

GRAU GEHT GUT

TEST IRON 827

Falls Sie gerade nach einem offenen Sportboot mit hohem Geschwindigkeitspotenzial Ausschau halten und dabei auf erstklassige Laufeigenschaften Wert legen, wäre die Iron 827 viel mehr als ein Geheimtipp. Wir haben den mausgrau kolorierten Renner an einem trüben Novembertag getestet, und zwar in Kombination mit Mercurys F400 XL Verado.



Mit 400 PS Antriebsleistung bietet die exzellent laufende Iron 827 Fahrvergnügen vom Feinsten, und dies bei 52,9 kn Topspeed. Nach gelegentlichen Flugeinlagen kehrt das Vollblut-Sportboot sanft einsetzend ins nasse Element zurück ...

Dass es schönere Dinge gibt als bei schattigen fünf Grad Celsius und zeitweiligem Nieselregen einen mehrstündigen »Open Air«-SKIPPER-Test auf der Ostsee durchzuführen, liegt auf der Hand. Dennoch vermochte unsere Probandin schiere Begeisterung zu wecken, denn bezüglich ihrer grandiosen Laufeigenschaften können der Iron 827, wenn überhaupt, nur ganz wenige Konkurrenzmodelle das Wasser reichen. Bevor wir gleich auf das gebotene Fahrerlebnis zu sprechen kommen, gibt es zunächst einige wissenswerte Facts zum noch jungen schwedischen Fabrikat Iron Boats, das hierzulande exklusiv über die Firma Bootcenter Kiel vertrieben wird. Strippenzieher und treibende Kräfte des international aufstrebenden skandinavischen Unternehmens sind die »Iron Brothers«, wie Lars und Henrik Peterson in ihrer Heimat genannt werden. Die bekennenden Wassersport-Enthusiasten aus dem blau-gelben Königreich machten sich als RIB-Experten einen Namen,

um dann im Frühsommer 2019 eine eigene und stilistisch unverwechselbare Bootskollektion zu präsentieren. Diese umfasst vier sehenswerte Kunststoff-Gleiter in Längen von 6,52 m, 7,12 m, 7,67 m und 8,32 m. Hinzu gesellt sich alsbald ein auf der 827er basierender »Coupé«-Entwurf mit flachem Pilothouse und zwei Kojen. Selbstredend wird dieses betont sportiv gestaltete Kabinenboot über das hydrodynamisch ausgefeilte Rumpf-Layout der offenen Versionen verfügen. Die hervorragende Unterwasserschiff-Konstruktion stammt von Mannerfelt Design Team AB, einem renommierten schwedischen Naval-Architekten-Büro, das in der Powerboat-Racing-Szene eine exzellente Reputation genießt, und dies bereits seit Jahrzehnten.

Zu Beginn unseres Probefahrt-Termins erfahren wir von Bootcenter-Kiel-Inhaber und Testboot-Lieferant Kevin Marquardt, dass sich alle Irons – obwohl sie, objektiv betrachtet, wohl eher Nischenprodukte sind – momentan einer sehr guten Nach-

frage erfreuen. Speziell die Iron 827 entwickelte sich seit ihrer Markteinführung im Januar 2021 sozusagen über Nacht zu einem Bestseller, der in seiner Premieren-Saison 36 Mal über den Ladentisch ging. Auch für 2022 ist die Jahresproduktion nahezu ausverkauft, so dass das brandneue und zudem praxisgerecht ausgestattete Kieler Vorführboot nun umso mehr in den Fokus rückt. Eventuell gibt es ja Leute, die sich und ihre Lieben gerade jetzt mit einem extravaganten Weihnachtsgeschenk beglücken möchten ... Also schauen wir uns den nach der CE-Norm C für neun Personen zertifizierten Kunststoff-Renner, der als aufwendiges Handlaminat aus der Form gehoben wird, im Detail an. Die Proportionen dieses Bootes sehen klasse aus und lassen schon im Stillstand einiges erwarten. Mit nur 2,44 Metern maximaler Breite ist unsere unbelastet 1.450 kg schwere Testkandidatin problemlos trailerbar. Dazu braucht es natürlich ein starkes Zugfahrzeug, aber eben keine Sondergenehmigung. Als Iron-typisches Erkennungsmerkmal muss

1. Läuft mindestens so sportlich, wie sie aussieht – die Iron 827 bietet eine hervorragende Fahrstabilität
2. Rank und schlank – schon die Formgebung des in Schweden entwickelten GFK-Renners erweckt Interesse
3. Übersichtlich und sportiv gestylter Mittelsteuerstand, auf Wunsch mit multifunktionalem Simrad-Plotter
4. Mit dem 400 PS leistenden Mercury am Heck ist die Iron auch von achtern eine imposante Erscheinung



man die sehr markant wirkende, hochelastische und mit stabilen Imbusschrauben fixierte Scheuerleiste thematisieren. Das aus abriebfestem Gummi-Material gefertigte Design-Element steht diesem durchaus appetitlichen »Schweden-Happen« auch optisch sehr gut zu Gesicht und macht das Ausbringen von Fendern eigentlich überflüssig. Das selbstlenzende Cockpit der Iron 827 ist gefühlt richtig groß – die gesamte Bodensektion erhält durch den optionalen und mit glatten 2.000 Euro gelisteten Vendeck-Belag eine angenehm zu begehende rutschhemmende Struktur. Die innere Bordwandhöhe variiert zwischen achterlichen 56 cm und 76 cm im Bugbereich, wo auf Wunsch und gegen Geld eine bis zur Konsolenfront reichende Sonnenliege angeordnet werden kann. Mittschiffs befindet sich der mit einem Doppelsitz bestückte Kommandostand, zu dessen technischem beziehungsweise elektronischem Equipment eine ergonomisch postierte Aufbauschiene, ein multifunktionaler Simrad-GPS-Plotter und die leichtgängige Hydrauliklenkung gehören. Das gummierte Dreispeichen-Ruder mit winzigen 32 cm Durchmesser dürfte gerne eine Nummer größer und unter haptischem Aspekt »wertiger« ausfallen. Nichts zu beanstanden gibt's an der fast schon gemütlich ge-

stalteten Heckpartie, zumal die dortige Sitzgruppe wunderbar zum Chillen taugt. Im Unterbau kommen die fachmännisch installierte Batterieanlage samt Hauptschalter, ein Handfeuerlöscher und reichlich Staukapazitäten zum Vorschein.

Angetrieben wird das rundum attraktive Vollblut-Sportboot von bärenstarken Mercury-Außenbordern. Die der Werfempfehlung entsprechende Leistungsskala der amerikanischen Hightech-Motoren reicht von 250 bis 450 PS. Wir nehmen mit einem Sechszylinder-Viertakter der neuesten Generation vorlieb und können

dem kolossalen F400 XL Verado an dieser Stelle ein glänzendes Zeugnis ausstellen. Der 303 kg wiegende 2,6-Liter-Muskelprotz mobilisiert brutale 294 kW (400 PS), die der Iron 827 zu einem fantastischen Beschleunigungsvermögen verhelfen. Der gestreckte 23-Grad-Deep-V-Rumpf liegt in jeder Fahrsituation mit perfekter Balance im Wasser, so dass es ein einziges Vergnügen ist, buchstäblich im Tiefflug weich und geschmeidig über die Ostseewellen zu brausen. Schon knapp oberhalb von 2.000 min⁻¹ tritt die Iron in die Gleitphase ein, um Sekunden später mit 4.000 min⁻¹ einen formidablen Cru-

sing Speed von 40 Knoten zu realisieren. Erst bei 6.250 min⁻¹ und rasanten 52,9 nautischen Meilen pro Stunde – das sind umgerechnet 98 km/h – ist das Ende der Fahnenstange erreicht. Bleibt die Frage nach dem Preis. Mit minimalen 250 Pferden am Heck, die für 47 kn gut sein sollen, summieren sich 88.980 Euro. Wer aufs Ganze geht und sich für die superbe Testboot-Konfiguration inklusive einiger netter Extras entscheidet, der zahlt laut aktueller Liste 113.150 Euro.

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 8,37 m
Breite: 2,44 m
Tiefgang (Antr. angehoben): 0,50 m
Gewicht (o. Motor): 1.450 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 9
Brennstofftank: 302 l
Wassertank (opt.): 33 l
Baumaterial: GFK

Motorisierung: Mercury-Außenborder (X-Langschaft), werftseitig empfohlene Motorleistung 183,8 bis 331 kW (250-450 PS)
Grundpreis: 88.980 € mit fahrfertig montiertem Mercury F250 V8 Verado, Leistung 183,8 kW (250 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 102.180 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung 113.150 €

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury F400 XL Verado L6 DS, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Vierventil- und Kompressortechnik, Leistung: 294 kW (400 PS), Zylinderzahl: 6, Bohrung x Hub: 82 x 82 mm, Hubraum: 2.598 ccm, Gewicht: 303 kg, maximaler Drehzahlbereich: 6.200-6.800 min⁻¹, Einzelpreis: 42.006 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstleuchtendes Cockpit, extrabreite »Iron Fender«-Scheuerleiste, BSH-attestierter Navigationsbeleuchtung, Hydrauliklenkung, 302-Liter-Kraftstofftank mit Füllstandsanzeige, als Wasserski-Zugstange nutzbarer Geräteträger, Ankerkasten, Kompass, Bugöse, zwei Heckstege, steuerbords mit Teleskop-Badeleiter, elektrisches Signalhorn

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Elastischer Vendeck-Decksbelag (2.000 €), Tisch im Achtercockpit (550 €), Fusion-Bluetooth-Radio mit zwei Lautsprechern (890 €), zwei zusätzliche Lautsprecher (290 €), Konsolenabdeckung (600 €), sechs Festmacherleinen (120 €), Sprayhood (1.200 €), maßgefertigte Hafenebene aus Stamoid (2.200 €), schwarzer Antifoulinganstrich (1.300 €), multifunktionaler Simrad-GPS-Kartenplotter mit Fishfinder (3.140 €), Heckdusche, gespeist aus einem 33-l-Wassertank (Preis auf Anfrage)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	51 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	52 dB(A)	2,7 kn
	1000 min ⁻¹	56 dB(A)	5,6 kn
	1500 min ⁻¹	61 dB(A)	7,3 kn
	2000 min ⁻¹	65 dB(A)	12,6 kn
	2500 min ⁻¹	69 dB(A)	18,5 kn
	3000 min ⁻¹	72 dB(A)	25,9 kn
	3500 min ⁻¹	75 dB(A)	34,5 kn
	4000 min ⁻¹	79 dB(A)	39,9 kn
	4500 min ⁻¹	81 dB(A)	43,3 kn
	5000 min ⁻¹	83 dB(A)	46,5 kn
	5500 min ⁻¹	85 dB(A)	49,2 kn
	6000 min ⁻¹	85 dB(A)	51,6 kn
(Volllast)	6250 min ⁻¹	87 dB(A)	52,9 kn

Revier: Ostsee, Kieler Förde, querab von Strande, **Crew:** 2 Pers.,
Messung: GPS, **Wasser:** 9° C, **Luft:** 5° C, **Wind:** 2-3 Bft.,
Tank: Benzin 105 Liter (35 %)

- ⊕ Sehr sportlich, dabei weich und absolut sicher laufender Deep-V-Rumpf
- ⊕ Optimal abgestimmte Testmotorisierung mit beachtlichen Leistungsreserven
- ⊕ Gute Produktqualität, blitzsauber ausgeführte technische Einbauten
- ⊕ Für ein offenes Sportboot dieser Art reichlich Staumöglichkeiten
- ⊕ Breite elastische Scheuerleiste macht Fender nahezu überflüssig
- ⊕ Passende Dimensionierung des standardmäßigen Benzintanks
- ⊕ Größere Stauraumdeckel sind mit Gasdruck-Dämpfern bestückt
- ⊕ Mit kräftigen Zugfahrzeugen ohne Sondergenehmigung trailerbar

- ⊖ Rückenlehne der Heckbank fällt konzeptionsbedingt sehr niedrig aus
- ⊖ Kleines Ruder, das »haptisch« gerne etwas hochwertiger geraten könnte

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



1. Die 2,44 m breite Iron 827 kann ohne Sondergenehmigung getrailert werden.
2. Im achterlichen Bereich des offenen Sportboot-Cockpits wurde eine für vier Personen vorgesehene Sitzgruppe angeordnet
3. Zu den Ausstattungshighlights einer jeden Iron gehört die elastische XXL-Scheuerleiste, die Fender fast überflüssig macht
4. Im vorderen Abschnitt der zentralen Steuerkonsole stehen üppige Staukapazitäten für Equipment aller Art zur Verfügung
5. Ganz in der Nähe des steuerbordseitigen Lenzabflusses wurde der spritzwassergeschützte Batterie Hauptschalter montiert
6. Unter der von Gasdruckdämpfern offen gehaltenen Heckbank kommen die Batterieanlage und ein Feuerlöscher zum Vorschein