwandlung der achterlichen Quersitzbank zur großflächigen Sonnenliege für drei Personen, unter der sich ein schiffsbreiter Stauraum auftut, ist denkbar einfach gelöst. Rückenlehne aus ihren Steckhülsen in Fahrtrichtung versetzen, fertig. Unberührt davon bleibt der mit Warm- und Kalt Dusche bestückte, backbordseitige Durchgang auf die Badeplattform. Die backbordseitige L-Sitzbank im Cockpit mit Stauraum und Tisch davor, präsentiert sich quasi als Freiluft-Dinette. Steuerbords gegenüber eine mit zweiflammigem Induktionsherd bestückte Pantry, 80-L-Kompressor-Kühlschrank, VA-Spüle und Geschirrstaufächer. Konzeptionell ergonomisch, übersichtlich, dennoch sämtliche fahrtechnischen Infos bietend, der Steuerstand mit vertikal verstellbarem Carbon-Ruder, Fußstütze, Volvo Pentas automatischer Trimm-anlage, Bugschraube, Quickstopp, Einhebelschaltung,

dem Cockpitboden schließlich der 220er-Volvo Penta-Diesel D3, der über die 40 mm starke Antriebswelle seine Power an den vierblättrigen, rechtsdrehenden Propeller der Abmessung 23 x 17“ überträgt. Verschlössen, bzw. getrennt werden Plicht und die in Eiche-White-Wash-Dekor ausgebaute Vorschiffskabine durch eine massive Holztür mit Schiebeluk, das bei Bedarf gleichzeitig nahe der Pantry als Abstellfläche für Gläser fungiert. Unter Deck sodann für einen Intender der ungewöhnlich geräumige Schlafplatz mit V-Koje, verwandelbar in ein Doppelbett und darunter integriertem Stauraum. Kleiderschrank, separate Toilette mit Waschbecken, Elektro-Überwachungspaneel, Einbauschränkchen, LED-Leselampe, Deckenspots und ein großes, rundes Fluchtluk komplettieren diesen Bereich. Den Rahmen der Berichterstattung sprengen würde die komplette Auflistung der Standardausstattung. Daher



2



3

Erfahrung bedarf, ist es doch oftmals nicht so ganz einfach herauszufiltern, welches Exponat zu wem perfekt passt. Die relativ große Auswahl an Sloepen, Tendern und Cruiser macht dabei die Entscheidung nicht wirklich leichter, steht zur ohnehin reichlich bemessenen Standardausstattung der einzelnen Objekte auch noch ein gerüttelt Maß an individueller Ausrüstung

dem ersten Schritt auf die Badeplattform oder durch die seitlich zu öffnende, stabile VA-Reling. Breite, gut begehbare, optional mit Flexiteak (Esthec) belegte Gangbords führen aufs Vorschiff mit elektrischer Ankerwinch und VA-Geschirr. Durch und durch maritim aufgewertet wird das Gesamtambiente durch die standardmäßige Flexiteak-Belegung von Badeplattform, Einstiegstritten und

keyless Start-Stopp, Garmin-Multifunktions-Flatscreen, zwei seitliche Paneele, kippschalterbestückt für die Aktivierung von Decks- und Navi-Lichterführung, Horn, 12-V-Steckdose, Scheibenwischer und Sicherungen. In Offshoreposition umstellbar der Steuerstandsitz mit hohem Seitenhalt, 360° dreh- und horizontal verschiebbar. Servicefreundlich installiert unter

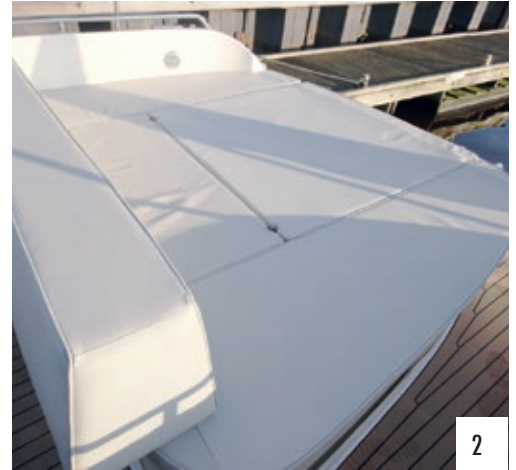
hier ein kurzer Auszug: Sonnenliege, L-Sitzbank, teilweise Esthec-Bodenbeläge, 2-teilige Cabrio-Verdeck, Pantry, Ankerwinch manuell, Badeleiter, Antifouling, umlaufende Tauwieling, manuelles WC, 65-PS-Vetus-Diesel, Feuerlöscher-Automatik, Bugschraube, 3.000 W Inverter auf 230 V. Mögliche Optionen u.a.: Maximale Motorisierung bis 320 PS, Rumpffarben-Ände-

rung, höhere Reling, 5-teilige Windschutzscheibe mit elektrischen Wischern, Heckperrennung, Silverguard-Polster, Tisch, Heckquerstrahlruder, Flatscreen-Plotter, Audio-System, Decksdusche mit Boiler, Heizung, E-Winsch und WC, 600 l-Kraftstofftank.

Fahreigenschaften

Um ein Testgewicht von ca. sechs Tonnen bei Laune zu halten, stehen wahlweise vier Motorisierungsvarianten auf der Power-Agenda: 65 PS für all jene, die ausschließlich stehende Gewässer befahren und mit aktivem Sport nix am Hut haben, 110 PS für die, die auch schon mal was von Fließgewässern gehört haben, 220 PS für an flotte Fahrweise gewohnte Eigner und 320 PS, soll eventuell gelegentlich ein Wasserskiläufer gezogen werden, mit 48 km/h durchaus möglich.

Sei's drum, unser Testproband zeigte sich mit dem 220er Volvo Penta-Diesel bestens bestückt. Nach knappen 15 Sekunden aus dem Stand bis volle Kanne, 3.800 U/min, annähernd 37 km/h, da kann nicht gemeckert werden. Okay, in Sachen Spritverbrauch 45 l/h, was soll's - Power und damit Spaß, gab's noch nie für nix „und Nüsse . . .“, doch wer lässt schon stundenlang den Hebel auf dem Tisch liegen?! Dennoch, wenn schon, denn schon, unter Volllast das Ruder hart gelegt, fünf Umdrehungen von Seite zu Seite, mäßige Schräglage, nach kaum mehr als zwei Bootslängen schließt sich der Kreisdurchmesser. Bei niedrigster Drehzahl, 700 U/min, verringert sich diese Aktion um ca. 25 Prozent. Spurtreu folgt der Rumpf dank des lang durchgezogenen Kiels jeder Ruderkorrektur. Fishtail-Ruderblatt und Propeller werden wirkungsvoll vor Schäden bei eventueller, leichter Grundberührung geschützt. Aber dieser Intender kann





1 Unter dem Cockpitboden, zwischen Steuerstand und backbordseitiger L-Sitzbank, schnell zugänglich, der aufgeräumte Motorraum.

2 Wird die Rückenlehne der Querbank umgesteckt, entsteht achtern eine überdimensionale Sonnenliege für drei Personen.

3 Komfortabler Schalensitz – um 360° drehbar und horizontal zu verschieben – bietet neben hohem Seitenhalt auch Offshore-Positionierung.

4 Übersichtlicher und ergonomischer kann ein Steuerstand kaum designet werden und liefert darüber hinaus, dank des Garmin Flatscreen, umfassend sämtliche fahrtechnisch relevanten Informationen.

5 Locker Platz für drei bis vier Personen auf der achterlichen Sitzbank.

6 Überraschend geräumig für ein Schiff dieser Größe, die Nasszelle mit Toilette und Handwaschbecken.

7 Die Pantry mit zweiflämigem Elektrokocher, Spüle und Kühlschrank.

8 Wird das offene V der Koje im Vorschiff mit einem Polster gefüllt, entsteht ein opulentes Doppelbett.

auch anders als schnell, wenn es nicht unbedingt erforderlich ist, nämlich Wasserwandern, gepflegtes Flanieren im nassen Element. Und das macht mindestens ebenso viel Spaß, wie die harte Tour. Marschfahrt 1.400 U/min, 10,4 km/h, läppische 4,5 Liter Diesel werden dabei durch die fünf Zylinder gepresst und eine Tankfüllung reicht für gut 600 Kilometer Wegstrecke. Für manche Eigner das Saisonpensum ohne nachzutanken.

Einschätzungen zum Fahrverhalten nach CE-Zertifizierung „B“, außerhalb von Küstengewässern, müssen als solche hingenommen werden, da das Binnengewässer „Zwarte Water“ vor den Gestaden Zwartsluis diese nicht bieten konnte. Dennoch sind wir der Ansicht, dass bei identischer Rumpflänge wie zum Beispiel der „Intercruiser 32“ – wenn auch vom Layout ein völlig anderes Schiff – vergleichbare Küstenqualitäten gegeben sind.

Kontakt

Kielwasser GmbH & Co. KG
Adolf-Damaschke-Straße 56-58
D-14542 Werder / Havel
Tel.: 03327-732 16 30
Mail: post@kielwasser-boote.de
www.kielwasser-boote.de

Interboat Loosdrecht
Oud Loosdrechtsedijk 181
NL 1231 LV Oud Loosdrecht
(Niederlande)
Tel.: 0031-(0)-35-582 74 25
Fax: 0031-(0)-35-582 74 36
Mail: j.schuiten@interboat.com
www.interboat.com



Intender 950

Herstellerland	Niederlande
Motorisierung Test KW (PS)	Volvo Penta-Diesel D3-220, Reihen-5-Zyl., 2,4 L, Common Rail Einspritz., Turbolader, Ladeluftkühlung
Antriebsart	Welle Ø 40 mm, Prop. 23 x 17", 4-Blatt, Bronze
Preis Standard/Testschiff (€)	169.900,- / 231.000,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	700	3,50	6,48	1,80	0,51	0,28	50
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	1.600	6,50	12,04	6,00	0,92	0,50	55
Gleitfahrtgrenze	3.200	15,00	27,78	22,00	1,47	0,79	79
Marschfahrt	1.400	5,60	10,37	4,50	0,80	0,43	53
V-max.	3.800	19,70	36,48	45,00	2,28	1,23	81

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 15, Drehkreis in Bootslängen = 1,5,
Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 293 / 338 (544 / 625)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

300 l	260/60 l	5500 kg	CE B	8	2+2

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Zwarte Water / Zwartsluis, Personen an Bord: 2, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 100/50

Mein Fazit

Die Grundidee der Interboat-Werft diesen „Intender 950“ auf Kiel zu legen, ist so logisch wie einleuchtend. Damit wurde dem Wunsch einer immer stärker wachsenden Bootsfahrer-Klientel nachgekommen, ein sogenanntes „Tages-schiff“ mit viel Platz an Deck und in frischer Luft zu schaffen, jedoch nicht auf gelegentliche Übernachtungen verzichten zu müssen. Herausgekommen ist dabei schlussendlich ein Protagonist seiner Art, bei dem die Kabine dann doch vielleicht sogar etwas größer ausfiel als ursprünglich geplant und die Tendenz zu einem praktikablen Reiseschiff nicht von der Hand gewiesen werden kann. Schwerpunkt ist und bleibt jedoch das großzügige Freiluft-Layout mit möglichst viel Platz „für alle Mann an Deck“. Ein ideales Schiff auch für mediterrane Regionen. *Claus Breitenfeld – Testredakteur*

