

NORTH-LINE

WasserSport
An Bord

“GfK-Hochsee-Bolide



Werftchef Sipko van Sluis ist ein Bootsverrückter im positiven Sinne. Hört man ihm zu beim technischen Fachsimpeln über seine Schiffe, berichtet er von zufriedenen Kunden und deren teilweise extremen Törns oder beobachtet man ihn gar beim Betrachten von Videos, die Eigner in rauer See an Bord einer North-Line drehten, die zugegebener Maßen teilweise recht spektakulär ausfallen, dann gerät van Sluis ins Schwärmen und lässt sich von Visionen tragen. Er ist ein Macher, der mit Haut und Haaren hinter seinen Exponaten steht.

Mittlerweile hat sich die Range der North-Lines auf die stolze Abmessung von immerhin 60 Fuß hochgeschraubt. Zwischen dem hier vorgestellten Testschiff, der „42er“, tummelt sich das Modell „48“, eine ebenfalls stark nachgefragte Länge von knapp 15 Metern über alles, die noch problemlos mit dem Basis-Sportbootführerschein auch im Binnenbereich gefahren werden darf, und – wie könnte es anders sein – natürlich auch hochseetüchtigen Ansprüchen gerecht wird.

Was vielen Bootsenthusiasten vielleicht nicht so ganz bekannt ist, die „Jachtwerf Zevenhuizen“ ist beileibe kein Newcomer auf dem Gebiet des Sportbootbaues. Ihre

Wurzeln reichen immerhin bereits dreieinhalb Jahrzehnte zurück, nämlich ins Jahr 1976. Seinerzeit gegründet als Familienunternehmen, Schwerpunkt der Bau von Custom-Build-Schiffen im Segel- und Motoryachten-Segment. Im Jahr 2000 übernahm die zweite Generation, federführend Sipko van Sluis, die Werft und begann mit der Entwicklung einer eigenen Baureihe, der heutigen North-Line-Yachten. Maßgeblich daran beteiligt war kein Geringerer als der Designer Arthur Mursell, Vater der weltbekannten, englischen „Nelson-Pilotschiffe“. 2007 war es schließlich soweit, dass die North-Line-Serie erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden konnte.

42 EXPRESS CABRIO

“ mit 870 Pferdestärken

Um mit einer Motoryacht in Richtung Nordsee törn zu wollen, sollte sich jeder Eigner vorher ganz genau überlegen, was er tut. Zwar suggeriert die CE-Kategorie „B“ (Fahrt außerhalb von Küstengewässern), schon eine Menge an Seetüchtigkeit, dennoch wird man eine Stufe höher, bei „A“ (Hochsee), mit einer ganz anderen Nummer konfrontiert. Dass diese Anforderungen eine „North-Line 42“ locker wegsteckt, davon konnte sich Claus D. Breitenfeld im Tidengewässer vor Harlingen zwischen den Inseln Terschelling und Vlieland überzeugen.



Für Hochsee zertifiziert, geht die North-Line 42 Express fast überall durch.

Das Ergebnis: Schiffe, die den Inbegriff maritimer Handwerkskunst bis ins Detail widerspiegeln, nautische Tradition mit modernem Design gekonnt verbinden. Seetüchtigkeit, Kraft, Robustheit, edle Materialien, höchste Qualität, zeitlose Schönheit, bilden eine gelungene Symbiose dieser schier unverwüstlichen Yachten.

Fahreigenschaften

Wer auf dem Papier „A“ sagt, der muss auch in der Praxis „B“ sagen. Und das fand in diesem Fall hinter der Seeschleuse Harlingen in Richtung Terschelling statt. Satte 13

Tonnen Testgewicht schaukelten zunächst durchs Tidengewässer der Waddenzee, befeuert von zweimal Volvo Penta / D6-435-Dieseln. Gerade 'mal 600 U/min als niedrigste Drehzahl auf der Uhr, marschiert die „42“ bereits mit 8,2 km/h (4,2 kn) verdrängend durchs Wasser. Dabei ein echtes Highlight, das Spiel mit den elektronischen Schalthebelchen, bedienungsfreundlich ohne Kraftaufwand. Einzig deren Positionierung auf der Backbordseite vom Ruder, ist für einen Rechtshänder etwas gewöhnungsbedürftig. Doch auch dahinter steckt Sinn: Aus Sicherheitsgründen wurden diese „Maschinen-Muntermacher“ so installiert, damit es von vornherein ausge-

schlossen ist, dass zum Beispiel ein Crewmitglied versehentlich bei rauer See auf dem Weg unter Deck die Schaltung beim Suchen nach festem Halt mit dem Handlauf verwechselt.

Binnenfahrern sei der Drehzahlbereich um 1.000 U/min empfohlen, 12,1 km/h (6,5 kn) signalisiert dabei das GPS, die gängigste Geschwindigkeit auf bundesdeutschen Kanälen. Etwas munterer wird der Testproband, liegen 1.500 U/min an. 16,5 km/h (8,9 kn). Doch das reicht immer noch nicht, um dem Rumpf dorthin zu verhelfen, wofür er eigentlich konzipiert wurde, das Gleiten. Dennoch ein „Zwischenlob“ an dieser Stelle: Selbst bei schneller Verdrängerfahrt sind kaum Ruderkorrekturen



ren erforderlich, dank des lang durchgezogenen Kiels und dem bewährten Unterwasserschiff.

Um der North-Line das zu bieten, was sie liebt, was sie am besten kann, nämlich das Gleiten, sollten 2.000 U/min nicht unterschritten werden. 21,8 km/h (11,8 kn), verlangt der Rumpf in dieser Fahrstufe als Minimum. Doch je nach Zuladung, Wind- und Wasserverhältnissen darf's auch etwas mehr sein, um vom stabilen Planing sprechen zu können. Als ökonomische Marschfahrt legen



wird uns auf eine Drehzahl von 2.500 U/min fest. 33,8 km/h (18,3 kn). Die Geräuschkentwicklung dabei von 77 dB(A) am Steuerstand erlaubt immer noch Stimmband schonende Konversation, wobei die Phonzahlen größtenteils von Wind und Wellen herrühren.

Im Bewusstsein geballter Power von 870 Pferdestärken im Bauch dieser North-Line, wäre es wohl höchst ungewöhnlich, das Verlangen unterdrücken zu wollen, diese nicht gelegentlich zu rekrutieren. Also, die Hebel auf den Tisch. Und dabei kommt Adrenalin fördernde Freude auf. Präsentiert sich die „42“ schon bei knapp 34 km/h äußerst souverän, zeigt sie bei 3.500 U/min erst so richtig, was in ihr steckt. Bepowert von Turbolader und Kompressor, schießt der Hochseebolide förmlich aus dem Wasser und erreicht in nur knapp acht Sekunden Gleitfahrt aus ruhender Position. Der Rest, Vmax bis knapp 53 km/h (ca. 29 kn), ist Formsache und wird in etwa 20 Sekunden erledigt.

Unter diesen Vorzeichen das hydraulische Ruder voll und hart herumgerissen, kein Thema. Der Testproband legt sich auf die Backe, egal, ob über Stb. oder Bb., und mit ca. 2,5 Bootslängen Kreisdurchmesser sind wir einmal um 360° rum. Dabei kein Einhaken oder achterliches Wegschmieren des Rumpfes. Stabil und spurtreu der Geradeauslauf, souverän das Eintauchen in Darswellen, eventuell überkommendes Spritzwasser wird

sauber weggedrückt, kein Schlagen oder Stampfen des Vorschiffes beim Wiedereinsetzen in die Welle.

Und die Manöviereigenschaften? Sich darüber auslassen zu wollen kann getrost vernachlässigt werden, denn was soll bei einem Schiff mit zwei gegenläufigen Maschinen und Querstrahlruder schon anderes passieren, als dass es sich auf dem Teller dreht, wenn's denn gefordert wird?! Wichtiger ist in diesem Zusammenhang die Erkenntnis, dass die Position des Rudergängers am Fahrstand in jeder Fahrstufe ungehinderten Überblick garantiert. Resümee: Alles gut, alles im grünen Bereich.

➔ Ausstattung & Verarbeitung

Bringen wir's auf den Punkt: Es war schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben. Will sagen, eine North-Line wird nie als ein „Billigheimer“ daherkommen, nie ein 08/15-Schiff sein. Individualismus, Custom-Build, hochwertige Materialien und Kundensonderwünsche haben eben ihren Preis. Alles andere wäre Äpfel mit Birnen verglichen. Daher sei an dieser Stelle nicht penibel genau auf den Sitz jeder einzelnen Schraube eingegangen, das pauschale Prädikat „Topqualität wohin man blickt“, soll genügen.

Dennoch gilt es einige Schmankele vorzuheben, wie elektrisch zu legende Geräteträger oder der Zugang zur Hightech-Zentrale von der Achter- bzw. Unterflurkabine aus. Ein ganz besonderer Gag ist die elektrische Verwandlung des vorderen Teiles der steuerbordseitigen Sitzgruppe im Cockpit zur vollwertigen Befahrersitzbank in nur wenigen Sekunden per Knopfdruck. Ebenso erwähnenswert die passgenaue, absolut winddichte Persenning über dem Cockpit samt Steuerstand, wodurch in geschlossenem Zustand quasi ein zweiter Salon geschaffen wird.

Unter Deck wird der Betrachter mit traditioneller Einteilung konfrontiert, für deren Änderung im Wesentlichen kein Grund gegeben ist. Warme Atmosphäre schafft der Teakausbau, andere Hölzer sind auf Wunsch möglich. Im Vorschiff die Eignerkabine mit großem, französischen Bett, darunter reichlich Stauraum, stellvertretend für den gesamten Schiffsbereich zutreffend. Backbords die Dusche samt elektrischer Toilette, an Stb. die Pantry, deren Ausstattung sich die Bordfrau nach Herzenslust zusammenstellen kann. Gegenüber das große Sitz-U, umbaubar zur „+“-Liegefläche. Problemlos der Zugang zur Unterflurkabine an Stb. mit getrennten Betten und dazwischen installierter Waschmaschinen/

Trocknerkombination. Auch diesem Bereich wurde ein Toilettenraum zugeordnet.

Eine Etage höher der Steuerstand an Bb., perfekt mit allen, zur sicheren Schiffsführung erforderlichen Instrumenten bestückt und individuell erweiterbar, je nach Lust, Laune und Vorstellung jedes Eigners. Der Cockpit-Außenbereich präsentiert sich in Teakauslegeware, darunter ein sauberst konzipierter, überaus servicefreundlicher, aufgeräumter, riesiger Maschinenraum, der Technikfreaks das Herz höher schlagen lässt. Eine extrem massive Tür im Schanzkleid gibt den Weg auf die Badeplattform frei, breite Gangbords führen aufs Vorschiff, gesichert durch Relingsaufbauten, die der CE-Kategorie „Hochsee“ alle Ehre machen. Das Ganze eingerahmt von einer mächtigen Scheuerleiste, die das Abfendern fast vergessen lassen.

Zusammenfassung

Diese North-Line 42 der Zevenhuizen Werft ist das Paradebeispiel eines Schiffes, das auf den ersten Blick nicht unbedingt erkennen lässt was in ihm steckt, welche Möglichkeiten dieser holländische Bootsbauer künftigen Eignern zu bieten in der Lage ist. Dennoch, zeitloses Design im Einklang mit Fahreigenschaften, die man so schnell in dieser Bootsklasse nicht wieder finden wird, Spitzenqualität in Sachen Verarbeitung, machen



dieses Schiff zu einer adäquaten Investition, die jeden Euro rechtfertigt und Fahrspaß pur bietet.

Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: Holland

Werk: Jachtbouw Zevenhuizen bv, Zevenhuizen 1, NL-8801 AW Franeker, Tel.: 0031-(0)-517-391054, www.north-line.nl

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „A“ (Hochsee)

Länge ü. A. (m): 13,80
Rumpflänge (m): 12,75
Länge WL ca. (m): 11,70
Breite ü. A. (m): 4,15
Tiefgang ca. (m): 1,13
Freibord ca. (m): 1,20
Höhe ü. WL ca. (m): 3,05
Kabinenhöhe (m): 2,00
Gewicht leer ca. (kg): 11.000
Testgewicht ca. (kg): 13.000
Baumaterial: GfK
Rumpfform: Rundspant mit tiefem V im Vorschiff
Test-Motorisierung kW(PS): 2x 320 (2x 435)
Motorisierung bis kW(PS): 2 x 353 (2 x 480)
Motorenart: Diesel-Innenborder
Antriebsart: Welle, 50-Ø
Ruder: hydraulisch
Kraftstofftank (l): 2 x 1.050
Frischwassertank (l): 700
Fäkalientank (l): 400

Zuladung/Nutzlast (kg): 1.500
Personen, zul. max.: 8
Schlafplätze: 5 + 3
Kabinen: 2 + Salon
Preis ab €: 585.000,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Volvo Penta / D6-435
Bauart/Zylinder: Reihensechszylinder
Leistung Kurbelwelle kW (PS): 320 (435)
Leistung Propeller kW(PS): 313 (425)
Hubraum (cm³): 5.500
Bohrung/Hub (mm): 103 x 110
Ventile: 4 pro Zylinder mit hydraulischen Stößeln
Arbeitsweise: 4-Takt
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 3.500
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: Common Rail
Verdichtung: 17,5 : 1
Getriebeuntersetzung: 1,57 : 1 – 2,50 : 1
Kühlkreise: 2
Generator (A): 115
Elektrische Anlage (V): 24
Gewicht (kg): 699
Steuerung: EVC
Schaltung: elektrisch
Propeller: 23 x 29, 5-Blatt Bronze, Sonderanfertigung (Standard 4-Blatt)

Motorendetails:

Zwei oben liegende Nockenwellen, Turbolader, Kompressor, Ladeluftkühlung, Zylinderkopf und -block aus Gusseisen, Spritzöl gekühlte Kolben, integrierte Zylinderlaufbuchsen, 7-fach gelagerte Kurbelwelle, Seewasser gekühlter Röhrenkühler, vorbereiteter Warmwasseranschluss, komplette Instrumentierung.

Messwerte:

Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A)(5)
600 ^a	8,2	(4,2)	55
1.000	12,1	(6,5)	59
1.500	16,5	(8,9)	67
2.000 ^a	21,8	(11,8)	71
2.500 ^a	33,8	(18,3)	77
3.000	42,3	(22,8)	79
3.500 ^a	52,7	(28,5)	82

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; (5 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 8 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Wind- und Wasser: 3 – 4; Drehkreise: auf dem Teller mit gegenläufigen Maschinen.

Standardausstattung:

(Auszug aus Liste) Motorisierung 2x 191 kW (2 x 260 PS); Scheuerleiste Gummi-D-Profil, 95x100 mm; Antifouling; VA-Anker mit 50 m Kette und manueller Ankerwinde; Seereling, Khaya-Holzinnenausbau; elektrische Toilette für Eigner und Gäste; Heizung; 130-l-Kühlschrank; 4-flammiger Herd; Eignerkabine mit großem Doppelbett; Gästekabine mit 3 Betten; Steuerstand/Cockpitbereich mit Steuerstuhl, U-Sitzecke, Tisch und Canvas-Decke; 6 mm Bleigummi-Isolierung Motorraum und Aluminiumtrittfläche; 24-Volt-System, getrennt in Start (120 A) und Verbraucher (400 A); Landstrom; automatische Feuerlöschanlage Motorraum; Auslieferung mit Fender, Festmacher, 1.000 Liter Diesel und einen Tag Fahrhinweisung.

Mögliche Extras:

(Auszug aus Liste) Motorisierung bis 2 x 353 kW (2 x 480 PS); Teakdeck-Ausstattung; Victron Multiplus Combilader und Wechselrichter; Bugschraube; Teakholzinnenausbau; Teakboden unter Deck; Spezial-Unterwasserantrieb; Extra-Navigationsausrüstung; elektrische Ankerwinde; Trimmklappen; Mikrowelle; festes Steuerhaus statt Cabrio.