

TEST NORD STAR 32 PATROL



Die seetüchtigen und vorbildlich sicher laufenden Nord-Star-Walkarounder des finnischen Familienunternehmens Linex-Boat Oy zählen zu den begehrtesten Freizeit-, Patrouillen- und Arbeitsbooten im Offshore-Bereich. Wir haben uns die Nord Star 32 Patrol in den südfinnischen Schären näher angesehen.

**WALKAROUNDER
MIT BISS**

TEST NORD STAR 32 PATROL

Der 1920 von Sivert Lindkvist am Bottnischen Meer bei Kokkola gegründete Handwerksbetrieb beschäftigte sich zunächst mit dem Holzbootsbau und belieferte die Fischer der Küstenregion Westfinlands. Als später die beiden Söhne Sven und Rude Lindkvist in das Geschäft einstiegen, fing man allmählich an, Boote aus Glasfaser herzustellen. Rude, der sich für Geschwindigkeit begeistern konnte, gab sein Wissen wiederum an seinen Junior Olli weiter. Dessen Einstieg in den Bootsfertigung begann noch in der Anfangszeit der Glasfaser-Ära, und bis heute setzt Olli Lindkvist als Bootsbaumeister und Chef von Linex Boats die Tradition seiner Vorfahren fort. Mit Sohnnemann Simon, einem Bootsdesigner, ist die Firmennachfolge in vierter Generation bereits gesichert.

Ab dem Jahr 2000 unter der Marke Nord Star firmierend und sich auf die Produktion und Weiterentwicklung der Nord-Star-Boote konzentrierend, hat die Familie Lindkvist bis heute über 4.000 Boote gebaut. Die vorzugsweise von Hand laminierten Boote werden mit höchsten Ansprüchen an Qualität und Design an die Kundschaft übergeben. Bevor wir an Bord gehen, sei noch auf eine Glaubensfrage eingegangen, die so manchen Walkarounder-Fan beschäftigt: Targa, Nord Star oder Sargo – welches Fabrikat hat die Nase vorn? Fakt ist, dass alle drei Werften überaus solide Boote herstellen, die in Sachen Qualität und Eigenschaften eng beieinander liegen. Wer stolzer Besitzer eines dieser Boote ist, der darf sich glücklich schätzen. Ins Boot gelangt man über die Badeplattform und durch einen 50 cm breiten Durchgang auf der Steuerbordseite. Auffälligstes Element am Achtercockpit ist die Halterung für sechs Fender. Die Freibordhöhe beträgt wie die Höhe der beidseitigen Schanz 52 cm und wird durch die stabile+ Niro-Reling umlaufend auf bis auf 1,00 m eingezäunt. Im 280 x 150 cm großen Achtercockpit gibt es eine L-Sitzbank mit darunterlie-

genden Staufächern, der Fußboden lässt sich für 3.480 Euro mit Teak-Laminat ausstatten.

Der Weg zum Bug führt über einheitlich 40 cm breite Gangborde. Ins Ruderhaus gelangen wir durch eine 180 cm hohe Schiebetür mit einer Öffnungsweite von 60 cm. Die Raumhöhe des 220 cm breiten Salons beträgt 200 cm. Zentrales Einrichtungselement ist hier eine backbordseitige U-Sitzgruppe mit elektrisch höhenverstellbarer Dinette. Das Walnuss-Interieur unseres Testbootes schlägt mit zusätzlichen 2.980 Euro zu Buche. An Steuerbord befindet sich ein schmales Sidebord mit darüber angebrachtem 32-Zoll-Flatscreen-TV für 1.613 Euro.

Neben dem Saloneinstieg befindet sich unter einer Klappe verborgen ein vierstufiger Niedergang in die Achterkabine mit großem Doppelbett und einer Eingangs-

Seitentür sei ebenfalls lobend erwähnt. Im Steuerstand des Testbootes war als zentrales Navigations- und Datendisplay ein 24-Zoll-Simrad MO24-P Monitor verbaut, für den 6.700 € aufgerufen werden. Mit dem Joystick einer Mercury-Axius-Anlage, dem Mercury-Doppelgashebel, dem Display des VesselView-Kontrollsystems sowie Radar und Funk war das Boot exzellent ausgerüstet. Außerdem installierte Linex Boats noch einen zweiten Joystick im Achtercockpit, der optional für weitere 3.104 Euro zu haben ist.

Die vordere Wohnsektion ist über einen 60 cm breiten Niedergang erreichbar und wartet leicht zum Vorschiff verlagert mit Pantry, Nassbereich und Doppelkabine auf. Die L-Pantry verfügt über eine Spüle, ein zweiflämmiges Cerankochfeld und einen Kühlschrank. Die Sanitärzone mit Dusche und WC ist etwa 110 x 130 cm



stehhöhe von 180 cm. Das Kabinenlayout und Wohnraumangebot mit zwei Doppelkabinen ist bei einer Bootslänge von 11,40 m eine Klasse für sich und dem Boot von außen kaum anzusehen. Vor dem 80 cm breiten und etwa 135 cm hohen Steuerstand sorgt ein 2.005 Euro teurer Offshore-Pilotensitz von Grammer für besten Wirbelsäulenhalt. Die praktische

groß, die Stehhöhe beträgt 180 cm. Ein elektrisches Marine-WC gibt es für 900 Euro Aufpreis. Der Septiktank fasst 155 Liter. Die Doppelkabine im Bug verfügt über eine Stehhöhe von 185 cm und ein 220 x 200 cm großes Bett. Das Raumgefühl im unteren Wohnbereich empfinden wir als angenehm. Im unter dem Achtercockpit liegenden Maschinenraum, der



sich elektrisch öffnen lässt, verrichten wahlweise Diesel-Innenborder mit Z-Antrieben von Volvo, Mercury oder Yanmar ihren Dienst. Preisgünstigste Standard-Einzel-Motorisierung des markant gestylten 32-Footers ist der Volvo D6-400 EVC/DP mit 294 kW (400 PS). Damit geht das Boot für sportliche 291.350 € über den Ladentisch fast maximal motorisiert und mit zwei 4,2-l-TDI-Mercruisern

zu je 272 kW (je 370 PS) aus dem Audi-Q7-Regal ausgerüstet, sind zwar stolze, aber immer noch als moderat zu bezeichnende 358.250 € für den Kabinenkreuzer fällig. Dafür gibt es Technik vom Allerfeinsten, inklusive Joystick-Steuerung mit dem Digital-Anker Skyhook, Autopilot und VesselView-Control-System.



1. Das Ruderhaus mit Grammer-Pilotsitz und Sitzecke für bis zu sechs Personen
2. Ein Niedergang führt in die Achterkabine ...
3. ... mit großem Doppelbett
4. Die Pantry im unteren Mittelschiff mit Cerankochfeld, Kühlschrank und Spüle
5. Die Doppelkabine im Bug mit 185 cm Stehhöhe und genügend Stauraum
6. Praktische Fenderhalter am Heck
7. Der Nassbereich mit WC und Dusche
8. Als typisch-nordischer Walkarounder überzeugt die Nord Star 32 Patrol mit einem breiten, umlaufenden Gangbord



TEST NORD STAR 32 PATROL



1. Dem Arbeitsplatz des Skippers wurde neben einem Mercury-Axius-Joystick auch ein 24-Zoll-Simrad-Display spendiert
2. Optional können zwei MerCruiser TDI 4,2-370 gewählt werden
3. Kräftige Belegklampen und rutschfeste Decksbeläge sind selbstverständlich
4. Das Achtercockpit mit Sitzbänken und darunter liegenden Stauräumen
5. Auf einer Nord Star wirken sämtliche Auf- und Einbauten wie aus einem Guss
6. Die breiten Gangborde werden von griffigen Handläufen und einer 30 mm starken Reling sicher gesäumt

Unter sanftem Schnurren schieben die beiden Bravo-Three-Antriebe mit gegenläufigen Doppelprops das etwa neun Tonnen schwere Boot bei 650 min⁻¹ mit 4,4 kn durchs Wasser. Am Steuerstand vermerken wir dabei angenehm leise 55 db(A). Bei 1000 min⁻¹ liegt mit 6,4 kn bereits Kanalfahrt-Tempo an, bei der ein mit abgelesenen 2,2 l/h wirklich sehr geringer Kraftstoffverbrauch zu verzeichnen ist. Bei 2.000 min⁻¹ und damit erreichten 10,4 kn verköstigen die Maschinen immer noch magere 10,3 l/h. Synchrone 2.500 min⁻¹ bringen 14,2 kn Vortrieb. Das genügt, um nun endgültig in Gleitfahrt überzugehen. Diese ist bei 2.800 min⁻¹

erreicht, und bei 3000 min⁻¹ cruisen wir mit 28,8 Knoten übers Wasser, wobei die Maschinen jetzt immer noch moderate 29,4 l/h konsumieren. Die enorme Durchzugskraft der Turbodiesel beschleunigt die 32 Patrol bei maximalen 4.200 min⁻¹ auf respektable 42,5 Knoten. Dabei liegt der Kraftstoffverbrauch bei 77,7 l/h und die Geräusentwicklung bei 79 dB(A) am Steuerstand. Die Kurstabilität und das Kurvenverhalten sind ohne Fehl und Tadel, sanft schneidet das Boot durch jede Welle. Auch ohne Joystick lässt sich die Nord Star spielend leicht manövrieren und auf dem Teller drehen. Ein geniales Gimmick ist der Skyhook, der das Boot

per GPS und Maschinensteuerung selbst bei stärkerem Seitenwind wie angewurzelt auf seiner Position stehen lässt. Unterm Strich präsentiert sich der typisch-finnisch gestylte Mehrzweck-Cruiser als zuverlässiges Gefährt für offenes Wasser, bei dem man leicht ins Schwärmen geraten kann. Ob als Freizeit, Angel- oder Arbeitsboot, bei der Patrol stehen die praktischen Eigenschaften im Vordergrund. Es ist ein Boot ohne Ecken und Kanten, für das es sich auch über einen längeren Zeitraum zu sparen lohnt. ■

Text & Fotos: **Rex Schober**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 11,40 m
Breite: 3,40 m
Tiefgang: 1,00 m
Gewicht: 7.000 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 12
Kojenzahl: 2 + 2 + 1
Brennstofftank: 615 l
Wassertank: 145 l
Septiktank: 155 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Wahlweise Diesel-Innenbord-Motorvarianten mit Z-Antrieben von Volvo Penta, Mercury und Yanmar bis zur maximalen Motorleistung von 590 kW (802 PS)
Grundpreis: ab Werft inkl. Volvo-D6-400-Einzelmotorisierung: 291.350 €, Preis des Testbootes 442.068 €

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	54 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	55 dB(A)	4,4 kn
	1000 min ⁻¹	58 dB(A)	6,4 kn
	1500 min ⁻¹	60 dB(A)	8,5 kn
	2000 min ⁻¹	63 dB(A)	10,4 kn
	2500 min ⁻¹	65 dB(A)	14,2 kn
	3000 min ⁻¹	72 dB(A)	28,8 kn
	3500 min ⁻¹	76 dB(A)	33,5 kn
	4000 min ⁻¹	78 dB(A)	41,6 kn
(Volllast)	4200 min ⁻¹	79 dB(A)	42,5 kn

Revier: Südfinnische Schären vor Nauvo (FI),
Crew: 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 15° C, **Luft:** 19° C,
Wind: 3 Bft., **Tanks:** Diesel 615 l (100 %), Wasser 100 l (69 %)

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x MerCruiser TDI 4,2-370, Turbodiesel mit Z-Antrieb inkl. Axius-Premium-Steuerung, Leistung: 2 x 272 kW (2 x 370 PS), Zylinderzahl: V8, Bohrung x Hub: 83 x 95 mm, Hubraum 4.200 ccm, Gewicht: 496 kg (mit Bravo-Three-Antrieb), Nenndrehzahl 4.200 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Trimmklappen, Motorheizung, drei Batterien, el. Motorraumöffner, Kompass, Geräteträger, drei Scheibenwischer mit Regensensor, Warmwasserversorgung, Marine-WC mit Fäkalientank, Kocher, Kühlschrank, Teakholz-Bodenbelag im Innenbereich, Mercury Axius Premier-Joystick-Steuerung bei Motorenvariante Mercury TDI

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Großes elektrisches Glas-Schiebedach (6.590 €), elektrische Ankerwinde für Bugmontage (4.550 €), 3-kW-Bugstrahlruder (4.340 €), Grammer-Pilot-Fahrersitz (2.005 €), Webasto-Dieselheizung (3.340 €), 230-Volt-Landanschluss mit Batterieladegerät und zwei Steckdosen (1.940 €), 3,5-kW-Generator (16.200 €), Bugscheinwerfer (1.180 €)

- ⊕ Absolut sichere und sportliche Laufeigenschaften
- ⊕ Modernste Antriebstechnik
- ⊕ Gutes Platzangebot im Cockpit
- ⊕ Viele clevere Detaillösungen
- ⊕ Saubere und solide Verarbeitung
- ⊕ Durchdachtes und praktisches Kabinenlayout
- ⊕ Im unteren und mittleren Drehzahlbereich recht günstige Verbrauchswerte

- ⊖ Im Verhältnis zur Bootsgröße recht klein bemessenes Fassungsvermögen des Brennstoff-, Wasser- und Septiktanks

INFORMATIONEN UND WERFT

Cramer Boote (Nord-Star-Exklusivimporteur für Deutschland), Südstrand 3-4, 26382 Wilhelmshaven, Tel. 04421-43415, www.cramer-boote.de

Linex-Boat Oy, Kasikulmantie 5, FI-68300 Kälvä, www.nordstar.fi