



5 GROEPSTEST STOERE MOTORJACHTEN MET OPEN KUIP

Vijf jachten met uitstraling. Stoer vanbuiten, luxe vanbinnen. Allemaal rond de 10 meter en met open kuip. Wij voelden ze (varend) aan de tand. Resultaat? Een verrassende winnaar, die u ook op Boot Holland kunt zien!

TEKST JAN BRIEK, JEFF HOLLESTELLE, JIM POST | FOTO'S BERTEL KOLTHOF | PRODUCTIE JIM POST

SK-KOTTER 1000 OK

SK Jachtbouw bouwt kotterjachten in verschillende uitvoeringen en maten. Opmerkelijk daarbij is de keuze voor schepen met een relatief laag vrijboord. Dit heeft alles te maken met een uitspraak die jachtontwerper Gillissen eens deed: "De schepen worden wel hoger, maar de steigers niet." Van en aan boord stappen, wordt dus steeds lastiger. Dat Tjerk Tuinstra van SK Jachtbouw goed om het afstapje gedacht heeft, blijkt uit z'n keuze voor een lage romp, ook bij de SK-Kotter 1000 OK. Het maakt de romp bovendien sierlijker. Voor voldoende stahoogte is de opbouw wel hoger, wat gemaskeerd wordt door het toepassen van een verschansing, licht terugvallend, voor een stoere uitstraling. Maximale aandacht voor het van en aan boord gaan - inclusief aanleggen - blijkt ook uit de keuze voor een achterdek en de keuze voor gangboorden naast de kuip. Eenmaal aan dek kun je rondom lopen, zonder klimmen. Ook de SK-Kotter 1000 OK is bedoeld voor het varen met twee personen, met de mogelijkheid de salonbank om te bouwen tot twee extra slaappleatsen. Zowel met twee personen als met z'n vieren is het een ruim schip.

BULLY 960 OK

Ook in de Waterkampioen groepstest van 2002 was hij er al bij, de Bully 960 OK. Afgeleid van een meer dan dertig jaar oud ontwerp van Martin Bekebrede. Het schip is inmiddels volledig opnieuw getekend, de romp breder en het onderwaterschip aangepast. Dit was zo ingrijpend dat het lijnenplan opnieuw gemaakt werd; het is eigenlijk een nieuw ontwerp. Alleen het silhouet van het schip is nog identiek. Wij varen met bouwnummer 25, waarin diverse aanpassingen ten opzichte van 2002 zijn verwerkt, zoals de grotere lengte van de slaappleatsen in het voorschip. De 960 OK is een van de vijf typen Bully's die bouwer Jetten Jachtbouw aanbiedt. Dit schip is bedoeld voor het varen met z'n tweeën, met mogelijkheid de salonbank om te bouwen tot een extra tweepersoonsbed. Bouwer Marcel Jetten doet de technische installatie voor meerdere jachtbouwers, dus ook voor z'n Bully's, daar is hij goed in. Perfectionistisch als hij is, pretendeert hij niet tegelijk zelf ook een goede staalbewerker en timmerman te zijn: hij besteedt een groot deel van de bouw uit aan onderaannemers. Het resultaat is een verzorgd, netjes uitgevoerd motorjacht.

MN 950

De typenaam MN is afgeleid van Mooie Nel. Behalve een alleraardigst meertje bij Haarlem, is de Mooie Nel een opmerkelijk motorjacht. De boot zit vol ideeën van de bedenkers, de familie Zwagerman. Hun nieuwe boot moest hetzelfde vaargebied krijgen als de zeilgrundel waarvan ze afscheid namen. De beperkte diepgang van 80 centimeter vindt hier zijn oorsprong. Niet minder opmerkelijk was de doorvaarthoogte van slechts 1,95 meter. Dit combineren met stahoogte binnen, leek onmogelijk. Maar het bleek wél mogelijk. Jachtwerf De Scheepsbouwers Maritiem paste de Mooie Nel 950 aan en nam de boot in productie. Ook al hoort de MN 950 zeker bij de groepstest, het is een vreemde eend in de bijt. Vanwege de geringe diepgang en doorvaarthoogte, maar ook door de matgeschilderde romp, het ontbreken van glimmend roestvast staal aan dek en het ontbreken van een zeereling rondom. Toch zit er volgens de bouwer geen spatje innovatie in, maar het schip is een lange optelsom van al langer bestaande disciplines. Ook bijzonder is het aantal indelingen van de boot: tot nu toe zeven. De MN 950 wordt op maat gemaakt voor de klant.

5 STOERE MOTORJACHTEN

Even voorstellen...

BRAVOURE 34

Watersportbedrijf De Drait is inmiddels al weer meer dan een kwart eeuw oud. In eerste instantie begon het bedrijf als een servicewerf, maar al gauw worden de eerste casco's gebouwd. Halverwege de jaren tachtig begint De Drait ook met verhuur. Inmiddels is het bedrijf uitgegroeid tot een van de grotere Nederlandse watersportbedrijven. De Bravoure 34 is bijzonder in dit vijftal omdat de boot zich profileert als een 'twee plus twee'-jacht. Dat wil zeggen: het is in principe een tweepersoonsboot, maar twee gasten kunnen een slaappleat krijgen zonder dat je het interieur hoeft te verbouwen. Behalve het casco wordt de Bravoure 34 helemaal in eigen huis gebouwd.

SIMMERSKIP 950 OK

De kleinste van het stel, waarbij altijd het gevaar dreigt dat dat wat er in moet, er eigenlijk niet in past. De romp kan dan te hoog of te breed worden. Zo niet bij de Simmerskip 950 OK; de breedte en hoogte staan het schip zonder meer goed, het is een compact motorjacht met de lijnen in de juiste verhouding. Om op deze lengte - zonder zwemplateau een meter of negen - maximale binnenruimte te krijgen is de kop van het schip vrij vol. Behalve meer ruimte in de voorpiek, vergroot dit het stoere karakter van het schip. De Simmerskip 950 OK is bij uitstek bedoeld voor het varen met z'n tweeën. Hierbij is veel aandacht besteed aan de hanteerbaarheid met een minimale bezetting. De op het testschip - Aaltje genaamd - toegepaste buitenstuurstand en 'middenbolder', zijn bedoeld om eventueel alleen aan te kunnen leggen. Het compacte formaat van het schip draagt hier aan bij. Om jezelf vanuit de kuip snel te kunnen verplaatsen is de spiegel voorzien van een deurtje en is de opstap naar de gangboorden ergonomisch goed vormgegeven. Een klein maar fijn scheepje, een van de redacteuren was op slag verliefd op Aaltje.

VEEL SCHIP
VOOR JE GELD

VERZORGD,
ZONDER POEHA

BUITENBEENTJE

EIGENWIJS EN
NET EVEN ANDERS

HOOG AIBAAR-
HEIDSGEHALTE

5 STOERE MOTORJACHTEN

Ontwerp, bouw en techniek

Compacte, maar complete motorjachten. Elk op z'n eigen manier. De ideeën vooraf en de werkwijze daarna bepalen waar de werf uiteindelijk op uitkomt. En er zijn verschillen, bijvoorbeeld in kwaliteit en concrete zaken als doorvaarthoogte.

Uitgangspunten en overeenkomsten bij deze vijf motorjachten zijn: stoer om te zien, geschikt voor twee personen, plus extra slaapplekken voor twee gasten, een open kuip en een groot vaargebied. De afdeling slapen bevindt zich daarbij – voor de vaste bemanning – in het voorschip, het zitten in de salon en de kuip. Vooral deze laatste krijgt samen met een kuiptent steeds meer de functie van serre. Behalve bij de SK-Kotter – strekt deze serre zich uit over de volle breedte van het achterschip. Hierbij moet gezegd worden dat de SK-Kotter met de grootste breedte van alle vijf toch een ruime kuip biedt.

Traditionele grondel

Omdat de open kuip een prominente plaats aan boord heeft, is het slim de romp tot in het achterschip breed uit te voeren. Zo gezegd zo gedaan, waardoor behalve een grote kuip ook meer rompvolume – drijfvermogen – onder de waterlijn te creëren is. Hierdoor kun je meer

uitrusting in het achterschip kwijt, eventueel zelfs de motorinstallatie.

De schepen hebben een multiknikspant rompvorm, wat zorgt voor een stoere uitstraling. Dit wordt versterkt door een verschansing/boeisel rondom en/of het toepassen van een kabelaring. Bij de SK-Kotter is gekozen voor een praktische kunststof schuurlijst van Tyleenbuis, terwijl de MN 950 is voorzien van een robuuste schuurlijst van rubber.

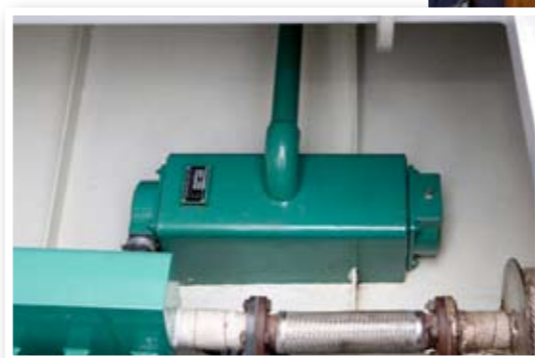
Ook al zijn de schepen achterin breed, de rompvorm is over het algemeen gematigd. De meest opvallende romp is zonder twijfel die van de MN 950. Haal je dit schip uit het water, dan verloochent het z'n afkomst niet. De manier waarop het oplopende vlak eindigt bij de voorsteven is identiek aan de traditionele grondel. Verder is de MN 950 uitgevoerd met horizontale slingerkielen en om binnen maximale stahoogte te krijgen is de vloer direct op het vlak aangebracht, in de platbodembodem-zeilerij niks nieuws.

Zwaar gepantserd

De casco's zijn van vier en vijf millimeter dikke staalplaat. De SK-Kotter doet hier nog een schepje bovenop door de romp uit te voeren in zes millimeter en de opbouw in vijf, terwijl de MN 950 de kroon spant met een vlak van acht millimeter. Kijk je alleen naar sterkte dan is vier millimeter al genoeg, maar het voordeel van dickere plaat onderin is dat je meer reserves hebt, strakker kunt bouwen en het gewichtszwaartepunt naar beneden kunt brengen.

Als de casco's gereed zijn, worden de Bully, de MN, Simmerskip en de SK-Kotter nog nagestraald. Dit geeft de meeste zekerheid voor een goede hechting van het verfsysteem. De schepen zijn allemaal voorzien van een tweecomponentenverfsysteem met epoxy.

Kijk je naar de bouwwijze dan is de MN 950 het meest



▲ De Simmerskip 950 OK is uitgevoerd met een gesloten koelsysteem met beunkoeler op het scheepsvlak. Geschikt voor het varen in prutslootjes en zonder noodzaak tot winterklaar maken. Datzelfde geldt voor de MN 950.



Het motorluik van de Simmerskip 950 OK is handig licht, maar lelijk beplakt.

Motorinstallatie onder de kuip- of onder de salonvloer?

Wandelende motor

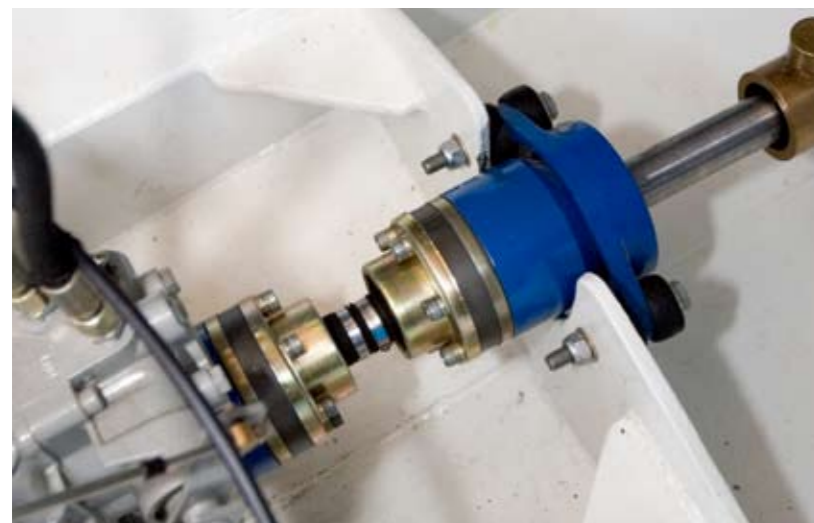
Met de plaats van de motor is iets aan de hand: de motor is aan het wandelen. Bij de SK-Kotter 1000 OK staat deze onder de salonvloer en bij de Bully 960 OK half onder de kuipvloer. De andere drie hebben de motorinstallatie helemaal onder de kuipvloer. Eventuele geurtjes en lekkages blijven zo buiten. Ook komt de stahoogte dan niet meer bovenop de benodigde motor-inbouwhoogte. Dit opent de mogelijkheid om in het ontwerp te sleutelen aan de doorvaarthoogte, getuige de MN 950. Een ander voordeel is de bereikbaarheid van de motorkamer. Door het ontbreken van stoelen en vloerkleden gaat dit via de kuip het makkelijkst. Vooral de Simmerskip en de MN 950 scoren hier hoog, niet in de laatste plaats door de aluminium – lichtgewicht – vloerluiken. Heb je bij de Bravoure de motor-omkasting losgemaakt, dan kun je er ook hier goed bij. De vloeren van traanplaat naast de motor en een dubbel wierfilter zijn daarbij plezierige details.

Binnen deze groepstest varieert het standaard ingebouwde motorvermogen van 48 tot 75 pk. Ruim voldoende, waarbij deze variatie gelijk opgaat met de variatie in scheepsgrootte, dan wel waterverplaatsing. De motoren van de Bravoure, de Simmerskip en de SK-kotter zijn standaard uitgevoerd met een hydraulische keerkoppeling. Bij de laatste twee en ook bij de Bully is de overbrenging naar de schroefas uitgevoerd met een homokinetische schroefkoppeling. Onderdelen waar de doelgroep van dit soort motorjachten steeds meer op let.

robuust gebouwd, als een zwaar gepantserde tank. De kuiprand is daarbij uitgevoerd met het uit de scheepsbouw afkomstige onverwoestbare Holland-profiel. Zelfs het geusje op het voorschip is van dikke stalen pijp. De afwerking van de MN 950 is op punten niet strak. Datzelfde zie je in details ook terug aan de binnenkant van de Simmerskip, bijvoorbeeld de slordig met tape afgewerkte isolatieplaten onderdeks. Ook op de Bravoure zien we onnauwkeurigheden, zoals de afwerking van het teak op de kuipvloer.

De SK-Kotter en de Bully zijn het meest netjes gebouwd. Marcel Jetten van Bully merkt daarbij op dat het bouwen in modules en volgens zeer gedetailleerde tekeningen de reden is waarom de prijs toch concurrerend kan zijn. Zonder veel discussies met onderaannemers en als het even kan door de modules buiten het schip te bouwen.

▼ Homokinetische schroefkoppeling met stuwdraklager op bijvoorbeeld de SK-Kotter 1000 OK. Het stuwdraklager geeft de stuwkracht van de schroef direct door aan de romp. Dan hoeven de trillingsdempers van de motor dat niet meer te doen.



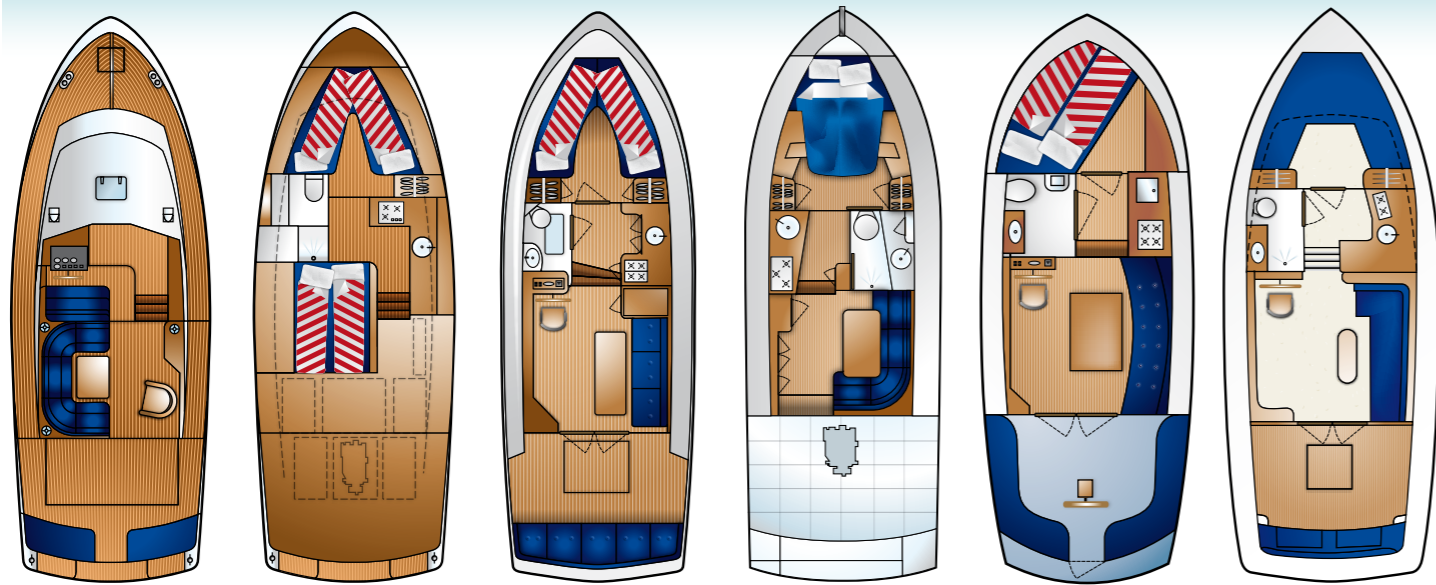
◀ Het gesloten koelsysteem aan boord van de MN 950 past goed bij een ondiep vaargebied. De bijbehorende droge uitlaat is voorzien van grote en geïsoleerde geluidsdempers.



▲ De afdeling 'nattigheid' op de Bully 960 OK. Zoveel mogelijk gegroeped: watertanks, pompen en de boiler.



◀ De hoofdzekeringen aan boord van de Bravoure 34: netjes in een kast.



Bravoure, salondek en kuip Bravoure, hutten en kombuis Bully MN Simmerskip SK

TECHNISCHE GEGEVENS

	Bravoure	Bully	MN	Simmerskip	SK
Type	34	960 OK	950	950 OK	Kotter 1000 OK
Lengte	10,20 m	10,04 m	9,50 m	9,50 m	10,00 m
Breedte	3,65 m	3,55 m	3,40 m	3,45 m	3,68 m
Diepgang	1,00 m	0,90 m	0,80 m	1,00 m	0,95 m
Kruiphoogte	2,45 m	2,38 m	1,95 m	2,40 m	2,45 m
Gewicht	10 ton	8,5 ton	9,3 ton	8,5 ton	10 ton
Motor (standaard)	Volvo Penta D2	Yanmar 4JH4-E	Yanmar 4JH4-E	Mitsubishi S4-Q2	Vetus/Deutz D4.29
kW (pk)	55 (75)	40 (54)	40 (54)	35 (48)	48 (65)
Vaste slaappleatsen	4	2	2	2	2
Brandstof (liter)	600	325	560	200	300
Drinkwater (liter)	400	340	300	500	600
Vuilwater (liter)	100	125	200	180	200
Prijs standaard	€ 185.630	€ 149.800	€ 179.500	€ 147.000	€ 152.000
Prijs Waterkampioen standaard*	€ 188.130	€ 152.350	€ 193.155	€ 167.000	€ 160.147
Prijs testschip	€ 208.420	€ 168.115	€ 234.500	€ 172.000	€ 173.724
Extra's op testschip o.a.	boeg- en hekschroef, Vetus/Deutz motor 61 kW (83 pk), elektrisch toilet, teakvloer in kuip, kuintent	boegschroef, buitenstuurstand, deurtje naar zwempleateau, kuintent	boegschroef, spudpaal, kielkoeling, elektronische motorbediening inclusief afstandsbediening	boegschroef, getint glas, zwaardere keerkoppeling, buitenstuurstand	boegschroef, zonnepanelen, 5-blads schroef, kuintent

* Waterkampioen standaard boegschroef, verwarming, koelkast, boiler, acculader, walstroomaansluiting, ruitenwissers, anker, ankerlier, kuintent



Daar gaan ze, op weg naar de volgende test

5 STOERE MOTORJACHTEN

Vanbinnen én vanbuiten

Hoeveel mogelijkheden zijn er op een boot van tien meter? Meer dan je denkt, zo blijkt uit ons vijftal. Zelfs als je vasthoudt aan een open kuip, is er in het interieur nog wel wat variatie te verzinnen. Maar een ding hebben ze gemeen: wat betreft afwerking en styling zijn motorbootbouwers aan de behoudende kant. Of moeten we zeggen: hun klanten?

Slapen

Vier boten in een tweepersoonsuitvoering. Eén, de Bravoure 34, met een slimme vondst. Een extra tweepersoonsbed (al is dat wel een grote naam voor deze ruimte) onder de stuurstand. Dat maakt de boot in één klap veel breder 'inzetbaar'. Ideaal voor een paar logés, of een uitgelezen Nintendo-hok voor kinderen. Wat de eigenaarshut – voorin – betreft, ontloopt ons vijftal elkaar niet veel. Wel zie je variaties op het bekende thema. Een echt tweepersoonsbed, de bekende V-kooien (eventueel met een vulstuk) en op de Simmerskip een dubbel bed in de zij. Wat de laatste betreft: dat bed is met een breedte van 1,20 tot 1,30 meter niet overbemeten. Ook op de Bravoure heeft men in de voorpiek een steekje laten vallen. De bedden meten maar ruim 1,90 meter. Jammer, want door een klein beetje kastruimte in te leveren, kan dat makkelijk langer. De beste kooien heeft de SK-Kotter: 205 bij 90 centimeter: riant! Stahoogte is er voorin op alle schepen voldoende. Minimaal 1,84 meter (Simmerskip) tot ruim 2 meter (Bravoure). Datzelfde geldt voor de bergtruimte. Op alle vijf is voorin goed met de beschikbare ruimte omgesprongen.

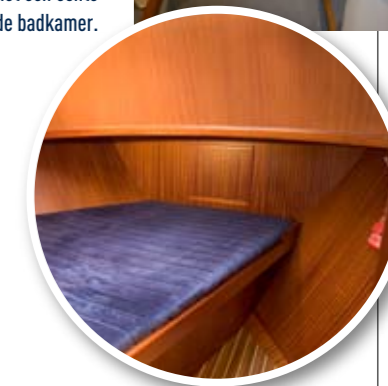
Badderen

Opnieuw bewijst de Bravoure 34 de grootste boot te zijn van dit vijftal. Maar opnieuw is er ook slim met de beschikbare ruimte omgesprongen. Onder de stuurstand is namelijk een échte douchecabine geplaatst. Met een acceptabele binnenhoogte van ruim 1,80 meter prima bruikbaar zonder dat de hele badkamer nat wordt. Slim op de MN 950 is het gebruik van schuifdeuren. Niet alleen in de voorhut, ook in de badkamer. Dat bespaart



▲ Bravoure 34: twee extra slaappleatsen in een ruimte onder de stuurstand.

► Bravoure 34: de enige met een echte douchecabine in de badkamer.



▲ Simmerskip 950 cruise: een smal tweepersoonsbed in de zij.

behoorlijk wat ruimte. Een goed detail verder: dankzij de specifieke constructie van de boot is de binnenkant van het vlak de douchevloer. Zo heb je daar toch een stahoogte van bijna 2 meter. Een aparte douchecabine ontbreekt echter. Datzelfde zie je op de Bully 960 waar de badkamer het minst ruim bemeten deel van het hele schip is. Op de Simmerskip en de SK zie je een soort 'tussenvorm': een douchebak met het reeds lang beproefde douchegordijntje. Niet zo mooi als een cabine, wel een prima oplossing op deze maat. In twee boten staat een elektrisch toilet (MN 950 en Bravoure) de anderen doen het met een pomptoilet.



▼ MN 950: hoog bed met opstapjes en – op verzoek van de eigenaar – een koelkast eronder.



▲ MN 950: slim bedacht. Binnenzijde vlak is tevens douchevloer. Daardoor heb je bij twee meter binnenhoogte.