



## Bärenstarke Hochseeyacht von zeitloser Eleganz und Qualität

# North-Line 50

Etwa dreieinhalb Jahre ist's her – September-Ausgabe 2014 – dass „WasserSport“ im Rahmen des Tests einer „North-Line 37 Pilot“ über die im friesischen Harlingen angesiedelte Werft berichtete. Heute stellt Claus D. Breitenfeld das zweitgrößte der Flaggschiffe dieses holländischen Edel-Bootsbauers vor, die „North-Line 50“, eine bärenstarke, qualitativ exzellent verarbeitete Hochseeyacht, die ihre Crew ohne Wenn und Aber durch dick und dünn manövriert, egal, was da auch kommt.

**D**ie von North-Line derzeit aufgelegte Bau-Range umfasst alles in allem acht Modelle. Begonnen beim Typ „800“, setzt sich die Baureihe fort über das nächstgrößere Exponat „34“, gefolgt von der „37 Express“ und „37 Wheelhouse“, sich anschließend die Typen „42“, ebenfalls in Express- und Wheelhouse-Ausführung, schließlich unser Testproband „50“. Und als Top obendrauf zu guter Letzt sei das Paradeferd „60“ genannt, mit einer Länge von stattlichen 19,26 m über Alles. Nach der neuen, deutschen Sportbootführerscheinverordnung Binnen, darf dieses Schiff jetzt auch mit dem allgemein gültigen „Spofü“ hierzulande gefahren werden, Ausnahme der Rhein.

Zwar nicht explizit die Berichterstattung der hier behandelnden Thematik betreffend, sei der Hinweis gestattet, dass in jüngster Zeit die

Angebotspalette der Werft um ein durchaus interessantes Projekt erweitert wurde. Der breiten Öffentlichkeit erstmals vorgestellt auf der „Boot Holland“ in Leeuwarden im Februar 2018, aus der völlig neu überarbeiteten „Kuster-Yacht-Serie“, der Typ „A 38“. Ein 11,90 m langer Stahlverdränger mit der geringen Durchfahrts Höhe von lediglich 2,40 m über der Wasserlinie.

Die Wurzeln der der North-Line-Werft hingegen reichen weit länger zurück, als das eigentliche Gründungsjahr der Marke „North-Line“ im Jahre 2007 durch den heutigen Werftchef Sipko van Sluis, der das Unternehmen seit dem Jahre 2000 verantwortlich führt. North-Line Yachts wurde bereits 1976 als „Jachtbouw Zevenhuizen“ von Riens van Sluis und Henk van der Land im Gewerbegebiet Zevenhuizen in Franeker aus der Taufe gehoben. Vor also mehr als 40 Jahren hatte die





- 1 Egal, ob unter Fullspeed oder beschaulicher Verdrängerfahrt, in jeder Fahrstufe zeigt sich die North-Line 50 von ihrer besten Seite. Fotos: Breitenfeld/Werft
- 2 Steuerstand und Multifunktions-sitz präsentieren sich backbords im Salon als kompakte, ergonomische Einheit.
- 3 Schnörkellos und digitales Highlight, die übersichtliche Ausstattung des Steuerstandes.

legen. Und das unerschütterliche Beharren an dieser Idee hat sich inzwischen zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt, mit dem Ergebnis, etwas Besonderes zu schaffen. Kein 08/15-Produkt, sondern ein Custom-build-Schiff bis in die letzte GfK-Faser.

Ihre Hochseetauglichkeit nach CE-Zertifizierung „A“ stellte die Yacht nicht nur einmal in jüngster Vergangenheit unter Beweis. Werftboss van Sluis selbst hat in mehrwöchigen Törns im rauen Nordatlantik deren Belastbarkeit ausgiebig im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“. Doch auch wenn dieses Schiff nur so vor Robustheit und Sicherheitsfeeling strotzt, braucht die Crew an Bord keinen Gedanken in Richtung Abstriche in Sachen Komfort und Luxus zu verschwenden, wie oberflächliche Betrachter vielleicht vom äußeren Erscheinungsbild vermuten könnten.

Die North-Line 50 ist und will nicht das sein, was heute (leider) viel zu oft von Yachten in dieser Größenklasse erwartet wird, nämlich Schickimicki, Glanz und Glamour. Zwar schön anzusehen – meist allerdings nur über einen begrenzten Zeitraum – doch längst nicht „zeitlos“. Und damit einhergehend auch in der Praxis zuweilen nicht der Kategorie die Stirn, bzw. das Fahrverhalten entgegensetzen könnend, wie es die CE-Kategorie gern glauben machen versucht.

An Deck dominiert sachliche, praxisgerechte Nüchternheit. Sämtliche Laufflächen belegt mit fußfreundlichem Echtholz-Teak, vom geräumigen Cockpit mit bequemer, zentraler U-Sitzgruppe und seitlichen Durchgängen auf die Grätling-Badeplattform, die breiten Gangbords bis hin zum Vorschiff, abgesichert durch die 40 mm starke, zweireihige Seereling und schließlich der Bugbereich, klar strukturiert mit Aufbauwisch und ordentlichem Ankergeschirr. Kein Tüddelkram, sondern etwas Handfestes. Den Blick in den aufgeräumten Maschinenraum wird man gewahr auf zweierlei Weise: Entweder vom Salon aus über eine Leiter oder elektrohydraulisches Anheben des vorderen Teiles des Cockpitbodens. Zwischen den mächtigen Cummins-Dieselmotoren bietet sich noch reichlich Platz, um zwei Klappfahräder ohne Platznot zu verstauen.

Der Weg unter Deck führt durch die dreiflügelige, komplett zu öffnende, schwere Mahagoni-Holz-tür in den Deckssalon, eine Kombina-

Werft mit dem Yachtbau unterschiedlichster Typen von Sportbooten begonnen. Heute noch als reinrassiger Familienbetrieb aktiv, haben sich im Laufe der Jahre auch die allgemeinen Dienstleistungen rund ums Boot stark erweitert und aufgrund des Erfolges der North-Line-Baureihe kam Sipko van Sluis nicht umhin, 2012 in einen neuen Hallenkomplex nach Harlingen umzuziehen, unmittelbar am Van Harinxmakanaal. Im gleichen Atemzug firmierte das Unternehmen auch offiziell in den neuen Namen „North-Line Yachts“ um.

## Design, Konzept, Verarbeitung

Das North-Line-Konzept basiert von der Grundidee her auf den legendären, englischen Nelson-Pilot-Booten, deren gedanklicher Vater – ebenso wie die heutige Baureihe – der bekannte Designer und Yacht-konstrukteur Arthur Mursell ist. Die eigentliche Nelson-Boat-Story als solche hingegen reicht viel weiter zurück, nämlich bis ins Jahr 1864, als Sir John Thornycroft sein erstes Dampfboot auf der Themse vorstellte. Noch heute begeistert von Form und Rümpfen alter Nelsons, war es seit eh und je der Wunschtraum Sipkos ähnlich Legendäres auf Kiel zu

tion aus Steuerstandbereich an Bb. mit aufwändigem Multifunktionssitz, gegenüberliegender, doppelsitziger Copilotenbank und sich anschließendem, dick gepolstertem Sitz-U. Jede Menge Stauraum in den Wegerungen, Thermo-Sicherheitsverglasung, ein Mix aus Heißluftheizung und Aircondition und das riesige Schiebedach garantieren optimales Wohlgefühl in jedweder Klimazone oder Wetterlage.

Der Steuerstand selbst, ein digitales Highlight vom Feinsten, wird dominiert von zwei großflächigen Raymarine Flatscreens, die in Sachen Fahrinfos so gut wie keine Wünsche offen lassen. Vergeblich wird der Blick auf der Suche nach traditionellen, analogen Instrumentierungen Ausschau halten, sie gibt es nicht. Das Tüpfelchen auf dem „i“ ist schließlich das sogenannte „Zeus“-Antriebssystem von Cummins-MerCruiser. Es arbeitet ähnlich wie Volvo Pentas IPS-Zug-Prinzip, ebenfalls mit Duoprops, allerdings genau umgekehrt mit schiebenden Propellern in einem kleinen Tunnel unter den Trimmklappen, gesteuert vom Joystick auf dem Dashboard.

Eine Etage tiefer mittschiffs der untere Salon mit modernster Pantry an Bb., L-Sofa als Dinette, TV, zwei Gästekabinen mit Einzelbetten und separater Toiletten-Dusche-Kombi. In der Bugspitze schließlich des Eigners Bereich, freistehendem Kingsize-Bett und eigenem Badezimmer. Dominierend auch hier die aufwändige Khaja-Holz-Innenverarbeitung, viel Wärme und Gemütlichkeit ausstrahlend.

## Fahreigenschaften

Geht man davon aus, dass wir es hier mit einem Testgewicht deutlich jenseits der 20 Tonnen zu tun haben und an das Schiff die Forderung gestellt wird, nicht nur gemächliche Wasserwanderungsfunktion zu erfüllen, dann erscheint die addierte Diesel-Power von 1.430 PS nicht zu üppig. Aufrüstung bis zweimal 900 PS möglich. Unter Vollast, die nach gut einer halben Minute aus ruhender Position erreicht wurde, signalisierte das bordeigene GPS, aber auch die mobile Handgelenks-Garmin-„fenix 3“, eine Speed von stattlichen 53,5 km/h (28,9 kn) bei 2.500 U/min. Unter diesen Vorzeichen das Ruder mit knapp vier Umdrehungen von Seite zu Seite hart gelegt, pendelt sich der Rundspantrumf bei einem Drehkreis von etwa zwei Bootslängen ein, ohne dabei auch nur die geringsten Anstalten von unkontrolliertem Eigenleben zu entwickeln. Sauber schieben die beiden Duoprops der Zeus-Antriebe die 50er North-Line übers Ijsselmeer bei einer Wassertiefe von ca. fünf Metern unterm Kiel.

Dass diese Fahrstufe „nicht für Nüsse“ zu bekommen ist, leuchtet ein. Ergo, lassen wir's etwas moderater angehen, 2.000 U/min. Die Reduzierung um nur 500 U/min bringt dabei eine derart deutliche Kraftstoffersparnis, die jeglichen Kommentar erübrigt. Wer allerdings in stehenden Gewässern, auf Kanälen oder dergleichen, die ohnehin auf meist zwölf km/h begrenzt sind auf Tour geht, der erlebt sein „positives blaues Wunder“: Bei 800 U/min liegt bereits Revierfahrt an und die beiden Sechszylinder-Diesel begnügen sich mit weniger als 20 Liter Verbrauch pro Stunde.

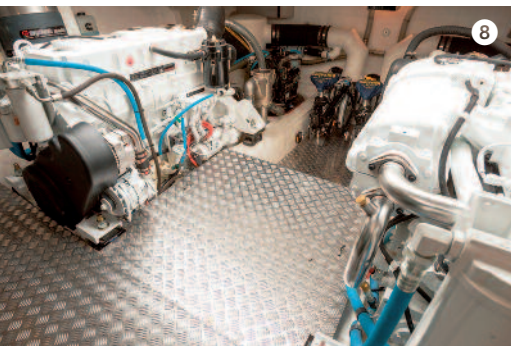
Das Zeus Antriebssystem hier im Detail erklären zu wollen, würde den Rahmen der Berichterstattung deutlich sprengen. Ausführliche Erläuterung findet der geneigte Leser zuhauf im Netz. Auf den Punkt gebracht nur so viel: Wer den Joystick im Griff hat, der hat auch das ganze Schiff unter Kontrolle. Mit ein wenig Übung wird das Manövrieren auf engstem Raum zum Kinderspiel.

## Fazit

Man muss nicht, man kann – wenn's sein muss. Diese North-Line 50 überzeugt durch hervorragende Fahreigenschaften sowohl im Binnenbereich, als auch auf hoher See. Wer wirklich einmal auf Speed angewiesen ist, wes-







halb auch immer, dem steht Power ohne Ende zur Verfügung. Doch ebenso viel Fahrspaß ist garantiert, beim entspannten, gemütlichen Wasserwandern. Höchstmögliche Fertigungsqualität und Custom-build-Realisation „bis der Arzt kommt“, so das North-Line-Motto. Ein Schiff als Investition fürs Leben. Claus D. Breitenfeld

- 1 Hell, freundlich und sehr aufwändig in der Verarbeitung, die Khaja-Holz-Innenverarbeitung, eine Art afrikanisches Mahagoni, samt Lederpolsterung.
- 2 Der tiefer liegende Salon auf Kabinenebene von vorne nach achtern.
- 3 Gemütliche Gästekabine mit zwei Einzelbetten.
- 4 Die Eigenerkabinen im Vorschiff mit freistehendem Kingsize-Bett.
- 5 Praxisgerechte Ausstattung der Pantry mit allem Drum und Dran.
- 6 Großzügig gestaltetes Cockpit, belegt mit Echt-Teak und elektrohydraulischer Zugang zum Motorraum.
- 7 Völlig entspannt während des Schleusenmanövers, North-Line-Werftchef und Direktor Sipko van Sluis.
- 8 Ein Vorzeige-Motorraum, der sich sehen lassen kann und Technikfreaks das Herz höher schlagen lässt.



**Werftkontakt:**

North-Line Yachts  
 Kelvinstraat 2 – D  
 NL-8861 ND Harlingen  
 Tel.: 0031-(0)-517 391054  
 Mail: info@north-line.nl  
[www.north-line.nl](http://www.north-line.nl)

**Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)**

<b>0-Gleitfahrt</b>	11
<b>0-Marschfahrt</b>	15
<b>0-Vmax minus 1 kn.</b>	33
<b>Drehkreis in Bootslängen</b>	mit Zeus auf dem Teller
<b>Umdrehungen Ruder Stb/Bb</b>	knapp 4 (individuell einstellbar)

**Testbedingungen**

<b>Revier</b>	IJsselmeer
<b>Wind (Beaufort)</b>	1 - 2
<b>Wellenhöhe (Meter)</b>	0,30
<b>Personen an Bord</b>	3
<b>Tankinhalt Wasser (Liter)</b>	400
<b>Tankinhalt Brennstoff (Liter)</b>	2800

**Technische Daten**

<b>Herstellerland</b>	Holland
<b>Werft/Modellbezeichnung</b>	North-Line Yachts / North-Line 50
<b>Konstruktion/Design</b>	TT Boat Design Arthur Mursell
<b>Länge ü. A. (m)</b>	15,87
<b>Rumpflänge (m)</b>	14,95
<b>Länge Wasserlinie(m)</b>	14,00
<b>Breite ü. A. (m)</b>	4,80
<b>Tiefgang max. ca. (m)</b>	1,28
<b>Durchfahrthöhe max/min ca. (m)</b>	3,45 / 5,10
<b>Kabinenhöhe ca. (m)</b>	2,05 - 2,20
<b>Gewicht leer/max. load (kg)</b>	20.000 / 3.000
<b>Baumaterial</b>	GfK Vinylester Vacuum infused
<b>Rumpf/ Bauart</b>	Rundspant
<b>Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))</b>	2 x Cummins QSM11, á 526 (715), Reihen-6-Zyl., 10,8 Liter, Turbo
<b>Brennstoff</b>	Diesel
<b>Propellergröße Test</b>	Duoprop 24"
<b>Motorisierung von – bis kW (PS)</b>	2 x 316 - 2 x 662 (2 x 430 - 2 x 900)
<b>Antriebsart</b>	Zeus-System / Welle möglich
<b>Kraftstofftank (l)</b>	3500 (2 x 1750)
<b>Frischwassertank (l)</b>	950
<b>Schmutzwassertank (l)</b>	465
<b>CE-Kat./Personen</b>	A / 8
<b>Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)</b>	6 / 3 + 2 x Salon
<b>Preis Standard/Testschiff (€)</b>	1.250.000.- / auf Anfrage

**Messwerte**

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
<b>Standgas eingekuppelt 1 Motor</b>	600	2,50	4,63	5,00	2,00	1,08	1575,00	2916,90	55
<b>2 Motoren</b>	600	4,70	8,70	9,00	1,91	1,03	1645,00	3046,54	58
<b>Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)</b>	800	6,50	12,04	18,00	2,77	1,50	1137,50	2106,65	64
<b>untere Gleitfahrt</b>	1900	19,10	35,37	150,00	7,85	4,24	401,10	742,84	76
<b>ökonomische Marschfahrt</b>	2000	21,60	40,00	165,00	7,64	4,12	412,36	763,70	78
<b>schnelle Marschf.</b>	2250	24,90	46,11	220,00	8,84	4,77	356,52	660,28	81
<b>V-max.</b>	2500	28,90	53,52	290,00	10,03	5,42	313,91	581,37	83

\* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 3150  
 \*\* Gemessen am (Innen) Fahrstand