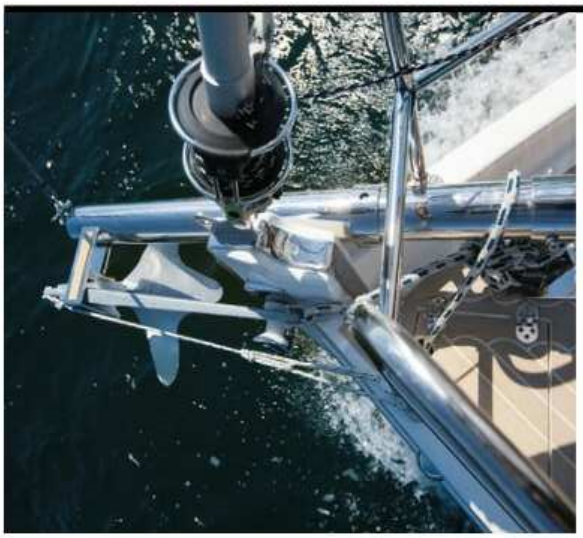
PROBIER'S MAL MIT GEMÜTLICHKEIT

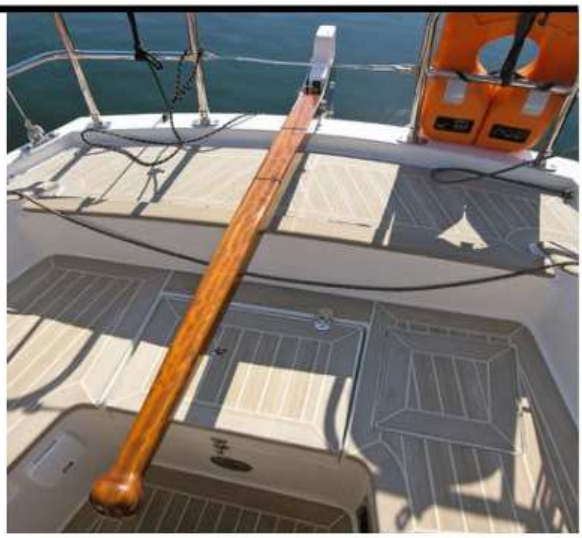
Die niederländischen Noordkaper waren meist Stahlkonstruktionen. Die kleine **NK 28 C** *gibt es jetzt aus Kunststoff. Dennoch bleibt sie ihrer traditionsreichen Herkunft treu. Ein Probeschlag*

Die NK 28 C auf dem Schaproder Bodden zwischen Hiddensee und Rügen bei perfektem Segelwetter

FOTO: YACHT/B. SCHEURER



PLATZ DA
Der feste Bugspriet wirkt martialisch. Er bietet Halt für Anker und Gennaker



PACK AN
Die hölzerne Pinne am angehängten Ruder erinnert an historische Arbeitsboote

DAS KLAPPT
Der Mastfuß ermöglicht ein unkompliziertes Legen des Mastes

DAS SITZT
Vorne breit, hinten schmal: das gut geschützte Cockpit

Noordkaper, der Name weckt die Assoziation von Expeditionen in unwirtlichen Gegenden. Das Schiff, das in Schaprode auf Rügen am Steg liegt, sieht dann aber nicht nach Abenteuer und Gefahr aus, eher nach Landhaus und Idylle. Es ist klein und rundlich, macht einen gemütlichen Eindruck. Der Schritt an Bord bestätigt dieses Gefühl, die Noordkaper 28 liegt steif im Wasser, sie vermittelt Geborgenheit, Robustheit, Stärke. Es ist keine Rakete, kein wendiges Sportgerät.

Das ist von Thomas Phillip auch so gewollt, er verchartert das Boot und möchte, dass sich Segler an Bord sicher fühlen. Er bietet sonst Boote auf den mecklenburgischen Seen an, zum Probeschlag mit der NK 28 C jedoch hat er an die Küste geladen. Bei der traditionellen Konstruktion ist eigentlich eine Ausführung in Stahl vorgesehen, aber der niederländische Werftchef Chiel de Zeeuw lässt das Boot als GFK-Sandwich in der Türkei bauen. Dieser Spagat zwischen Tradition und Gegenwart lässt sich auch an der Kombination verschiedener Stilelemente entdecken: Der voluminöse und gedrungene Rumpf sowie der kantige Aufbau erinnern stark an holländische Arbeitsschiffe; der komfortable Innenausbau und das moderne Rigg weisen die Noordkaper eindeutig als Fahrtenboot für Freizeitskipper aus.

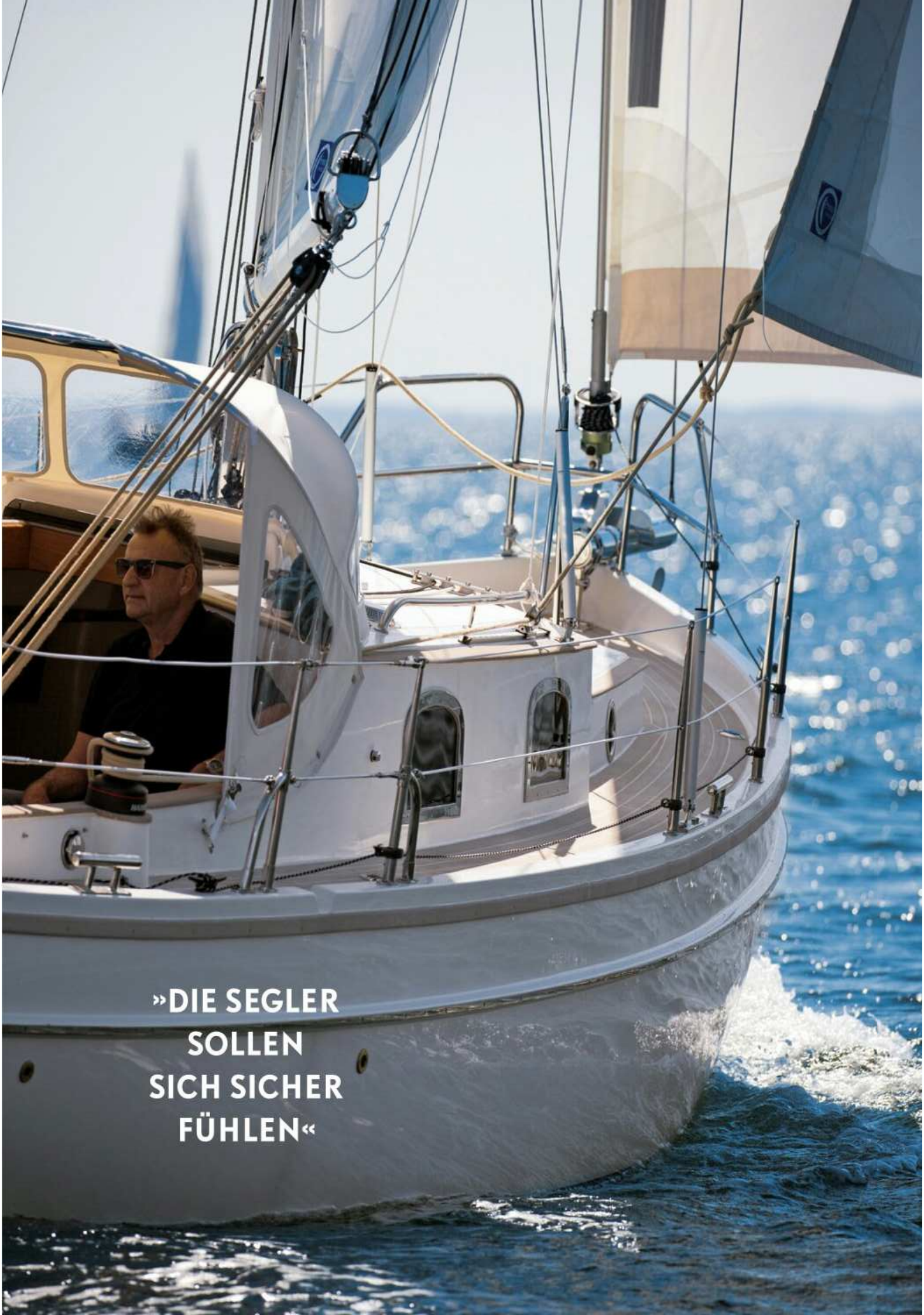
Die Boddengewässer zwischen Rügen und Hiddensee sind das ideale Revier für die kleine Yacht, denn der niederländische Entwurf gehört ans Meer und verfügt obendrein über ein aufholbares Schwert und Ruder – ideal für das teils flache Revier.

Das lockt mit bestem Segelwetter, Sonne und Windstärke drei zum Ablegen zum Probeschlag. Die gigantische Holzpinne am angehängten Ruder aus Komposit muss beim Rückwärts-aus-der-Box-Fahren gut festgehalten werden, der dreiflügelige Propeller zieht kräftig nach hinten.

Überhaupt scheint die Noordkaper 28 wie ein zu heiß gewaschenes großes Schiff, alles ist irgendwie üppiger und schwerer, als bei einem knapp über acht Meter langen Boot zu erwarten wäre, die Proportionen wuchtiger. Schon der erste Blick von außen suggeriert dem Betrachter, es handle sich mindestens um ein 30-Fuß-Boot. Ruderanlage und Bugspriet machen die NK 28 C etwa 1,2 Meter länger, als sie wirklich ist, zudem trägt die Breite von 3,10 Metern zur Täuschung bei.

Auch im Cockpit erinnern die kräftige Pinne und der markante Aufbau an die starke Präsenz, die von diesem eigentlich kleinen Boot ausgeht. Trotzdem ist es beim Hafenmanöver erstaunlich agil. Der große Prop stoppt das mit über vier Tonnen recht schwere Boot sofort auf, und da er direkt vor dem Ruderblatt sitzt, kann aus dem Stand mit gelegtem Ruder und nur wenig Schub fast auf der Stelle gedreht werden. Dafür →

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER


»DIE SEGLER
SOLLEN
SICH SICHER
FÜHLEN«

Starke Kontraste und schöne Oberflächen – und kein Schwertkasten stört

LIEBEVOLL
Schön gestalteter Salon und eine große Pantry

GEMÜTLICH
Die Bugkoje ist mit 2,10 Meter Länge auch für große Segler geeignet

PRAKTISCH
Rund um die Maschine gibt es viel Platz, die Installation ist sehr übersichtlich

DETAILTREU
Die Bullaugen sind eine Reminiszenz an klassische Boote

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER; ZEICHNUNG: MARTIN BEKERREDE YACHT DESIGN

brummelt aber auch ein 20-PS-Diesel unter dem Cockpit.

Unter Segeln geht es dann etwas geruhsamer zu. Die Noordkaper legt sich fast unmerklich etwas auf die Seite und beginnt sich durch die kleinen kabbeligen Boddenwellen zu schieben. Auf Raumwindkursen ist das Boot dabei mit 3,5 bis 4 Knoten Fahrt unterwegs. Es geht von selbst immer geradeaus – es ist kein Problem, die Pinne ein paar Augenblicke loszulassen, das Boot hält den Kurs.

Auf Amwindkurs hat die Noordkaper mit etwa zehn Grad immer noch sehr wenig Lage, ist aber mit 5 Knoten schneller unterwegs. Auf diesem Kurs kommt es auf einen sorgfältigen Trimm des Großsegels an, wie sich deutlich zeigt: Sobald dieses zu viel Druck bekommt, steigert sich der moderate Ruderdruck ins Brutale. Die Knochenarbeit an der langen Pinne kann sich die Crew aber ersparen, indem sie das Großsegel etwas fiert.

Dann kommt die erste Wende. Das Ruder muss kräftig gelegt werden, um die Noordkaper von ihrem Kurs abzubringen und den Bug durch den Wind zu drehen. Dabei ist allerdings keine Eile nötig, das Boot bleibt keinesfalls im Wind stehen. Denn so behäbig es Fahrt aufnimmt, so lange bleibt es auch mit killenden Segeln noch in Schwung, hier hat man alle Zeit der Welt. Auf dem neuen Bug wieder mit voller Fahrt unterwegs, zeigt sich ein Wendewinkel von reichlichen 90 Grad. Das ist ein akzeptabler Wert für ein Schiff dieser Sorte, allerdings zeigt der Blick ins Kielwasser auch eine Drift nach Lee.

Solange der Trimm stimmt, segelt sich die Noordkaper sehr gutmütig. Auch als der Wind etwas auffrischt, bleibt ein sicheres Gefühl, die Geschwindigkeit steigt jetzt bei knappen 4 Beaufort hin und wieder auf 6 Knoten über Grund. Bei diesem Speed schiebt die Noordkaper schon eine beachtliche Bugwelle vor sich her.

Bei mehr Lage bietet das Cockpit gute Sitzpositionen und durch die hohen Sülls große Geborgenheit. Genau wie der Rumpf wird auch das Cockpit nach achtern schmaler, der Rudergänger kann sich mit den Füßen einfach auf der gegenüberliegenden Sitzducht abstützen oder in Lee neben der Pinne sitzen und sich an das hohe Süll anlehnen – die Bank läuft nämlich achtern U-förmig durch. Das nach vorne breitere Cockpit bietet Mitseglern viel Platz; die Duchten sind 2,30 Meter lang. Der Bereich um den Niedergang, der asymmetrisch auf der Steuerbordseite liegt, ist von einer großen Sprayhood überdacht. Die Bank bildet an Backbord eine Sitzecke bis zum Niedergang. Dort findet sich direkt neben der Treppe auch die Winde zum Aufholen des 85 Kilogramm schweren Schwerts. 25 Umdrehungen reduzieren den Tiefgang von 1,90 Metern auf 55 Zentimeter.

Das Setzen und Trimmen der Segel am 7/8-Rigg erfolgt über umgelenkte Fallen und Strecker aus dem Cockpit. Einziges Manko: Von der Fallwinsch auf dem Aufbau kann der Bediener nicht ins Segel schauen, da die große Sprayhood komplett die Sicht nach oben versperrt. Hier muss ein Mitsegler schauen, ob sich eine Segellatte hinter den Lazy-Jacks verfangen hat und ob das Vorliek schon genug durchgesetzt ist.

Die Oberwanten sind außen, die Unterwanten innen auf dem Aufbau angeschlagen. Das ermöglicht eine größere Genua als bei außen montierten Unterwanten, und so bleibt der Durchgang zum Vorschiff frei. Der Belag aus dem künstlichen Teakholz Flexiteak sorgt für guten Halt. Zwei vermeintliche Unterwanten, die nach vorne auf zwei Edelstahlstützen enden, entpuppen sich als Führung beim Mastlegen. Sie haben unter Segeln keinen Druck, können aber an den Jüttbaum angeschlagen werden. Der ruht allerdings bei Nichtgebrauch in der Backskiste.

Der Ausbau ist in Weiß, sprich sehr hell gehalten. Umleimer und Salontisch aus Buchenholz setzen dunkle Akzente, die blauen Polster sorgen für ein klassisch maritimes Aussehen. Auch der Boden besteht aus massivem Buchenholz. Neben dem Niedergang befindet sich an Steuerbord die Nasszelle, an Backbord nimmt eine für diese Bootsgröße gigantische Pantry viel Platz ein. Sie bietet eine U-förmige Arbeitsfläche und eine Vielzahl an Fächern und Schubladen zum Stauen. So seegerecht sie eigentlich durch ihre Gestaltung wäre, so gibt es leider keine kardanische Aufhängung für den Kocher.

Die weißen Flächen an Schotten und Salondecke kommen optisch wie auf Nut und Feder verbundene Holzleisten daher, sind aber in Wahrheit Kunststoffplatten mit Schaumkern. Hier wurde im Gegensatz zur ansonsten recht massiven, auf Stabilität und Sicherheit bedachten Bauweise etwas am Gewicht gespart.

Der Salon wird von den sich gegenüberliegenden Sitzgelegenheiten dominiert. An Backbord findet sich eine L-förmige Bank mit Tisch an der Maststütze. Auffällig ist das Fehlen eines Schwertkastens. Das schmale Profil verschwindet in einem geschlossenen Schwertkasten unter den Bodenbrettern. Möglich macht dies auch der im GFK-Rumpf ausgeformte Kielbalken, der zum Bug hin in den Steven übergeht. Er vergrößert gewissermaßen den Schwertkasten nach unten. Dadurch entsteht im Salon genug Platz, sodass der abgesenkte Tisch eine zusätzli- →

DATEN

Länge über alles	*9,50 m*
Rumpflänge	*8,35 m*
Breite	*3,10 m*
Tiefgang/alternativ	*0,55/1,90 m*
Gewicht	*4200 kg*
Ballast (innen/Schwert)	*1,2 t/85 kg*
Großsegel	*19,5 m²*
Vorsegel	*20,5 m²*
Maschine (Nanni Diesel)	*20 PS*
Preis	*116 000 Euro*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
GFK-Sandwich mit Polyesterharz

Braucht etwas Wind: Die Noordkaper gehört zur schweren Sorte Schiff

che Liegefläche schafft. Diese ist allerdings mit 180 Zentimeter Länge recht kurz und somit höchstens für kleine Personen geeignet.

Die Bugkoje wird durch eine Schiebetür vom Salon getrennt. Was bei der Liegefläche im Salon an Länge fehlt, gibt es hier reichlich: Die Schlafstatt misst 210 Zentimeter in der Länge und ist auf Schulterhöhe noch 180 Zentimeter breit. Nach vorne wird sie allerdings schmaler, bis auf knappe 40 Zentimeter. Trotzdem sind dies sehr bequeme Maße. Zwei Schränke sorgen für ausreichend Stauraum. Unter der Koje gibt es keine Fächer, hier ist der 150-Liter-Frischwassertank untergebracht. Eine große Luke sorgt für Licht und gute Belüftung, dazu gibt es zwei kleine Bullaugen an der Vorderseite des Aufbaus, die dabei helfen, dem Boot seine charakteristische Optik zu verleihen.

Auch im Salon gibt es über dem Tisch eine große Luke, die sich öffnen lässt. Außerdem kann über drei kleine Bullaugen im Salon und zwei in der Bugkoje gelüftet werden. Eine Stehhöhe von 180 Zentimetern gibt es in der Pantry, im Salon achtern sogar 184 Zentimeter, mittig aber nur 170. Stauraum findet sich reichlich unter den Salonbänken und dahinter, hinzu kommen noch vier Schränke sowie Regalfläche. Im Cockpit bieten drei Backskisten viel Volumen für Polster, Kuchenbude und Gepäck.

Der gesamte Raum unter der Plicht gehört der Maschine und der Technik. Durch eine große Klappe im Cockpitboden erfolgt der Zugang. Der Platz ist so reichlich bemessen, dass man hinuntersteigen und sich auf Knien rund um den Diesel bewegen kann – hervorragend für Wartungsarbeiten. In Griffweite befinden sich dann auch Dieselheizung, Ladegerät, Kraftstofftank, Kühlwasserfilter und Stopfbuchse. Kleiner Nachteil: Dieser Maschinenraum wird bei laufendem Motor zum Resonanzraum, und schon mit 75 Prozent der Höchstdrehzahl wird es im Cockpit relativ laut.

IST DAS GROSS NICHT GUT GETRIMMT, WIRD DER RUDERDRUCK BRUTAL

Zurück im Hafen geht es mit Leichtigkeit an den Steg. Die direkte Steuerung und das einfache Manövrierverhalten unter Maschine zeigen: Das Konzept hinter der Noordkaper 28 C ist altbewährt. Die doppelten Scheuerleisten, einmal auf Decksniveau und einmal tiefer am Rumpf, passen zu der robusten Optik. Und sie scheinen zu sagen: Dieses Boot kann etwas vertragen. Es ist nicht unbedingt etwas für Segler, die schnell und sportlich Meilen machen wollen, sondern eher für gemütliche Törns in kleinen, verwinkelten Revieren. Der variable Tiefgang macht auch das Erkunden von Ankerbuchten oder Stränden möglich, die Kielyachten sonst verwehrt bleiben, und lassen das Boot damit zum idealen Gefährt für Bodden- und Binnengewässer werden.

Wer also bei dem Namen Noordkaper an Abenteuer denkt, liegt nicht ganz falsch. Es sind dann aber doch eher die kleinen Erlebnisse, bei denen kein Heldenmut gefragt ist. Denn auch wenn etwas Unvorhergesehenes geschieht, dieses Boot wird es überstehen und alle wieder heil nach Hause bringen, langsam, aber sicher.

MICHAEL RINCK

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER (L.), NAZ-SCHEPEN CHIEL DE ZEEUW (R.)

VOM ARBEITSTIER ZUM FREIZEITSCHIFF

Die Linien der Noordkaper orientieren sich an den klassischen Arbeitsbooten, wie sie noch vor etwas über 100 Jahren an der Nordsee und im Wattenmeer zum Einsatz kamen.
Sie mussten bei jedem Wetter hinaus, deswegen bedeutete Sicherheit damals mehr als Eleganz, und ein großes Ladevolumen stand über Komfort und Schnelligkeit. Außerdem war es zwingend, dass diese Schiffe trockenfallen konnten, daher kam kein tiefgehender Kiel infrage.
Der Entwurf der Noordkaper wurde vom niederländischen Konstruktionsbüro Martin Bekebrede Yacht Design erstellt. Im Fokus standen hohe Stabilität, Sicherheit und offensichtlich auch eine ordentliche Portion Nostalgie. Die Pläne konnten von interessierten Werften oder Selbstbauern gekauft werden. Deswegen gibt es Noordkaper in verschiedenen Materialien, typischerweise jedoch aus Stahl. Unter anderem wurden sie bei der Werft Scheepstechnische Dienst en Jachtbouw Gebr. v. Enkhuizen in Makkum gebaut. Die Bootslänge beginnt bei 21 Fuß. Zudem gibt es Varianten mit 31 und 40 Fuß Länge, bis hin zu 60-Fuß-Schiffen.

STAHL ODER KUNSTSTOFF

Die Werft NAZ-Schepen von Chiel de Zeeuw im niederländischen Harlingen bietet Noordkaper aus Stahl und GFK an. Die Produktion findet aus Kostengründen in Corlu nahe Istanbul statt. Die Werft Dutch Turkish Boatbuilding (DTB) setzt auch Eignerwünsche um. So hat beispielsweise die NK 28 C in Schaprode eine längere Bugkoje, was natürlich auf Kosten des Raumangebotes im Salon geht. Auch die Bullaugen im Aufbau waren ein Sonderwunsch von Thomas Phillip, der das Boot speziell für den Charterbetrieb Sun Sailing Müritz hat bauen lassen.

Eine größere Noordkaper-Variante aus Stahl

NEUES ALTES BOOT

Die Noordkaper verbindet bootsbauerische Spezialitäten aus verschiedenen Jahrhunderten und ist bei ihrer Transformation vom Arbeitsgerät zum Zeitvertreiber zum internationalen Projekt geworden: in den Niederlanden konstruiert und in der Türkei gebaut. Herausgekommen ist dabei ein seetüchtiges kleines Fahrtenboot mit allem Komfort wie Kühlschrank, Nasszelle, Warmwasser und Heizung.

Lieber viel Wein an Deck als wenig Wind im Segel.

VINUM-Jahresabo mit 42% Segler-Rabatt:
Für nur Euro 62,-
statt Euro 106,95
(im Einzelverkauf)

Ihre Prämie:
Weinkühler «Cool Coat» im Wert von Euro 44,95

Ihre Vorteile:
· 10 VINUM Ausgaben frei Haus
· Kostenloser Member-Zugang auf vinum.de
· Spezielle Angebote zum Vorzugspreis
· GRATIS-PRÄMIE Weinkühler «Cool Coat» für Sommernächte an Bord.

Jetzt bestellen und profitieren:
www.vinum.de/seglerabo, vinum@guell.de oder 01805 01 25 63*

*14 Cent pro Minute aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkhöchstpreis: 42 Cent/Min. Das Abonnement umfasst 10 Ausgaben und verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Beendigung des Vertrages gekündigt habe. Das Angebot ist gültig, solange der Vorrat reicht, für Neuabonnenten in Deutschland. Alle Preise inkl. MwSt. und Zustellgebühren. Auslandspreise auf Anfrage. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang. Kein Prämienversand ins Ausland. VINUM erscheint in der Intervinum AG, Thurgauerstrasse 66, CH-8050 Zürich. Der Widerruf Ihrer Erklärung ist innerhalb von 14 Tagen möglich. Nähere Informationen zu den Vertragsbedingungen und zu Ihrem Widerrufsrecht unter www.vinum.de/agb