

**Glatte See und  
Sonnenschein –  
Idealbedingungen für  
die Iron 767, um  
50 Knoten zu erreichen**

Ist das ein Schlauchboot? Ein Megayacht-Tender? Oder gar ein schwimmender Abfangjäger der Wasserschutzpolizei? Die Iron 767 fällt auf, im Hafen wie auf See. Der gewaltige, das ganze Boot umschließende schwarze Gummiwulst, der edel anmutende Aufbau mit Knicken in Stealth-Manier, dazu der markante, gerade und gut gepolsterte „Ramm“-Bug

und am Heck der klobige, weiß lackierte Evinrude-Außenborder.

Es ist tatsächlich schwer, die Iron 767 in irgendeine Schublade zu stecken. Ihre Eigenschaften sind so vielfältig, ihr Design ist so ungewohnt, dass jeder Spaziergänger hier an der Kieler Förde erst mal einen Moment verweilen und staunen muss: Was ist denn das eigentlich für ein Boot?





**TEST**

**1588**

**IRON**  
767

# UNGEZÜGELT

**Iron 767** Mit dem respektinflößenden Design eines Stealth Fighter und der Dynamik einer Lenkwaffe macht die Schwedin vor allem eines: Großen Spaß



**VIDEO**

ZU DIESEM THEMA AUF:  
[youtube.com/bootetv](https://youtube.com/bootetv)





Zwei breite Sitzbänke, ein schmaler Tisch wie in einer Eisdielen. Die Iron 767 ist für Tagesausflüge gedacht. Der Steuerstand ist sehr geschützt und übersichtlich

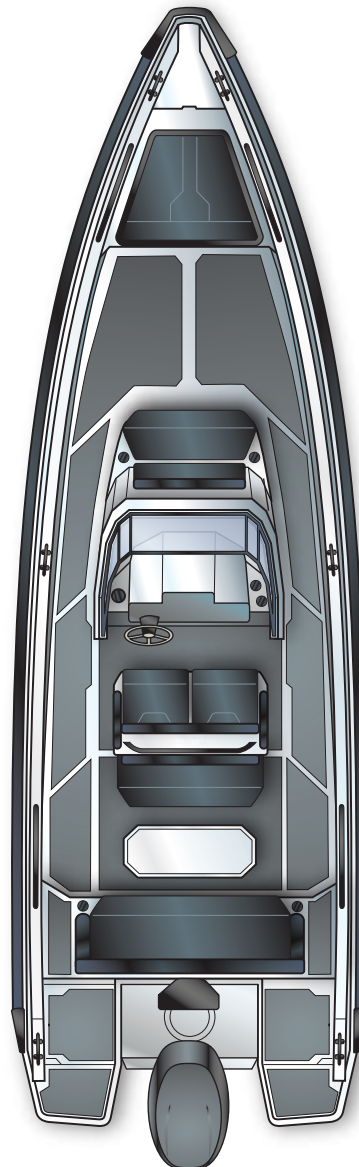


## DAS BOOT

Werft	Iron Boats/Schweden
Typ	767
CE-Kategorie	C/8 Personen
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	7,72 m
Breite	2,44 m
Leergewicht	ab 1300 kg
Tiefgang	etwa 0,80 m
Durchfahrthöhe	1,40 m
Kraftstofftank	262 l
Freibord	0,59 m
Cockpitseitenhöhe innen	0,75 m
Sonnenliege vorn	2,24 m x 1,02 m
Max. Motorisierung	1x Außenb. 220 kW (300 PS)
Listenpreis (mit 250-PS-Motor)	78 808 €
Händler (Testboot)	Bootscenter Kiel, Haßberg 6, 24113 Kiel, <a href="http://www.bootscenter-kiel.de">www.bootscenter-kiel.de</a>

## DER MOTOR

Hersteller	Evinrude
Typ	H250 H.O.
Leistung	184 kW (250 PS)
Vollastdrehzahl	5400–6000 U/min
Zylinder	V6
Hubraum	3400 ccm
Kraftstoff	Benzin
Testpropeller	3 x 15,5" x 21"



## FAZIT

Die Iron 767 ist ein Multitalent, das sich für die Familie genauso eignet wie zum Spaßhaben mit Freunden. Im Hafen ist sie ein echter Hingucker und qualitativ in der Oberklasse angesiedelt. Dazu mit einem Gewicht von etwa 1600 Kilogramm noch gut trailerbar.

Entworfen als schneller Daycruiser für die schwedischen Schären, ist die Iron 767 als Flaggschiff der Serie ein echtes Multitalent. Sie bietet sowohl bis zu acht Fahrgästen bequem Platz für schnelle Ausflüge entlang der Küste, kann aber auch als Sportgerät seinem Fahrer Respekt einflößen. Denn mit dem 250-PS-Evinrude-Zweitaktmotor am Heck sprintet das Boot regelrecht los und erreicht in der Spitze bis zu 50 Knoten.

Die ungewöhnliche Optik war eine Idee der Werftbesitzer Lars und Henrik Peterson, die sich tatsächlich mit dem Verkauf von RIB-Schlauchbooten einen Namen gemacht haben. Mit ihrem „Baby“, der Iron, wollen sie nun die Vorteile aus beiden Welten (Festrumpf und Schlauchboot) verbinden. Etwa, dass man durch die dicke, aufgeschraubte, luftgefüllte Scheuerleiste überhaupt keine Fender benötigt, um irgendwo anzulegen.

Das Ergebnis ist atemberaubend: ein völlig gelungenes Boot, bei dem sich nach



## MESSERGEBNISSE

Drehzahl	Geschwindigkeit		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
500	4,1	2,2	0,27	0,50	825	445	61,2
1000	8,7	4,7	0,36	0,66	625	338	66,1
2000	19,1	10,3	0,83	1,53	269	145	75,8
2500	33,7	18,2	0,53	0,99	417	225	79,2
3000	43,3	23,4	0,58	1,07	386	208	77,1
4000	63,9	34,5	0,75	1,4	295	159	77
4500	72,6	39,2	0,81	1,49	276	149	77
5000	80,7	43,6	1,02	1,88	219	118	78,1
5200	86,3	46,6	1,15	2,12	194	105	78,3

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich. Reichweite: 1 Tankfüllung 262 l abzüglich 15% Reserve. Die Lautstärke wurde am Steuerstand gemessen. Lufttemperatur: 26 °C, Wassertemperatur: 18 °C, Wind: 1–2 Beaufort, Seegang: 1, Testbelastung: 2 Personen, Tank ca. 60%

einem Tag auf dem Wasser nicht mehr die Frage stellt, wer die Zielgruppe ist. Vielmehr stellt sich die Frage: Für wen eignet sich das Boot eigentlich nicht?

Im Hafen liegt die Iron 767 beim Betreten fest wie eine Plattform. Auf straffen, aber bequemen und edlen Sitzen lässt sich wunderbar gesellig in der Sonne relaxen. Unter dem Tisch gleich in Reichweite: ein Kühlschrank. Der Fußboden ist mit anthrazitfarbenem Antirutschbelag belegt. Die Sonnenliege auf dem Vorschiff fällt zwar schmal aus, ist aber völlig ausreichend. Die Polster dafür finden bei Fahrt Platz im Stauraum unter der Centerkonsole, deren Zugang unter der Bug-Sitzbank groß wie ein Garagentor wirkt und auch nach oben öffnet.

Der große Evinrude grummelt beim Ablegen im Standgas mit 500 U/min leise vor sich hin. Es macht nichts, beim Manövrieren irgendwo anzuecken, denn das Boot ist ja rundum gefendert. Doch das passiert gar nicht, denn die Iron entpuppt sich trotz der langen und schmalen Form als sehr wendig. Die gute Kursstabilität bei langsamer Verdrängerfahrt überrascht. Für einen schnellen Gleiter ist sie wirklich hervorragend. Auch in schneller Verdrängerfahrt um 1650 U/min und 8 Knoten ist das Boot wie auf Schienen unterwegs. Zwischen 2400 und 2500 U/min und

16 Knoten geht das Boot mit Leichtigkeit in Gleitfahrt über, die Nase bleibt dank Autotrimm unten. In diesem Drehzahlbereich läuft die Iron auch am wirtschaftlichsten: Bei gut 18 Knoten Fahrt verbraucht sie 18,0 Liter pro Stunde (0,99 Liter pro Seemeile) und hat eine Reichweite von 225 Seemeilen (plus 15% Reserve).

Bei schnellen Manövern greift öfter die Steuerelektronik ein, drosselt bei engen Kreisen die Drehzahl eigenständig, sodass die Schraube keine Luft zieht und das Boot wunderbar kontrollierbar bleibt. Auch wenn wir mit 30 Knoten in die Wende gehen oder das Rad verreißen, zeigt sich die Iron 767 völlig unbeeindruckt. Beim Slalom ist viel Kurbelei nötig, eine Einstellungssache der Steuerung. Bei schneller Fahrt ist die Lenkung so jedoch optimal eingestellt, denn hier würden ansonsten kleine Korrekturen bereits zu große Wirkung zeigen.

Die Kieler Förde ist an diesem Tag spiegelglatt, und so wollen wir am Ende unserer Erprobung auch sehen, welche Höchstgeschwindigkeit die Iron erreicht. Zu zweit an Bord schaffen wir es selbst mit Anlauf nur auf 46,6 Knoten. Doch als der Beifahrer kurz auf das Fotoboot umsteigt, da können sie doch noch erreicht werden: die magischen 50 Knoten.

Johannes Erdmann

## UNSER TESTURTEIL

## FAHREN &amp; MANÖVRIEREN

- ⊕ kursstabil in allen Fahrstufen
- ⊕ sehr gutes Fahrverhalten

## VERARBEITUNG &amp; TECHNIK

- ⊕ erstklassige Qualität
- ⊖ Elektroinstallationen etwas grob

## SICHERHEIT

- ⊕ stabiler Gummifender rundum
- ⊕ hohe Cockpit-Seitenwände

## KOMFORT AN BORD

- ⊕ sehr viel Stauraum
- ⊕ übersichtliches, bequemes Cockpit



Eine schmale, aber lange Liegefläche. Die Iron 767 eignet sich auch zum Sonnenbaden