

TEST

NORTH-LINE 37 PILOT

Wind-und-Wetter-Kreuzer



Den im westfriesischen Küstenstädtchen Harlingen gefertigten North-Line-Yachten eilt der Ruf einer exzellenten Produktqualität und hervorragender Seetüchtigkeit voraus. Wir waren mit einer North-Line 37 Pilot in deren Heimatrevier unterwegs.

Die 12,00 m lange und 3,85 m breite North-Line 37 Pilot ist eine seegängige GFK-Yacht, die sofort aus der Masse des Angebotes heraussticht



1



2

1. Der Sanitärraum mit elektrischer Toilette und Duscheinrichtung geriet angenehm groß
2. Die Küchenzeile breitet sich auf der Steuerbordseite des Salons aus. Das Holzinterieur besteht aus Khaya-Mahagoni
3. Bequeme U-Sitzgruppe backbords im Wohnbereich
4. Blick ins Deckshaus der 37er



3



4

Die komplett von Hand laminierten North-Line-Modelle sind alles andere als Boote von der Stange. Vielmehr handelt es sich um markant gestylte, sehr charaktervolle und unbedingt seegängige Tourenyachten mit famosen Laufeigenschaften. Die aktuelle Verkaufspalette, die neben den »zivilen« Versionen auch spezielle Einsatzzwecke beinhaltet, reicht von 34 bis 60 Fuß. Hinzu gesellt sich mit der 8,20 m langen North-Line 800 ein geräumiger Tender. An der Spitze von North-Line Yachts steht mit dem 42-jährigen Werftchef Sipko van Sluis ein absoluter Fachmann, der das 1976 gegründete, früher unter dem Namen Jachtbouw Zevenhuizen bekannte Bootsbau-Unternehmen im Millennium-Jahr von seinem Vater übernahm. Die professionelle Herstellung der North-Line-Range, für deren Entwurf der renommierte britische TT-Boat-Designer Arthur Mursell zuständig ist, erfolgt in einer neu errichteten, am Ufer des Van Harinxmakanaal gelegenen Werks- und Montagehalle, die mehrere Abteilungen unter einem Dach vereint. Im Zuge der Bootsproduktion werden sämtliche GFK-, Holz-, Lackier- und Installationsarbeiten durch das extrem versierte 13-köpfige North-Line-Team ausgeführt. Lediglich die Polster- und Holzkomponenten, die Decksbeschläge und die Technik-Komponenten stammen von externen Zulieferern. Unmittelbar vor Beginn des SKIPPER-Tests konnten wir einen ausgiebigen Blick auf einige im Bau befindliche North-Line-Yachten werfen. Ein massives Spantensystem stabilisiert die ausgereifte, mit einem Schutzlack versiegelte Unterwasserschiff-Konstruktion. Die in spiegelndem Hochglanz erstrahlende

Gelcoat-Beschichtung wirkt wie aus einem Guss und verdient das Prädikat »vom Feinsten«. Wie bei den meisten holländischen Premium-Werften der Fall, ist der zahlende Kunde auch im Hause North-Line Yachts König. Individuelle Wünsche und Vorstellungen eines jeden Auftraggebers werden im Rahmen des Machbaren realisiert.

Unsere schwarz-weiße North-Line 37 Pilot ist sozusagen der puristische Ableger einer »normalen« North-Line 37 Wheelhouse. Die Testboot-Eignerin, eine vermutlich gut situierte englische Lady, favorisierte den originellen Pilotstyle-Look, orderte den einschließlich des Badesteges 12,00 x 3,85 m messenden Rundspanter ohne die markentypischen Teakholz-Applikationen am Rumpf und verzichtete auf die eigentlich bis nach achtern reichende Seereling. Stattdessen wurde das etwa neuneinhalb Tonnen verdrängende Unikat nach dem Vorbild eines klassischen Lotsenbootes

eine zweiflügelige Tür, die bei Bedarf auf 118 x 182 cm geöffnet werden kann und so, gemeinsam mit den seitlichen Schiebefenstern, eine sofortige Durchlüftung erlaubt. Der backbords positionierte Kommandostand mit einem sehr komfortablen Steuerstuhl und modernster Simrad-Navigationselektronik ist logisch gegliedert, wobei die leichtgängige Hydrauliklenkung mit 9 ¼ Ruderdrehungen zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag für unseren Geschmack zu indirekt ausgelegt ist. Zu kritisieren wäre zudem der weite Abstand zur Schaltbox, so dass sich der Bediener stets etwas strecken muss. Dass die beiden Dachpfosten die Sicht nach vorne einschränken, ist zumindest gewöhnungsbedürftig. Sehr gut finden wir den elektrisch verstellbaren Beifahrersitz, der auf Knopfdruck zum Bestandteil der steuerbordseitigen, mit beigem Leder bezogenen Sitzgruppe avanciert. Im Salontrakt, dessen Ausbau aus edlem afrikanischen

Der zahlende Kunde ist König. Individuelle Wünsche eines jeden Auftraggebers werden im Rahmen des Machbaren berücksichtigt

mit einer unterarmdicken Scheuerleiste und zusätzlichen Gummi-Profilen an den Rumpfflanken bestückt. Das Ausbringen von Fendern scheint daher wohl nur noch in Ausnahmesituationen erforderlich zu sein. Vom Achterschiff kommend, gelangt der Bordgast über die 29 bis 40 cm breiten, mit rutschhemmender Struktur versehenen Gangborde zur Bugspitze. Fester Halt ist außerhalb des Cockpits jederzeit gewährleistet. Das 198 cm hohe Ruderhaus betritt man durch

Khaya-Mahagoni besteht, beträgt die Deckenhöhe glatte 200 cm. Der steuerbords angeordneten Küchenzeile steht die heimelig anmutende Dinette gegenüber, zum Bug hin grenzt die viel Bewegungsfreiheit bietende WC-Abteilung mit einer Vakuum-Toilette und HansGrohe-Mischarmaturen an. Im schlicht gehaltenen und ebenfalls 200 cm hohen Eignerzimmer dominiert eine 205 x 146 cm große Doppelkoje das Bild. Der Bodenbelag besteht, wie überall an Bord, aus



1. Die Kojen in der Gästekabine sind auf unterschiedlichen Ebenen angeordnet
2. Bestens zugängliche Kraftpakete – die Volvo-D6-330-Maschinen generieren temperamentvolle 660 Pferdestärken
3. Hier fehlt ein Aufsteller: Im Inneren der Cockpitbänke gibt es reichlich Stauvolumen für sperriges Equipment
4. Die Badeplattform der niederländischen Qualitätsyacht misst 78 x 285 cm



pieksauber eingepasstem Teak. Die Mittelkabine beherbergt zwei 200 cm lange, auf versetzten Ebenen inszenierte Einzelkojen. Obendrein gibt es vier Deckenspots, zwei Nachtlampen, ein Bulleye und genügend Staumöglichkeiten für die persönliche Habe der Bewohner.

Im perfekt zugänglichen Maschinenraum der auf den Namen »Jock« getauften Testyacht legen sich zwei sechszylindrige Turbodiesel von Volvo Penta ins Zeug. Die bulligen D6-330-Triebwerke generieren aus zusammen elf Litern Hubraum stramme

660 Pferdestärken, die über konventionelle Wellenanlagen ins Wasser gelangen. Minimale 600 min⁻¹ sorgen für ein hurtiges Schleichfahrttempo von 3,9 Knoten bei einem unfassbar kleinen Dieseldurst von nur 1,9 l/h. Erhöht man auf 1.000 Touren, liegen bereits sieben Knoten an, während jetzt bescheidene 6,7 Liter Kraftstoff pro Betriebsstunde konsumiert werden. Begleitet von dumpfem Grollen und mächtigem Schub aus dem Drehzahlkeller, kommen die willig am Gas hängenden Zwillingsmotoren langsam in Wallung. Ab einheitlichen 2.000 min⁻¹, einhergehend mit einem Ver-

brauch von 38 l/h und 12,2 Knoten Halbgleiter-Fahrt, steigt das Vorschiff der North-Line moderat an. Synchrone 3.000 min⁻¹ lassen den Geräuschpegel am Steuerpult erstmals auf mehr als 70 dB(A) anwachsen, zeitgleich zieht das Boot mit 21,6 Knoten seine Bahnen. Unter einer Volllastdrehzahl von 3.450 min⁻¹ legt die 37 Pilot fast schon Sprinterqualitäten an den Tag. Der scharf geschnittene Deep-V-Rumpf pflügt mit stoischer Gelassenheit und respektablen 25,9 Knoten durchs aufgewühlte Wattenmeer. Dass sich dabei 136 Liter Brennstoff pro Betriebsstunde verflüchtigen

(würden), sei hier wenigstens als Randnotiz erwähnt. Die Lauf- und Manövriereigenschaften des nach der geltenden CE-Zertifizierung A als hochseetauglich eingruppierten Wind- und Wetter-Kreuzers überzeugen auf der ganzen Linie. Wenngleich die zweimotorige Probandin auch beim Rangieren gut unter Kontrolle zu halten ist, plädieren wir schon aus reiner Bequemlichkeit für das Vorhandensein eines leistungsfähigen Bugstrahlers. Selbiger gehört leider nicht zum Standardrepertoire der Harlinger Werft und schlägt, einsatzfertig eingebaut, mit 5.950 Euro zu Buche.

Die North-Line 37 Pilot ist eine feine Yacht fürs Grobe – sie erfüllt die hochgesteckten Erwartungen bezüglich des Fahrverhaltens zu 100 Prozent. Hinsichtlich der unter Beweis gestellten Nehmerqualitäten in rauen Gefilden können diesem Boot nur sehr wenige Konkurrenten im 35- bis 38-Fuß-Segment Paroli bieten. Ernsthaftige Kaufinteressenten müssen sich allerdings mit dem primär auf Zweckmäßigkeit abzielenden Innenraumkonzept arrangieren und grundsätzlich bestens bei Kasse sein, denn zum Schnäppchenkurs gibt es die akkurat verarbeitete Friesin natürlich nicht.

Der Basispreis mit einem 117,6 kW (160 PS) starken Volvo Penta D3-160, der für ungefähr acht Knoten Höchstfahrt gut sein dürfte, beträgt stolze 357.000 Euro. Das sehr souverän motorisierte und mit üppigen 1.400 Litern Bunkerkapazität ausgestattete Testobjekt, das übrigens als einziges North-Line-Exponat auf der gerade beendeten Boot Düsseldorf zu bestaunen war, ging inklusive einiger kostspieliger Extras für 535.500 Euro in privaten Besitz über.

Text: Peter Marienfeld

Fotos: Werft (1), Peter Marienfeld (8)

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 12,00 m
Breite: 3,85 m
Tiefgang: 1,10 m
Gewicht: 9.500 kg
CE-Kategorie: A
Max. Personenzahl: 6
Kojenzahl: 4 (+2)
Brennstofftank: 2 x 500 l (opt. 2 x 700 l)
Wassertank: 525 l
Septiktank: 280 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Einbudiesel mit Wellenantr., Einzel- oder Doppelanlage, Leist. 117,6 bis 2 x 243 kW (160 bis 2 x 330 PS)
Grundpreis: 357.000 € mit Basisdiesel Volvo D3-160 (Leistung 117,6 kW), Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung 535.500 €

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Volvo Penta D6-330, elektronisch gesteuerte Turbodiesel mit Vierventiltechnik, zwei obenliegenden Nockenwellen und Common-

Rail-Einspritzsystem, Leistung jeweils 243 kW (330 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Hubraum: 5,5 l, Nenndrehzahl: 3.500 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Ruderanlage, Edelstahl-Reling, dieselbetriebene Warmluftheizung, verstärkte Scheuerleiste, verstärkte Decksbeschläge, selbstlenzendes Achtercockpit, drei Doppelarm-Scheibenwischer, Festmacherpaket, elektrisches Signalhorn, internationale Navigationsbeleuchtung, Küchenzeile mit Niro-Spüle, 130-l-Kühlschrank und vierflamigem Herd, Innenausbau in Khaya-Mahagoni

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Ankerwinde, Badeplattform, Polsterkissen für die Pflichtbänke, Bugstrahlruder, Corian-Arbeitsplatte in der Pantry, Innenausbau in Teak, Eiche oder Kirschholz, Heckdusche, Teakholz-Bodenbelag im Achtercockpit, vergrößerte Dieseltanks auf 2 x 700 l, Antifoulinganstrich, diverse Navigationselektronik, lederbezogene Sitze im Deckshaus und Salon (Preise a. Anfrage)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	57 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	58 dB(A)	3,9 kn
	1000 min ⁻¹	59 dB(A)	7,2 kn
	1500 min ⁻¹	63 dB(A)	9,6 kn
	2000 min ⁻¹	69 dB(A)	12,2 kn
(Volllast)	2500 min ⁻¹	70 dB(A)	15,6 kn
	3000 min ⁻¹	72 dB(A)	21,6 kn
	3450 min ⁻¹	76 dB(A)	25,9 kn

Revier: Friesisches Wattenmeer, querab von Harlingen (NL)

Crew: 3 Personen

Messung: GPS

Wasser: 14° C

Luft: 19° C, **Wind:** 3-4 Bft.

Tanks: Diesel 630 l (45 %), Wasser 300 l (57 %)

- ⊕ Erstklassige Lauf- und Manövriereigenschaften
- ⊕ Testschiff mit ideal abgestimmter Motorleistung
- ⊕ Hohe Verarbeitungsqualität des gesamten Bootes
- ⊕ Perfekte Zugänglichkeit des Maschinenraumes
- ⊕ Hervorragende Beschläge, extrem robuste Scheuerleisten

- ⊖ Breite Pfosten in der Frontscheibe schränken das Sichtfeld ein
- ⊖ Indirekt ausgelegte Lenkung, zu weiter Abstand zur Schaltbox
- ⊖ Selbstbewusste Preiskalkulation

INFORMATIONEN UND WERFT

North-Line Yachts, Jachtbouw Zevenhuizen bv
 Kelvinstraat 2D
 NL-8861 ND Harlingen
 Tel. 0031-517391054
www.north-line.nl

