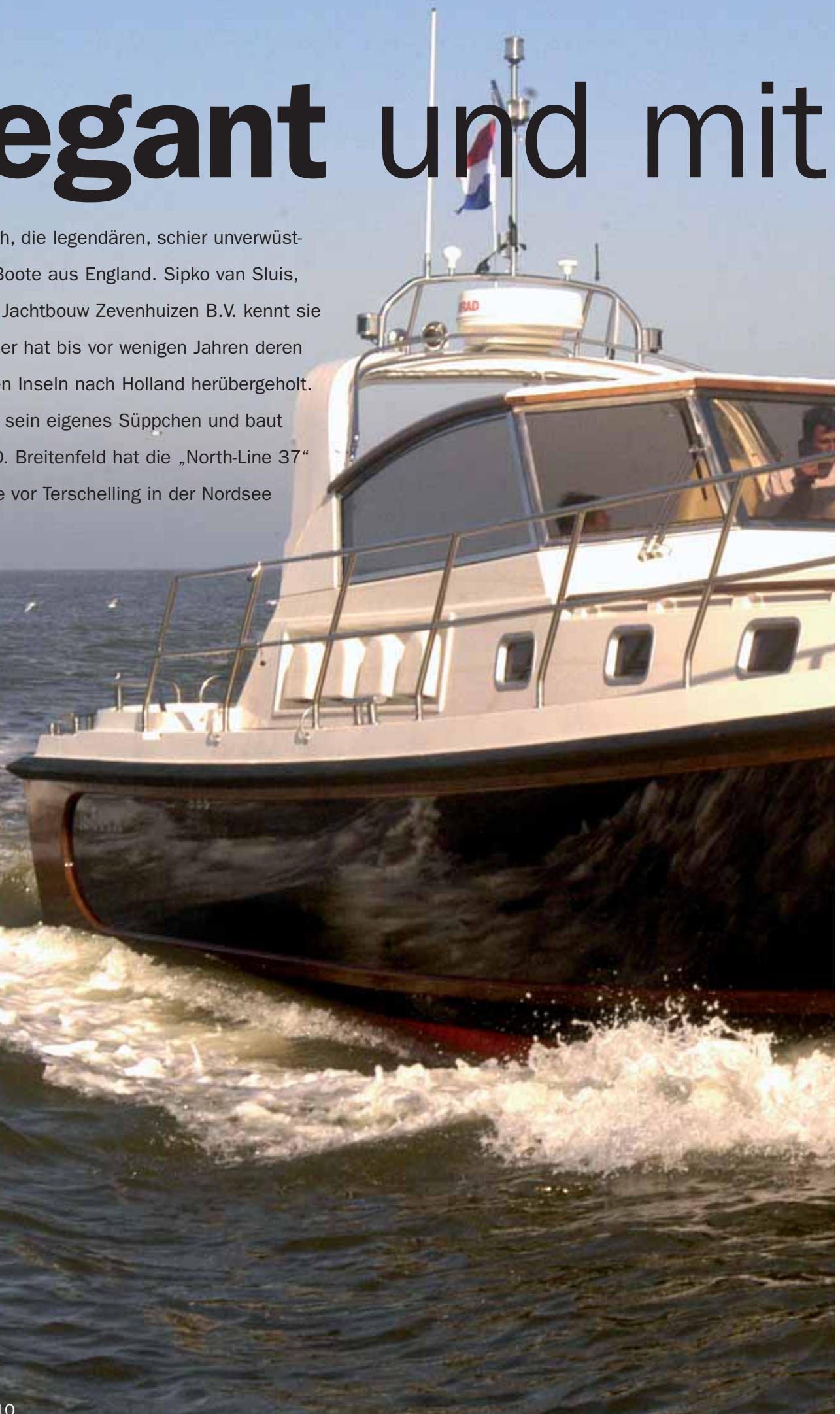


Elegant und mit

Es gibt sie noch, die legendären, schier unverwüstlichen Nelson-Boote aus England. Sipko van Sluis, Chef der Werft Jachtbouw Zevenhuizen B.V. kennt sie bestens, denn er hat bis vor wenigen Jahren deren Rümpfe von den Inseln nach Holland herübergeholt. Heute kocht er sein eigenes Süppchen und baut selbst. Claus D. Breitenfeld hat die „North-Line 37“ auf offener See vor Terschelling in der Nordsee gefahren.



viel Charme

North-Line 37

Maße:

Lüa 12,00 m, Breite 3,85 m
Gewicht ca. 12 500 kg
Motor 2x 243 kW

Preis

ab 340 000,- Euro

Von **Claus Breitenfeld**

North-Line 37 und Nelson – wie geht das zusammen? Vor allem durch die Zusammenarbeit mit dem Designer Arthur Mursell, aus dessen Feder auch die Nelsons stammen. Sipko van Sluis kaufte einst das Kasko bei Nelson und baute im friesischen Franeker schließlich „sein Schiff“ daraus. Doch es war eben nicht komplett „das seine“. Daher der Kontakt zu Konstrukteur Mursell, der schlussendlich speziell für Jachtbouw Zevenhuizen eine neue Baureihe entwickelte, die „North-Line“, die seit 2007 auf dem Markt ist.

Die Werft selbst kann allerdings auf eine weitaus längere Tradition zurückblicken. Als Familienunternehmen im Jahre 1976 gegründet, widmete man sich seinerzeit ausschließlich Custom-build-Aufträgen auf dem Sektor Segel- und Motoryachten.

Im Jahr 2000 übernahm schließlich der heutige Firmenchef in zweiter Generation die Werft und trieb die Entwicklung seiner Idee, etwas Eigenes auf die Beine zu stellen, mit Vehemenz voran. Und was dabei herausgekommen ist, das kann sich wahrlich sehen lassen.

Zugegeben, so eine North-Line hat ihren Preis. Dennoch, wer es durchsetzen kann, dass seine Boote nach der CE-Kategorie „A“ für Hochsee zertifiziert werden, der muss auch schon etwas vorzuzeigen haben, denn geschenkt bekommt man dieses Prädikat nicht und die Werft muss einiges dafür tun.

Die komplette North-Line-Baureihe setzt sich derzeit aus sechs Modellen zusammen. Begonnen bei der offenen Vleet 800, über die Typen 34, 37, 42, 48 und 57. Zwar gilt dem Bootsneubau oberste Priorität, doch Zevenhuizen verfügt über mehrere Standbeine, wie zum Beispiel Refit-Arbeiten in Kunststoff und Holz, Reparaturen jeglicher Art rund ums Boot, Osmosebehandlungen, Winterlager und, nicht zu vergessen, einen ansehn-



Klassische Linien und Hochseetauglichkeit mit gutem Seegangsverhalten.



Der gut geschützte Fahrstandbereich, daneben ein gemütliches L-Sofa.



lichen Yachthafen im nahe gelegenen Harlingen.

Hochseetauglich

Zertifiziert nach CE „A“ – Hochsee. So weit, so gut. Davon gibt es in dieser Größenordnung nicht gerade viele Boote, oder manche Werften scheuen einfach das Risiko, dass Eigner sich überschätzen, unvorsichtig werden, denn oftmals sind es nicht die Boote, die das Handtuch werfen, sondern die Crew.

Als Sipko van Sluis während des Tests berichtete, dass der Eigner einer anderen „37“ sich vom spanischen Festland nach Mallorca bei Windstärke acht und bis zu sechs Meter hohen Wellen durchgekämpft hatte, haben wir uns – zugegebenermaßen – unseren eigenen Reim darauf gemacht und so um die zwei, drei Meter abgezogen. Man kennt sie ja, die Story vom meterlangen Fisch, der sich dann als mickeriger Hering entpuppt.

Doch der Chronist musste sich eines Besseren belehren lassen. Spätestens dann, als man ihm das Videoband vorspielte, aufgenommen während der Überfahrt. Die sechs Meter waren weiß Gott nicht übertrieben. Sie jedoch danach sehen, diesen Hack offenen Auges und bewusst abzureiten, dazu muss man grenzenloses Vertrauen in sein Schiff haben.

Sei's drum. Mit solchen Wasserverhältnissen hatten wir während unseres Testschlages nicht zu kämpfen. Dennoch ließ es sich van Sluis nicht nehmen, dem platten Kanal den Rücken zu kehren und auf der offenen See vor den Gestaden Harlingens in Richtung Terschelling zu düsen. Und das mit dem Düsen, das kann durchaus wörtlich genommen werden.

Motorisierung

Okay, wird mancher nun sagen, schließlich stecken im Heck dieses Bootes auch immerhin zweimal 243 kW (2x 330 PS) Volvo Penta-Diesel-Aggregate mit immerhin je 5,5 Litern Hubraum, die für gewaltiges Drehmoment sorgen.



Ungewohnt ist der Gashebel links. Instrumentenposition und Plottereinbau sind vorbildlich.

Da hauen einen knapp 50 km/h (26 kn) nicht vom Hocker. Doch so einfach darf man sich diese Bewertung nun auch wieder nicht machen, schließlich galt es, 12 500 kg Testgewicht bei Laune zu halten und die kratzten nach lediglich ca. 15 Sekunden an der Vollastmarke.

Fahreigenschaften

Für die North-Line 37 spielt es so gut wie keine Rolle, wenn man das hydraulische Ruder hart von einer Seite zur anderen legt. Allerdings muss das Rad neunmal gedreht werden. Wir würden uns eine etwas kürzere Übersetzung wünschen, was jedoch auf die Fahreigenschaften der North-Line keinen Einfluss hätte. Die „37“ macht dass Spielchen klaglos mit, reagiert prompt auf jeden Kurswechsel, schmiert achtern nicht weg, hakt ebenso wenig ein und vom Luftziehen an den Propellern keine Spur.

Sehr angenehm zu bedienen sind die synchron gesteuerten Schalthebel, die bei Drehzahlsteigerung parallel mitziehen. Zwar ist die Montage auf der linken Seite für einen Rechtshänder etwas ungewohnt, doch unter dem Sicherheitsaspekt durchaus sinnvoll. Sie kann in dieser Positionierung nicht versehentlich von anderen Crewmitgliedern auf dem Weg in Richtung Kabine als Handlauf benutzt werden, was unter Umständen fatale Folgen hätte.

Doch nicht nur die schnelle Fahrt ist es, was ein solides Boot ausmacht. Schnelle Boote gibt es eine ganze Menge. Wer mit dieser North-Line 37 im offenen Wasser unterwegs ist, der spürt es förmlich, wie wohl sich dieses Boot in der Welle fühlt. Satt, satter, am sattessten – so oder ähnlich könnte man die Fahrverhalten auf einen Nenner bringen.

Der stark aufgekimmte Rumpf im Bugbereich zerlegt nahezu jede Welle, drückt das Wasser souverän zur Seite und setzt wieder weich ein, ohne zu schlagen oder hohl zu klingen.

Als solide Reisegeschwin-



1



2



3



4

1. Der Salon mit der Pantry. Hochwertig ist der Innenausbau mit vielen gerundeten Ecken.

2. Die Dinette mit extrem dick und gut gepolsterter Couch.

3. Die Vorschiffskabine mit Inselkoje ist als Eignerkabine ausgelegt.

4. Funktionelle und hochwertige



5



6



7



8



Pantry. Es gibt viel Stauraum, der Kocher ist groß. Etwas klein ist die Spüle in dieser Version ausgefallen.

5. Die Steuerbordkabine ist mit Etagenbetten ausgebaut. Praktisch sind die vielen Fächer über den Kojen.

6. Die Nasszelle als Kombination

mit Toilette und Dusche.

7. Solide Schlauchverbindungen für Wasser- und Fäkalientanks unter dem Salonboden.

8. Nach Backbord ausgerichtet ist der Technikraum. Er ist wasserdicht abgeschottet. Der Zugang ist hinter den Staufächern in der Gästekabine.

digkeit kristallisierte sich der Drehzahlbereich um 2700 U/min heraus, 34,2 km/h (18,5 kn) bei einer Geräuschentwicklung von 82 dB(A). Das erscheint im ersten Moment relativ hoch, doch der Löwenanteil an diesen dB(A)s muss den Wasser- und Windgeräuschen zugeschrieben werden.

In Schleichfahrt mit 600 U/min und 7,3 km/h bei gerade eingekuppeltem Getriebe reduziert sich dieser Wert auf erfreulich niedrige 55 dB(A). Bemerkenswert übrigens auch die Geschwindigkeit mit nur einer Maschine, denn die kitzelt unter Vollast immerhin noch 24,1 km/h (13 kn) aus dem Rumpf.

Manöviereigenschaften

An dieser Stelle ein Wort zu den Manöviereigenschaften. Die Drehkreise lagen ohne Zuhilfenahme der Bugschraube im 1000er-Drehzahlbereich zwischen einer und 1,5 Bootslängen, voraus

und nach achtern in jede Richtung bei gleichlaufenden Maschinen. Gegenläufig kann eh' nichts anderes dabei herauskommen, als der Dreh auf dem Teller. Gesamtresümee: Besser geht's kaum.

Ausstattung und Finish

Autopilot, Radar, Lederbezüge an und unter Deck, Funk, hydraulischer Radarbügel, hydraulische Trimmklappen, Frontscheibenheizung und vieles mehr, all das sind Accessoires, die man natürlich nicht nachgeworfen bekommt, ein Schiff aber auch deutlich aufwertet. Dass die allgemeine Verarbeitung nicht hinterhinken darf, dürfte unbestritten sein, alles andere wäre selbst ins Bein geschossen. Grundsätzlich: Bei dieser North-Line 37 wird man es schwer haben, irgendwelche Macken zu finden, die der Qualitätsminderung zugeschoben werden könnten. Gepflegter Holzausbau in



Ein Sport-Cruiser wie geschaffen für den Bodensee - mit einem gigantischen Cockpit, einer riesigen Badeplattform sowie dem innovativen, **lichtdurchlässigen Cabrio-Dach** ist die SC35 schnell für jedes Wetter gerüstet. Das frische und moderne Interieur ist geprägt von der aussergewöhnlichen Stehhöhe von 195 cm und dem großen **Salon Skylight**.

Interboot 2010 - Halle B2-401

Motoryachten von SEALINE - für mehr Freiheit an Bord
L: 11m - B: 3,70m max. 10 Personen mit Bodenseezulassung!

Ihre **SEALINE-Vertretung** für Süddeutschland, Österreich und den schweizer Bodensee!



HL Schiffstechnik GmbH · Im Wassersportzentrum 9 · 88079 Kressbronn
Tel. +49(0)7543/55 88 · Fax 56 02 · info@hl-schiffstechnik.de · www.hl-schiffstechnik.de

Teak sowohl unter als auch an Deck, perfektes GfK-Finish, sauberste Installation von Elektrik, Elektronik und Mechanik, vorbildliche Motoreninstallation, optimale Ausnutzung sämtlicher Möglichkeiten für Stauräume. Man könnte die Liste noch beliebig lang weiterführen. Grund genug, weshalb wir uns bei der Beschreibung der Ausstattungsdetails auf das Wesentliche konzentrieren und nicht jedes Schraubchen im Detail würdigen.

Die gut ausgestattete Pantry an Stb. präsentiert sich mit 4-flammigem Gaskocher, großer Spüle, Mikrowelle und Kühlschrank. Vor dem bequemen Sitz-U der Tisch auf einem Teleskopfuß. Dieser Bereich stellt einen Mix aus Salon und Dinette dar. Für reichlich Frischluftzufuhr sorgen neben der nach Bb. hinter dem Steuerstand im geöffneten Zustand verschwindende Kabinentür diverse Bulleeyes und Decken-

luken. Unmittelbar neben dem Niedergang an Bb. in der Kabine ist die elektrische Schaltzentrale übersichtlich und gut erreichbar. An den reichlich vorhandenen Stauraum unter den Sitzmöbeln kommt man von vorn und oben heran.

Beim flüchtigen Blick in die Stb.-Kabine mit zwei Einzelbetten, Eingang unmittelbar neben dem Niedergang, wird sich der eine oder andere eventuell wundern, warum nicht die volle Schiffsbreite genutzt wurde. Des Rätsels Lösung ist eine ganz einfache: Hinter einer zweiflügeligen Tür, die gleichzeitig als flacher Stauschrank fungiert, tut sich der Technikraum auf. Darin salztrocken und stets vor jeglicher Nässe geschützt die gesamten Hauptaggregate für die Bordelektronik, Hydraulik für Motordeckel, Radarbügel etc., Motorcomputer, Umformer, Heizung usw. Eine vorbildliche Einrichtung.

Die Vorschiffskabine, die sich logischerweise derjenige gönnt, dessen Name als Eigner in den Papieren steht, bietet ein großes Doppelbett, Stauraum in Schränken, Schapps, Schüben und Ablagen. Ausreichend dimensioniert ist die Nasszelle an Bb. mit elektrischer Toilette und Dusche.

Ein dreistufiger Niedergang macht den Weg frei an Deck. Komplett und ergonomisch ausgestattet der Steuerstand an Bb. mit allen wichtigen Instrumenten für die sichere Schiffsführung und bester Rundumsicht. Besonders hervorzuheben sind an dieser Stelle die gelungene Eigenkonstruktion der Scheibenbelüftung, die hochwertige Simrad-Geräte-Totalbestückung, Kartenplotter, 3x Parallelscheibenwischer, Autopilot, Bugschraube, Trimmklappen, Radio/CD und Funk. Und sollte einmal wider Erwarten eines der Teile den Geist aufgeben, kein Problem, dann muss nicht das halbe Schiff auseinandergerissen werden. Die komplette Steuerstandeinheit wird nach achtern ins Cockpit gekippt und die Rückseite ist frei. Steuerbord ein großes L-Sofa mit Tisch davor und darunter, vom achterlichen Cockpitbereich aus zu bestücken, ein Kühlfach nebst Stauraum.

Der dritte Tisch an Bord zielt das Achterdeck und wird samt Motordeckel angehoben, wenn dieser hydraulisch unterstützt einen Blick in den übersichtlichen, sehr großen und aufgeräumten, servicefreundlichen Maschinenraum gewährt, in dem die beiden Volvo-Boliden D6-330 ihren Dienst verrichten und jeder von einem eigenen Tank mit Diesel versorgt wird.

Auf die Badeplattform geht's an Stb. durchs Schanzkleid, und in Richtung Vorschiff mit mächtiger Ankerwinde führen breite Gangbords, gesichert durch die hohe, zweireihige Relling, vorbei am hydraulisch zu legenden Radarbügel. Festgemacht wird an soliden Beschlägen, die auch ordentliche Leinen aufnehmen können.

Fazit

Hochseefester, charmanter Wolf im Schafspelz, dem man beim ersten Hinsehen nicht unbedingt ansieht, was in ihm steckt. Wer das Besondere sucht, vor allem Fahreigenschaften, die so manch anderen 37-Füßer in den Schatten stellt, der liegt mit dieser North-Line genau richtig. Solide, saubere Verarbeitung in hochwertiger Qualität hat zwar ihren Preis, doch man bekommt auch eine Menge Boot dafür.

Zahlen

12,00 m	Länge über alles
11,40 m	Rumpflänge
10,20 m	LWL
3,85 m	Breite
10 500 kg	Gewicht
2 m	Stehhöhe
ab 81 kW	Motorisierung
2x 243 kW	max. Motorisierung
6	Personen
4+2	Schlafplätze
2 + Salon	Kabinen
2x 700 l	Kraftstofftank
520 000 €	Preis Testboot

U/min	kn	dB(A) Steuerstand
600	3,9	55
1000	6,2	62
1500	9,8	75
2000	12,1	77
2500	16,0	81
2700	18,5	82
3000	21,2	85
3300	26,3	87

Werft: **Jachtbouw Zevenhuizen B.V., Zevenhuizen 1, NL-8801 AW Franeker, Tel. +31 (0) 5 17 / 39 10 54, www.north-line.nl**

Standardausrüstung (Auszug): **VA-Windschutzscheibe; Heizung; elektrische Toilette; 4-flammiger Herd; 1x Volvo Penta D3-110, 100 kW (110 PS); hydraulisches Ruder; Motorisolierung 4 mm Bleigummi-Dämmung und 40 mm Schaummatte; Starterbatterie 100 A, Versorger 2x 165 A; 60-l-Boiler; 3 Parallel-Scheibenwischer;**

Stärken und Schwächen

- + **Verarbeitung**
- + **Fahreigenschaften**
- + **Design**
- + **Seegängigkeit**
- + **Preis**



DAS RICHTIGE SYSTEM

Der Traum aller Seeleute, die es schön bunt lieben. Seit 1902.

EPIFANES Farben und Lacke haben sich vielfach unter harten Bedingungen bewährt. Die Qualität insbesondere in der Schönheit, Konservierung und Performance sind legendär. Bereits seit 1902 ist **EPIFANES** berühmt für Bootsfarben und -lacke und setzt bis heute Maßstäbe.



www.vonderlinden.de, Tel. +49 (0)281-33830-0



Interboot 2010, Halle A3, Stand 100/14

„Grüne“ Antriebskonzepte für Boote

Sparsamere und moderne Bootsmotoren mit reduziertem CO₂-Ausstoß halten ebenso im Wassersport Einzug wie Hybridantriebe, Brennstoffzellen, Solarantriebe und umweltgerechtes Zubehör für Boote und Yachten. Die Interboot präsentiert in einer Sonderschau aktuelle Entwicklungen bei alternativen und effizienten Antriebstechnologien. Am Interboot-Dienstag setzt der „Green Power Day“ diesen Themenkomplex mit Präsentationsfahrten auf dem Bodensee aktiv in Szene.

Dass für Werften und Zubehörindustrie das Thema nicht neu ist, zeigt das breite Spektrum der vorgestellten Produkte auf der Messe. Die vielfältigen Aktivitäten der Automobilindustrie werden in immer größerem Maße von der Bootsbranche übernommen und den Bedingungen des Wassersports angepasst. Und haben gerade dort ein besonders Gewicht,

wie es um die Freizeit geht.

Das Angebot an neuen Katalysatorsystemen für Bootsmotoren, wie sie verschiedene Hersteller präsentieren wächst. Der Schub kommt aus den USA, wo Benzinmotoren heute ebenfalls einen Katalysator haben müssen. Auch PS-starke Maschinen, die mit den speziellen Metallträger-Katalysatoren für Bootsmotoren ausgerüstet sind, erfüllen die strenge Bodensee-Abgasnorm Stufe zwei. Zudem können die großen Bootsmotorenhersteller wie Volvo Penta oder Yanmar auf Entwicklungen bei ihren Produkten verweisen, die zu geringerem Verbrauch und weniger Schadstoffausstoß führen.

Ein kostengünstiger Weg zu mehr Energieeffizienz ist die Umrüstung von Benzin-Bootsmotoren auf Flüssiggas als Treibstoff. Das dient aufgrund des sehr viel geringeren CO₂-Ausstoßes nicht nur der Umwelt, sondern ermög-

licht auch im Rahmen der gültigen Bodensee-Abgasnorm die Aufrüstung auf mehr Power. MIZU Technologie zeigt diese Möglichkeiten auf, die sogar die Zulassung von stärkeren Außenbordmotoren auf dem Bodensee erlaubt. Die einzige Flüssiggas-Zapfsäule am Bodensee gibt es an der Bootstankstelle in Konstanz im Seerhein.

Auf einen umweltfreundlichen Hybridantrieb setzt die niederländische Linssen Werft bei der 8,20 Meter langen, neu entwickelten Stahlmotoryacht „Grand Sturdy

25.9“. Diese Weltpremiere auf der Interboot wird von einem Elektromotor angetrieben, der von einem durch einen Drei-Kilowatt-Generator geladenen Lithium-Ionen Batterie-Satz gespeist wird. Die sechs Tonnen verdrängende Hybridyacht hat einen besonders hydrodynamischen Rumpf, so dass die verhältnismäßig geringe Antriebsleistung auch für eine schwere Stahlyacht völlig ausreichend ist. Besucher können mit dieser Yacht auf dem Bodensee zu Probeschlägen starten.



Die Elektroantriebe sind immer leistungsfähiger geworden. Möglich machen das neue Batterien, wie hier in einem Holzboot der Bootswerft Rapp.



SPORT 28 SPORT 30 SPORT HT 30 SPORT 33 SPORT HT 33 SPORT 38 SPORT HT 38 SPORT 42 SPORT HT 42 DEEP BLUE 46

UM LÄNGEN VORAUSS. IN JEDER HINSICHT. SPORT 38.



Royal Nautic Deutschland GmbH, Mühlbergring 36, D-88339 Bad Waldsee
T +49 (0)7524 91 53 633, F +49 (0)7524 91 53 638, info@royal-nautic.de

Royal Nautic AG, Seewiesstrasse 7, 9403 Goldach am Bodensee
T +41 (0)71 844 10 50, F +41 (0)71 844 10 55, info@royal-nautic.com



Besuchen Sie uns an der Interboot vom 18. – 26.9.2010 in Friedrichshafen. Bavaria in Halle B2, Stand 201



BAVARIA
WHAT A YACHT