

TEST IRON 707

FAHR- MASCHINE

Iron 707 lautet die schlichte Typenbezeichnung dieses rassigen Kunststoff-Renners, der mit einem Mercury V6 F225 EFI am Heckspiegel seine Trümpfe ausspielt. Hier ist pures Fahrvergnügen vorprogrammiert ...



Dank des von Mannerfelt Design entworfenen, hydrodynamisch optimierten V-Rumpfes läuft die Iron 707 auch in schnellen Kurven wie auf Schienen

Schade, dass die diesjährige Boot Düsseldorf aus bekannten Gründen erst im April stattfindet. Das Messepublikum hätte nämlich zum normalen Austragungstermin im Januar die unbedingt sehenswerte Iron-Kollektion für 2021 zu Gesicht bekommen. Nun aber blieb Exklusivimporteur Kevin Marquardt von der Firma Bootscenter Kiel nichts anderes übrig, als umzudisponieren. »Die Verlegung der Boot in den April überschneidet sich mit den zu Saisonbeginn anstehenden Bootsübergaben. Beides parallel zueinander laufen zu lassen, das geht nicht«, meint unser Testboot-Lieferant. Der potentielle Iron-Interessent muss also in die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt reisen, um sich ein eigenes Bild von den rassigen Hochleistungsbooten zu machen. Doch der Aufwand lohnt. Auch

deshalb, weil zumeist mindestens einer der in Kiel bevorrateten Irons nach vorheriger Absprache auf der Ostsee erprobt werden kann. Und ein besseres Kaufargument als eine rundum überzeugende Vorstellung des betreffenden Bootes im Wasser gibt es ja wohl nicht ...

«Väter» des in Schweden entwickelten Fabrikates Iron Boats sind die »Ironbrothers«. Dahinter verbergen sich mit Lars und Henrik Peterson zwei bekennende Powerboat- und RIB-Enthusiasten, die im November 2018 eine eigene Motorboot-Serie aus der Taufe hoben. Die Range umfasst vorerst vier stilistisch sehr ähnliche Modelle in Längen zwischen 6,52 und 8,27 Metern, für deren hydrodynamisches Rumpf-Layout das renommierte Mannerfelt Design Team (www.mdteam.se) verantwortlich zeichnet. So ist sichergestellt, dass die als

Handlaminat gefertigten GFK-Gleiter exzellente Laufeigenschaften aufweisen, wobei speziell die superbe Rauwasser-Performance hervorsticht. Die 7,12 x 2,44 m messende und bisher 70 Mal produzierte Iron 707 erwartet uns im Olympiahafen von Kiel-Schilksee. Auffälliges Merkmal und gleichzeitig ein echter Pluspunkt des mausgrau kolorierten offenen Flitzers ist die elastische Scheuerleiste im XXL-Format, die das Ausbringen von Fendern praktisch überflüssig macht. Das selbstlenzende Cockpit, dessen Bordwandhöhe zwischen 55 und 71 cm variiert, bietet der laut der CE-Zertifizierung C maximal siebenköpfigen Crew bemerkenswert viel Platz. Mit optionalen Einlegepolstern lässt sich die Bugsektion als natürliches Sonnenstudio nutzen. Achtern gibt es zwei gegenüberliegende Sitzbänke, in deren Unterbau reichlich loses Equipment eingelagert



1. Der sechszylindrige Mercury F225 passt leistungsmäßig und optisch perfekt. Zu beiden Seiten der Motorwanne wurden integrierte Heckstege angeordnet
2. Sportiv designte Mittelkonsole mit leichtgängiger Hydrauliklenkung, wobei zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag sechs Ruderdrehungen liegen
3. Ein sehr praktisches Stilelement jeder Iron ist die extrem breite Scheuerleiste, die passenderweise als »Iron Fender« bezeichnet wird ...
4. Testboot-Lieferant Kevin Marquardt (48), Inhaber der Firma Bootscenter Kiel

1. Der sechszylindrige Mercury F225 schöpft das wertseitig vorgegebene Leistungslimit aus und generiert 165,4 kW, die jede Menge Fahrspaß garantieren
2. Selbstverständlich ist die Iron 707 mit einer hydraulischen Lenkung ausgestattet, die zum Standard-Lieferumfang des offenen Sportbootes gehört
3. Ein Erkennungsmerkmal der Iron-Boote ist der extrem breite elastische Rammschutz, der das Ausbringen von Fendern praktisch überflüssig macht
4. Der serienmäßige Batterieschalter befindet sich, gut geschützt in einer steuerbordseitigen »Einbaumulde«, ganz in der Nähe des achterlichen Lenzabflusses
5. Die bequem gepolsterte Doppelsitzbank am Kommandostand lässt sich sinnvollerweise einzeln klappen, so dass man auch im Stehen manövrieren kann
6. Sehr zu empfehlen ist die Mitbestellung des als Option gelisteten Vendeck-Bodenbelags, der sich bei direkter Sonneneinstrahlung nur mäßig aufheizt



1



2



3



5



6

werden kann, und einen pulverbeschichteten Signalmast, der dank seiner bombenfesten Verankerung auch als Wasserski-Zugstange in Betracht kommt. Der zentral postierte Kommandostand mit einer butterweich abgestimmten elektronischen Schaltung, Simrad-Multifunktionsplotter, mittig teilbarem Doppelsitz und einer dezent getönten, gut vor Fahrtwind schützenden Acrylglascheibe wurde exakt auf die Anforderungen des Skippers zugeschnitten. Einziger kleiner Kritikpunkt ist, dass zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag relativ indirekte sechs Ruderdrehungen liegen. Der schwarze 3,4-Liter-V6 wird gestartet,

und mit minimalen 2,3 Knoten orientieren wir uns in Richtung der Marina-Ausfahrt. Erfreulicherweise läuft die Iron 707 – ohne gleitertypisches Gieren – sogar im Verdrängermodus sauber geradeaus. Mit abgelesenen 2.500 min⁻¹ und gestoppten elf Knoten tritt das Boot zügig in die Gleitphase ein, um fortan rasch an Tempo zu gewinnen. Bei 3.500 min⁻¹ liegen 25 kn an, mit glatten 5.000 Touren pro Minute sind rasante 40 Knoten zu notieren, ehe dann unter Volllast 45 nautische Meilen in der Stunde zu Protokoll genommen werden. Eine Eins mit Sternchen vergeben wir für die beispielhaft stabile Wasserlage, die Kurven-

fahrt wie auf Schienen und Landungen wie auf einem Luftkissen nach bewusst herbeigeführten Flugeinlagen inkludiert.

Unterm Strich handelt es sich hier also um ein wirklich tolles Funboat, das zu angemessenen Konditionen zu haben ist. Der Basispreis ohne Motor beträgt 45.600 Euro, das einsatzbereite Testgespann wechselte mit einigen kostenpflichtigen Extras und einem 1.800-kg-Trailer für 73.600 Euro den Besitzer. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,12 m

Breite: 2,44 m

Tiefgang: 0,50 m

Gewicht: 1.150 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 7

Brennstofftank: 192 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Außenborder (X-Langschaft), werftseitig empfohlene Motorleistung 110,3 bis 165,4 kW (150-225 PS)

Grundpreis (o. Motor): 45.600 Euro, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung, fahrfertig montiertem Mercury-F225-Außenborder und speziell angepasstem 1.800-kg-Straßentrailer 73.600 Euro

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury V6 F225 XL, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Leistung: 165,4 kW (225 PS), Zylinderzahl: V6, Bohrung x Hub: 92 x 86 mm, Hubraum: 3.425 ccm, Gewicht: 216 kg, max. Drehzahlbereich: 5.200-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 22.570 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, Steuerkonsole mit hydraulischer Lenkung und Windschutzscheibe, extrabreite »Iron Fender«-Scheuerleiste, Batterie Hauptschalter, Cockpit-Polstersatz, LED-Navigationsbeleuchtung, Heckstege mit Badeleiter, als Skizugstange nutzbarer achterlicher Geräteträger, Handfeuerlöscher, stählerne Bug- und Heckösen

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Simrad-Plotter mit Fishfinder (ab 1.740 €), Fusion-Radio mit zwei LS (890 €), Vendeck-Decksbelag (1.800 €), Kühlschrank (1.400 €), Mooring-Kit mit sechs Festmachern (120 €), Anker-Set mit Bleileine (130 €), Konsolenplane (600 €), Kraftstoffvorfilter mit Wasserabscheider (250 €), elektrisches Signalthorn (220 €), Sonnenliegenerweiterung fürs Vordercockpit (600 €), Cockpit-Tisch (550 €), Decksbeleuchtung mit LED-Lampen (650 €), Sprayhood (1.200 €), maßgefertigte Hafenebene aus Stamoid inklusive Reißverschluss (1.800 €), Antifouling (1.100 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	51 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	52 dB(A)	2,3 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	4,3 kn
	1500 min ⁻¹	65 dB(A)	6,0 kn
	2000 min ⁻¹	69 dB(A)	7,3 kn
	2500 min ⁻¹	74 dB(A)	11,0 kn
	3000 min ⁻¹	79 dB(A)	19,1 kn
	3500 min ⁻¹	80 dB(A)	25,0 kn
	4000 min ⁻¹	80 dB(A)	30,5 kn
	4500 min ⁻¹	81 dB(A)	35,4 kn
	5000 min ⁻¹	83 dB(A)	39,9 kn
	5500 min ⁻¹	84 dB(A)	42,9 kn
(Volllast)	5800 min ⁻¹	85 dB(A)	45,0 kn

Revier: Ostsee, Kieler Förde, querab von Strande, **Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 20° C, **Luft:** 27° C, **Wind:** 1-2 Bft., **Tank:** Benzin 192 l (100 %)

- ⊕ Superbe Fahr- und Handlingeigenschaften auch im Rauwasser
- ⊕ Besonders breite und strapazierfähige Kunststoff-Scheuerleiste
- ⊕ Einwandfreie Produktqualität und saubere technische Einbauten
- ⊕ Mit kräftigem Zugfahrzeug ohne Sondergenehmigung trailerbar
- ⊕ Variabel zu gestaltendes Cockpit mit vielen Staumöglichkeiten
- ⊕ Zahlreiche sinnvolle Ausstattungsdetails gehören zum Standard
- ⊕ Leistungsbezogen optimal angepasste Testboot-Motorisierung

- ⊖ Eine etwas »direkter« abgestimmte Lenkung wäre von Vorteil
- ⊖ Störanfällige Druckknopf-Fixierung der Polster Elemente

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