



„KAJÜT-CRUISER-SLOEP“ INTERCRUISER 29

...und irgendwann willst du mehr

„Rundum sorgloser Wassersport-Genuss“, dies ist die Maxime der Interboat-Werft, einem Familienunternehmen, das seit 25 Jahren schon in zweiter Generation GfK-Sloepen und Cruiser von hoher Qualität auf Kiel legt. Ein Motto, das auch Oliver Kulzer, deutscher Importeur und Inhaber der Firma „Kielwasser- feine Boote“ in der Blütenstadt Werder am quasi „maßgeschneiderten“ Sloepen-Revier Havel lebt. Auf der HISWA te water in Lelystad – 04. / 08. Sept. 2019 – wird das aktuellste Exponat der Werft, die „Kajüt-Cruiser-Sloep“ Intercruiser 29 ihr nasses Messe-Debüt geben. Claus Breitenfeld ging für das MotorBoot Magazin schon vorab auf Testfahrt.

Die Firma Kielwasser präsentiert Interboat Sloepen, Cruiser und weitere Exponate zur boot & fun Inwater vom 30. August bis zum 1. September in Werder / Havel.

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

Meist beginnt der Wassersport-Bazillus künftige Eigner während des bloßen Anblickes eines schönen Bootes zu befallen. Und das muss nicht die mondäne Yacht irgendwelcher „Großkopferten“ sein, die sich eh nur wenige leisten können – dennoch sei es ihnen vergönnt – oftmals genügt es schon, bei

Freunden oder Bekannten auf einer „kleinen Rutsche“, wie zum Beispiel einer „Sloep“, erste Begeisterungs-Wallungen zu empfinden. Längst vorbei sind die Zeiten, als diese Art von Booten ausnahmslos als sogenanntes Arbeitsgerät auf dem Wasser Verwendung fanden. Schöne Sloepen avancieren mittlerweile zu kultigen

Family-Relax-Sportgeräten, die auch sonntags im „gepflegten Zwirn“ genutzt werden. Und davon hat die Interboat-Werft so einige zu bieten.

Design, Konzept, Verarbeitung

Deren Bau-Range umfasst insgesamt 15 unterschiedliche Typen und splittet sich

in drei Basis-Modellreihen: „Sloepen“ (5,70 – 6,80 m), „Intender“ (6,50 – 9,75 m) und „Intercruiser“ (8,50 – 10,50 m). Darüber hinaus ist es dank der kompletten, eigenen Herstellung möglich, die in der Standard-Ausstattung im Handauflegeverfahren bereits ohnehin fahrfertig und aufwändig ausgestatteten Boote,



die Werft den Luxus erlauben kann, zehn Jahre Garantie auf sämtliche Rumpfe zu gewährleisten.

Spätestens an dieser Stelle sei assoziierend der Kontext zur Headline, „... und irgendwann willst du mehr“, hergestellt. Denn sich für den Kauf des ersten Bootes zu entscheiden, das ist die eine Sache, dessen Wertigkeit zu erhalten die andere, meist gefolgt vom

relativ hoch gehandelt werden. Wir gehen an Bord. Beeindruckende Dimensionen empfangen den Betrachter, in Relation gesetzt zu einem Neun-Meter-Schiff. Einerseits überrascht die Weitläufigkeit des Cockpits mit zwei relativ großen L-Sofas, deren „Silverguard-Polsterbezüge“ nicht nur pflegeleicht, sondern auch wasserabweisend daherkommen, andererseits könnte

Stauraum darunter. Backbords die Nasszelle mit Dusche, Toilette, Waschbecken, Deckenluk und Bulleye.

Neben dem leicht nach Stb. versetzten Niedergang im Schott zur Plicht, das Elektropaneel, darunter ein Stauschrank und die Mikrowelle. Unter dem Fußbodenluk, Zugang zur Dreizege-Schlauchverbindung, die das Abwasser der Spüle, Dusche und Toilette in den Fäkalientank zusammenführt. Der komplette Innenausbau in Nussbaum, vermittelt wohlige warme Atmosphäre. Klapppluk und stabile Tür verschließen den Unterdecksbereich, dessen Kajütdach in Sandwichbauweise hochisolierend gegen Sonne, aber auch Minustemperaturen wirkt.

Das schiffige Ambiente setzt sich im selbstlenzenden Cockpit, auf der Badeplattform und den Gangbords durch präzise verlegtes Flexiteak fort.

Steuerbords, direkt neben dem Kajüt-Eingang, die Pantry mit zweiflammigem Gaskocher, 65-l-Kühlschrank, VA-Warm- und Kaltwasserspüle. Unter dem sich anschließenden, langgestreckten L-Sofa, deren achterliche Sitzfläche gleichzeitig als Steuerstandbank fungiert, eine Dometic-Kühlkiste, der Gasflaschenkasten und weiterer Stauraum. Diagonal gegenüber an Bb. das zweite L-Kanapee. Dazwischen, bestens zugänglich unter dem Bodenluk, der Maschinenraum mit Sprit-Absperrhahn, automatisches Feuerlösch-System, elektrische und manuelle Bilgenpumpe, in dem der 220er-D3-Volvo Penta-Diesel zuverlässig und servicefreundlich seinen Dienst verrichtet. Backbords achtern, der Weg auf die Badeplattform, abgesichert durch eine kleine Tür. Dort auch der Landanschluss und steuerbords auf der Badeplattform die Teleskopleiter, daneben Außendusche und Kraftstoffzufüllstutzen. Dominierend in der Plicht,



3



2



4

1 Egal, ob außerhalb von Küstengewässern oder im Binnenbereich, der seetüchtige, elegante und zeitlos schöne „Inter cruiser 29“ fühlt sich in jedem Revier zu Hause.

2 Fühlt sich erkennbar pudelwohl am Ruder des 29er Inter cruisers, Interboat-Verkaufsleiter Steef Bijvoet.

3 Aufwändige, wasserabweisende Polsterung der Sitzflächen im Cockpit.

4 Formschön und perfekt mit dem Stil des Schiffes harmonisierend, der Steuerstand.

von A bis Z völlig individuell nach Wünschen und Bedürfnissen jeweiliger Eigner zu veredeln, quasi in Maßarbeit mit individuellem Zubehör und einer breiten Palette an Motorisierungen. Einhergehend mit dem überaus hohen Qualitätslevel der Interboat-Produkte, ist schlussendlich auch die Tatsache, dass sich

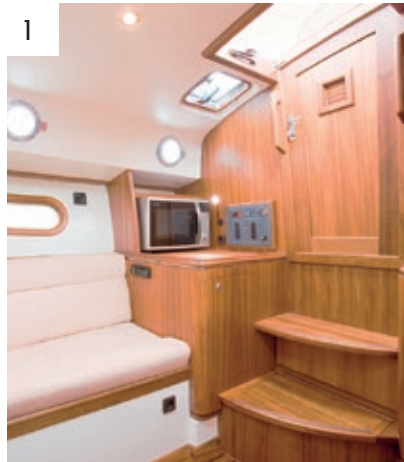
Wunsch, „darf's auch etwas größer sein“. Das setzt jedoch in der Regel voraus, ein gepflegtes Objekt möglichst verlustlos in Zahlung geben zu können. Auch ein Fakt, der bei Interboat-Produkten das Prädikat „wertvoll“ durchaus rechtfertigt, denn die Schiffe dieser Werft werden selbst im gebrauchten Zustand noch

vermutet werden, entsprechend eng geht's unter Deck zu. Doch weit gefehlt. Zwar kein Tanzsaal, dennoch vier Schlafplätze, aufgeteilt in eine Vorpiek-V-Doppel-Koje mit Stauraum satt darunter und nach Umbau der seitlichen Sitzbänke-Rückenlehnen, deren weitere zwei im „Hundekojen-Format“, ebenfalls mit

der elegant und nach ergonomischen Vorgaben designte Steuerstand. Unterstrichen wird der schiffige Touch zusätzlich durch das relativ große Holzruder mit sechs VA-Speichen. Sehr gut dosierbar, die stb.-seitig angeflanschte Einhebelschaltung dank einer Handballen-Auflage. Gegenüber Gläserhalter und darunter drei Minipaneele mit den Funktionen keyless Start-Stop, Bilgenpumpe, sechs Kippschalter für Navigations-, Anker- und Decksbeleuchtung, Scheibenwischer, 12-V-Streckdose, Horn und ein Quickstopp-Bändsel. Dem Mann an der Haspel stehen analoge Instrumente zur Verfügung, die Auskunft geben über Ruderlage, Kraftstoffvorrat, Motor-Kühlwassertemperatur, Voltmeter und Drehzahlmesser. Darüber hinaus zwei digitale Multifunktionsanzeigen von Raymarine und Volvo Penta, das Volvo Penta Trimmklappen-System und die Bug- bzw. Heckstrahler-Pins. Wird die straffsitzende, das gesamte Cockpit überspannende Fahrpersenning aufgezogen, entsteht darunter quasi ein zweiter Salon. Gut begehbare Gangbords führen aufs Vorschiff mit versenkter E-Ankerwinde, abgesichert von kniehohem Reling. Mit jeweils drei ordentlichen VA-Festmacher-Pollern pro Seite, ist sicheres Liegen am Steg garantiert.

Fahreigenschaften

Eigentlich ist der Verkaufsrenner dieses „29er Inter cruisers“ die Variante mit 81 kW (110 PS) Diesel – eigentlich. Entspanntes Wasserwandern, dafür reicht diese gemäßigte Motorisierung allemal aus. Selbst mit der geringsten Power von 48 kW (65 PS), wäre man in stehenden Gewässern immer noch gut zugange. Doch die Interboat-Macher wollten mit der Präsentation dieses Paradeferdes den



- 1 Der feine Holz-Innenausbau vermittelt wohlige, warme Atmosphäre.
- 2 Hell und freundlich ist die Kabine im Vorschiff. Sie bietet nach Umbau der seitlichen Sofas Rückenlehnen insgesamt vier Erwachsenen die Möglichkeit zum Übernachten.
- 3 Die Pantry im Cockpit mit 65-Liter Kühlschrank, zweiflämmigem Gaskocher und VA-Spüle.
- 4 Klein aber fein, der Sanitärbereich an Bord mit E-Toilette und Dusche.
- 5 Dank straffsitzender Persenning, kann aus dem Cockpit ein weiteres Wohnraum mit „+ einem“ Schlafplatz (für Kinder „+ zwei“) realisiert werden.
- 6 Saubere Installation des Volvo Penta-D3-Diesels unter dem Plichtboden, samt Kraftstoff-Absperrhahn, Automatik-Löschanlage, Bilgenpumpen und bestens zugänglichen Wasser- bzw. Kraftstofffiltern.



Beweis antreten, dass ein Rumpf mit lang durchgezogenem Kiel, der zwar vorbildliche Fahreigenschaften als Verdränger aufweist, auch als Gleiter durchaus ernst zu nehmen ist. Dass dabei das passende Antriebsaggregat zum Einsatz kommen muss, versteht sich von selbst. Die Wahl fiel auf den fünfzylindrigen Volvo Penta D-3, 162 kW (220 PS). Und der bringt's voll.

Nach lediglich 20 Sekunden lag aus ruhender Position und „Ad hoc“-Beschleunigung Vmax mit 18,5 kn (34,3 km/h) bei 4.000 U/min an. Testgewicht ca. 6,5 Tonnen. Da kann nicht gemekert werden. Dass diese Fahrstufe nicht „für Nüsse“ zu bekommen ist, auch dessen sollte sich jedermann bewusst sein. Gut 40 Liter Diesel pro Stunde rauschen dann schon mal durch die Einspritzdüsen. Dabei lässt sich der Rumpf in keiner Weise in seiner souveränen Fahrstabilität beeindrucken, egal, ob „straight“ in eine Richtung oder slalomähnliche Haken schlagend mit abrupten Ruderbewegungen, deren achteinhalb von Seite zu Seite. Auch permanente Gaszufuhr bis zum Anschlag, bei engst gefahrenen Kreisbögen, quittiert das Unterwasserschiff willig ohne Kavitationerscheinungen.

Doch Hand aufs Herz, zwar wäre „Dauerheizerei“ mit einem Schiffe dieses Couleurs durchaus möglich und mag auch angesichts gegebener Tatsache zuweilen beruhigend wirken, jedoch sinnvoll? Mitnichten. Und mit Ökonomie hat das gleich gar nix zu tun. Daher, Marsch- oder Revierfahrt lautet das Motto. 5,6 bis 6,5 kn (10,4 bis 12 km/h), Spritverbrauch vier bis sechs Liter pro Stunde, somit reicht eine Tankfüllung locker für gut 500 bis 700 km, erholsam, Bordkasse und nervenschonend.

Kontakt

Werft / Importeur:

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

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 – Intercruiser 29

Herstellerland	Holland
Motorisierung Test KW (PS)	Volvo Penta D3-220, 162 (220), 5-Zyl. in Reihe, 2,4 L, Comm. Rail, Turbo
Antriebsart	Welle-Ø 40 mm, 23 x 18, 4-Blatt
Preis Standard/Testschiff (€)	191.500,-/237.500,- (169.900,- mit 48 kW/65 PS Vetus-Diesel)

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	700	2,80	5,19	1,50	0,54	0,29	55
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	1.750	6,50	12,04	6,10	0,94	0,51	68
Gleitfahrtgrenze	3.000	12,00	22,22	20,40	1,70	0,92	75
Marschfahrt	1.500	5,60	10,37	4,00	0,71	0,39	63
V-max.	4.000	18,50	34,26	43,50	2,35	1,27	78

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 20, Drehkreis in Bootslängen = 0,5 - 1,0, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 287 / 380 (531 / 704)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

 9,00 m	 3,34 m	 0,95 m	 1,70 m (ohne Windschutzscheibe)	 48-162 kw (65-220 PS)	 GFK
 300 l	 300 / 75	 6.000 kg	 B	 8	 4 + 1 - 2

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Loosdrechtsche Plassen, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2 - 3 / 0,25, Personen an Bord: 2, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 110 / leer

Mein Fazit: Veredelt in der hier vorgestellten Aufrüstung, kann dieser „Intercruiser 29“ durchaus in die Kategorie „Sahnehäubchen“ seiner Gattung einsortiert werden. Augenfälligstes Sonderzubehör, der fünfteilige Scheibenrahmen. Standardmäßig wird diese Kajüt-Cruiser-Sloep als „Oben-Ohne-Variante“ geliefert, dann allerdings auch mit deutlich flacherer Reling. Als weitere Extras verbaut, unter anderem die Kühlkiste, Decksdusche, Heizung, Heckschraube, E-Ankerwisch, Flexiteak, Bimini-Verdeck etc., alles in allem Facilities, die durchaus Sinn machen und wozu der Chronist nur raten kann. Unbestritten die hohe Verarbeitungsqualität sämtlicher Komponenten und das außergewöhnlich penible Finish im Allgemeinen. Dem Ganzen wird die Krone aufgesetzt durch küstentaugliche Fahreigenschaften nach CE-Kategorie „B“, denn, frei nach Werftchef Jerry Schuiten „... irgendwann willst du mehr“. *Claus Breitenfeld - Testredakteur*

