

INTERCRUISER 32

Platz ist Trumpf

Neu im Verkaufssortiment der niederländischen Werft Interboat ist die Intercruiser 32. Anlässlich der Amsterdamer HISWA te water bot sich die Gelegenheit, das geräumige Premieren-Modell ausgiebig zu testen.

Die gut besuchte schwimmende Bootsausstellung in der Hauptstadt der Niederlande war natürlich eine perfekte »Showbühne«, um die Baunummer 1 der 9,75 m langen und 3,35 m breiten Intercruiser 32 der Öffentlichkeit vorzustellen. Und da sich Sloepen aller Art im Lande der Tulpen und Grachten großer Beliebtheit erfreuen, bildeten sich am Vorführsteg der auf diese Bootsgattung spezialisierten Firma Interboat mitunter regelrechte Menschentrauben. Das in Zwartsluis in der Provinz Overijssel ansässige Unternehmen existiert seit 1994 und befindet sich nach wie vor im Besitz der Gründerfamilie. Werft-Direktor Jerry Schuiten (43), der gegenwärtig 50 erfahrene Fachkräfte beschäftigt, legt Wert auf die Feststellung, dass es sich bei einem jeden Interboat-Entwurf um ein zu 100 Prozent niederländisches Qualitätsprodukt handelt. Um dies zu unterstreichen, wird auf die Fehlerfreiheit der von Hand laminierten doppelwandigen GFK-Rümpfe eine zehnjährige Herstellergarantie gegeben. In den vergangenen 21 Jahren lieferte Interboat etwa 3.000 Bootseinheiten aus, wobei auf die zur Saison 2005 lancierte Intercruiser-Serie rund 400 verkaufte Exemplare entfal-

len. Aktuell werden, zusammengefasst in vier Baureihen, mehr als 20 Modelle gefertigt. Die Angebotspalette reicht von der 5,70 m langen Interboat 17, einer gänzlich offenen klassischen Klinkerrumpf-Sloep, bis zur 10,75 x 3,65 m messenden Intercruiser 35, die als ausgewachsene Fahrtenyacht mit einem Steuerstand auf dem Achterdeck und einer gemütlichen Heckkabine aufwartet.

Jedes Interboat-Modell ist ein niederländisches Qualitätsprodukt. Auf die Fehlerfreiheit der GFK-Struktur gewährt die Werft zehn Jahre Garantie

Doch nun zu unserer Testkandidatin, bei der es sich, wenn man so will, um die XL-Version der erfolgreichen Intercruiser 29 handelt. Während die 29er und die stilistisch ähnliche 34-Fuß-Variante vom Volendamer Yachtdesigner Theo Werner gezeichnet wurden und die Intercruiser 31 in Kooperation mit den Naval-Architekten von Vripack entstand, konstruierte die Werft die neue 32er in Eigenregie.

Über den 31 cm tiefen Badesteg und eine weitere Trittläche am Heck des

einsatzbereit etwa 3.500 kg schweren Wanderbootes gelangt man ins selbstlenzende Cockpit, das von 23 cm breiten Gangborden und einer 48 cm hohen Niro-Reling umgeben wird. Eine tolle Sache ist der akkurat eingepasste, als Option gelistete Esthec-Kunstteak-Belag, der auch für andere Decksbereiche geordert werden kann. Als gewöhnungsbedürftige Besonderheit der Intercruiser 32

möchten wir den im Sloepen-Stil angeordneten, frei stehenden Steuerstand bezeichnen. Um stets den notwendigen Überblick zu behalten, sollte man ein zweites Polsterelement als Sitzerrhöhung verwenden oder das Fahrpult – was machbar ist – von vornherein an anderer Stelle montieren lassen. Die hydraulische Lenkung reagiert zwar leicht und ohne Spiel, aber mit acht Ruderdrehungen zwischen den Anschlägen für unseren Geschmack ein bisschen zu indirekt. Auf Wunsch wäre auch hier, wie Jerry Schuiten sofort



1



2

1. Mit 161,8 kW (220 PS) im Heck ist die Intercruiser 32 flott unterwegs. Das Testboot geht 18,8 kn
2. Typische Stilelemente – die geflochtene Wieling mit Bugleguan
3. Der frei stehende Steuerstand im achterlichen Cockpitbereich
4. Interboat-Direktor Jerry Schuiten (43) am Ruder der Baunummer 1
5. Aus der Vogelperspektive verdeutlicht sich die Größe des Cockpits



3



4



5



1



2

1. Im luftigen Wohnbereich der Inter cruiser beträgt die Stehhöhe durchweg 185 cm
2. Backbords platziert – die sehr gut ausgestattete Pantryzeile
3. Die steuerbordseitige Unterflurkoje misst 205 x 65 cm
4. Im Unterbau der Cockpitbank gibt es eine 30-Liter-Kühlbox
5. Der fünfzylindrige Volvo Penta D3-220 leistet aus 2,4 l Hubraum 161,8 kW (220 PS)



3



4



5

bestätigt, seitens der Werft Abhilfe möglich. Angemerkt sei noch, dass die Windschutzscheibe separat berechnet wird und inklusive drei elektrischer Wischer richtig Geld kostet, nämlich 5.802 Euro. Unter den seitlichen Bänken kommt Stauvolumen en masse zum Vorschein, ein nettes Detail ist die gleich neben der Kabinentür eingelassene Kühlschublade, für die gut angelegte 1.077 Euro Extrakosten aufgerufen werden. Der Einstieg in den 185 cm hohen Wohntrakt, dessen Mobiliar aus hellem Eichenholz besteht, gestaltet sich erfreulicherweise sehr bequem. Unter dem zweistufigen Niedergang wurden die beiden Batterie-

hauptschalter und ein Feuerlöscher installiert, die Kabinenbeleuchtung lässt sich stufenlos dimmen. Hell und luftig ist es hier tagsüber ohnehin, da neben einem quadratischen Oberlicht zwei 104 cm lange Seitenfenster vorhanden sind. Backbords zweigt der volle Stehhöhe bietende WC-Raum ab, der zusätzlich zur Marine-Toilette ein stylisches Granit-Look-Handwaschbecken, einen Spiegel sowie eine Duschvorrichtung beherbergt.

Die 135 cm lange Küchenzeile mit einem zweiflammigen Gaskocher, Niro-Spüle und 60-Liter-Kühlschrank postierten die Interboat-Monteur ebenfalls an Back-

bord. Gegenüber des Pantryblocks steht ein fünfeckiger Tisch als Bestandteil der Sitzgruppe, deren vorderer Abschnitt als komfortable Doppelkoje zu nutzen ist. Angenehm nächtigen lässt es sich überdies im steuerbordseitigen Unterflurbereich – die gut zugängliche Schlafstatt erweist sich mit 205 x 65 cm Nutzfläche als erwachsenengerecht bemessen.

Wenden wir uns nun dem Kapitel »Fahren« zu. Zur Disposition stehen drei zuverlässige Dieselmotoren. Die Basismaschine ist ein 47,8 kW (65 PS) leistender Vetus-Vierzylinder, der die laut der geltenden CE-Klassifizierung B für

acht Personen konzipierte Inter cruiser 32 auf 7,5 kn bringt. Will man der grundsätzlich gelungenen Sloep-Kajütboot-Kombination genügend Power für zehn Knoten Höchstfahrt spendieren, wäre der Volvo D3-110 mit 80,9 kW (110 PS) eine Überlegung wert. Im Bauch des Testschiffes mobilisiert Volvos fünfzylindriger D3-220 stramme 161,8 kW (220 PS), die logischerweise ein deutliches Plus an Schubkraft und Beschleunigungsvermögen bewirken. Dank des enormen Drehmoments liegen mit minimalen 700 min⁻¹ genau 3,9 kn an. Steigert man auf 1.500 Touren, bewegt sich der als Halbgleiter mit stabilisierendem

Kiel ausgelegte 32-Footer mit 6,5 kn durchs Wasser. Ab 3.000 Umdrehungen pro Minute kommt der elektronisch gesteuerte schwedische Turbodiesel richtig in Wallung. Die Inter cruiser avanciert gefühlt zum Sportboot und erreicht leicht und locker 13,5 Knoten Cruising Speed. Unter Volllast ist ein Spitzentempo von beachtlichen 18,8 Knoten zu vermelden, das theoretisch und auch praktisch für den Wasserskischieber ausreicht. An den Lauf- und Manöviereigenschaften gibt es nichts zu bemängeln, zumal zum präzisen Andocken in der Marina jederzeit auf den serienmäßigen Bugstrahler zurückgegriffen werden kann.

Im SKIPPER-Praxistest auf dem Amsterdamer IJ präsentiert sich die routiniert verarbeitete Inter cruiser 32 als grundsolides Tourenboot mit viel nutzbarem Platz sowohl an als auch unter Deck. Die temperamentvolle Testmotorisierung verhilft der klassisch-elegant anmutenden Niederländerin zu sehr guten Fahrleistungen. Der Basispreis mit der vielleicht etwas schwachbrüstigen Vetus-Technik beläuft sich auf 171.616 Euro – das mit diverser Sonderzubehör verfeinerte Vorführschiff kostete 213.825 Euro. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,75 m
Breite: 3,35 m
Durchfahrthöhe: max. 2,25 m
Tiefgang: 0,95 m
Gewicht: 3.500 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 8
Kojenzahl: 3 (+1)
Brennstofftank: 330 l
Wassertank: 180 l
Septiktank: 75 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Einbaudiesel, Leistung 47,8 bis 161,8 kW (65-220 PS), in Kombination mit einem Wellenantrieb
Grundpreis: 171.616 € mit Basismotor Vetus VH 4.65, Leistung 47,8 kW (65 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 189.711 €

MOTOR IM TESTBOOT

Volvo Penta D3-220, elektronisch gesteuert Turbodiesel mit Com-

mon-Rail-Einspritzsystem, Leistung 161,8 kW (220 PS), Zylinderzahl: 5 in Reihe, Bohrung x Hub: 81 x 93,2 mm, Hubraum: 2.400 ccm, Nenndrehzahl: 4.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, Bugstrahler, mehrteiliges Cabrioverdeck, Hecksteg mit Badeleiter, umlaufende Reling, Antifouling, autom. Feuerlöschsystem im Motorraum, WC-Raum mit Marine-Toilette und Waschbecken mit Duschvorrichtung, Warmwasserversorgung, Pantryzeile mit Spüle, Kocher und Kühlschrank, Leinen- und Fendersatz

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Warmluftheizung (2.557 €), Windschutzscheibe mit drei Scheibenwischern (5.802 €), Audiosystem mit vier Lautsprechern (1.274 €), Heckstrahler (3.344 €), Kühlschrank-Schublade im Cockpit (1.077 €), el. Toilette (Aufpreis 1.721 €), el. Ankerwinde (Aufpreis 2.065 €), Raymarine-Echolot mit Sumlog (979 €), QL-Trimmsystem (1.672 €), Esthec-Teakimitat im Cockpit und auf den Gangborden (Preis auf Anfrage)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	59 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	61 dB(A)	3,9 kn
	1000 min ⁻¹	63 dB(A)	4,5 kn
	1500 min ⁻¹	67 dB(A)	6,5 kn
	2000 min ⁻¹	73 dB(A)	8,1 kn
(Volllast)	2500 min ⁻¹	75 dB(A)	9,6 kn
	3000 min ⁻¹	77 dB(A)	13,5 kn
	3500 min ⁻¹	79 dB(A)	16,9 kn
	3700 min ⁻¹	80 dB(A)	18,8 kn

Revier: IJ bei Amsterdam (NL)
Crew: 2 Personen
Messung: GPS
Wasser: 18° C
Luft: 19° C
Wind: 1-2 Bft.
Tanks: Diesel 165 l (50 %), Wasser leer

- ⊕ Hohes Qualitätsniveau des gesamten Bootes
- ⊕ Sehr gute Fahrleistungen mit Testmotorisierung
- ⊕ Angenehm großes Cockpit mit viel Stauvolumen
- ⊕ Enorm viel Platz mit Stehhöhe im Kabinenbereich
- ⊕ Richtig dimensionierte, praxisgerecht angeordnete Beschläge

- ⊖ Etwas klein bemessener Septiktank
- ⊖ Die Windschutzscheibe wird als kostspieliges Extra berechnet
- ⊖ Gewöhnungsbedürftige Platzierung des Steuerstandes

INFORMATIONEN UND WERFT

Interboat (Werft und Lieferant des Testbootes)
 Stouwweg 39
 NL-8064 PD Zwartsluis
 Tel. 0031-383325854
www.interboat.nl

