

Für  
alle  
Meere

Neu im Portfolio der niederländischen North-Line-Werft ist die von uns erprobte 50-Fuß-Version. Es handelt sich um einen hochseetüchtigen und stilistisch unverwechselbaren Motorkreuzer aus GFK.

Starker Auftritt – die neue North-Line 50 erweist sich im Praxistest als souverän motorisiert und vorbildlich fahrstabil



1. Im Wohnbereich des 15,87 m langen und 4,80 m breiten Motorkreuzers gibt es zwei elektrische Toiletten
2. Das schlichte und schiffige Ambiente ist typisch für die North-Line 50. Unser Bild zeigt die Eignerkabine
3. In beiden Gästekabinen unseres Testbootes befinden sich erwachsenengerecht bemessene Einzelkojen
4. Die Pantryzeile, die auf eine Länge von 2,43 m kommt, beinhaltet sämtliche relevanten Küchengeräte
5. Ein Ort zum Wohlfühlen – so sieht die Salonsitzgruppe aus. Am linken Bildrand erkennt man den Fernseher



**G**lasfaserverstärkter Kunststoff ist das Baumaterial sämtlicher North-Line-Modelle. Aktuell umfasst die Angebotspalette des friesischen Unternehmens acht wirklich sehenswerte Bootstypen, wobei eine offene Power-Sloop mit den Abmessungen 8,20 x 2,80 m die Range nach unten abrundet. Alle anderen Versionen orientieren sich optisch an wind- und wetterfesten Lotsenbooten. Die derzeit größte bestellbare Yacht dieser unter Kennern mit Kultstatus behafteten Top-Marke wäre die 19,26 m lange North-Line 60. Allerdings existieren hiervon bisher nur die Bauformen, nach einem solventen Auftraggeber wird also noch gesucht ... So ist unser Testobjekt, dessen Länge stattliche 15,87 m über Alles beträgt, das im vorigen Spätsommer Realität gewordene Flaggschiff. Erstmals öffentlich zur Schau gestellt wurde der 4,80 m breite und etwa 18 Tonnen verdrängende 50-Footer mit der Seriennummer 1 Ende September 2017 anlässlich der Hiswa te water in Amsterdam. Ein zweiter Messeauftritt folgte dann im letzten November auf der Motorboot Sneek. Ende Januar in Düsseldorf glänzte North-Line Yachts dagegen durch Abwesenheit.

**Am Firmenruder steht** mit Sipko van Sluis ein versierter Fachmann. Der 45-jährige Werftchef, der den 1976 gegründeten und einst als Jachtbouw Zevenhuizen firmierenden Bootsbaubetrieb im Millennium-Jahr von seinem Vater übernahm, beschäftigt gegenwärtig zehn erfahrene Mitarbeiter. Die hochprofessionelle Fertigung jeder einzelnen North-Line-Einheit erfolgt in einer imposanten, weithin sichtbaren schwarzen Montagehalle, die 2012 direkt am Van Harinxmakanaal entstand. Alle in die Yachtproduktion involvierten Abteilungen sind hier unter einem Dach vereint. Folglich können die anfallenden Kunststoff-, Tischler-, Installations- und Lackierarbeiten in Eigenregie erledigt werden. Dass die Werft mit dem Stahlyacht-Fabrikat Kuster auf eine zweite, konzeptionell völlig unterschiedli-

che Schiene setzt, verdeutlicht ihre Flexibilität und das enorme Knowhow. Kurze Wege können bekanntlich von Vorteil sein. So sind es vom Steg des 20.000 m<sup>2</sup> großen Werksgeländes nur wenige Fahrminuten bis zur Harlinger Schleuse, die die Verbindung zum Wattenmeer herstellt.

**Doch zurück zur North-Line 50**, deren markante Linienführung die Handschrift des britischen TT-Boat-Designers Arthur Mursell trägt. Der voluminöse Rundspant-Rumpf des im modernen Vakuum-Injektionsverfahren gefertigten Schmuckstückes weist im vorderen Drittel eine scharfe Deep-V-Kielung auf, die sich bezüglich der Laufeigenschaften in rauer See als äußerst wirkungsvoll erweist. Bevor wir gleich auf das Fahrverhalten zu sprechen kommen, möchten wir Sie zu einer Bordbegehung einladen. Die laut technischer Spezifikation für eine zehnköpfige Besatzung ausgelegte North-Line 50 ist, wie auch die kleineren Schwesterschiffe ab 34 Fuß, nach der CE-Norm A zertifiziert. Einschränkungen bezüglich der Revierwahl gibt es nicht, die Devise heißt »Ocean going«. Dabei genießen der Sicherheitsaspekt und die Dauerhaftigkeit der Konstruktion oberste Priorität. Ins Achtercockpit gelangt man über den 107 cm tiefen Badesteg, die beiden Hecktüren schwenken nach außen. Sie sind außergewöhnlich massiv und 30 cm »dick«. Gleiches gilt für die umlaufende Gummischeuerleiste, deren Durchmesser mit dem Bizepsumfang eines austrainierten Schwergewichtsboxers zu vergleichen ist. Es drängt sich daher der Eindruck auf, dass man mitunter auf das Ausbringen von Federn verzichten könnte. Im Keller der selbststehenden Plicht und damit unterhalb der nett arrangierten U-Sitzgruppe befindet sich der mit Tränenblechen ausgekleidete, zu Servicezwecken perfekt zugängliche Maschinenraum. Dieser wird auf Knopfdruck elektrohydraulisch geöffnet. Zum Vorschein kommen zwei bärenstarke sechszylindrige Cummins-QSM11-Turbo-

dieser, die ihre jeweils 526 kW (715 PS) aus zweimal 10,8 Litern Hubraum schöpfen. Die Qualität der technischen und elektrischen Installationen verdient eine Bestnote. Eine 81 cm hohe Seereling aus 38er-Rohr umgibt die 43 bis 51 cm breiten Gangborde, die optional, und wie hier geschehen, mit feinem Teak belegt sind. Unbedingt thematisieren muss man die 40 cm langen Heavy-Duty-Edelstahl-Belagklampen, die pro Stück, wie uns Sipko van Sluis auf Nachfrage erzählt, die Kleinigkeit von 800 Euro kosten. Wir wenden uns nun dem Deckshaus zu, dessen Stehhöhe mit 203 cm vermessen wird. Im Bereich des Schiebedaches, das binnen neun Sekunden auf 192 x 96 cm cm öffnet, trägt die lichte Höhe sogar 212 cm. Der backbords positionierte Kommandostand mit zwei multifunktionalen Monitoren präsentiert sich trotz der auf verhältnismäßig engem Raum mit diversen Überwachungsinstrumenten kombinierten Navi-Elektronik klar gegliedert. Ein Paradestück des maßgeschneiderten Equipments ist der aus Norwegen stammende NorSap-Steuersstuhl, der sich elektrisch und individuell einstellen lässt und dank der ausgeklügelten Dämpfung einen grandiosen Komfort bietet. Nicht ganz mithalten kann da die 108 cm breite, an die steuerbordseitige Vier-Personen-Sitzgarnitur angrenzende Beifahrerbank, wengleich deren angenehm feste Lederpolsterung keinesfalls von schlechten Eltern ist. Gewöhnen muss man sich allerdings an die 24 cm breiten vorderen Fensterposten, die partiell die Voraussicht einschränken, aber zur Aufrechterhaltung der geforderten Statik unverzichtbar sind. Drei Treppeinstufen führen hinab in den gemütlich möblierten Salon. Der winkligen Dinette, die nebenbei als Fernsehcouch fungiert, steht an Backbord eine 243 cm lange Küchenzeile gegenüber. Ein vierflamiger Ceranherd, der 130 Liter fassende Kühlschrank, eine Mikrowelle sowie die Geschirrspüle nebst dem in Holland unheimen populären Quoker-Heißwasserhahn bilden mit vielen anderen Annehmlich-



1. Mit Teak belegte, 43 bis 51 cm breite Gangborde flankieren das luftige Deckshaus
2. Im Achtercockpit wurde eine bequem gepolsterte u-förmige Sitzgruppe angeordnet
3. Blick ins Ruderhaus, der klar gegliederte Fahrstand befindet sich an Backbord
4. Beim Beschleunigen hat das Boot eine ansehnliche Heckwelle im Schlepptau
5. Die Cummins-Maschinen mobilisieren respekteinflößende 1.430 Pferdestärken
6. Werftchef Sipko van Sluis (45) ganz entspannt am Ruder der North-Line 50
7. Beidseitige Durchgänge stellen die Verbindung zwischen Cockpit und Badesteg her

keiten das exquisite Kombüseninventar. Gewohnt und genächtigt wird in drei bequem bemessenen Kabinen, wobei diejenige im Bug für das Eignerpaar reserviert ist und mit einem Doppelbett aufwartet. In den mittschiffs abzweigenden Räumlichkeiten nehmen die Bordgäste mit gut dimensionierten Einzelkojen vorlieb. Zwei leise spülende elektrische Planus-Toiletten und perfekt funktionierende Duschen mit Grohe-Mischarmaturen sind in diesem hochpreisigen Yachtsegment selbstverständlich. Sie wollen wissen, wie sich eine North-Line 50 durchs Wasser bewegt? Wir auch. Die mit Pod-Antrieben

kombinierten Cummins-Kraftpakete sondern schon bei minimalen 600 min<sup>-1</sup> und 4,6 kn einen sonoren Sound ab. Neuneinhalb Liter Treibstoffverbrauch in der Stunde stellen dank 3.600 l Bunkerkapazität einen superben Aktionsradius in Aussicht. Erhöht man auf synchrone 1.250 min<sup>-1</sup>, sind 9,7 kn zu vermelden, die Reichweite verringert sich mit steigender Drehzahl erheblich. Mit 1.750 Touren pro Minute geht die charaktervolle Friesin exakt 15 Knoten, entgegen- oder querkommende Wellen durchschneidet der bewährte Lotsenboot-Rumpf beispielhaft souverän. Unter Vollast wird ein

hervorragender Topspeed von 28,8 Knoten gestoppt, der – wir haben es ausprobiert – bei Starkwind und entsprechender Dünung bedenkenlos beibehalten werden kann. Unterm Strich ist die North-Line 50 eine bemerkenswerte Motoryacht für alle Meere, deren käuflicher Erwerb in jedem Fall ein prall gefülltes Bankkonto erfordert. Ab Werft und mehrwertsteuerert summieren sich schon für das Basismodell 1.249.500 Euro.

Text: **Peter Mariefeld**

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 15,87 m  
**Breite:** 4,80 m  
**Durchfahrthöhe (Mast gelegt):** 3,40 m  
**Tiefgang (Antr. abgesenkt):** 1,40 m  
**Gewicht:** 18.000 kg  
**CE-Kategorie:** A  
**Max. Personenzahl:** 10  
**Kojenzahl:** 6  
**Brennstofftank:** 2 x 1.800 l  
**Wassertank:** 900 l  
**Septiktank:** 500 l  
**Baumaterial:** GFK  
**Motorisierung:** 2 x Einbaudiesel mit Wellen- oder Pod-Antrieben, Leistung bis 2 x 662 kW (2 x 900 PS)  
**Grundpreis (ab Werft):** 1.249.500 € mit 2 x Volvo Penta D6-435, Leistung 2 x 320 kW (2 x 435 PS), den Preis des Testbootes inkl. Extras und optionaler Motorisierung nennt die Werft auf Anfrage

## MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Cummins QSM11, elektronisch gesteuerte Turbodiesel in Verbindung mit Pod-Antrieben, Leistung jeweils 526 kW (715 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Bohrung x Hub: 125 x 147 mm, Hubraum: 10,8 Liter, Nenndrehzahl: 2.500 min<sup>-1</sup>

## STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Ruderanlage, el. Ankerwinde mit 30-kg-Bruce-Anker und Kette, BSH-Navigationsbeleuchtung, zwei elektr. WCs, Eberspächer-Wärmeluftheizung, Bugstrahler, Kombüse mit 130-l-Kühlschrank und vierfl. Gasherd, 230-V-Landanschluss, Auslieferungspaket mit Fendern, Festmachern, Bootshaken, Flagge und 1.000 Litern Diesel

## LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Edelstahl-Badesteg mit Teakeinlage, hydraulisch zu öffnender Maschinenraum, Außendusche mit Warmwasserversorgung, Onan-Generator 7 kW, Fliegengitter, teakholzerne Sprayrail mit Schutzlackierung, Teakbelag auf dem Cockpitboden, Teakbelag im Decksbereich, individuelle Navigationsausrüstung, Fliegengitter für Bullaugen, Pantry-Arbeitsplatte aus Corian, Cockpit-Polstersatz, Antifoulinganstrich (Preise auf Anfrage)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min <sup>-1</sup>	57 dB(A)	0 kn
	600 min <sup>-1</sup>	65 dB(A)	4,6 kn
	800 min <sup>-1</sup>	65 dB(A)	6,7 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	66 dB(A)	8,2 kn
	1250 min <sup>-1</sup>	70 dB(A)	9,7 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	73 dB(A)	10,4 kn
	1750 min <sup>-1</sup>	74 dB(A)	15,0 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	78 dB(A)	20,6 kn
	2250 min <sup>-1</sup>	82 dB(A)	25,0 kn
(Vollast)	2500 min <sup>-1</sup>	83 dB(A)	28,8 kn

**Revier:** Friesisches Wattenmeer vor Harlingen (NL)  
**Crew:** 4 Personen  
**Messung:** GPS  
**Wasser:** 11° C, **Luft:** 14° C  
**Wind:** 3-4 Bft.  
**Tanks:** Diesel 3.100 l (86 %), Wasser 800 l (89 %)

- ⊕ Exzellente Laufeigenschaften auch in rauer See
- ⊕ Enorme Bunkerkapazität erlaubt großen Aktionsradius
- ⊕ Durchweg erstklassige Material- und Verarbeitungsqualität
- ⊕ Ideal angeordnete, perfekt dimensionierte Niro-Beschläge
- ⊕ Bestens zugängliche Maschinen unterhalb der Achterpflicht
- ⊕ Die geltende CE-Zertifizierung A erlaubt feine reie Revierwahl
- ⊕ Hohe Flexibilität der Werft bei besonderen Kundenwünschen
- ⊕ Tolle praxiserichte Details wie die extrem robuste Scheuerleiste

- ⊖ Breite Dachpfosten schränken partiell das Sichtfeld ein
- ⊖ Schallpegelwerte nur auf mittelmäßigem Niveau
- ⊖ Hoch aufrichteter Bug in schneller Fahrt

## INFORMATIONEN UND WERFT

**North-Line Yachts**, Kelvinstraat 2d, NL-8861 Harlingen, Tel. 0031-517391054, [www.north-line.nl](http://www.north-line.nl)