



NORTH-LINE 42 WHEELHOUSE

LORD NELSON EN GRUTTE PIER

NUCHTERHEID EN BEVLOGENHEID, ZOWEL HET ONTWERP ALS DE BOUW VAN DE NORTH-LINE 42 WHEELHOUSE ZITTEN ER VOL MEE. WAARMEE HET SCHIP PRECIJS OP Z'N BAAS LIJKT. OF EIGENLIJK BAZEN. PORTRRET VAN EEN FRIES MET BRITSE ROOTS.



MAXIMUM MOTORVERMOGEN 2 x 480 pk. Geleverd door twee zescilinder lijnmotoren uit de Quantum-serie van Cummins. Minder vermogen kan ook: vanaf 2 x 260 pk.

2

À 3 WEKEN VAKANTIE is vaak te kort voor een vaarvakantie in het buitenland. Snelvarend is dat anders: het vergroot je vaargebied substantieel.



Meer nieuwe boten op anwbwatersport.nl/nieuwe-boten

VAREN

Snelvaren op open water combineren met comfort is geen sinecure. Tegelijkertijd is veel motorvermogen een machtig wapen, een tool, voor grip op de zaak. Een voorbeeld hiervan is een Nelson. Motorbootvaarders houden van Nelson.

Voor de North-Line 37 meldde jachtbouwer Sipko van Sluis zich al eerder op Britse bodem, bij Arthur Mursell. Ook de 42-voeter komt uit diens stal, eerst de open versie (2010) en vorig jaar de wheelhouse. Een 50-voeter zit in de *pipeline*, de eerste oplevering van dat schip is naar verwachting begin 2016. Arthur Mursell van het befaamde TT Boat Designs Ltd. is opvolger van de beroemde bouwer en ontwerper Peter Thornycroft. Een van diens voormannen was Arthur Nelson, de achternaam die later zo bekend zou worden. Met de Britse wateren als proeftuin weet Mursell dat snelvaren op zee veel vraagt van een schip. Het motorvermogen vereist een romp die al dat geweld aankan. Goedkoop, licht spul kan dat niet; met andere woorden: een snelvarend zeegaand jacht produceren is kostbaar. Sterk, compact en vaak kleiner dan andere. Niet groter en toch kostbaar? Dat zal voor sommigen even wennen zijn. Ook de North-Line 42 valt in deze categorie. Veel schip, weinig gebakken lucht.

Met deze overwegingen in het achterhoofd

varen we op een winderige dag bij Harlingen het Wad op. Stroom, wind, golven en zon, alles komt voor de haveningang bij elkaar. Gelukkig hebben we het complete wapenarsenaal tot onze beschikking: dubbele gashendels, trimtabs, autopilot en meer. Ook de dubbele plotterschermen bewijzen hun nut: tegelijkertijd een overzichtskaart en een detailkaart. Langzaam varend stuur je vooral met de twee gashendels, snelvarend met de kleine roeren. En kan het gas erop, dan wordt duidelijk dat de North-Line 42 bedoeld is voor actief varen. Of je zet de stuurautomaat aan het werk. Kies je voor actief, dan moet je het schip leren kennen. Bij 2000 tot 2500

Varen in golven vraagt om een romp die dat aankan

toeren gaat het vlot en makkelijk, terwijl bij meer gas varend in golven actief gestuurd moet worden. Aanvankelijk heb je de neiging om met wat meer druk op de kont te varen (trim achterover). En naarmate je het schip beter kent, trim je hem ook eens verder voorover. Goed voor meer snelheid en een beter zicht.

Geluid

Hogere snelheid betekent ook meer geluid. Tot 2500 toeren is het geluidsniveau beschaafd, daarboven wordt het lawaaiig, zowel in het stuurhuis als in de salon. Toegegeven, dit is niet altijd even eenvoudig op te lossen en veel schepen scoren hier lager. Vaar-

comfort betekent ook: goed zitten. Varend in golven is dit een must. Dit zitwerk is goed verzorgd op de North-Line: de bestuurdersstoel - inclusief voetenplank - is vast opgesteld en zowel horizontaal als verticaal verstelbaar. Ook de bijrijder zit goed. Met een druk op de knop wordt een deel van de salonbank elektrisch omgetoverd tot een prima zitplaats op de juiste hoogte. Het zicht rondom is goed, eventueel geholpen door de drie ruitenwissers.

Al met al is het varen met de North-Line 42 een traktatie; het schip is goed bestuurbaar en geeft veel power. Bij een eerste kennismaking is het nog een beetje aftasten, maar je voelt wat het in huis heeft. ☺



Sprayrails aan het werk. Aan de boeg klevend water waait omhoog (wind of vaarwind). Bij de sprayrail buigt het naar beneden af. Goed voor meer liftkracht en een beter zicht.

Matig breed en een volle kop boven de knik. Verder is de romp vrij hoog en uitgevoerd met voldoende deep-V. Alles bij elkaar goed in golven.



Bij mooi weer kunnen de zijruiten open, net als de toegangsdeuren achterin het stuurhuis. Wordt het weer slechter, dan zit je 100% binnen.

EXTERIEUR

Dit schip verradt z'n professionele oorsprong, bijvoorbeeld die van 'n pilot. Veel opbouw, beetje hoekig en stoer. Maar dan subtiel uitgevoerd.

Het mooie van een klassieke pilot (loodsboot) is de forse opbouw. Veel opbouw is bovendien slim. Nog los van de binnenruimte en de stabiliteitsvoordelen in noodgevallen (als je over de kop gaat), geeft het tijdens een wandeling aan dek veel steun aan je benen. En je kunt hem vastpakken. Op de North-Line 42 is dit fraai opgelost door de handreling verzonken toe te passen. Flush met de opbouwrand en toch voor het grijpen. Samen met voldoende maar niet te brede gangboorden loop je relatief safe. Voor het snel op en afstappen van de loods ontbreekt op een klassieke pilot een zeereeling. Hier op de Northline zit een hoge roestvrijstalen zeereeling. Andere *eye-catchers* zijn de luchtschelpen in het stuurhuis en de luchtinlaat voor de motoren, ver boven de waterlijn. Ook bij beroerde zeegang krijgen de motoren zo toch verse lucht.

Leeg

Typerend voor de Nelson en diens opvolgers is het houtwerk op de romp, de zogenaamde *badging*, inclusief sprayrails. Samen met de fraaie belettering van naam en thuishaven geeft dat een rijke, Britse uitstraling. *Badging* lijkt overigens een beetje op z'n retour, getuige de soberheid op de North-Line. Om de romp netjes te houden is rondom een dikke rubberen stootrand toegepast: functioneel en vrij van onderhoud. Het dek is

prettig leeg. Wat je nodig hebt zit er robuust op en voor de rest geen herrie aan dek. Op de opbouw van het testschip zitten een zoekel van een zoeklicht en een radar, dat wel.

Kuip

De kuip is een knaap van drieënhalve meter breed. Hier past een flinke plas water in, af te voeren via de spiegeldeur. In de kuipvloer een groot vloerluik, met royale toegang tot de motorkamer daaronder. Langs de zijden zijn vaste banken toegepast met daaronder bergruimte.



De opbouw is sober, aan dek is het prettig leeg

Ondanks de vaste banken blijft er voldoende vloeroppervlak over voor losse stoelen. In en uit de kuip stappen doe je via twee grote treden tussen kuip en gangboorden. Vanuit de kuip het stuurhuis in vergt een flinke opstap. Dit houdt water in de kuip buiten de deur(en). ☺

2

DE TROEF in het interieur zit onder het stuurhuis. Hier is een lage extra hut, goed voor een slaapplek voor drie personen. Twee lagen boven elkaar dus, dankzij slim denkwerk op de tekentafel.

INTERIEUR

Een solide romp als basis, dat gold destijds en nu nog steeds. North-Line voegt daar iets aan toe: luxe. Zoals een fraai interieur.

Al in de North-Line 37 zagen we de truc met de lage slaaphut onder het stuurhuis. Door hoogtes en banken slim te bemeten, lukt het om extra slaapplekken onderin te creëren. Bij de 42-voeter drie, één van 80 breed en twee op een bed van 140 centimeter. De kooien in het voorschip zijn groter (2x 93 x 205 cm), net als uiteraard ook de stahoogte (2,05 m). In het toilet naast de kombuis is de stahoogte bijna 1,90 meter en in de salon en het stuurhuis circa 2 m. De betimmering toont bekende keuzes zoals teakhout en Corian, waarbij de afwerking piekfijn voor elkaar is. Opvallende details zijn de handgrepen aan de salontafel en de tekst op het schakelpaneel boven de salonbank: in het Nederlands! Best handig. Dat nuchterheid hoogtij viert, zie je ook aan de

indeling. Deze vertoont grote gelijkenissen met de North-Line 37. Natuurlijk, alles is ruimer en de 42 biedt extra's, maar de basisindeling is grotendeels gelijk. Als een concept goed werkt, dan hou je dat erin. Het schip is niet volgestouwd. Geen fratsen en wel luxe, North-Line bewijst dat het kan. Achter alle moois en achter de vaarpotentie schuilt de basis, de constructie: een robuust glasvezelversterkt kunststof schip. Snelvaren vraagt daarbij om veel stijfheid. Kunnen constructieonderdelen

lichtjes of meer bewegen, dan gaat de boel op zee namelijk binnen de kortste keren kapot. Voor een maximale stijfheid/vermoegingssterkte is gekozen voor een bijna 40 millimeter dikke sandwich romp. Het vezellaminaat wordt daarbij verzadigd met vinylester, gebruikmakend van vacuüm-infusie. Het kernmateriaal (sandwich) is van PVC-schuim, onder de waterlijn van een relatief zware kwaliteit - goed voor het opvangen van klappen. Belangrijke dwarsverstijvers zijn het voorpiekschot en het machinekamerschot. Plus daartussen om de 80 centimeter een ingelamineerd dwarspant. Verder zijn er nog vier langsspanten, van voor tot achter. ☺

Nuchterheid viert hoogtij: geen fratsen, wel luxe



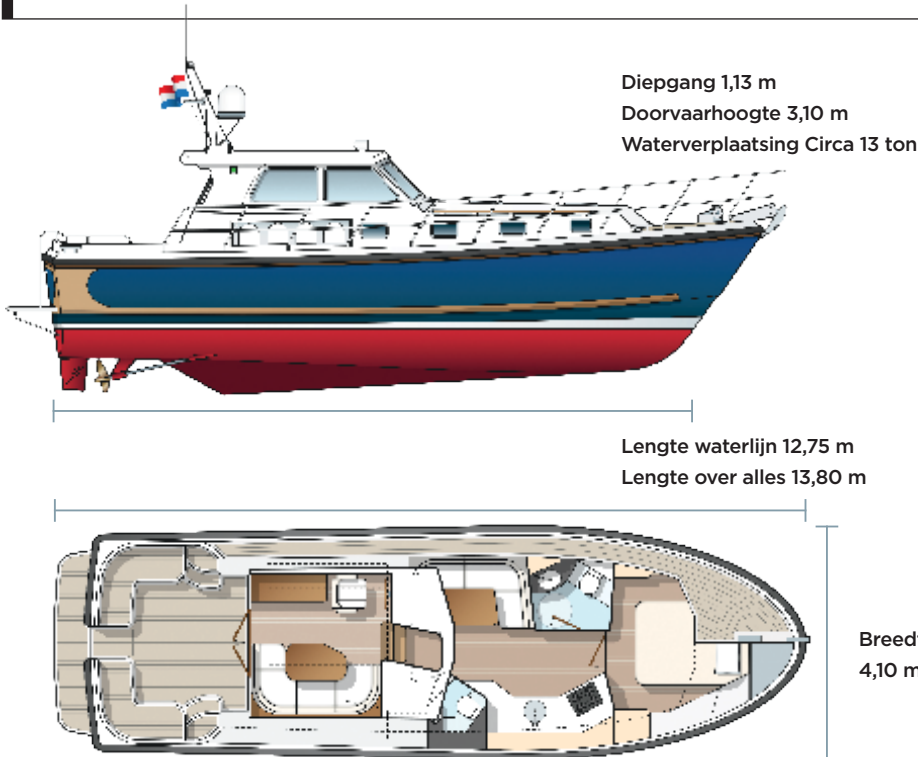
Ook in de toiletruimte een combinatie van licht en donker. Het materiaalgebruik is zorgvuldig en het is netjes afgewerkt.

Behalve een living in het stuurhuis, ook een-tje onderin, beide betimmerd in blond teak. De horizontale nerf maakt de salon langer, breder en moderner.



TECHNIEK

NORTH-LINE 42 WHEELHOUSE



PLUS&MIN

- + Snelvaren op open water
- + Stoer én luxe
- Geluidsniveau boven 2500 toeren
- Hoge instap motorkamer

PRIJS&ADRESSEN

Basisprijs vanaf € 614.000

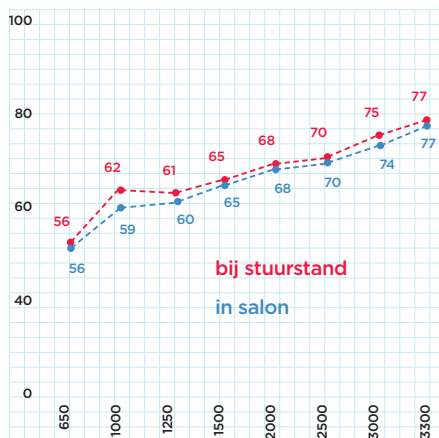
Bouw en verkoop North-Line Yachts
Kelvinstraat 2D
8861 ND Harlingen
0517-391054
north-line.nl

CONCLUSIE

Nelson-achtigen worden door velen begeerd en slechts door enkelen gebouwd. North-Line Yachts heeft het in de vingers. Na de 37 is ook de 42 één bonk schip, bedoeld voor actief varen. Het schip is ook sierlijk, op z'n eigen Britse manier en daarmee een stijlvol luxepaard. Dit vind je terug in de zorgvuldige bouw. De combinatie van mooi en functioneel maakt de 42 aantrekkelijk. Een beest van een schip. Heb je hem onder de knie, dan kun je er met een gerust hart de zee mee op.

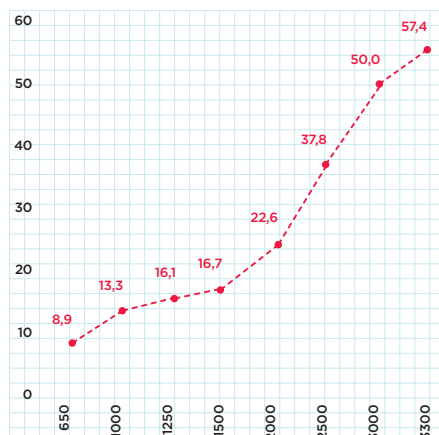
GELUID

Bij oplopend toerental in rpm



SNELHED

bij oplopend toerental in km/h



VERGELIJKBAAR

De spoeling in dit segment is dun. Stoere schepen zijn kostbaar, in trek bij fijnproevers. Deze drie hieronder hebben iets gemeenschappelijks en zijn toch ook weer heel verschillend.



Dale Nelson 38

Inmiddels een klassieker: met achterkajuit en hoog stuurhuis. Dale Motor Yachts in Pembrokeshire (Wales, Groot-Brittannië) bouwt hem. Ook leverbaar met open kuip.



Seaward 42

Een flink assortiment plezier- en beroepsvaartuigen uit het hol van de leeuw zelf: Cowes, Isle of Wight. Seaward was even van de markt, maar bouwt nu weer.



Elling E3

Geheel eigen concept van Neptune Marine in Aalst, circa twintig jaar geleden bedacht. In 2008 staken drie Ellings E4 de Atlantische Oceaan over.