



Stressfreies Boating im klassischen Sloepen-Design Interboat 6.5

Geht ge
die Apo
eigentli
„Interbo
PS in de
mit 35 k

Und da waren's plötzlich 21. Genauso viele Exponate sind auf der „Interboat.nl-Webside“ gelistet, deren Gesamt-Produktionsrange sich in drei Basismodellreihen splittet: „Interboat Sloepen“, „Intender“ und „Intercruiser“. Begonnen beim Modell „17“, mit moderater Länge von 5,70 m über Alles, steigern sich die jeweiligen Baureihen hinauf bis zu 10,75 m, der Yacht „Intercruiser 35“. Und dazwischen tummeln sich jede Menge hochinteressante Schiffchen für jeden Geschmack und Geldbeutel. Claus D. Breitenfeld konzentriert sich bei diesem Test auf die jüngste Kreation, den Typ „Interboat 6.5“.

Wer auf der Suche nach einer sogenannten „Sloep“ mit Pfiff und von edelster Bauweise ist, der kommt an der 1994 gegründeten, holländischen „GfK-Schmiede Interboat“ nicht vorbei, deren Werfthallen seither mehr als 3.000 Boote verlassen haben. Musste man noch vor kurzem die Reise zu unseren westlichen Nachbarn oder einschlägigen Messen antreten, um sich am realen Objekt von dessen Qualität und Aussehen inspirieren zu lassen, hat sich mittlerweile in Werder an der Havel ein Importeur für diese traditionellen Boote etabliert – die „Kielwasser GmbH & Co. KG“ – deren Geschäftsführer Oliver Kulzer durchaus (und liebevoll) als „Bootsverrückter“ titulierte werden darf.

Kulzer hat die Zeichen der Zeit erkannt und baut darauf. Nicht jeder Motorbootfreak ist gewillt, sich mit aufwändigem Technikram auseinanderzusetzen, schließt jedoch nicht aus, ihn trotzdem zu nutzen, so gewünscht. Dennoch, Sloepfahren, das ist gleichzusetzen mit einer ganz besonderen Lebensphilosophie. Müssen sich deutsche Freizeitkapitäne durch einen Wust an Gesetzen und (Führerschein-) Vorschriften kämpfen, gibt es in den Niederlanden für diese Art der Freizeitgestaltung eine ganz einfache Faustformel: „Führerscheinfrei sind Boote mit weniger als 15 m Länge, die bauartbedingt nicht schneller als 20 km/h fahren“. Fertig.





rade noch als sogenannter „Halbgleiter“ durch. Besser wäre jedoch strophierung „schneller Verdränger“, denn „halbes Gleiten“ gibt's ch gar nicht. Entweder oder...! Sei's drum, immerhin bringt's die at 6.5“ mit dem 33- PS-Vetus-Diesel auf knapp 23 km/h. Werden 75 n Rumpf gepackt, dann mutiert der Testproband zum echten Gleiter km/h.

Fotos: Breitenfeld / Werft

Mädels-Truppen-Ausflug ins Café mit davor dümpelnder Sloep, die vöilige Normalität im „Meisjes-Country“. Ob wir hierzulande auch einmal so weit kommen, schließlich stirbt die Hoffnung ja zuletzt . . . ?

Design, Konzept, Verarbeitung

Neben dem großzügigen Platzangebot, das jede Interboat-Sloep bietet – stattliche zehn Personen sind's bei dieser relativ kompakten „6.5“ – überzeugen diese Boote durch besonders niedrige Höhe über der Wasserlinie, hier gerade `mal 1,05 m, so dass die Crew kaum in die Verlegenheit kommen wird, jemals von einer Brücken-Unterquerung gestoppt zu werden. Auch geringer Tiefgang von aktuell 0,70 m öffnet so manches Revier.

Nicht minder wichtiger ist die ökonomische Effizienz. Die 33 Pferden, die unseren Testprobanden bei Laune halten, zeigen sich zwar sehr genügsam im Verbrauch, dennoch, so ganz „ohne Futter“ dieseln die vier Zylinder in Reihe mit insgesamt 1,75 Litern Hubraum auch nicht vor sich hin. Doch bei einem Stunden-Verbrauchsmittel von etwa drei Litern kann mit dem 60-Liter-Kraftstofftank eine Distanz von ca. 230 Kilometer bei 13 km/h abgespult werden. Sparsamer geht's kaum, Spaß und Geselligkeit auf dem Wasser zu genießen. Pfennigfuchser könnten jetzt – um ihre Betriebskosten auf eine „schwarze Null“ zu reduzieren – bei Auslastung der vollen Crewstärke, 40 Cent pro Person kassieren. Boatingherz, was willst du mehr . . . ?!

Geselligkeit, ist darüber hinaus ein zündendes Argument, sich für diese Art des Bootfahrens zu begeistern. Sitzen im Auto oder Bus die Mitfahrer stur und immobil hinter- oder nebeneinander, animiert eine Sloep zur Grüppchenbildung im Kreis, man sieht seinem Gegenüber beim Klang der anstoßenden Gläser in die Augen oder genießt die vorbeiziehende Natur bis zum Anlegen am Steg der nächsten Kneipe. Picknick der besonderen Art auf dem Wasser. Selbst plötzlich einbrechendes, schlechtes Wetter kann Relax-Törns dieser Art nicht ihren Charme nehmen. Mit wenigen Handgriffen wird aus einem offenen Boot dank kinderleichtem Gestänge-Handling und Persenning-Verdeck quasi eine trockene Zeltatmosphäre geschaffen.



Natürlich können – wie etwa unser Testproband – Sloepen bei entsprechender Motorisierung diese Hürde locker überwinden und mutieren dann auch in Holland wieder zu führerscheinpflichtigen Wasserfahrzeugen. Viel wichtiger hingegen ist Importeur Kulzer jedoch der Grundgedanke der Einfachheit im Handling, die Sicherheit und Platz für viele Personen an Bord. Mann – und auch Frau am Ruder – steigt ein, startet die Maschine und fährt los. Der Sonntagsausflug mit Kind und Kegel in schickstem Zwirn aufs Wasser verlegt, ein entspanntes Familienerlebnis, der

1 + 2

Einmal ohne, einmal mit „Kuchenbude“ auf dem Vorschiff, je nach Wetterlaune, oder – für die ganz Harten – falls keine Alternative vorhanden, mittels Einlegepolster Not-Schlafplatz für zwei Personen.

3

Optional: Achterdeck und die großzügig bemessene Badeplattform belegt mit Echt- oder Flexiteak.



Und wie steht's um den Pflegeaufwand eines solchen Gefährtes? Er ist unterm Strich minimal, da unverwüsthliche Technik diesen auch kaum fordert. Die Installation bewährter, einfacher Mechanik, keine aufwändig zu wartende Elektronik – so man sich diese nicht selbst „an-kasteit“ – wartungsarme Oberflächen, die zur Säuberung lediglich nach Wasser und Feudel verlangen, das war's dann auch schon. Empfehlenswert wäre für die Winterzeit ein fester Unterstand, doch gut eingepackt übersteht eine Sloep die kalte Jahreszeit auch im Garten oder Hinterhof – jedenfalls eine vom Schläge einer Interboat.

Zurück zu unserer „6.5“. Standardmäßig wird der Rumpf in weißem oder blauem Gelcoat geliefert. Die hier grau eingefärbte Variante ist eine – bezahlbare – Option. Klassisch das umlaufende Strukturtau als sogenannte Scheuerleiste, doch dies bitte nicht allzu wörtlich nehmen, denn auch robusteste

Kunststoff-Fasern haben irgendwann ihre Belastungsgrenze erreicht. Ergo, stets gut abfedern, die Optik dankt es. Für die riesigen, achterlichen Staukästen kann ein flächendeckendes Polster geordert werden, perfekt für die erhabene Sonnenliege. In diesem Bereich an Bb. auch der Einfüllstutzen für den VA-Dieseltank.

Standard ebenfalls die komplette Sitz-Polsterung im Schiff, das Cabrio-Verdeck auf dem Edelstahlrahmen, die Seitenteile und Bugfenster vom Sprayhood zum Öffnen, hochgerollt als Bimini funktionierend. Ebenfalls im Basis-Lieferumfang enthalten die Teakholz-Trittstufen beidseitig als Fender-Stauräume nutzbar, die Edelstahl-Badeleiter, große Staukonsolen mittschiffs, gedeckelt durch Teakholz, Ankerkasten auf dem Vorschiff,

die 75 l fassende Kühlbox in der Bug-Backskiste, die komplette Navi-Lichterführung, Handlenzpumpe, Elektrik-Hauptschalter, Zwei-Kilo-Feuerlöscher, das Feuerlöschauge im schallisolierten Motorkasten samt kompletter Vetus-Instrumentierung. Und last but not least, der zweilagige Unterwasseranstrich mit farblich abgesetztem, einlaminierendem Wasserpass. Festmacher- und Springbeschläge runden das aufgeräumte, optisch überzeugende Gesamtbild positiv ab.

Für 1.900 Euro wird die Badeplattform mit Flexiteak belegt, den handgeknüpften Leguan-Bugknoten gibt's für 500 Euro Aufpreis, 895 Euro werden für die extravagante und unempfindliche Silverguard-Polsterung berechnet und der 10 mm-Echtholz-Teakboden im Cockpit schlägt nochmals mit 2.500 Euro zu Buche. Hilfreich, jedoch nicht zwingend erforderlich, das Bug-Querstrahlruder, Kostenpunkt 2.550 Euro. Diese Liste könnte nach Belieben verlängert werden. Doch wie war das nochmal gleich mit der Einfachheit . . . ? Wasser läuft auch aus einem Hahn, der nicht vergoldet ist.

Fahreigenschaften

Holländischem Gesetz Rechnung tragend, werden zwei Motorisierungsstufen unter der des Testbootes als führerscheinfreie Einstiegsvariante angeboten. Einmal mit 14 PS-Diesel – auch in Deutschland ohne Lizenz fahrbar – und zum anderen ein 27 PS-Vetus, der diese Interboot auch nicht schneller als 20 km/h vorantreibt.

Mit dem 33ger Vetus hingegen beschleunigte die „6.5“ in knapp 13 Sekunden auf Vollast bei 3.000 U/min und verhält sich dabei äußerst kursstabil ohne erwähnenswerte Ruderkorrekturen. Voller Haspel-Einschlag ist nach 4¼ Umdrehungen von Seite zu Seite per einfachem Bowdenzug erledigt und wird auch korrekt angenommen. Und sollte es `mal aus irgendwel-

chen Gründen ganz dicke kommen, dann kann da auch noch auf die Notpinnen-Steuerung zurückgegriffen werden.

Doch spielen Beschleunigungswerte bei Booten dieser Art überhaupt eine Rolle? Mitnichten. Viel wichtiger ist das Gesamtfeeling, die Atmosphäre an Bord. Daher: 1.000 U/min von Vmax reduziert und mit immer noch nicht langweiligen 13 km/h geht's bei gemäßiger Speed dahin.

Fazit

„Kulzer-philosophisch“ weise auf den Punkt gebracht: „Die Einfachheit des Bootfahrens in Reinkultur können eigentlich nur Sloepen-Kapitäne wahrhaft genießen“. Der Chronist schließt sich dieser These ohne Wenn und Aber an, auch wenn er zuweilen mal im Highspeed-Status auf Testfahrt geht. Wer motorisierten Wassersport stressfrei total erleben will, dem kann eigentlich nur zu einer Sloep geraten werden, immer abhängig davon, welche Ansprüche man an sich selbst stellt.

Claus D. Breitenfeld

- 1 Muss der Schrauber oder „Öl-Checker“ mal an den Diesel ran, kein Problem, den zentralen Motorkasten samt Steuerstand nach achtern anlupfen oder komplett die Scharniere lösen.
- 2 Unter der achterlichen Steuerstandsbank Batterie, Kraftstofffilter, Pumpen, Hauptschalter und ein Teil der Abgasführung.
- 3 Nicht stören, dennoch schnell greifbar, die Fender in den seitlichen Wegerungen verstaubt.
- 4 Spartanische, dennoch völlig ausreichende Instrumentierung: Drehzahlmesser, Batterieladekontrolle, Kraftstoff-Tankanzeige, Bugschraube, Zündschloss, mehr braucht man nicht.
- 5 Entspannter Werftchef Jerry Schuiten am Ruder des jüngsten Exponates der Interboat-Sloepen-Schmiede.
- 6 Italien-Look in Sachen Sitzbezüge – zumindest farblich. Auf Wunsch kann jedes Material und Kolorierung geliefert werden.



Importeur / Werft:
 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
www.kielwasser-boote.de
INTERBOAT
 Oud Loosdrechtsedijk 181
 NL-1231 LV Oud Loosrecht
 Tel.: 0031-(0)-35 582 74 25
 Mail: info@interboat.nl
www.interboat.nl

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Marschfahrt	9
0-Vmax minus 1 kn.	13
Drehkreis in Bootslängen	1,5 - 2
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	4¼

Testbedingungen

Revier	Loosdrechtsche Plassen
Wind (Beaufort)	2 - 3
Wellenhöhe (Meter)	0,15
Personen an Bord	2
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	25

Technische Daten

Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Interboat 6.5
Konstruktion/Design	Interboat
Länge ü. A. (m)	7,0 mit Badeplattform
Rumpflänge (m)	6,50
Länge Wasserlinie(m)	6,00
Breite ü. A. (m)	2,50
Tiefgang max. ca. (m)	0,70
Durchfahrthöhe max/min ca. (m)	1,05
Gewicht leer/max. load (kg)	1.300 / 775
Baumaterial	GfK
Rumpf/ Bauart	V mit Kiel / Halbgleiter
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Vetus M4.35, Saugmotor, 24,3 (33), 1,758 ccm, 4 Zyl. in Reihe
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	16 x 14", 3-Blatt, Bronze, rechtsdreh.
Motorisierung von – bis kW (PS)	12 - 55 (16 - 75)
Antriebsart	Welle, Ø 30 mm
Kraftstofftank (l)	60
Frischwassertank (l)	30 (Option)
Schmutzwassertank (l)	möglich
CE-Kat./Personen	"C" / 10
Preis Standard/Testschiff (€)	39.300,- / 50.000,-

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	800	3,30	6,11	0,90	0,27	0,15	198,00	366,70	59	
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1.800	6,40	11,85	2,90	0,45	0,24	119,17	220,71	71	
ökonomische Marschfahrt	2.000	7,10	13,15	3,10	0,44	0,24	123,68	229,05	73	
schnelle Marschf.	2.500	8,20	15,19	4,90	0,60	0,32	90,37	167,36	77	
V-max.	3.000	12,30	22,78	6,80	0,55	0,30	97,68	180,90	79	

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 54

** Gemessen am (Innen) Fahrstand