

# WATERKAMPIOEN

20 | 2007 | 26 OKT



FOTO: © ERWIN STEEN

## Kapitein Rob leeft!

De film, de strip,  
het verhaal van de dochters Kuhn



Tirion 28

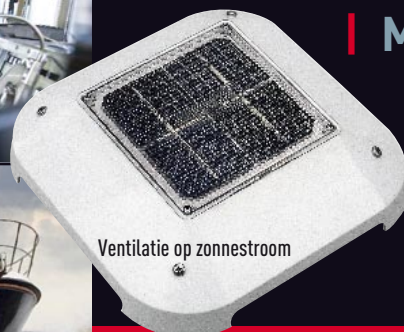


Mijnen jagen



Northline 37

**EN VERDER:** Northline 37 Varen met een betaalbare Bentley | Ventilatie Ademt uw boot wel voldoende? | Eerde Beulakker De zee baart zorgen | Boem! Met de Hr.Ms. Schiedam op zoek naar granaat 606 | Manoevreren Makkelijk je boot draaien aan hoger wal | Tirion 28 Meer dan een wedstrijdzeiler



Ventilatie op zonnestroom

ARTIKELN ZIJN ONDER VOORBEHOUD

DE VOLGENDE WATERKAMPIOEN VERSCHIJNT OP 26 OKTOBER 2007

## Aanbieding voor nieuwe abonnees

20 nummers Waterkampioen voor maar 45 euro!  
Kijk snel op pagina 35 van dit nummer!





# DE NELSON VOORBIJ Heavy!

De Britse 'Nelson' heeft een magische klank onder de liefhebbers van snelle, zeegaande motorjachten. Het dure pond maakte het jacht in Nederland echter onverkoopt. Hoogste tijd dus voor een Nederlandse variant met evenveel allure: de Northline.

TEKST JAN BRIEK FOTO'S RICHARD DE JONGE

**PLUS**

- + Constructie en bouw
- + Vaareigenschappen
- + Benutting van de binnenruimte



**MIN**

- Trillingen bij laag toerental
- Geluidsniveau op topsnelheid





Jachtbouw Zevenhuizen uit Franeker gaat al heel wat jaren mee. Het bedrijf startte in de jaren zeventig van de vorige eeuw als timmerbedrijf, maar werd tien jaar later bekend door de afbouw van Gillissenvletten (op basis van casco's van De Scheepsbouwers in Werkendam). In de jaren negentig leverde het zo'n vijftig Makma Carribeans af, maar bij de liefhebbers van stoere motorjachten was de werf vooral bekend om de Nelson. Nelson heeft onder liefhebbers van snelle, zeewaardige motorboten nog altijd een magische klank. Jachtbouw Zevenhuizen leverde het jacht in de jaren negentig met als basis de polyester casco's van de Britse Hallmatic-werf. Dat kon echter niet door blijven gaan. Het Britse pond werd zó duur, dat de cascoprijzen de pan uitrezen en de boten veel te kostbaar werden voor de Nederlandse markt. Sipko van Sluis van Jachtbouw Zevenhuizen: "Het kostte inmiddels twee ton in euro's om een casco van een 42-voeter in Nederland te krijgen. Dat is niet alleen onbetaalbaar, het is ook onverkooptbaar." De bouw van de Nelsons stopte, maar voor Sipko stond toen al één ding als een paal boven water: hij wilde een vergelijkbaar jacht op de Nederlandse markt brengen. En waar kun je dan beter naartoe dan naar de ontwerper van de Nelsons, Arthur Mursell van TT Boat Design. Sipko: "Ik vroeg hem een boot te tekenen die vergelijkbaar is, maar met modernere lijnen en minstens

zulke goede vaareigenschappen." De rompvorm is dan ook deels vergelijkbaar: rondspant, met een diepe V-vorm voorin en een ruim bemeten scheg van voor naar achter. De Northline 37 is relatief gezien echter breder dan een Nelson en de kop waaert veel meer uit waardoor het jacht veel droger vaart. De houten sprayrail ter weerszijden is – net als de rest van het teak op de romp – overigens puur cosmetisch. Wie minder onderhoud wil, kan ze zo achterwege laten. Het verhoogt natuurlijk wel de 'Nelson-look' van de boot.

**Complete lijn**

Op Boot Holland dit jaar werd de boot geïntroduceerd en inmiddels zijn er twee gebouwd. Sipko: "We hadden het plan te starten met een 35, maar die was te klein om een goede tweede hut te kunnen realiseren. Inmiddels hebben we een lijn op papier van 34 tot 50 voet. Het volgende model dat we bouwen, is een 40-voeter. In totaal kunnen we zo'n vijf boten per jaar leveren." Zevenhuizen besteedt de cascobouw uit aan Zaadnoordijk, de rest gebeurt in Franeker. Sipko's klantenkring loopt sterk uiteen: "De bekende overstappende zeilers, maar ook sloepenvaarders die open willen blijven varen, maar meer ruimte willen." Het minimum vermogen voor de Northline is een vijfcilinder Volvo van 110 pk, maar daarmee doe je de boot tekort. De 'twee-motoren-optie' lijkt meer voor de hand te liggen om alles uit deze boot te halen. In dit jacht staan twee karren van 260 pk, die zorgen voor een top van 23 knopen en een kruissnelheid van zestien. Maximaal is twee keer 330 pk mogelijk waarmee de top naar de dertig knopen gaat.

**Strongplank plug**

Het schip in deze Vaarimpresie is overigens de plug die werd gebruikt om later de mallen van te kunnen maken. Een aardig detail: deze plug is gebouwd van strongplank, hetzelfde materiaal waarvan een ander schip in dit segment is gemaakt: de Eversail 38. Hoewel beide schepen wat betreft uitstraling wellicht in dezelfde hoek zitten, kun je ze toch niet zomaar met elkaar vergelijken. De Evership is aanzienlijk lichter en heeft het gedrag van een rasspeedboot. De Northline is zwaarder en vaart daardoor heel anders; een semi-planerend jacht dat net zo makkelijk dóór golven gaat als eroverheen. Ter vergelijking: de Northline 37 weegt meer dan tien ton, de Evership 38 maar iets meer dan de helft daarvan. Een deel van dat gewicht komt door het zeer zware laminaat dat in overleg met Mursell is toegepast. Verder is de constructie zeer zwaar en conventioneel met spanten, stringers en ingelamineerde schotten. Of neem de motorfundering die van de spiegel helemaal doorloopt tot voor in het schip. Bovendien is er op details niet beknibbeld. Het windscherm bijvoorbeeld is zwaar uitgevoerd. "Dit schip is zo sterk als een dijk", zegt Sipko beslist.

**Vier mock-ups**

Het had heel wat voeten in de aarde voordat de werf tevreden was over het interieur van de boot. Er waren vier zogeheten 'mock-ups' (interieuropstellingen buiten de boot) nodig voor het definitieve binnenwerk de goedkeuring kreeg. Het interieur wordt ingebouwd op een binnenmal die verder constructief niet van belang is – hij zorgt puur voor de maatvastheid. De indeling van het jacht is slim en zie je wel vaker op dit soort schepen.



Door de stuurpositie 'op te tillen' ontstond daaronder ruimte voor een tweede hut met daarin twee ruime eenpersoons kooien. De eigenaarshut zit voorin en van de dinette kun je nog eens twee extra slaappleaatsen maken. Dat brengt het totaal op zes en dat is meer dan voldoende. Vooral voorin, waar de kop richting waterlijn sterk versmalt, is slim gebruikgemaakt van de ruimte. Zoals zo vaak zie je ook hier dat de bouwer zelf aan de lange kant is. De binnenhoogte is minimaal 193 centimeter (in de toiletruimte). Maar de allerslimste benutting van de ruimte vind je in de achterhut. Daar kun je de complete kastenwand wegklappen zodat je onbelemmerd toegang hebt tot de technische ruimte met bijvoorbeeld de elektronica van de motor, de walstroominstallatie en de accu's. Een uitstekende oplossing. Het dekhuis heeft een cabriokap en direct daarachter ligt, net wat lager, de open kuip. De opstelling doet wel

▲ Het instrumentenpaneel oogt strak en functioneel.

Ook hier zie je dat de bouwer zelf aan de lange kant is



◀ Ruime U-vormige zit die kan worden omgebouwd tot een dubbel bed.



▲ Ruime, lichte eigenaarshut. Met ruim zeventig centimeter is de hoofdruimte boven het bed meer dan voldoende.

➤ Kombuis voor kookliefhebbers, met messenblok.



Prettig ruime, langsscheepse kombuis. Met – optioneel – Corian afwerking.



Niet voor de poes: met een kruissnelheid van een knoop of zestien ploegt de Northline 37 zich moeiteloos door een knobbelig zeetje.



▲ Een elektrische ankerlier is standaard.



De waaiersteven houdt het buiswater buiten bereik van de bemanning.



▲ Kuip met vaste banken en tafel en voldoende mogelijkheden om stoelen bij te zetten.



▲ Bijzonder ruim opgezette en technisch keurig uitgevoerde machinekamer onder de kuip.



◀ Slimme oplossing: deuren in de vorm van een kastwand.

wat denken aan die van de oude Linssen 45 DS (de snelle polyester Linssen). Het is een prima opstelling die 'droog' varen met slecht weer mogelijk maakt, maar uitnodigt tot open varen met mooi weer. Nou steekt het cabriokapje wel wat karig af bij de zware uitvoering van de rest van het schip. CE-technisch is het in orde, maar ik zou geen garantie geven op de 'breker-bestendigheid' van deze overkapping. Overigens is er naast deze open 37 ook een uitvoering met een hardtop. De machinekamer onder de kuipvloer is opvallend ruim. De keurige installatie, met standaard dubbele Racor-brandstoffilters, bewijst dat Jachtbouw Zevenhuizen z'n werk serieus neemt.

**Varen**

We varen met de Northline 37 vanuit Harlingen op het

Wad. Vier beaufort, noord-noordwest met de wind tegen het afgaand tij. Een lekker hoekig zeetje is het resultaat, wat nog eens wordt versterkt als we de Pilot of een flinke viskotter op de thuisreis tegenkomen. De Northline laat zich hierdoor niet van z'n stuk brengen. Deze boot blijkt of bloost niet van een golf meer of minder. Met een kruissnelheid van zestien knopen snijdt de scherpe kop prachtig door de golven. Dankzij de waaiersteven gaat vrijwel alle water langs de boot en niet eroverheen. Bij dit soort snelheden blijft bovendien het brandstofverbruik binnen de perken: zo'n 25 liter per motor per uur. Duwen we de gashendels door naar z'n top van 23 knopen, dan blijkt pas goed hoe stijf en zwaar gebouwd deze boot is. Onderdeks hoor je niets, behalve het gebrom van de beide Volvo's en het rammelen van de glazen in de kastjes. Het motorlawaai zou op z'n top wellicht nog wat naar beneden kunnen, net als op lage snelheden trouwens. Nou is Jachtbouw Zevenhuizen daar niet helemaal debet aan. Bij gebrek aan een goed alternatief (waaraan wel wordt gewerkt trouwens) staan de viercilinder Volvo's op de dempers van de zescilinders. En die zijn wat te stug waardoor trillingen sterker worden

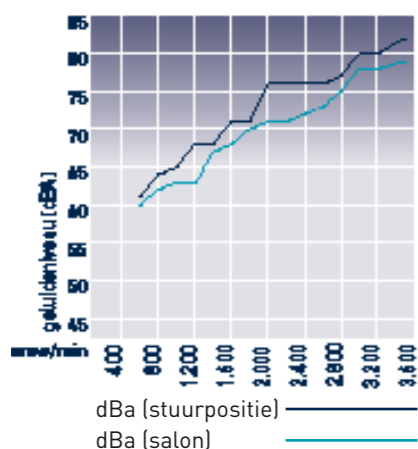
doorgegeven. Daarom hebben we later nog eens gevaren met bouwnummer twee. De geluidswaarden van beide boten vindt u in de grafieken. Tegen de golven in doet de Northline het prima, maar ook met de golven mee, wat een minstens zo onaangename koers kan zijn. We zetten dan de trimflappen in de neutraal-stand waardoor de boot wat meer op z'n kont gaat liggen, meer grip heeft en zo minder neiging krijgt om te gaan zoeken met een meelopend zeetje. Aan boord van dit schip heeft de stuurman/vrouw de beschikking over een superdeluxe stuurstoel; een optie, dat wel. Voor de bemanning is er een grote bank, maar geen echte bijrijderszit.

**Tot slot**

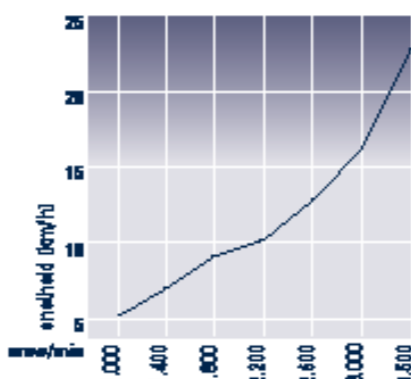
De Northline 37 kun je uitstekend vergelijken met z'n Britse equivalenten Nelson en Aquastar. Behalve z'n net wat andere rompvorm heeft hij echter nog een groot voordeel: de prijs. Natuurlijk, dik drie ton is een hoop geld, maar het staat niet in verhouding tot wat je voor een Nelson neerlegt. Voor dat geld heb je misschien een even grote, maar dan van tien jaar oud. En zeg nou zelf: dan wil je toch een nieuwe die minstens zo goed is? ⚓

## Deze boot blijkt of bloost niet van een golf meer of minder

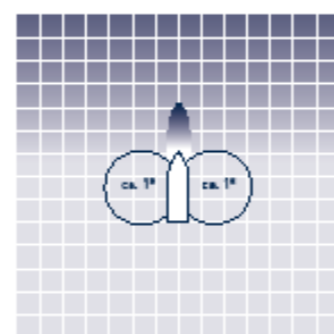
Geluidsniveau bij oplopend toerental



Snelheid bij oplopend toerental



Draaicirkels en stopweg



\* scheepslengte; met twee motoren draait het schip vrijwel om z'n as  
**Stopweg bij 10 km/h: < 1 \***



### TECHNISCHE GEGEVENS

<b>Lengte over alles</b>	11,40 m
<b>Breedte</b>	3,75 m
<b>Diepgang</b>	1,10 m
<b>Kruiphoogte</b>	2,65 m
<b>Gewicht</b>	10 t
<b>Motorinstallatie</b>	1 x Volvo Penta D3, 110 pk (standaard; maximaal 2 x 310 pk)
<b>Brandstof</b>	2 x 500 l (optioneel 2 x 700 l)
<b>Water</b>	500 l
<b>Vuilwater</b>	280 l
<b>Voorhut</b>	dubbel bed, 205 x 150 cm; 2 legkasten, kast onder bed; binnenhoogte 200 cm
<b>Gastenhut</b>	2 x éénpersoons kooi, ruim 200 cm x 75 cm; grote kast en kastjes boven de bedden; binnenhoogte 205 cm
<b>Natte cel</b>	elektrisch toilet, teakvloer en Corian afwerking, wastafel, kastruimte; binnenhoogte 193 cm
<b>Salon</b>	U-bank met tafel (optioneel dubbel bed); boekenrek; bergbakken onder banken; binnenhoogte 196 cm
<b>Kombuis</b>	langsscheeps, 220 cm lang; Corian blad (optioneel), 4 x kast boven aanrecht, 3 x eronder, vierpits kooktoestel met oven
<b>Stuurhuis</b>	vaste stuurstoel, ruime bank met tafel aan stuurboord; kuip standaard voorzien van 8 mm teak; gangboorden 18 mm teak
<b>Ontwerp</b>	TT Boatdesign
<b>CE</b>	B
<b>Prijs vanaf</b>	€ 330.000
<b>Bouw en verkoop</b>	Jachtbouw Zevenhuizen Zevenhuizen 1 8801 AW Franeker 0517 - 39 10 54 www.jachtbouwzevenhuizen.nl info@jachtbouwzevenhuizen.nl