

NORTH BEACH 24

► **TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)**

Konstrukteur	Frans Cobelens, Jan Derks
CE-Entwurfskategorie	B (küstenferne Navigation)
Lüa (Rumpflänge)	7,32 m
Gesamtlänge (mit Bugspriet)	8,70 m
LWL (Wasserlinienlänge)	6,55 m
Breite	2,50 m
Tiefgang o. Schwert/m. Schwert	0,85 m/1,60 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	6,2 kn
Gewicht	2,7 t
Ballast/-anteil	1,3 t/48 %
Masthöhe über Wasserlinie	10,10 m
Großsegel	14,2 m ²
Stagsegel	8,1 m ²
Klüver	11,0 m ²
Segeltragezahl ($\sqrt{S/V}$)	3,4
Maschine	Yanmar (Welle), 6,6 kW/10 PS

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf massiv (Handauflegeverfahren), Deck Sandwich, Kielkasten aus Stahl mit eingegossenem Blei

► **MESSWERTE (INNEN)**

Kojen Salon	1,90 x 0,60 m
Doppelkoje Vorschiff	1,90 x 1,80/0,20 m
Hundekoje	2,00 x 0,70 m
Stauraum Vorschiff	ca. 200 l
Stauraum Salon	ca. 160 l
Stauraum Pantry	ca. 25 l
Sitzhöhe Salon	0,84 m
Höhe Salon vor Niedergang	1,55 m
Lichte Höhe Vorschiff	0,85 m

► **SEGELLEISTUNGEN O. ABDRIFT U. STROM**

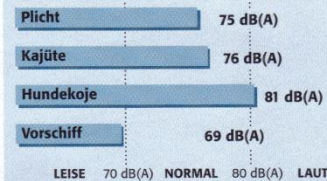
Am Wind (ca. 45 Grad)	4,8 kn
60 Grad Windeinfall	5,6 kn
90 Grad Windeinfall	6,1 kn
130 Grad Windeinfall	5,7 kn
180 Grad Windeinfall	5,2 kn

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 20 kn (5 Bft.), Wellenhöhe 0,1 m

► **SCHALLDRUCK**

Gemessen in Marschfahrt (70 % der Höchstzahl): 5,2 kn, 2600 min⁻¹



Der 10-PS-Motor mit Welle ist nur in der Hundekoje zu laut. 2-Blatt-Festpropeller. Die Erreichbarkeit der Maschine für Wartung und Reparatur ist akzeptabel

Retro-Stil: Kuttertakelung, Rumpf und Aufbauten harmonieren. Der Langkiel mit großem Propbrunnen passt gut dazu



► **AUSSTATTUNG UND PREISE**

Grundpreis ab Werft	62 500 Euro
Motor, Leinen und Fender, Kocher und Pantry, Großsegel, Vorsegel, Beleuchtung (Position, Toplicht, Dreifarben), Feuerlöscher	inklusive
Kompass	240 Euro
Trocken-WC	575 Euro
Segelkleid	406 Euro
Antifoulinganstrich	308 Euro
Anker und Leine	350 Euro
Zuwasserlassen/Übergabe	1443 Euro

Preis segelfertig (nach YACHT-Definition) ... 65 822 Euro

Darüber hinaus im Grundpreis enthalten Rumpf farbig (Standard dunkelgrün), Teak im Cockpit, Klüver mit ausfahrbarem Bugspriet, Badeleiter

Osmosegarantie/generelle Garantie ... 5/5 Jahre

Werft/Vertrieb North Beach Yachts; Eindhovenstraat 4; 2012 Haarlem (Niederlande); Telefon 0031/23/542 85 89, Fax 0031/23/542 85 89; Internet: www.northbeachyachts.nl

Yacht - BEWERTUNG

Eine Yacht dieser Art wird selten angeboten. **hohe Bauqualität der North Beach 24 und der verhältnismäßig niedrige Preis des Bootes platzieren es aussichtsreich am Markt**

► **Konstruktion und Konzept**

- Boot erfüllt immerhin Entwurfskategorie B
- Rumpf, Rigg und Ausbau recht solide
- Große Abflüsse im geschlossenen Cockpit
- ➖ Einige GFK-Teile unter Deck wirken nicht perfekt
- ➖ Konzeptbedingte schwierige Rückwärtsfahrt

► **Segelleistung und Trimm**

- Sinnvolle Segelflächenvergrößerung durch Klüver
- Einfaches Handling durch Selbstwendefock
- ➖ Kommt nach Wenden schwer wieder in Fahrt

► **Wohnen und Ausbauqualität**

- Fünf reguläre Schlafplätze trotz wenig Raum
- Liebevoll gewerkelte Holzteile, z. B. Niedergang
- Stabile Luken, relativ viel Kopffreiheit
- ➖ Edeldahlstempel im Salon steht im Weg



Mahagonihöhle: Lediglich die Salondecke ist aus GFK. Eine Schiebetür im Schott teilt das Vorschiff ab. Mehr Stauraum wäre möglich

Dieses Boot hat ein Loch. Ein gewaltiges sogar. Zwischen Kiel und Ruder klappt eine große Lücke in seinem Lateralplan. Allerdings nicht groß genug, um die Typisierung als Langkieler in Frage zu stellen. Daran ändert auch das 60 Zentimeter lange Drehschwert nichts, das komplett im Kiel verschwindet. Die North Beach 24 aus GFK ist von daher irgendetwas zwischen einem Langkieler und einem Kielschwerter. Sie gehört zu den seltenen Exponaten auf dem Markt, und das verrät sie quasi mit dem Holzhammer. Das niedrige Kutterrigg mit Klüver an einem Bugspriet, der dunkle Rumpf mit hohem Freibord, das beige Deck mit dem eckigen Aufbau und das angehängte Ruder lassen keinen Zweifel: Dies ist eine Retro-Yacht.

Heutzutage seltener Typ

Und dazu ein Nischenschiff. Der Cornish Crabber 24 aus England könnte vielleicht als Vergleichsobjekt herhalten, einige nur lokal in Frankreich verbreitete Boote ebenfalls. Bei uns bekannte Langkieler wie das Folkeboot beispielsweise sind deutlich schmaler und flacher, bieten wesentlich weniger Wohnraum.

Dass es in dieser Nische des Markts wenig Angebot, aber viel Nachfrage gibt, wusste Jan Derks ziemlich genau. Weil der 60-jährige Holländer jahrzehntelang als Yachtbroker gearbeitet hat. Für einen Preis, der mit 62 500 Euro für die Basis-

version beispielsweise deutlich günstiger als ein Cornish Crabber aus England kommt (für den 79 000 Euro verlangt werden), legte er eine Serie kleiner, knorriger und küstentauglicher Yachten auf. „Die meisten Werften beginnen ihre Produktlinien bei 30 Fuß“, weiß er. Derks will den geringeren Gewinn mit der North Beach 24 über die Stückzahl reinholen.

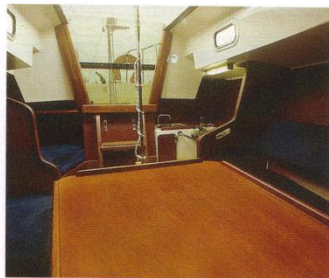
Bis jetzt gibt ihm der Erfolg Recht. Etwa 30 seiner Yachten schwimmen bereits, eine davon sogar in den Gewässern der Bahamas. Derks hat sie selbst dorthin überführt, von Florida aus. Obwohl der direkte Weg durchaus möglich scheint.

An irgendetwas erinnert die North Beach 24 in diesem Zusammenhang noch. Dass die meisten der frühen Langfahrboote ziemlich klein waren nämlich, dass Größe nur wenig mit Seetüchtigkeit zu

tun hat. Ein wenig ähnelt die Yacht den frühen Booten bekannter Weltumsegler. Erdmanns erste „Kathena“ beispielsweise war sogar kleiner als die North Beach, der Kielschwerter „Kairos“ des Ehepaars Koch filigraner.

Die North Beach 24 ist vom Germanischen Lloyd zertifiziert worden und hat die CE-Kategorie B erhalten, die immerhin für küstenferne Navigation steht. Mit über einer Tonne fest im Kiel vergossenem Blei (Gesamtgewicht rund 2,7 Tonnen) und einer Spezifikation, die Rettungsboote zur Ehre gereichen würde, wundert diese Einstufung nicht. Erst bei einem Krängungswinkel von 129 Grad kentert die Yacht, theoretisch.

Das Boot hat aber mehr herausragende Merkmale als nur einen hohen Ballastanteil sowie einen großen positiven >



Steh-Zentrale: Unter dem breiten Niedergang wird gekocht oder navigiert



Klapp-Ecke: Drei kleine Mahagonischapps wurden von Hand in die Pantry gebaut



Mit Vollzeug voraus: Auch bei mehr Wind wird nach dem Abfallen der Klüver ausgerollt

Stabilitätsumfang: feine Detailarbeit. Der Klüver beispielsweise wird frei fliegend und gerollt gesetzt. Eine kräftige Aramid-Ader in seinem Vorliek ersetzt ein sperriges Klüverstag. Damit das aufgerollte Segel besser geborgen werden kann, lässt sich der Bugspriet aus Aluminium einfah-

ren: Das leichte Rohr lagert in Teflon-Muffen, und eine Hightech-Leine (aus dem Cockpit verstellbar) sorgt für die Stellung der Spiere. Ist deren Nock zum Steven zurückgeholt, hängen die seitlichen Abstagungen des Rohrs schlaff herab. „Wenn es eingefahren ist, bezahlt du

beim Hafenermeister für einen Meter weniger“, scherzt Derks.

Mit den Feinheiten seines Schiffs kennt er sich besonders gut aus. Denn er hat es konzipiert. Gebaut werden die Boote unter seiner Aufsicht auf einer Werft bei Kattowitz (Polen), deren Mitinhaber er ist. Geliefert werden die fertig ausgebauten Rümpfe nach IJmuiden in den Niederlanden, wo die Endausrüstung stattfindet.

Die Konstruktion des Rumpfs ist eigentlich schon älter: Schon in den siebziger Jahren hat ihn Frans Cobelens gezeichnet. Er und Derks modifizierten ihn so lange, bis das angestrebte Retro-Schiffchen daraus wurde. Es soll noch weitere Yachten nach dem North-Beach-Konzept geben: Ein 28-Fußer ist ebenso in Planung wie eine 35 Fuß lange Version.

Überall an Deck finden sich vernünftig dimensionierte Details und kein überflüssiger Klimbim. Die wenigen Beschläge scheinen keinem Gewichtspar-Wahn geschuldet: Die Selbstwendeschiene für das Stagsegel beispielsweise kommt aus dem Regal eines Markenherstellers (Sparcraft) und wirkt durchaus robust. Weil die Fock selbst wendet, bleiben die beiden Winschen achtern auf dem Sill den Klüverschoten vorbehalten. Ab etwa 4 Windstärken ist dort am Wind Ruhe, weil der Klüver eingerollt wird. Dann liegt lediglich noch die lose Part der Großschot in der Plicht herum, während die North Beach 24 mit nur einem Finger auf der massiven Teakpinne gesteuert wird. Die Fockschot endet in einer Klemmbatterie seitlich des Niedergangs.

Das Boot zu steuern ist ein Vergnügen. Sicher, das Gefühl für Langkieler geht den meisten Seglern langsam verloren. Schiffe, die in Böen gemächlich kränzen, Kursänderungen eher träge vollzie-



Kurzer Rüssel: Um den Klüver komplett zu bergen, wird der Bugspriet eingefahren



Doppelte Bedienung: Die Stagsegelschot wird via Winsch oder Klemme bedient



Volles Rohr: In der Spiere läuft eine Leine, die den Rüssel nach vorn zieht

hen und bei denen jedwede sportliche Ambition fehl am Platz ist, sind selten geworden. Und noch viel weniger erwartet man dieses behäbige Verhalten von einem Boot, dessen Länge gerade mal 7,32 Meter über Deck misst.

Die North Beach 24 lässt sich in „Denkerpose“ steuern. Heißt, dass die eine Hand auf der Pinne liegt und der Kopf auf der anderen ruht, während sich der Ellenbogen auf das Süll stützt. Denn das Süll ist angenehm hoch und das Cockpit tief. Kontrollverluste drohen bei normaler Böigkeit (etwa 4 Beaufort) nicht. Nicht einmal der Druck auf der Pinne nimmt bei starker Krängung zu, was bei Langkielern kein Wunder ist. Ein Eigner soll bei der Übergabe des neuen Schiffs durch den Werftchef beim Testsegeln auf Plattdeutsch verkündet haben: „De mokt mi nich mööd.“ Was heißt, dass dieses Schiff nicht müde macht. Was wiederum bedeutet, dass es sauber auf dem Ruder liegt – die Abnahme also in Ordnung geht. Die North Beach ist in diesem Sinne nicht kräftezehrend.

Ist das Schiff erst mal in Fahrt, stimmt auch die Endgeschwindigkeit: Knapp unter der 5-Knoten-Marke bleibt der Speedo stehen. Bei etwa 20 Knoten Wind und nur unter Stagesegel geht das in Ordnung. Es dauert aber, bis die North Beach 24 nach einer Wende auf Touren kommt. Immerhin wiegt sie rund 2,7 Tonnen – fast das Doppelte einer modernen kleinen Kurzkielyacht. Um in Böen ein Gefühl von mehr Sicherheit zu bekommen, wird die Großschot oft aus der Hand, zumindest aber klar zum Fieren gefahren. Auf der North Beach geht dies so leidlich. Denn ihr Fußblock ist tief in der Plicht angeschäkelt – ein Losschlagen der Schot

unter Spannung von daher schwierig. Ein höherer Fußpunkt für den Block wäre somit wünschenswert.

Auf dem Testschiff waren die Segel aus Dacron cremefarben eingefärbt (Aufpreis). Zusammen mit dem in der Rumpffarbe grün gehaltenen UV-Schutz ergibt sich von außen ein insgesamt stimmiges Gesamtbild. Und die Vorzüge setzen sich fort: Da die Fock der North Beach 24 von selbst wendet, kann sie ein Segler allein bändigen, selbst mit einer Hand in der Tasche – das hat auch was. Damit das Vorstag möglichst wenig durchhängt, wird es durch eigens geriggte Stagen achterlich abgestützt. Sie erinnern an Checkstagen auf alten X-Yachts, sind aber nicht verstellbar. „Feste Backstagen“ nennt Derks diese Drähte.

Der Wendewinkel, am Kompass gemessen, ist klein. Manchmal schwenkt der Steven der North Beach 24 von einem Bug auf den anderen durch weniger als 95 Grad. Das ist für Schiffe dieses Typs mehr als in Ordnung. Bei Wenden dicht an den Kanalufeln Frieslands, bei denen sich Mini-Landpeilungen automatisch ergeben, fällt jedoch auf, dass das Boot dazu neigt, etwas träge seitwärts zu treiben, wenn die Fahrt einmal unterbrochen wurde. Hat das Schiff beschleunigt, geht es geradeaus weiter. Die rechnerische Geschwindigkeit gegen den Wind, das VMG, leidet darunter etwas. Aber irgendwo muss sich das hohe Gewicht ja bemerkbar machen.

Der Einzylinder von Yanmar rattert und nagelt vor sich hin, während er die Yacht in Marschfahrt auf etwa 5 Knoten beschleunigt. Bei Rückwärtsfahrt gewinnt der böige Wind gegen den Propeller. Bedeutet, dass das Boot schneller aus dem Wind herausklappt, als der Motor den

Rumpf und seinen langen Kiel in eine saubere Spur ziehen kann. Spürt die North Beach 24 aber erst einmal rückwärts, wird sie leicht lenkbar – bei Langkielern ist das nicht immer eine Selbstverständlichkeit.

Schön außen und innen

Der Navitisch lässt sich an Steuerbord über der Hundekoje herausziehen. Ist das geschehen, kann an ihm stehend gearbeitet werden, allerdings nur bei geöffnetem Niedergangsluk. Die maximale Innenraumhöhe beträgt 1,55 Meter. Bis zu komfortablen 84 Zentimetern Höhe kann sich jemand räkeln, der auf den Salonbänken sitzt, erst dann stößt der Kopf gegen die Unterseite des Decks. Dass selbst die Hundekoje auf der North Beach 24 noch zwei Meter lang und 70 Zentimeter breit ist, erfreut. Mit 1,90 Meter Länge recht kurz, aber dem Quermaß von 1,80 Metern sensationell breit ist die Vorschiffskoje geraten.

Der Ausbau ist eine Mischung aus Holz, GFK und Edelstahl, wobei Holz überwiegt. Edelstahl, weil mitten im Salon ein metallener Stempel steht, der eine Hubstange für das schwenkbare Schwert führt. „Wir hauen uns einen Mahagonistamm und machen dann alles selbst“, witzelt Derks und meint den Ausbau: Er kauft keine Einbauten zu, und er arbeitet mit Menschen, die gern handwerken. Und zwar für wenig Geld.

Was allein kein Grund für eine Kaufentscheidung sein wird. Da gibt es günstigere moderne Boote. Aber die will nun mal nicht jeder haben.

Matthias Beilken



Weitere Informationen zu Tests von Yachten und Ausrüstung im Internet: www.yacht.de

*still ruht der see –
bis sie aufkreuzen.*

FACHMARKT / SEGELSCHULE / YACHTWERFT / MOTORENSERVICE / WINTERLAGER / TANKSTELLE / HOTEL / RESTAURANT
DIE MEICHLE + MOHR MARINA · WASSERSPORT IM GROSSFORMAT

ULTRAMARIN
DIE MEICHLE + MOHR MARINA

Willkommen zum Saisonstart. Alles um klar Schiff zu machen, finden Sie bei uns in der Marina. So wird der nächste Segel-Sommer ultramarin.

ULTRAMARIN / MEICHLE + MOHR MARINA / POSTFACH 9255 / 88076 KRESSBRONN / FON 07543-9660-0 / FAX 07543-9660-40 / INFO@MEICHLE-MOHR.DE / WWW.ULTRAMARIN.COM