

Werftaussage: Die „NORTH-LINE 37 PILOT“ ist das kleinste Schiff auf dem Markt, das die CE-Zertifizierung „A“, Hochsee, führt. Fotos: Breitenfeld/Werft

Sie gehört in der Zertifikations-Range, „tauglich für Hochsee“, mit ihren zwölf Metern Länge über Alles zu den kleinsten Schiffen dieser Kategorie, die dieses Prädikat für sich in Anspruch nehmen. Und gerade deshalb überzeugt North-Lines brandneue „37 Pilot“ mit Qualitätsmerkmalen, die man bei so manch anderer „A-Klasse“ vergeblich suchen wird. Claus D. Breitenfeld hat im friesischen Wattenmeer zwischen Harlingen und Terschelling einen Probeschlag unternommen.



## Dreifache Sicherheit: NORTH-LINE 37 PILOT

**H**och, sehr hoch angesiedelt ist der Qualitätsstandard, den Werftchef Sipko van Sluis bei seiner North-Line-Baureihe anlegt, die seit dem Jahre 2007 das Gesicht der Werft widerspiegelt. Der heute – seit dem Jahre 2012 – in Harlingen angesiedelte Familienbetrieb, kann auf eine weitaus längere Tradition zurückblicken, als es aufgrund des jüngsten Umzuges zu vermuten wäre. Gründerväter der Werft waren vor fast 40 Jahren unter dem Namen „Jachtbouw Zevenhuizen“ in Franeker, Riets van Sluis und Henk van der Land. Im Jahre 2000 übernahm schließlich Sipko van Sluis die Werft, mit dem Ziel, eine eigene Baureihe zu kreieren.

Und damit begann eine Ära, deren Erfolg sich ursprünglich auf der Idee und dem Konzept der legendären, englischen Nelson-Pilot-Boote gründete. Doch nur so einfach „abkupfern“, das war nie Sipkos Intension. Ihm schwebte stets vor, ganz besondere Schiffe zu bauen, nichts „von der Stange“, wie man sie an vielen Ecken wiederfindet. Überzeugt von dem Erfolg dieses Gedankens und der fruchtbaren Zusammenarbeit mit dem Designer und Yacht-Konstrukteur Arthur Mursell, auch geistiger Urheber der Nelson-Boote, begann 2004 die Entwicklung des Projektes „North-Line“.

Doch da bekanntlich „gut Ding Weile haben will“, dauerte es noch geraume Zeit, bis die erste North-Line im Jahre 2007 präsentiert wer-



Übersichtlich und klar gegliedert, der Steuerstand mit Simrad-Instrumentierung.

Geräumiges Cockpit mit angeflanschter Badeplattform.

den konnte. Heute umfasst die Baupalette acht Modelle, vom 8,20 m langen Tender bis hin zur stattlichen 19-Meter-Yacht, dem Typ North-Line 60, selbstredend hochseetauglich und wie alle anderen Schiffe auch, Custom build.

Für all jene, die noch fixiert sind auf den alten Standort Zevenhuizen, im Internet ist's nachzulesen: Aufgrund des Erfolges der North-Line-Reihe siedelte die Werft 2012 auf ein neues, 18.000 m<sup>2</sup> großes Gelände mit 3.000 m<sup>2</sup> Produktionshalle am Van Harinxmakanaal in Harlingen um. Gleichzeitig wurde die Werft darüber hinaus in „North-Line Yachts“ umfirmiert, was der so genannten „Corporate Identity“ deutlich mehr Rechnung trägt.

## Fahreigenschaften

Man sieht es dem Testprobanden nicht unbedingt an, dennoch, die GfK-Laminat-Bauweise summiert sich auf stolze 9,5 Tonnen Leergewicht und mit vollen Tanks locker in Richtung 11.000 kg. Bei einem Stahlschiff würde man von Normalität sprechen, bei Fiberglas zuweilen von „antiquierter Spritztechnik“, doch wie bei North-Line im „Handauflegeverfahren“ produziert, ein Indiz für Hochfestigkeit und Stabilität.

Um diese Masse in adäquate Geschwindigkeit umzusetzen, bedarf es auch entsprechender Motorisierung. Und dabei zeigen sich die beiden Volvo Penta Diesel-Reihen-Sechszylinder von ihrer besten Seite und als ideale Wahl. Zweimal 233 kW (317 PS) an den Propellerwellen, in Vortrieb umgesetzt von den beiden 4-Blatt-21 x 20½-zölligen Bronze-Quirlen, beschleunigen die 37er North-Line immerhin auf knapp 48 km/h, rund 26 kn. Doch selbst damit will sich van Sluis nicht zufrieden geben: „Die Props passen noch nicht hundertprozentig, wir arbeiten daran das zu optimieren“.

Nun gut, die Werft kennt ihre Schiffe sicherlich besser als jeder Test-Chronist, wengleich wir einen Beschleunigungswert von gerade 'mal acht Sekunden aus ruhender Position ins Gleiten, ohne Zuhilfenahme der Trimmklappen, als durchaus optimal einstufen. Auch das Erreichen der Top-Speed von 47,6 km/h (25,7 kn) nach etwa 20 Sekunden kann sich durchaus sehen lassen. Dabei hält der Rumpf spurtreu den ihm vorgegeben Kurs, sei es in stoischer Geradeausfahrt, aber auch bei spontanen Richtungswechseln, unterstützt vom hydraulischen, leichtgängigen Ruder. Kein Einhaken oder achterliches Wegschmieren nervt. Dank der gegenläufigen Propeller und des lang durchgezogenen Kiels, werden auch bei Langsamfahrt so gut wie keine Kurskorrekturen erforderlich. Der Rudergänger kann getrost kurzfristig die Haspel freigeben,



Blick in die Kombi aus Salon und Steuerhaus.



Sauber eingepasst, die Backskisten im Cockpit.



Pantry- und Dinette-Bereich.



Custom-Built-Wunsch des englischen Eigners: Bis auf den Bugbereich keine außen liegende Reling, nur Handläufe analog zum Vorbild Lotsenboot.

um sich eine Etage tiefer in der Pantry einen Kaffee an seinen Arbeitsplatz zu holen. Und das alles bei moderater Geräuschkentwicklung, dank sechs Millimeter starker Bleigummi-Isolierung.

Aufgrund des tiefen „V“ im Vorschiff, in Kombination mit der nach achtern ausgebildeten Rundspant-Konstruktion des Rumpfes, sind hervorragende Rauwassereigenschaften vorprogrammiert. Sanft und satt reitet die „37“ in allen Geschwindigkeitsstufen jede Welle ab, drückt überkommene Gischt souverän zur Seite und läuft absolut trocken. Auch bei hart gelegtem Ruder und aus ruhender Position die Gaszufuhr bis auf Vmax gesteigert, zeigen sich weder Kavitationserscheinungen noch übermäßige, gefährlich anmutende Schräglagen. Einzig die Anzahl Ruderumdrehungen mit etwa neun Einheiten von Seite zu Seite erscheint etwas reichlich bemessen und sollte korrigiert werden. Resümee – wie nicht anders erwartet – Fahreigenschaften absolut der CE-Kategorie „A“ angemessen, was zudem nicht nur einmal durch diverse Törns über den Kanal nach England unter Beweis gestellt wurde.

## Ausstattung und Verarbeitung

Vielleicht geht es dem oberflächlichen Betrachter der Fahrfotos ähnlich wie dem Chronisten. Irgendetwas ist anders an diesem Schiff, als man es üblicherweise sonst von Booten her kennt. Doch spätestens beim Anbordgehen platzt der Knoten. Es fehlt die traditionelle Reling! Ein Hochsee-Schiff ohne Reling? Nein, mitnichten! So einer Verrücktheit würde auch ein Sipko van Sluis nicht zustimmen. Speziell auf Eignerwunsch wurde dieses lebenswichtige Detail „umfunktioniert“. Der hüfthohe, zweireihige äußere Relingsaufbau im Vorschiffsbereich endet in Höhe des ersten Bulleys. Von dort bis zum Einstieg ins geräumige Cockpit bieten die innenliegende Reling auf dem Kabinendach und weiterführende Handläufe am Salonaufbau sicheren Halt.

Stellt sich nur noch die Frage nach dem „Warum?“ dieses Konzeptes. Aus Eigners Sicht einleuchtend: Schnelleres, ungehindertes An- und Vonbordkommen, egal, aus welchem Grund auch immer, mit sicherem Stand auf den breiten Gangbords. Und – wer viel in „schleusenträchtigen“ Gewässern unterwegs ist, der wird es im Zusammenspiel mit der mächtigen Scheuerleiste zu schätzen wissen, dass Abfendern in den meisten Fällen vernachlässigt werden kann und alle Konzentration den Festmacherleinen gilt.

Der Weg auf die Badeplattform wird frei durchs achterliche Schanzkleid an Stb. vom mit Teak belegten Cockpit aus. Reichlich Stauraum in den einlamierten Backskisten und die schwere, massive, zweiflügelige Tür in den Unterdecksbereich ist abgedeckt durch einen kleinen Dachüberstand, darüber installiert der elektro-hydraulisch absenkbarer Gerätemast. Hell und freundliche Atmosphäre im Salon mit bester Rundumsicht, viel Lichteinfall garantiert die zweifach wärmedämmte Verglasung und die seitlichen, stabilen Schiebefenster.

Ansonsten orientiert sich das Einrichtungslayout an traditionellen Vorbildern. Backbords der perfekt nach ergonomischen Vorgaben ausgestattete Steuerstand mit übersichtlichen, blendfrei einsehbaren Armaturen, vom Drehzahlmesser über Simrad-Flatscreen mit Radar, Autopilot etc, bis hin zu den Kontrollanzeigen, wie Öldruck, Kühlwassertemperatur, Voltmeter und vieles mehr. Gegenüber der elektrisch verstellbare Copilotensitz, auch nutzbar als Abschluss des bequemen Sofas an Stb. durch die umklappbare Rückenlehne.

Im Vorschiff schließlich das große, freistehende Doppelbett, darunter Stauraum, die wie überall im Schiff optimal genutzt wird. Nach ach-



Die beiden kraftvollen Volvo-Penta D 6-330 Boliden beschleunigen diese NORTH-LINE 37 auf rund 46 km/h (25 kn).



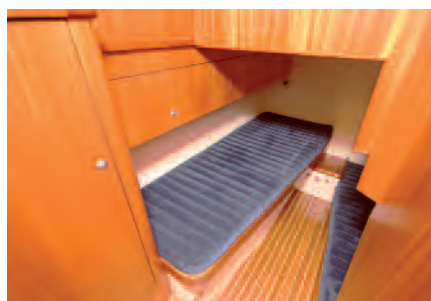
Im gelben Oval zu erkennen, der mächtige Querschnitt der umlaufenden Scheuerleiste, die Abfendern in vielen Fällen erübrigt.



Großer Duschaum mit elektrischem WC.



Des Eigners Reich im Vorschiff mit großem, freistehendem Doppelbett.



An Bb. die Gästekabine mit zwei Einzelbetten.

tern an Bb. schließt sich der Sanitärbereich mit elektrischer Toilette und Dusche an. Gegenüber die Pantry, vierflamiger Gasherd, Spüle, Corian-Arbeitsplatten, Mikrowelle und 130-l-Kühlschrank. Bb. die Dinette im Echtleder U-Sitz-Format, umbaubar zum Schlafplatz „+2“. Steuerbords, direkt im Anschluss an die Pantry, der Zugang zur Unterflurkabine mit zwei getrennten Betten. Von hier aus an Bb. versteckt sich hinter einer wasserdichten Verschalung der Technikraum.

Bestens dimensionierte Festmacherbeschläge mit zentraler Spring, gut zugängliche Ver- und Entsorgungs-Stutzen, die Aufbauwunsch mit Fußbedienung, TV und übersichtliches Elektropanel, Motorraumbelichtung, Umformer von 12 auf 230 V, leicht zugängliche Tank- und Pumpenan-

schlüsse, die Option auf ein Schiebedach und der stilvolle Holzausbau in edlem „Khaya“, runden den positiven Eindruck ab.

## Zusammenfassung

Egal, ob man die North-Line 37 in Pilot-, Wheelhouse- oder Express-Ausführung favorisiert, dieses Schiff gehört neben dem Modell "42" zu den Verkaufsrennern der Werft. Nicht wie derzeit oftmals „gequält überzogen“, so genannten modernen Trends nach-eifernd, nein, bodenständig mit inneren Werten und formidablen Fahreigenschaften, die in allen Belangen den Hochsee-Anforderungen gerecht werden. Und es darf auch noch ein bisschen mehr sein, denn momentan ist bei North-Line eine „50-Fuß-Wheelhaus“ im Bau. Claus D. Breitenfeld

**Kontakt:** North-Line Yachts,  
Kelvinstraat 2D, NL-8861 ND  
Harlingen, Tel.: 0031-(0)- 517 391054,  
mail: info@north-line.nl,  
www.north-line.nl

### Technische Daten

Länge ü. A. (m): 12,00 (inkl. Badeplattform)  
Breite ü. A. (m): 3,85  
Tiefgang ca. (m): 1,05  
Freibord ca. (m): 1,15 – 1,40  
Höhe ü. WL ca. (m): 2,65  
Kabinenhöhe (m): 2,00  
Gewicht leer ca. (kg): 9,500  
Testgewicht ca. (kg): 11.000  
Baumaterial: GfK  
Motorisierung Test kW (PS): 2 x 243 (2 x 330)  
Motorisierung von – bis kW (PS): 1 x 81 – 2 x 243 (1 x 110 – 2 x 330)  
Antriebsart / Ø (mm): Welle / 45  
Kraftstofftank (l): 1.000  
Frischwassertank (l): 525  
Fäkalientank (l): 280  
Zuladung/Nutzlast (kg): 1.030  
Personen, zul. max.: 10  
Schlafplätze: 4 + 2  
Kabinen: 2 + Salon und Pantry/  
Dinette-Bereich  
CE-Kat.: A / 10 Pers.  
Preis ab € 368.000,-

### Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Volvo Penta/D6 330  
Bauart/Zylinder: Reihen-Sechszylinder  
Dieselmotor  
Leistung Kurbelwelle kW (PS): 243 (330)  
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 3.500  
Wellen-Ø (mm): 45  
Propeller: 21 x 20½“, 4-Blatt, Bronze

### Messwerte: Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) <sup>5</sup>
600 <sup>1</sup>	7,3	(3,9)	52
1.000	10,4	(5,6)	62
1.500	18,1	(9,8)	67
2.000	22,5	(12,1)	70
2.200 <sup>2</sup>	24,8	(13,4)	72
2.600	31,1	(16,8)	74
2.800 <sup>3</sup>	34,2	(18,5)	76
3.000	39,3	(21,2)	78
3.400 <sup>4</sup>	47,6	(25,7)	80

**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; Vmax nach 20 Sekunden aus dem Stand; Wind- und Wasser: 2 – 3; Drehkreise in Bootslängen: voraus und nach achtern über Stb. und Bb. ca. 1,5 mit beiden Maschinen; gegenläufige Maschinen auf dem Teller; Ruderumdrehungen von Seite zu Seite: 9,5.

### Standardausstattung (Auszug):

Sandwich bis an die Wasserlinie, unter Wasser 30 mm GfK; Gummi-Scheuerleiste 100 x 100 mm; Antifouling; VA-Anker; Innenausbauholz Khaya; elektrische Toilette; 130 l-Kühl/Gefrierkombi; Gasherd, 4-flamig; hydraulisches Ruder; Dämmung in 4 mm Blei-Gummi-Blech und 40 mm Schaummatte; 100 Ah Starter.