

IRON 907 T-TOP

STARK und SCHNELL

Die in Schweden entwickelten GFK-Renner von Iron Boats verkörpern einen ganz eigenen Stil. Superbe Fahrleistungen, verbunden mit vorbildlich sicheren Laufeigenschaften, stehen hier an oberster Stelle. Im Praxistest auf der Kieler Förde soll die Iron 907 T-Top zeigen, was sie kann. Mit dem zehnzylindrigen Mercury F400 Racing am schlanken Heck geht die Post ab.



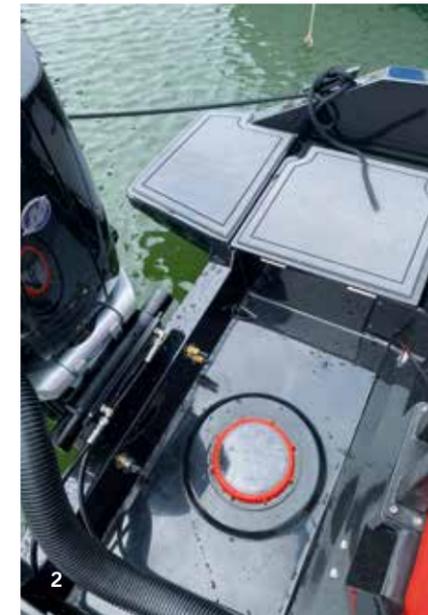
Auf der Kieler Förde stellt die Iron 907 T-Top bei bis zu 54 kn ihr exzellentes Fahrverhalten unter Beweis. Ein markantes Ausstattungsdetail des 8,92 m langen Renners ist die extrem robuste Fender-Scheuerleiste

Die Iron 907 T-Top begeistert auf den ersten Blick – und das sogar schon an Land. Der Eigner unserer vor ein paar Tagen in seinen Besitz übergebenen Testkandidatin entdeckte diese als Aufsehen erregende Messeneuheit während der vorigen Boot Düsseldorf. Die Bestellung erfolgte spontan, also ohne vorherige Probefahrt. Auf diese sollte man vor dem Kauf und in eigenem Interesse eigentlich nur in Ausnahmefällen verzichten. Iron Boats bildet so eine Ausnahme, denn im (Rau-)Wasser sind die coolen Flitzer dieser Marke, wie der Insider weiß, buchstäblich in ihrem Element. Aus der Taufe gehoben wurde das extravagante Premium-Fabrikat von den als »Ironbrothers« bekannten schwedischen Powerboat-Spezialisten Lars und Henrik Peterson. Die im südlich von Göteborg gelegenen Küstenstädtchen Billdal konzipierten Kunststoff-Racer, die nach strengen Qualitätsvorgaben im masurischen Ostróda als aufwendiges Handlaminat gefertigt werden, sind fortan in fünf Längen zwischen 6,52 und 8,92 Metern zu haben. Typabhängig werden die schlank und schnittig gestylten Hightech-Gleiter wahlweise als Open-, Coupe- und T-Top-Versionen angeboten. Letztere macht bei der 907 rein optisch wohl am meisten her, da der feste Dachaufbau, der primär als Sonnenschutz dient, die ohnehin schon sehr markante Linienführung dieses Vollblut-Sportbootes noch einen Tick markanter macht ...

Die Erfolgsstory von Iron Boats begann im Februar 2019, als die Gebrüder Peterson ihre mit Spannung erwarteten Pilotprojekte namens 647, 707 und 767 beim Heimspiel anlässlich der Gothenburg Boatshow der Öffentlichkeit präsentierten. Bis heute konnten weltweit rund 800 Iron-Boote verkauft werden, wobei dieses beachtliche Ergebnis auch auf die Kompetenz der ausgewählten internationalen Fachhändler zurückzuführen ist. Als Exklusivanbieter für Deutschland betätigt sich die Bootscener Kevin

Marquardt und Tom Pagels der SKIPPER-Redaktion somit auch das extrem attraktive Testboot mit der Produktionsnummer 13 zur Verfügung stellen. Für den angedachten Probelauf auf der Kieler Förde sind wir im Gemeindehafen von Laboe verabredet. Mitten im Hochsommer versteckt sich die Sonne hinter dicken Regenwolken, zudem bilden sich bei 2 bis 4 Beaufort einige mode-

rate Ostseewellen. Eigentlich aber genau richtig, um herauszufinden, ob das rabenschwarz kolorierte Iron-Flaggschiff, dessen komfortabel abgestimmte feuerrote Sitzpolster einen scharfen optischen Kontrast bilden, auch mit erschwerten Einsatzbedingungen zurechtkommt. Vorausgeschickt sei noch, dass der hervorragend ausbalancierte und daher wunderbar weich laufende Deep-V-Rumpf mit 23



1. Die Stehhöhe unterm 275 x 133 cm messenden T-Top beträgt etwas knappe 184 cm
2. Sehr zu empfehlen ist, den optionalen EVA-Bodenbelag zu ordern. Kostet 1.900 Euro
3. Im Cockpit ist man sicher aufgehoben. Die Bordwandhöhe reicht von 60 bis 75 cm
4. Wengleich die Doppelruderbank nicht längsverstellbar ist, sitzt man sehr bequem

Grad Aufkimmung vom Mannerfelt Design Team entworfen wurde. Die renommierten Stockholmer Naval-Architekten können auf zahlreiche preisgekrönte Unterwasserschiff-Konstruktionen verweisen und genießen in der Powerboat-Szene einen erstklassigen Ruf. Vor dem Ablegen möchten wir Sie noch schnell zu einem

Bordbesuch einladen. Ganz wichtig: In allen Bereichen des mit zwei stählernen Lenzabflüssen und einem elastischen EVA-Bodenbelag versehenen Cockpits, dessen innere Wandhöhe zwischen 60 und 75 Zentimetern variiert, fühlt man sich supersicher aufgehoben. Bequem ein- und aussteigen lässt es sich über

die mit dem Iron-Logo verzierte Bugtrittfläche. Die vordere U-Sitzbank avanciert mittels Einlegepolster zur 180 x 150 cm großen Liegewiese. Eine gut getarnte Besonderheit des Bootes ist die mittschiffs unterhalb der schwenkbaren Sitzmulde postierte »Decksabine«. Ein idealer Lagerraum für die Polsterteile und alternativ eine Übernachtungsmöglichkeit, zumal neben der 205 x 115 cm messenden Bedarfskoje ein licht- und luftspendendes Skylight sowie ein Chemie-WC vorhanden sind. Der Steuerstand mit präziser hydraulischer Lenkung und einer viel Seitenhalt gebenden Doppel-

TEST

sitzbank wurde auf optimale Funktionalität getrimmt. Soll heißen, alles passt! Ebenfalls sehr gut gelungen ist die im Achtercockpit realisierte und zur Sonnenlounge umbaubare Vier-Personen-Sitzgruppe, die man als kommunikativen Treffpunkt zum Plauschen, Picknicken und Skat spielen beschreiben könnte.

Wir legen ab und verlassen mit minimalen 2,9 kn die Marina. Auf der kabbeligen Ostsee spielt die sensationell stabil im Wasser liegende Iron 907 ihre Trümpfe aus, wobei der mächtigen Schub erzeugende 400-PS-V10-Mercury schon an-

hand der betörenden Soundkulisse einen Vorgeschmack auf das bietet, was hier in wenigen Augenblicken abgeht. Sauber ins Gleiten gelangt das Testboot ab 2.400 min⁻¹, um bei 4.000 Umdrehungen pro Minute mit glatten 30 Knoten Kurs aufs imaginäre Etappenziel zu nehmen. Mit zunehmender Geschwindigkeit verlagert sich der Abriss immer weiter nach achtern, so dass die unverwechselbare Silhouette der jüngsten Iron nun voll zur Geltung kommt. Abgelesene 6.300 min⁻¹ katapultieren den 8,92 m langen und 2,44 m breiten Schweden-Pfeil in gefühlten Nullkommanichts auf einen Topspeed

von 54 Knoten. Sehr beeindruckend ist, dass dieses rasante Tempo auch in leichtem bis mittlerem Seegang beibehalten werden kann. Wellensprünge federt die Iron 907 T-Top mit spektakulärer Souveränität ab, die den sportlich ambitionierten Skipper mit Benzin in den Adern regelrecht süchtig macht. Fazit: Die einsatzbereit 140.790 Euro teure »Fahrmaschine« bietet eine rundum überzeugende Vorstellung. Daher gibt's von unserer Seite eine klare Kaufempfehlung. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld



TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 8,92 m

Breite: 2,44 m

Gewicht (o. Motor): 1.700 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 11

Kojenzahl: 1 (+1)

Brennstofftank: 350 l

Wassertank (opt.): 40 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Außenborder, werftseitige Leistungsempfehlung 220,6 bis 368 kW (300-500 PS)

Grundpreis (o. Motor): 89.175 €, Preis mit Basismotor Mercury F300 V8 Verado ab 113.400 €, Preis mit Testmotorisierung ab 124.800 €, Preis des fahrfertigen Testbootes mit Motor und inklusive umfangreicher Sonderausstattung: 140.790 €

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury F400 V10 Racing, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoff-Einspritzung, Leistung: 294 kW (400 PS), Zylinderzahl: V10, Hubraum: 5,7 Liter, Gewicht: 315 kg, maximaler Drehzahlbereich 6.000-6.600 min⁻¹, Einzelpreis: 46.416 Euro

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, T-Top, 350-Liter-Benzintank mit Füllstandsanzeige, Fahrstand mit hydraulischer Lenkung, Windschutzscheibe und Doppelruderbank mit verstellbaren Einzelsitzen, verstärkte umlaufende Fender-Scheuerleiste, verlängerte Heckstege, Badeleiter, BSH-attestierter Navigationsbeleuchtung, Deckschiff mit Skylight und Chemie-WC

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Bugstrahlruder (5.000 €), elektrische Ankerwinde (5.950 €), Simrad-Kartenplotter inklusive Fishfinder (5.315 €), 20-Liter-Kühlschublade unter der Ruderbank (1.540 €), Stereo-Radio mit vier Lautsprechern (1.375 €), Heckdusche inklusive 40-Liter-Wassertank (1.280 €), Sprayhood (1.500 €) werftseitiger Antifoulinganstrich (1.460 €), EVA-Bodenbelag (1.900 €), Tisch im Achtercockpit (775 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	53 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	55 dB(A)	2,9 kn
	1000 min ⁻¹	59 dB(A)	4,2 kn
	1500 min ⁻¹	64 dB(A)	6,0 kn
	2000 min ⁻¹	66 dB(A)	11,1 kn
	2500 min ⁻¹	67 dB(A)	18,4 kn
	3000 min ⁻¹	71 dB(A)	23,9 kn
	3500 min ⁻¹	73 dB(A)	27,5 kn
	4000 min ⁻¹	75 dB(A)	30,0 kn
	4500 min ⁻¹	78 dB(A)	34,5 kn
	5000 min ⁻¹	80 dB(A)	39,1 kn
	5500 min ⁻¹	85 dB(A)	45,0 kn
	6000 min ⁻¹	87 dB(A)	51,1 kn
(Vollast)	6300 min ⁻¹	88 dB(A)	54,0 kn

Revier: Ostsee, Kieler Förde, querab von Laboe, Crew: 2 Pers., Messung: GPS, Wasser: 15° C, Luft: 19° C, Wind: 2-4 Bft., Tanks: 140 l Benzin (40 %), Wasser leer

- ⊕ Superbe Laufeigenschaften auch im Rauwasser
- ⊕ Hervorragende Fahrwerte mit der Testmotorisierung
- ⊕ Sehr gutes Platzangebot im selbstlenzenden Cockpit
- ⊕ Praxisgerechtes Fassungsvermögen des Benzintanks
- ⊕ Besonders breite, extrem robuste »Fender-Scheuerleiste«
- ⊕ Als Stauraum oder Bedarfsschlafstatt nutzbare Kabine
- ⊕ Überzeugende Produktqualität in sämtlichen Bereichen
- ⊕ Mit kräftigem Zugfahrzeug ist der Trailertransport möglich

- ⊖ Stehhöhe unter dem T-Top wurde regulär auf 184 cm begrenzt (auf Anfrage erfolgt seitens des Importeurs eine Anpassung)

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 HQ, Bolshedens Industriväg 40, SE-427 50 Billdal, www.iron.se

1. In Achtercockpit gibt's eine sehr gut zu nutzende Vier-Personen-Sitzgruppe. Unsere beiden Models sind die Bootscenter-Kiel-Inhaber Kevin Marquardt, links, und Tom Pagels
2. Die mittschiffs gelegene Deckschiff eignet sich als voluminöser Stauraum oder auch zum Übernachten ...
3. Iron-typisch ist die Trittfläche an der kantigen Bugspitze
4. Unter der Heckbank: Batterieanlage und ein Feuerlöscher
5. Die zweiseitige Ruderbank beherbergt eine Kühlschublade

