

Fescher Flitzer

Iron Boats ist ein noch junges schwedisches Fabrikat, das neuerdings auch in Deutschland angeboten wird. Wir testeten eine Iron 647, die mit Evinrudes E-TEC 150 an der Spiegelplatte pures Fahrvergnügen garantiert.

Eine attraktive neue Bootsmarke ausfindig zu machen, die sich möglichst schnell etablieren und erfolgreich verkaufen lässt, ist sicherlich nicht so einfach.

Es sei denn, die betreffenden Boote weisen ganz besondere Merkmale und Eigenschaften auf, die »vertriebstechnisch« für sich sprechen. Kevin Marquardt, Inhaber der Firma Bootcenter Kiel, hat hier offenbar einen Coup gelandet. Der

48-jährige Motorboot-Profi kooperiert seit Dezember 2019 als offizieller deutscher Exklusivimporteur mit dem international aufstrebenden Hersteller Iron Boats. Hinter diesem hierzulande wohl nur Insidern bekannten Unternehmen stehen mit Lars und Henrik Peterson zwei bekennende Wassersport-Enthusiasten, die sich in ihrer skandinavischen Heimat als »Ironbrothers« und absolute RIB-Experten einen Namen machten.

Eine eigene Bootsserie wurde dann im vorigen Sommer präsentiert, wobei sich das Angebotsrepertoire vorerst auf vier stilistisch sehr ähnliche Modelle beschränkt. Die derzeit in Längen von 6,52 m, 7,12 m, 7,67 m und 8,27 m erhältlichen Kunststoff-Renner mit den schlichten Typenbezeichnungen Iron 652, Iron 707, Iron 767 und Iron 827 verfügen über exzellent laufende, von Mannerfelt Design entwickelte Hochleis-



Ein echtes Spaßgerät – die 6,52 m lange Iron 647 glänzt mit hervorragenden Laufeigenschaften. Während unserer Messfahrten beschleunigt der keilförmige GFK-Flitzer auf einen Topspeed von 40 Knoten

TEST IRON 647

tungsrümpfe, die dank der einheitlichen Aufkimmung von 23 Grad eine superbe Rauwasser-Performance an den Tag legen und somit Fahrvergnügen in Reinkultur in Aussicht stellen.

Unsere als Handlaminat gefertigte Testkandidatin verkörpert, wenn man so will, den Einstieg in die Iron-Welt. Das 6,52 x 2,44 m messende und unbelastet rund

1. Im vorderen Cockpitbereich lässt sich bei Bedarf in kürzester Zeit eine Sonnenliege herrichten
2. Übersichtlicher Steuerstand mit getönter Windschutzscheibe und bequem gepolstertem Doppelsitz
3. Unter der Hecksitzbank der Iron wurden die Batterieanlage und ein Handfeuerlöscher installiert
4. Das in Schweden entwickelte GFK-Sportboot sieht auch schräg von achtern richtig klasse aus ...



1

950 kg schwere Vollblut-Sportboot erfüllt die Einstufungskriterien der CE-Norm C und wurde laut technischem Datenblatt für sechs Personen konzipiert. Die werftseitige Leistungsempfehlung bezieht sich auf Außenborder mit 115 bis 200 Pferdestärken. Am Heck der vor fünfzehn Minuten erstgewasserten Iron 647 ist ein Evinrude K150 E-TEC G2 verbolzt, der aus 1,9 Litern Hubraum 110,3 kW (150 PS) generiert. Allein schon wegen des hervorragenden Durchzugsvermögens des dreizylindrigen Zweitakt-Direkteinspritzers ist es schade, dass die Produktion der Traditionsmarke Evinrude – wir berichteten im August-Heft darüber – mit sofortiger Wirkung eingestellt wurde.

Vielleicht wird es ja früher oder später ein Comeback geben ... Vor dem Ablegen werfen wir einen Blick ins selbstlenzende Cockpit, das übrigens anstelle einer gewöhnlichen Scheuerleiste von einem regelrechten Rammschutzring namens »Iron Fender« flankiert wird. Die innere Bordwandhöhe variiert zwischen 56 und 74 cm, und mittendrin gibt's eine übersichtlich gestaltete Steuerkonsole mit leichtgängiger Hydrauliklenkung, einer ergonomisch postierten Aufbauschalbox und Garmins multifunktionalem Kartenplotter. Einziger Kritikpunkt wäre der partiell ziemlich scharfkantige Rahmen der dezent getönten Acrylglas-Windschutzscheibe.



2



3



4

Beifahrer und Skipper nehmen auf einer teilbaren Ruderbank platz, deren Unterbau als Stauraum dient. Gleiches gilt für die 138 cm breite Hecksitzreihe, welche die Batterieanlage, einen Feuerlöscher und den an den 142 Liter fassenden Benzintank adaptierten Spritfilter beherbergt. Obendrein befindet sich im achterlichen Cockpitdrittel ein Klapptisch. Optional zu haben ist die im Bugbereich der Iron angeordnete, immerhin 185 x 105 cm große Sonnenliege, die an den Ankerkasten und eine weitere Sitzgelegenheit direkt vor der Konsole angrenzt. Das Evinrude-Kraftpaket wird gestartet, und noch vorm Passieren der Hafenmole notieren wir 2,3 Knoten als Anfangsgeschwindigkeit. Bis zum Erreichen der

2.500-Touren-Marke ist die kleinste Iron im Verdränger-Modus unterwegs, dann aber geht die Post ab. In gefühlten Nullkommanichts beschleunigt der fesche Flitzer auf rasante 30 Knoten, für die lediglich 4.000 min⁻¹ notwendig sind. Das keilförmige Unterwasserschiff gleitet derart sanft und stabil über die Ostsee, dass es die helle Freude ist. Wir pushen weiter und stoppen bei finalen 5.500 min⁻¹ einen respektablen Topspeed von haargenau 40 kn, der infolge der perfekten Wasserlage des Testbootes sogar in Kurvenfahrt oder beim Überqueren von moderaten Wellen beibehalten werden kann – inklusive bewusst herbeigeführter Flugeinlagen, versteht sich. Jedenfalls kommt zu keiner Zeit auch nur ansatzweise

ein unsicheres Gefühl auf, eventuell aber der Wunsch nach noch mehr Power.

Zusammenfassend lässt sich die bisher 30 Mal gebaute Iron 647 als waschechtes Funboat charakterisieren, dessen größtes Plus die famosen Laufeigenschaften sind. Mit einem Einstandspreis von 33.454 Euro, wohlgermerkt ohne Motor, ist der nordische Newcomer allerdings kein Schnäppchen. Um das vorhandene Potenzial dieses tollen Trailerbootes zur Genüge auszukosten, plädieren wir für ein temperamentvolles Triebwerk mit mindestens 150 PS. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,52 m
Breite: 2,44 m
Tiefgang: 0,50 m
Gewicht: 950 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 6
CE-Kategorie: C
Brennstofftank: 142 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder (Ultralangschaft), werftseitig empfohlene Leistung 84,6 bis 147 kW (115-200 PS)
Grundpreis (o. Motor): 33.454 €, Preis des fahrfertigen Testbootes inklusive Motor und Sonderausstattung 58.059 €

MOTOR AM TESTBOOT

Evinrude K150 E-TEC G2 D.I., Zweitakt-Außenborder mit Direkteinspritzung, Leistung: 110,3 kW (150 PS), Zylinderzahl: 3, Bohrung x Hub: 98 x 82,6 mm, Hubraum: 1,9 l, Gewicht: 180 kg, maximaler Drehzahlbereich: 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 16.678 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, extrabreite »Iron Fender«-Gummi-Scheuerleiste, BSH-attestierter Navigationsbeleuchtung, Hydrauliklenkung, 142-Liter-Einbautank mit Füllstandsanzeige, Sitzpolster, achtern montierter Geräteträger und Wasserskimast, Kompass, Ankerkasten, Bugöse, integrierte Heckstege mit steuerbordseitiger Badeleiter, Klapptisch, el. Signalhorn

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Vendeck-Decksbelag (1.657 €), Garmin-Kartenplotter inklusive Fishfinder (1.364 €), Fusion-Radio mit Bluetooth und zwei Lautsprechern (867 €), Konsolenabdeckung (584 €), Diebstahlsicherung für den Außenborder (97 €), Sonnenliege im vorderen Cockpit (487 €), Kraftstoffvorfilter mit Wasserabscheider (194 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	54 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	55 dB(A)	2,3 kn
	1000 min ⁻¹	59 dB(A)	4,2 kn
	1500 min ⁻¹	65 dB(A)	5,5 kn
	2000 min ⁻¹	70 dB(A)	6,9 kn
	2500 min ⁻¹	77 dB(A)	8,9 kn
	3000 min ⁻¹	78 dB(A)	10,2 kn
	3500 min ⁻¹	80 dB(A)	23,9 kn
(Volllast)	4000 min ⁻¹	83 dB(A)	29,8 kn
	4500 min ⁻¹	85 dB(A)	33,5 kn
	5000 min ⁻¹	86 dB(A)	37,0 kn
	5500 min ⁻¹	87 dB(A)	40,0 kn

Revier: Ostsee, Kieler Förde, querab von Laboe, **Crew:** 3 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 18° C, **Luft:** 23° C, **Wind:** 1-2 Bft., **Tank:** Benzin 85 l (60 %)

- ⊕ Exzellentes Fahrverhalten übers gesamte Drehzahlband
- ⊕ Besonders breite und sehr stabile Gummi-Scheuerleiste
- ⊕ Gute Verarbeitungsqualität, saubere technische Einbauten
- ⊕ Variabel zu gestaltendes Cockpit mit vielen Staumöglichkeiten
- ⊕ Praxisgerecht bemessenes Fassungsvermögen des Benzintanks
- ⊕ Viele sinnvolle Ausstattungselemente gehören zum Standard
- ⊕ Leistungsbezogen sehr gut abgestimmte Testmotorisierung

- ⊖ Verbesserungswürdiger, partiell scharfkantiger Scheibenrahmen
- ⊖ Eingeschränkte Zugangsbreite des Heckbank-Stauraumes

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Kiel GmbH (Iron-Exklusivimporteur für Deutschland und Lieferant des Testbootes), Haßberg 6, 24113 Kiel, Tel. 0431-7055031, www.bootscenter-kiel.de

Iron Boats, Headoffice Göteborg, Boldhedens Industriväg 40, SE-4250 Billdal, www.ironboats.se