

TEST



EIN NORWEGER AUS **POLEN**

TEXT UWE MEILING FOTOS KERSTIN ZILLMER



Den Schriftzug der Nordic ziert die norwegische Flagge, und auch das Design des Boots wirkt so nordisch wie der Firmengründer. Und doch stammt die Marke Nordic Ocean Craft aus dem ganz nahen Osten – aus Polen.

TEST



Hochwertig präsentiert sich das mit Teak ausgelegte Cockpit

TECHNISCHE DATEN WIE GEFahren

Länge über alles: 6,62 m	Gewicht: 1.500 kg
Breite: 2,39 m	Maximale Passagierzahl: 6 Personen
Tiefgang: 85 cm	CE-Kategorie: C (küstennahe Gewässer)
Motorisierung: Volkswagen Marine TDI 165-5 mit 165 PS (123 kW)	Preis: 56.250 Euro

Die im ostseenahe Trzebiatów ansässige, nicht weit vom Stettiner Haff entfernte Werft baut neben den Nordic-Sportbooten aus GFK auch zwischen 23 und 35 Fuß lange Festrumpfschlauchboote unter dem Markennamen Arctic Blue.

1999 gegründet, übernahm ein Jahr später der norwegische Motorboothersteller Nordan die Produktion. Heute werden in Trzebiatów insgesamt 13 unterschiedliche Modelle gefertigt – mit skandinavischem Design, sprich einer zeitlos klassischen und hochwertig wirkenden Optik, die keine Kompromisse zugunsten modischer Spielereien eingeht. Der gleiche Anspruch gilt auch für das Interieur und die Ausstattung.

Die Bootmodelle, die alle durchweg hochklassig erscheinen, haben in Deutschland noch keine große Bekanntheit. In Skandinavien dagegen erfreuen sich besonders die Kabinenkreuzer und mit Kabine ausgestattete Schlauchboote größter Beliebtheit. Die offenen Boote verkaufen sich dagegen naturgemäß besser in der nördlichen Adria.

In drei Segmenten ist unser 6,62 m langes, silbern glänzendes Testboot unter-

teilt, das uns der Bootshändler Dieter Hagenah an der Berliner Havel zur Verfügung stellt. Segment 1 ist die am Heck eingeformte Badeplattform mit Heckdusche und Badeleiter. Sie bietet großen Nutzwert beim Baden und für das Anlegen achteraus. Dann folgt als Segment 2 das große Cockpit, der zum Aufenthalt sicher der angenehmste Platz an Bord ist. Segment

Nummer 3 ist das Vorschiff, versehen mit einem eleganten Schwung am Bug. Zwischen zwei Edelstahlhandläufen gelangt man hier vorne auf dem trittsicheren Massiv-Teakholzbelag zum Ankerkasten und zum Festmachen an die Bugklampen. Mittig ist ein begehrtes Luk oberhalb der Kabine eingebaut. Das Vordeck nimmt gut die Hälfte der Gesamtlänge des kompakten 22-Fuß-Boots ein.

Die Breite beträgt 2,39 m, ihr Tiefgang bei abgesenktem Antrieb liegt bei 0,85 m: Die Nordic 22 kennt also keine Hindernisse wie flache Buchten oder niedrige Brücken. Die geschätzte Durchfahrts-

Standardausstattung (Auswahl) Selbstlenzender Ankerkasten mit Verschlussdeckel, selbstlenzendes Cockpit, je 2 Festmacherklampen vorn, hinten und mittschiffs, offener Edelstahlbugkorb, Hecksitzbank, Sonnenliege, zum Doppelbett umbaubare Salonsitzgruppe, Alcantara-Polsterung, See-WC, Beleuchtung, Wetbar, Druckwassersystem, Holz- ausbau in Mahagoni, 165-l-Treibstofftank, elektrische und manuelle Bilgepumpe, Badeplattform, Feuerlöschsystem

Optionen (Auswahl) Bugstrahlruder, Wallas-Heizungsanlage, 30-l-Boiler, Heckdusche, elektrische Ankerwinde, DVD-Abspielsystem mit 15"-Monitor, Trimmklappen, Hafenpersenning, Wasserkiturn

Motorisierungsalternativen Mercruiser 4,3 L MPI Alpha mit 220 PS (164 kW), Volvo-Penta D3 DP-S mit 160 PS (119 kW) oder 190 PS (141,6 kW)

dürfte unterhalb von anderthalb Metern liegen. Mit einem Trockengewicht von 1.500 kg ist das Boot mit einem Fahrzeug der Golf-Klasse trailerbar und kann von der Crew auch mal vom Sandstrand gezogen werden.

Im Cockpit ist man durch eine geschwungene Windschutzscheibe aus Sekuritglas, mit Edelstahlrahmen bewehrt, bestens geschützt. In der Mitte der Scheibe ist der Durchgang aufs Vordeck, an der Steuerbordseite des transparenten Windfängers ist ein Scheibenwischer montiert. Alle notwendigen Anzeigen für Spritvorrat, Trimmlage, Öldruck, Motordrehzahl, gelaufene Meilen, Kühlwassertemperatur

»» Die Konstruktion ist sehr steif und bietet ausreichend hohes Sicherheitspotenzial – viel mehr als bei vergleichbaren Großserienprodukten

und elektrische Spannung sind vorhanden und gut abzulesen. Sogar ein Echolot ist mit an Bord. Das Volkswagen-Diagnosesystem für den weißen Diesel, der in unserem Exemplar seine Arbeit tut, findet neben dem Aluminiumsteuerrad ebenfalls Platz. Nur das CD-Radio befindet sich leider am Niedergang und liegt damit nicht in Reichweite des Bootsführers.

Der Pilot nimmt auf einem weißen Kunstledersessel Platz, der sich gut einstellen lässt und auch mit Hebelstern für das Fahren im Stehen ausgestattet ist. Von diesem variablen Sitz aus ist die Sicht angenehm. Vor dem Beifahrersitz ist ein Staufach in die GFK-Schale eingelassen. Hinter den beiden Sesseln befinden sich die Wetbar und die



Erfrischend: Wetbar hinterm Copilotensitz



Hell: Vorschiffskajüte mit Dachluk und Fenstern

Kombination aus zweiflammigem Kocher und Kühlschrank.

Der Niedergang ist durch eine transparente Schiebetür abgetrennt. Diese wird bei Bedarf nach Steuerbord hinter den

Fahrstand geschoben. Sehr praktisch und gut zu begehen sind die seitlich davon eingearbeiteten, mit Teakholz belegten Stufen; sie erleichtern den Durchstieg durch die Windschutzscheibe, wenn es

Yachthandel • Yachtcharter • Yachtservice • Yachthafen

Große Auswahl an Markenyachten



Standoa 36, ab 279.713,- €
L 11,00 m, B. 3,75 m



Reline Classic 1100, ab 251.000,- €
L 11,00 m, B. 4,05 m



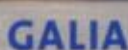
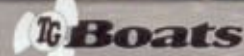
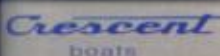
Galeon 290 Sport Fly, ab 153.200,- €
L 9,43 m, B. 3,00 m



Concordia 105 AC, ab 179.000,- €
L 10,50 m, B. 3,80 m

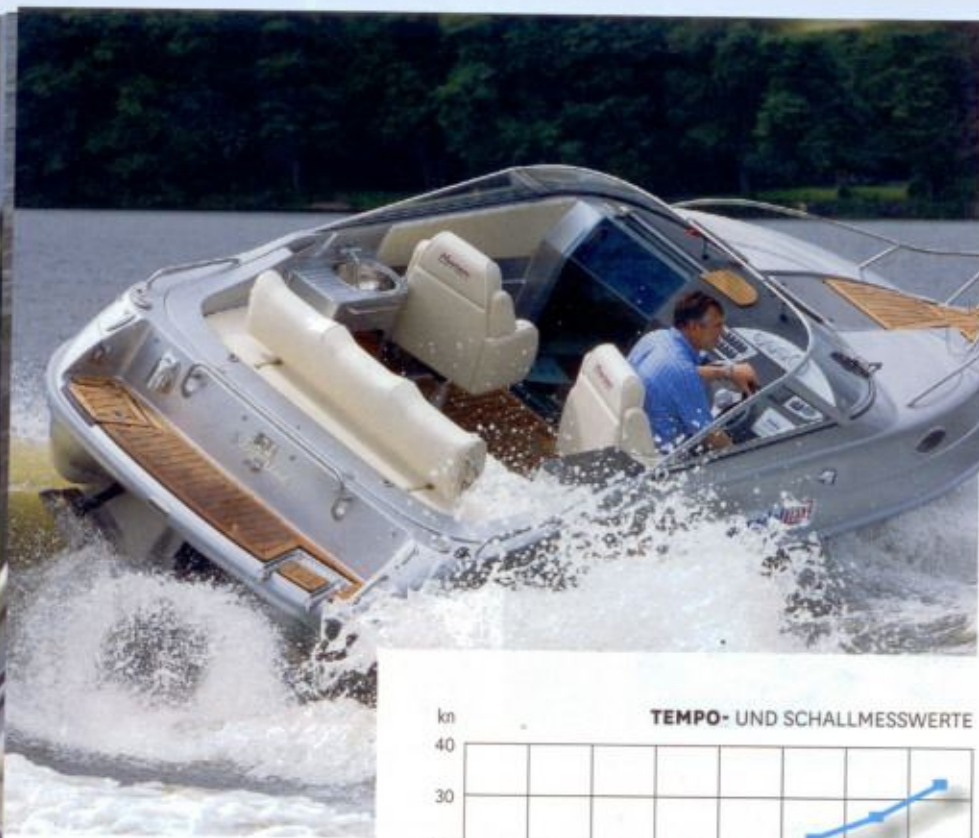


Atlantic 38, ab 377.000,- €
L 11,51 m, B. 4,05 m



Adolf-Damaschke-Str. 35-36 · 14542 Werder (Havel) · Tel. 0 33 27 / 57 29 03 · Fax 0 33 27 / 57 29 05 · www.unruh-marine.de

Wir stellen aus auf der Boot und Fun, 20. – 23. 11. 2008, Halle 3 Stand D10
Besuchen Sie unsere Hausmesse im Cityport Werder (Havel), 6. – 8. 12. 2008



Eng gefahrene Kurven lassen die Nordic krängen

TEMPO- UND SCHALLMESSWERTE



U/Min.	800	1.000	1.500	2.000	2.500	3.000	3.500	4.300
dBa im Cockpit	56	57,5	59,5	61	61	64	66	67

Bug hebt sich
Bug hebt sich weker

Gleitschwelle bei 2.700 U/min.
Marschfahrt bei 3.000 U/min.

»» **Spielend beschleunigt** das leichte Boot auf rund 33 Knoten, das bei jeder Geschwindigkeit leicht zu pilotieren ist. Auch halbmeterhohe Wellen machen der 22 DC nichts aus.

wenn es auf das Vordeck gehen soll. Der gesamte Bereich rund um den Steuerstand ist in mattem Grau gehalten. Die Oberflächenstruktur fühlt sich stumpf an und ist gewöhnungsbedürftig. Dadurch kommt es aber auch nicht zu Reflexionen in der Windschutzscheibe.

Die Hecksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen in eine bequeme Sonnenliege umbauen und ist besonders gut von Kindern zu nutzen, da sie innerhalb des Cockpits installiert wird. Sie dient auch zur Abdeckung des Motorraums. Rund um die Sitzbank ist das Cabriovertop im Sülle eingelassen. Bei Bedarf lässt es sich einfach hochklappen und aufspannen.

In die Kabine geht es vom Cockpit über eine große Stufe hinab. Die Doppelkoje ist ausreichend groß; der Stauraum darunter ist gut zu erreichen und für einen Wochenendtörn reichlich groß. Zudem lässt sie



Sitzkomfort: die Achtersitzbank ist gepolstert



Laufkultur: Volkswagen Marine TDI 165

sich mit wenigen Handgriffen in eine Sitzgruppe umbauen. Durch das große Decksluk und zwei zusätzliche feste Fenster im Rumpf wirkt der gesamte Raum sehr hell und freundlich. Vor dem Steuerstand ist unter Deck ein See-WC eingebaut, das nach Hochklappen der Teakholz-Abdeckung gut zu nutzen ist und, was die Länge betrifft, die Kojen-Liegefläche nicht beeinträchtigt. Ausreichend Stauraum fürs nötige Equipment, Wasserski und Angelausrüstung findet sich im komplett mit Teakholz ausgelegten Cockpitboden. Im Heck sind der Motor, die Aggregate sowie der 165 Liter fassende Kraftstofftank eingebaut, außerdem der 50 Liter große Wassertank. Mittendrin befindet sich das im schönsten Weiß strahlende Diesel-Aggregat von Volkswagen Marine.

Die Maschine startet problemlos, ist deutlich und in Vertrauen erweckender Tonlage zu vernehmen. Der für seinen kernigen Auftritt und günstige Verbrauchswerte bekannte Fünfzylinder ist unter der geschlossenen Motorenklappe deutlich leiser. Der TDI 165-5 gibt seine 123 kW Leistung über einen Z-Antrieb (Mercruiser Alpha One) mit Edelstahlpropeller ab. Der kompakt konstruierte, lediglich 265 kg wiegende Motor lässt Raum für Nebenaggregate und Bewegungsfreiheit für die täglichen Routinekontrollen.

Die Installation im Maschinenraum ist gut und praxisnah ausgelegt, doch was elektrische Leitungen angeht ein wenig zu unübersichtlich. Die wichtigsten Absperrhähne liegen griffgünstig und unübersehbar im Blickfeld, ebenso der Peilstab fürs Öl sowie die Filter für Treibstoff und Motorenkühlung.

Der durch seine großen Wartungsintervalle und mit einer fest eingebauten Ölwechsellpumpe glänzende Motor murmelt in der Warmlaufphase gleichmäßig vor sich hin. Die für Biodiesel geeignete Maschine mit hydraulischem Ventilspielausgleich und automatischem Keilriemenspanner ist natürlich auch für die Stromversorgung zuständig. Das erledigt ein serienmäßig angeflanschter Generator mit sehr komfortablen 3,5 kW Leistung. Da verwundert es nicht, dass die komplett vor Korrosion geschützten Aggregate nach Bugatti-Qualitätstendenzen gefertigt wurden.

Der Diesel macht einen hervorragenden Eindruck. Krachend rastet der Gang ein; spielend beschleunigt das leichte Boot auf rund 33 Knoten Spitzentempo bei 4.100 U/min. Die Gleitschwelle, sie liegt bei 2.700 U/min, ist nach zehn Sekunden erreicht. Die optimale Marschfahrt ist bei 3.200 U/min erreicht, doch bei jeder Geschwindigkeit ist das Boot spielend zu pilotieren. Einen halben Meter hohe Wellen machen der 22 DC dabei nichts aus. Selbst bei höherem Tempo wird der kompakte Kajütkreuzer nicht nervös. Die Steuerung bleibt stets direkt und spontan.

Bei eng gefahrenen Kehren in Höchstfahrt ventiliert der Propeller zwar und die Krängung ist so stark, dass der Süll durchs Wasser zieht, aber das Boot selbst bleibt stabil. Stabilität ist ein herausragendes Merkmal dieser polnisch-nordischen Kombination. Die Konstruktion ist insgesamt

sehr steif und bietet ausreichend hohes Sicherheitspotenzial – viel mehr als bei vergleichbaren Großserienprodukten. Der Schutz hinter der Scheibe, die Übersicht und die Ergonomie am Arbeitsplatz sind herausragend. Nur ein Manko in Sachen Komfort und Sicherheit bleibt: Wie bei vielen anderen Booten auch fehlen Haltegriffe.

Der Preis der 165 PS starken Diesel-Variante der Nordic 22 DC Exclusive beträgt, wie gefahren, 56.250 Euro. Der künftige Eigner erhält dafür ein komplett ausgestattetes Boot, das einen sehr zuverlässigen, ausgereiften Eindruck hinterlässt und einen weichen, trockenen Ritt durch die Wellen garantiert. <<<



Sicherer Sonnenplatz: die Liegefläche über dem Motorraum wird von der Reling gut begrenzt

Für die freundliche Unterstützung danken wir

Hagenah Motoren & Technik

Scharfe Lanke 109-131, 13595 Berlin
Tel. (030) 36 20 09 21, makten.de

Weitere Händler

Boote Pfister GmbH

Wahlweg 6, 97525 Schwebheim bei Schweinfurt
Tel. (09723) 937 10, bootepfister.de



Tuna 40' Sportivo

www.drettmann.com · www.tuna-yachts.nl

Drettmann

Drettmann GmbH · Arberger Hafendamm 22 · 28309 Bremen · Tel. + 49 (0) 421 / 5 66 07 - 0 · Fax + 49 (0) 421 / 5 66 07 - 6 00 · info@drettmann.com