

AUS ERFAHRUNG GUT

**NORTH-LINE 42 EXPRESS
WHEELHOUSE:
Eine Hochseeyacht mit
Lotsenkenntnis**

Was für die Lotsen gut ist, kann für den Freizeitskipper nicht schlecht sein. So ähnlich muss der Leitspruch der verantwortlichen Konstrukteure bei North-Line gewesen sein, als sie ihre Serie auf Papier brachten. Denn nicht nur unser Testboot North-Line Express 42 zeigt den typischen Riss eines Lotsenbootes, sondern die vier Schwestern 34, 37, 48 und 60 Fuß ebenfalls.

Gebaut werden die Boote aus Polyesterharz und Glasfasermatten. Dass die Bootsbauer bei North-Line solide bauen, zeigt ein Blick aufs sauber verarbeitete Kunststoff und Holz. Es gab jedoch auch Schwächen, wie die bereits gerissene Salontür,

wackeliger Beifahrersitz und undichtes Seitenfenster. Alles Details, die auch die Werft erkannt hat und nacharbeiten will. Im Motorraum gefällt uns eine Ölabblassleitung (Bb.-Motor), die am Fundament scheuert und schon sichtbare Blessuren hat, nicht. Kühlwasserschlauch-Halterungen aus scharfkantigem Lochband – nur mit etwas Schaumstoff gepolstert – sind ebenfalls keine dauerhafte Lösung. Besser sind die Leitungsverlegung in den Kabelkanälen und die Hydraulikrohre (Steuerung) in Schellen. Zur Betriebssicherheit tragen Spritfilter mit Wasserabscheider, Schauglas und elektrischen Alarm genauso bei, wie die getrennten 24-V-Starter-

Details Das „Lotsenhaus“ ist nüchtern und klassisch gehalten, bietet aber alles, was Fahrer und Crew benötigen. Damit der Fahrer auch längere Überfahrten bequem übersteht, nimmt er auf einem ergonomisch geformten Pilotensessel Platz. An der Hecktür sieht man schon, um welche Art von Boot es sich handelt. Auch im Cockpit steht der praktische Gedanke vor der Eleganz.



Fahren Die Hecksee von Berufsschiffen auf der Nordsee vor Harlingen durchfährt der Rumpf mit tiefem V im Vorschiff weich und trocken



DATEN

DAS BOOT

Werft	North-Line Yachts/Niederlande
Typ	42 Express Wheelhouse
CE-Kategorie	A = Hochsee
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	13,80 m
Breite	4,10 m
Gewicht	13 000 kg
Tiefgang	1,13 m
Durchfahrthöhe	4,90 m–9,55 m
Kraftstofftank	2 x 1050 l
Wassertank	700 l
Fäkalientank	400 l
Kabinen	4
Kojen	5 + 2
Mögliche Motorisierung	2 x Einbaudiesel 191 kW – 353 kW (260 PS – 480 PS)
Testmotorisierung	2 x Cummins QSB 6.7 353 kW (480 PS)
Preis (Standardausführung)	605 000 €
Vertrieb	FNorth-Line Yachts, Jachtbouw Zevenhuisen bv, Zevenhuisen 1, NL-8801 AW Franeker, www.north-line.nl

DER MOTOR

Hersteller	Cummins
Typ	QSB 6.7 480
Leistung	353 kW (480 PS)
Vollastdrehzahl	3300/min
Zylinder	6 in Reihe
Hubraum	6700 ccm
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	V-Drive 2,49:1
Testpropeller	k. A.



GERINGE SPIEGELUNGEN IN SCHEIBE UND INSTRUMENTEN

und Bordstromkreise (400Ah) sowie die Hauptschalterrelais plus manuellen Schalter für den Notbetrieb. An einer Schaltzentrale auf der Rückseite des Fahrstandes und an einem Touch-Screen-Display am Instrumentenbrett schaltet und überwacht man die Verbraucher.

Motor und Ruder bedient der Fahrer über eine elektronische Doppel-Einhebel-

FAZIT

Die North-Line besitzt klassische Linien und bietet eine gute Sicherheitsausrüstung. Bis auf ein paar Schwachstellen macht die Verarbeitung der North-Line einen grundsoliden Eindruck. Unser Testboot zeigt mit den beiden Cummins-Dieselmotoren ansprechende Fahreigenschaften. Vier Personen reisen mit der 48 Express komfortabel und können durchaus auch rauere Strecken auf sich nehmen.

schaltung (ungewohnt links platziert) und Holzsteuerrad. Letzteres bedient man im Sitzen uneingeschränkt, bei der Fahrt im Stehen ist der Platz trotz ganz nach hinten geschobener Sitz dagegen nur ausreichend. Meist fährt man jedoch sitzend, denn der pilotenähnliche Fahrersitz bietet allen Komfort. Der Beifahrer platziert sich auf einen weich gepolsterten Kombisitz, der entweder nach vorn zeigt oder mit elektrisch umklappbarer Lehne zum Salonsitzplatz wird. Die Rundumsicht gewähren dicke Sicherheitsglas-Scheiben in allen Fronten und Türen. Man spürt gleich, dass wir uns auf einem CE-Kategorie A-Boot befinden, denn die Scheiben sitzen alle in dicken Streben, die dem Wheelhouse (Steuerhaus) die Stabilität geben. Drei Doppelarm-Scheibenwischer sorgen an Regentagen und bei Spritzwasser für den Durchblick. Auf Grund der dunklen Farbe des Fahrstandes halten sich Spiegelungen in den Scheiben gering, auf den Instrumenten gibt es ebenfalls keine außergewöhnlichen Reflexionen.

Um die Voraussicht während der Fahrt zu garantieren, muss der Fahrer die Nase mit den Trimmklappen runterdrücken, denn je schneller man fährt, desto mehr hebt sich der Bug und versperrt die Sicht. Als Cruising-Speed empfiehlt die Werft 2500 U/min, was nach unserer Messung etwa 18 kn an Fahrt ergibt. Bei einem Verbrauch von gut 4,5 l/sm errechnet sich eine Reichweite von etwa 400 sm plus 15 %

FOTOS: MORTEN STRAUCH, ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN



Komfort Die beiden gut belüfteten Bäder sind jeweils mit Dusche, Waschtisch und elektrischer Toilette ausgerüstet. Gekocht und gegessen wird in der unteren Etage – wo man nicht, so wie oben im Salon, auf dem Präsentierteller sitzt.

Reserve, was für ein Boot dieser Klasse passend ausfällt. Vollgaspiloten müssen bereits nach gut 250 sm an die Tankstelle, wer es gemütlich angehen lässt und nur mit 7 kn unterwegs ist, kommt über 1500 sm weit. In Verdrängerfahrt läuft der Rundspanner – vorn mit tiefem V – stur geradeaus und setzt in die Hecksee von Fahren auf der Nordsee weich ein. In schneller Fahrt macht er dieses ebenfalls und nur wenig Spritzwasser kommt über. Der Kurs muss ab und zu korrigiert werden, was man am einfachsten vom Autopiloten (extra) erledigen lässt.

Bei der schnellen Wende gehört er dagegen ausgeschaltet, um möglichst enge Kreisel (etwa 5 Bootslängen) zu drehen.

Dabei legt sich der Rumpf erst auf die Kurveninnenseite, schwenkt dann zurück und legt sich gering auf die Außenseite. Beim Reinlenken in den Kreisverkehr spürt man ordentlich Druck auf dem Steuerrad, ansonsten lässt es sich leicht drehen. Bei langsamen Hafenmanövern benötigt der Skipper das Ruder nur wenig, da die 42 Express mit Doppelmotorenanlage und Bugstrahlruder (extra) gut zu dirigieren ist.

Vorbildlich: im Motorraum findet man eine Notsteuerungseinrichtung, falls die normale Hydrauliklenkung versagt. Außerdem gehören zur Sicherheitsausrüstung: Handlenzpumpe, vier elektrische Bilgenpumpen, Feuerlöschanlage im Motorraum und Löscher in der Pantry.

Letztere integriert der Konstrukteur mittschiffs auf Höhe der Dinette, die Platz für vier Personen bietet. Beides liegt tiefer als der Salon im Wheelhouse und garantiert dadurch mehr Diskretion. Weiter Richtung Bug schließt sich die gut belüftete Nasszelle (von Eignerkabine und Dinette aus zugänglich) mit elektrischer Toilette, Dusche (hinter halbrunder Schiebetür) an. Direkt im Bug die Eignerkabine mit reichlich Stauraum, aber nicht unterlüfteten Polstern. Gleiches gilt für die Einzel- und Doppelkoje in der Gästekabine (mit eigener Nasszelle). In dieser Räumlichkeit muss man mit dem Kopf aufpassen, denn an der Decke gibt es einige Stoßkanten.

Ralf Marquard

TOHATSU
Outboards

Erstklassige Außenborder für jeden Einsatz.

www.tohatsu.de