



## ONJ LOODSBOOT *Cuckoo's young*

De ONJ Loodsboot staat bij het kwartet moderne weekenders, maar had net zo goed bij het andere viertal ingedeeld kunnen worden. Het ontwerp stamt al uit de jaren zestig en werd destijds door Mulder en Rijke onder de naam 'Spurt' op de markt gebracht. Mulder en Rijke bouwde de Spurt zo'n 20 jaar. De mallen raakten daarna in de vergetelheid, maar werden – onder invloed van de opkomende 'sloepenrage' halverwege de jaren negentig – door Roel van Olst van onder het stof gehaald. En met succes. Na bouwnummer 1 in 1996 werden inmiddels een kleine 130 exemplaren van

de Loodsboot gebouwd. In eerste instantie ging het om de 760; later werd de typenaam gewijzigd in 770. Dit nadat het dek en het interieur van de boot grondig waren herzien. ONJ werkt op het moment aan een nieuw onderwaterschip voor de Loodsboot en de open versie, die als 'Werkboot' door het leven gaat. Het prototype was ook voor deze groepstest aanwezig. Het is overigens de bedoeling dat de Loodsboot ook in de toekomst nog als 'langzaam' varende waterverplaatser leverbaar blijft – met het 'oude' onderwaterschip derhalve.



### PLUS

- + Gebruik van binnenuimte
- + Uitstraling

### MIN

- Geen ontwerp om snel te kunnen varen
- Motorlawaai bij hoge toerentallen



# ONTWERP EN STYLING



Dat een weekender er ook zonder knipoog naar het verleden goed uit kan zien, bewijst dit viertal. Stuk voor stuk moderne ontwerpen, waarbij de ONJ Loodsboot een aparte plaats inneemt.

**T**E klein voor tafellaken, te groot voor servet. Het is een risico dat binnen deze groep weekenders levensgroot op de loer ligt. Zijn het nog 'echte' weekenders of zijn het in feite kleine motorjachten met een – te – beperkte accommodatie. Het extreemst wat dat betreft is de ONJ. Eén van de kleinste boten in deze test, maar de enige met een binnen- en buitenstuurstand. De Maril 950 is in absolute zin de grootste. De boot heeft een rondspant romp met sprayrails over de gehele lengte. Vóór een relatief enorme waaiersteven en achter tumblehome voor het 'net-klassieke' tintje. Opvallend zijn verder de apostelen op de romp gecombineerd met een zware kabelaring; voor het 'net-stoer' tintje. De Maril 950 is bovendien een opvallend hoge boot als je hem vergelijkt met de andere in deze test. Uit z'n hoogte en breedte haalt de boot een opmerkelijk volume waardoor een riant binnenwerk en een even riante kuip mogelijk is. Datzelfde zie je op de Inter cruiser 29. Beide jachten kun je daarmee beschouwen als de tegen-

hangers van de 'neoklassiekers' als met name de Rapsody. Breed, volumineus, een relatief hoge romp. Drie kenmerken van de Inter cruiser. De grotere 34 mocht dan nog wat retro kenmerken hebben, de 29 heeft die bewust niet. De boot moest zo veel mogelijk het verlengstuk van een sloep worden; vandaar ook geen houten raampartij, luchthappers of mastje. Alleen de rompvorm is vergelijkbaar met die van de 34. De Inter cruiser heeft een knikspant romp met sprayrails. Het is de enige van het hele achttal waarbij het zwemplatform deel uitmaakt van de romp. Dat verlengt de waterlijn, maar het zorgt ook voor een heel grote stabiliteit. Bovendien zorgt het voor meer draagvermogen zodat er zwaardere motoropties mogelijk zijn. De Inter cruiser heeft net als de Maril een forse waaiersteven en een brede kont.

## STRUIKELBLOK

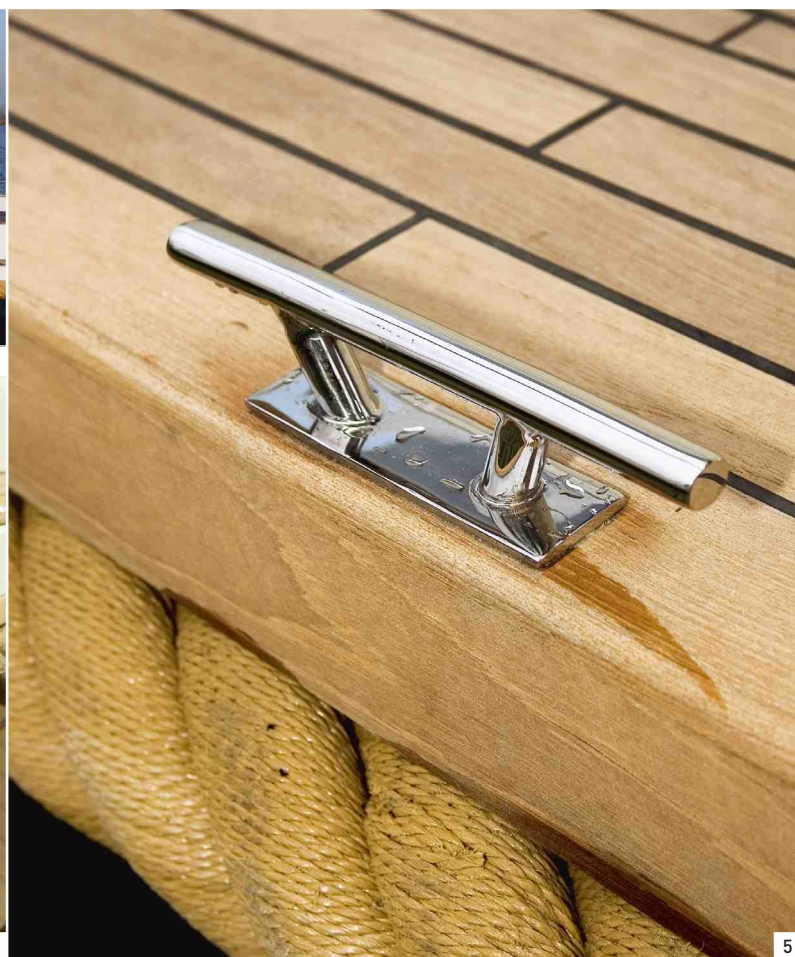
De St. Tropez lijkt wat betreft styling op de Maril. Deze boot probeert vooral concurrerend te zijn door z'n complete



3



4



5

1 Een opmerkelijk forse kont op de Inter cruiser 29.

2 De 'verzonken' motorkist op de St. Tropez.

3 Getrapte opbouw op de ONJ.

4 Een rand teak boven de kabelaring 'breekt' de brede dekrand van de Inter cruiser 29.

5 Stoer en functioneel: kabelaring, zwaar teakdek en middenbolter op de Maril.

levering in combinatie met een relatief lage prijs.

Ook de rondspant romp van de St. Tropez heeft de bekende sprayrails en een aangehangen zwemplatform. Opvallend is de – voor een boot als deze – zwaar uitgevoerde zeereling. Het teakdek met de overhangende rand oogt wat 'lomp'. In deze uitvoering ademt de St. Tropez (te) vaak de 'goedkope' aanpak. Het vaste windscherm in polyester oogt zo en is bovendien niet handig in verband met de doorvaarthoogte. De stoeltjes in de kuip zijn niet solide. Het teak mastje is van het 'rechttoe rechtaan-type' en de manier waarop de motor-kist in de kuipvloer is geïntegreerd is erg onhandig: nu is het letterlijk een struikelblok.

De ONJ Loodsboot staat precies aan de andere kant van het spectrum. Die boot probeert nergens op te lijken – in de goede zin van het woord – en is daarmee helemaal zichzelf. De ONJ heeft van origine een rondspant romp zonder spray-rails en met een flinke scheg. De boot is daarmee geen 'na-tuurlijke' snelvaarder, maar een flinke motor in combinatie

met trimflappen doet een hoop. Om beter, en vooral droger, snel te kunnen varen, is een nieuwe romp in ontwikkeling. Die heeft wel sprayrails die achterin als het ware naar beneden knikken en zo het water ónder de boot houden. De druk die daardoor ontstaat, zorgt ervoor dat de boot gaat glijden. Om een forse schroef kwijt te kunnen, is in het vlak een schroeftunnel gemaakt. Het prototype van deze uitvoering – als werkboot – is meegenomen in deze test; wat betreft accommodatie geven we een oordeel over de Loodsboot. De styling van de ONJ appelleert listig aan het 'werkverleden' van deze boot. Kleine ramen, forse handgrepen, een diepe compacte kuip en de kleurstelling: alles is dik in orde. Het is moeilijk de verleiding van deze boot te weerstaan; stoer en no-nonsense. Een volwaardig schip in zakformaat waarop je je al gauw een échte schipper voelt. En dat willen we toch allemaal, nietwaar?

# MOTORISERING

Ook de vier modern uitziende weekenders zijn goed inzetbaar voor ouderwets hard varen. De schepen ogen minder klassiek, hebben minder 'houtlook', hebben wel meer opbouw en zo hier en daar ook veel meer motorgeweld. Net als bij de vier andere niet echt nodig om in plané te komen, maar het schiet wel lekker op. Moderne techniek in een dito jasje.

**J**E kunt natuurlijk kiezen voor planeren. Maar heb je daar helemaal geen behoefte aan, dan kun je beter kiezen voor een andere motor dan de snelvaarders. Je hebt dan minder vermogen nodig en ook het motorkoppel hoeft dan niet zo nodig in dienst te staan van een snelle acceleratie. Standaard wordt het viertal voorzien van een dieselmotor van 18 tot 55 kilowatt (25 tot 75 pk). De ONJ Loodsboot is daarbij standaard het lichtst gemotoriseerd – voor waterverplaatsters – en de St. Tropez het zwaarst. De standaardmotor in de ONJ Loodsboot en de Intercruiser wordt indirect ingespoten en bij de overige twee diesels is de inspuiting direct. Laatstgenoemde techniek springt wat zuiniger om met brandstof. Het merendeel van de motoren is standaard uitgevoerd met een mechanische keerkoppeling en een watergesmeerde roestvast stalen schroefas met een diameter van 30 millimeter. De wat krachtiger motor op de St. Tropez is uitgevoerd met een hydraulisch bediende keerkoppeling en een 35-millimeterschroefas. De afdichting van de schroefas is met behulp van rubber lippen (Vetus dubbele lipafdichting, Volvo Seal) of met een Hollex Seal, waarbij de afdichting geschiedt met twee precies tegen elkaar passende ringen die beide om de schroefas zitten. Daarbij zit één ring vast aan de schroefas en de andere aan het schip. Bij de geteste Intercruiser is de schroefasafdichting vanwege de grote ingebouwde motor lastig bereikbaar. Nou heb je daar meestal niet veel te zoeken, maar moet je er wél bij, dan zul je eerst de accubak moeten losnemen. De kleinere motoren worden overigens niet met een V-drive ingebouwd zodat dit probleem niet speelt. Op de schroefas van deze Intercruiser is een vierbladsschroef bevestigd; diameter en spoed 24 inch. Ook de ONJ loodsboot en de St. Tropez zijn voorzien van een driebladsschroef met respectievelijk 17 x 16 en 17 x 12 inch. De Maril heeft een vierbladsschroef, 17 x 14 inch.

## MOTORINBOUW

De motoren van dit kwartet staan volledig of bijna volledig onder de kuipvloer. De motorluiken van de schepen zijn aan de onderzijde beplakt met schuim als geluidsisolatie en vanwege het grote gewicht van de luiken gaat het openen niet altijd even makkelijk. Vooral aan boord van de Intercruiser gaat dit ronduit zwaar. De motoren staan flexibel opgesteld op een robuuste motorfundatie. Zo zijn bijvoorbeeld de langdraggers aan boord van de ONJ Loodsboot extra afgesteund met dwarsgeplaatste verstevigingsribben. Voor het maximaal reduceren van trillingen is op de Maril en de St. Tropez be-

halve een set trillingsdempers ook standaard een homokinetische schroefaskoppeling gemonteerd. Opvallend bij de Intercruiser 29 is de zware constructie – volgens Lloyds-richtlijnen – van de motorfundatie.

De bereikbaarheid van de motoren wordt net als bij de andere vier schepen sterk bepaald door de grootte van de motor. Staat die volledig of bijna volledig onder de vloer, dan zal een grotere motor de ruimte er omheen opslokken en daarmee de bereikbaarheid verslechteren. Wel iets om rekening mee te houden bij het maken van de motorkeuze. De bereikbaarheid van bijvoorbeeld oliepeilstok en oliefilter hangt hier dan ook mee samen. Alle motoren zijn uitgevoerd met een wierfilter en een afsluiter op de koelwatertoevoer. De plaats van het wierfilter en de afsluiter varieert. Bij de één is gekozen voor de machinekamer, bij de ander zitten ze in bijvoorbeeld een bakskist. Dat laatste is best handig, want dan hoef je niet elke keer het grote motorluik te openen. Alleen bestaat daarmee de kans dat op die manier de controlerende blik in de machinekamer nog zeldzamer wordt dan hij vaak al is. Ieder schip is voorzien van een waterlock en een zwanenhals in de uitlaat en een waterafscheider plus afsluiter in het brandstofsysteem. De Intercruiser is zelfs voorzien van een dubbele waterafscheider. ▶

## DE MOTOREN IN DE TESTSCHEPEN

Behalve de St. Tropez zijn ook deze testschepen uitgevoerd met de nodige extra pk's. De ingebouwde motoren leveren 55 tot 228 kilowatt (75 tot 310 pk). De sterkste van het stel staat in de Intercruiser: de D6-310 van Volvo Penta. Voor een goede aansluiting op de schroefas moest deze grote motor omgekeerd worden opgesteld en de overbrenging van motor naar schroefas geschiedt met een V-drive. De andere ingebouwde motoren zijn voorzien van een keerkoppeling. In de Maril wordt standaard een 40 kilowatt (54 pk) Yanmar ingebouwd en ook kunnen zwaardere Yanmars worden geplaatst. Maar in het testschip staat een flinke Nanni-dieselmotor. Om dit grote motorvermogen goed te kunnen doseren, is de Maril voorzien van een trollingvalve. Handig bij langzaam varen en manoeuvreren.



1



2



3

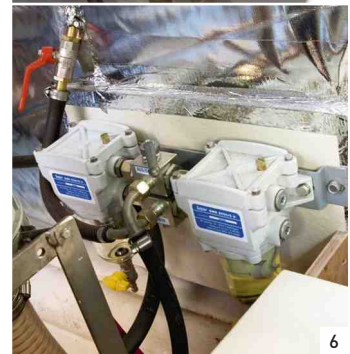


4

Motorisering in de testschepen: (1) in de Maril 950 een Nanni 4380 TDI van 128 kilowatt (175 pk), in de St. Tropez (2) een Volvo Penta D2-75 van 55 kilowatt (75 pk), in de ONJ Loodsboot (3) een Yanmar 4JH3 HTE van 74 kilowatt (100 pk) en in de Inter cruiser (4) een Volvo Penta D6-310 van 228 kilowatt (310 pk).



5



6

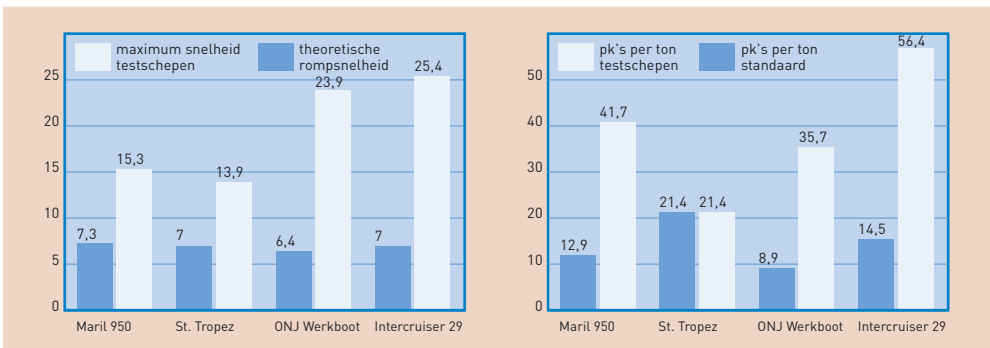


7

5 & 6 Een goed bereikbaar wierfilter op de ONJ Loodsboot en een dubbele waterscheider op de Inter cruiser.

7 Een voorbeeld van de zware motorfundatie van de Inter cruiser 29.

Een duidelijk verschil tussen theoretische romp- en topsnelheden. Als experiment is tijdens de proefvaart een ONJ Werkboot ingezet als *stand in* voor de ONJ Loodsboot. De maximale snelheid van de geteste ONJ Loodsboot ligt een stuk lager. Deze is niet planerend.



# INTERIEUR

Het viertal moderne weekenders heeft beslist een meer compleet interieur dan het retro kwartet. Vooral de beter bruikbare toilet-ruimte en kombuis vallen op. De Maril heeft zelfs twee fauteuils onderdeks en de Intercruiser vier vaste slaapplekken.

## KAJUIT

Is de Maril nog wel een weekender? Die vraag rees na de beoordeling van het binnenwerk. De boot biedt van dit achttal veruit het ruimste interieur. Veel bergruimte, een ruime slaapplek en – heel apart – twee prima fauteuils. De combinatie van de crèmekleurige binnenmal met teak houtwerk zorgt voor een klassieke, chique en vooral degelijke afwerking. Het enige minpuntje binnen is eigenlijk de te kleine ronde tafel (er was nog geen andere beschikbaar). Ondanks het volume binnen vinden we het interieur van de Intercruiser minder geslaagd. De kajuit is ondanks vier poorten en een luik behoorlijk diep en donker. Slapen kan op een soort 'bed-podium' voorin. Half daaronder zitten nog twee extra slaapplekken.

Het voordeel: je hoeft niets om te bouwen om te kunnen slapen. Maar je ligt met z'n vieren wel erg dicht op elkaar. De ONJ bewijst precies het tegendeel: je hebt niet per definitie veel binnenruimte nodig om er iets van te maken. De boot biedt – in het hoge deel van de kajuit – zelfs de meeste sta-hoogte van allemaal. Ook op dit 'kleine' bootje: een douche waarin je kunt staan, een goed bruikbare kombuis, ruime bank annex slaapplek én een binnenstuurstand. Heel bijzonder eigenlijk. De binnenmal – wit – zorgt vooral in het voorste deel van de kajuit wel voor een steriel sfeertje. De St. Tropez is binnenin ook behoorlijk ruim. Het binnenwerk van mahonie en vinyl is echter niet meer van deze tijd. Het oogt oubollig en donker. Een andere afwerking is een optie.



	Intercruiser 29	Maril 950	ONJ Loodsboot	St. Tropez
Binnenhoogte (cm)	170-180	185	145 en 192	170
Aantal zitplaatsen	5	5	4	5
Slaapplekken (b x l, cm)	2 x 75 x 200 of 50-250 x 200	50-210 x 215	50-200 x 240	45-225 x 255

## NATTE CEL

Waar de retro's, met uitzondering van de Breedendam, het moeten doen met een krappe toiletruimte, hebben de moderne boten stuk voor stuk een echte 'natte cel'. De Intercruiser, Maril en St. Tropez bieden relatief veel ruimte. De ONJ is wat krapper, maar voldoet nog altijd goed. Op alle boten zijn deze ruimtes goed afgewerkt met veel kunststof wat schoonmaken en -houden makkelijk maakt.



	Intercruiser 29	Maril 950	ONJ Loodsboot	St. Tropez
Voorzieningen	pomptolet, handdouche, wasbak, kast	elektrisch toilet, handdouche, wasbak, 3x kast	pomptolet, douche	pomptolet, wasbak, handdouche, kast
Binnenhoogte (cm)	170	185	180	160

## KOMBUIS

Drie boten van dit viertal hebben een échte kombuis. Alleen de Intercruiser moet het doen met een klein keukenblokje in de kuip. Dat voldoet eigenlijk niet. Zo heb je er maar één klein kastje bij waarin je bijna niets kwijt kunt. En potten en pannen in de bakskist opbergen is toch eigenlijk geen optie. Er is ook geen werkblad. Volgens de importeur zal een brandende pit geen gevaar opleveren voor de kuiptent. Er is bewust gekozen voor koken in de kuip, maar als je ziet hoeveel ruimte je op deze boot 'beneden' hebt, is de uitvoering toch minder handig. Nou wil een kombuis onderdeks niet altijd zeggen dat het dan ook goed is. Dan zien we op de St. Tropez. Het kookgedeelte is weliswaar compleet en redelijk ruim, maar door de verhoogde vloer ervóór slecht bruikbaar.



Sta je óp dat deel, dan heb je geen hoofdruimte en sta je ongemakkelijk krom. Sta je ervoor, dan moet je te ver voorover leunen, ook verre van prettig. De werf laat weten dat de kombuisopstelling voor de komende modellen wordt herzien. Op de ONJ vind je een relatief ruime kombuis, maar is het wasbakje onhandig in een hoek van het aanrecht geplaatst. Absoluut de beste kombuis heeft de Maril. Relatief heel veel ruimte om te werken en te bergen; zeer goed bruikbaar.

	Intercruiser 29	Maril 950	ONJ Loodsboot	St. Tropez
Voorzieningen	tweepits gas/koelkast	tweepits spiritus, koelkast	driepits gas, koelkast	tweepits gas, koelkast
Berging	kastje	besteklade, 2 x kast onder aanrecht, 2 x kast achter aanrecht	1 x kast, 3 x lade	ladenblok, kast, bergschap

## KUIP

Als je de kuipen van deze boten ziet blijkt het duidelijkst de opzet van de Intercruiser. Een boot waarop je buiten moet zijn; desnoods met een groot gezelschap. Je kunt er zonder veel problemen met z'n tienden zitten. Prima zitplaatsen, goede kussens. Bovendien zit je wat hoger, waardoor je prima om je heen kunt kijken. De Intercruiser biedt onder de banken veel bergruimte. Dat geldt overigens voor het complete kwartet. Zelfs in de relatief compacte kuip van de ONJ kun je veel kwijt. Opvallend bij deze boot is de kuipvloer die er helemaal uit kan; wel zo handig als je iets aan de motor moet doen. De Maril biedt niet alleen binnen de meeste ruimte, maar ook buiten. Twee goede stoelen, een prima bank achter in de kuip en bijzonder veel bergruimte. Ook nu weer geldt:



bijna een 'volwaardig' jacht. De St. Tropez schiet op punten tekort. De twee stoeltjes in de kuip zijn (te) klein en niet stevig genoeg. De zit op de bank is matig (te recht) staande rugleuning, korte zitting).

	Intercruiser 29	Maril 950	ONJ Loodsboot	St. Tropez
Afmetingen (l x b, cm)	380 x 215	305 x 210	270 x 190	320 x 195
Zitplaatsen	10	6-8	5	7

# VAREN

Wil je als het kan een beetje opschieten? Of wil je écht hard? 't Kan allebei. De standaard motoren uit de prijslijsten zijn per definitie gericht op langzaam varen. Maar hoe ver ga je als klant met het motorvermogen?

**T**WEE heuse *pocket rockets* in dit kwartet: het prototype van de ONJ en de Intercruiser. ONJ had voor deze test twee boten ter beschikking: de 'conventionele' loodsboot met een 74 kilowatt (100 pk) sterke motor en het prototype met de nieuwe rompvorm met 176 kilowatt (240 pk). De 'oude' loodsboot is nooit bedoeld geweest om snel mee te varen – 'langzaam' doet hij het uitstekend. Dat blijkt opnieuw. De boot heeft trimflappen waarmee je de ligging in het water nog enigszins acceptabel kunt krijgen, maar boven de rompsnelheid blijft het een kwestie van half glijden. De boot gaat niet écht glijden. De snelheid is daardoor lager en je vaart 'natter'. Mede daarom werkt ONJ aan een nieuw onderwaterschip. Het prototype daarvan glijdt wél. Maar iedereen is het er ook over eens dat de 240 pk Steyer te veel van het goede is. Bijna 45 kilometer per uur met zo'n kleine boot is gewoon heel hard. Datzelfde geldt voor de Intercruiser. Dik driehonderd paarden onder de kuipvloer maken van deze boot een echt kanon. Vooral door de combinatie van dit vermogen met een elektronische bediening. Voor je het weet, geef je te veel gas en schiet de boot bruusk naar voren. Overigens is de weerstand van deze hendel in te stellen – een wat 'zwaardere' bediening lijkt op z'n plaats. Varen met deze boot moet je eerst goed in de vingers krijgen. Héb je het eenmaal in de vingers, dan doet de Intercruiser het op snelheid heel goed. Niet alleen gaat hij hárd, hij is ook prima onder controle te houden. Bovendien is de boot zó stabiel dat hij ook in een scherpe bocht op topsnelheid compleet vlak blijft liggen. Een bijkomend nadeel van zware motoren is de relatief hoge aanvangssnelheid van een boot. Zowel de Intercruiser als de ONJ kan in deze uitvoering gewoon niet zachter dan 6 kilometer per uur (en dat geldt ook voor de met een lichtere motor uitgeruste St. Tropez). Manoeuvreren in havens wordt een zenuwachtige aangelegenheid.

Dat hebben ze bij Maril beter begrepen. Standaard wordt de 950 voorzien van een trolling-systeem (bijzonder in jachten, zeker voor kleine boten) waarmee de snelheid op lage toerentallen wordt teruggeschroefd. Zónder vaart de Maril bij 1.200 toeren dik 9 kilometer per uur. Mét nog geen 3,5; wat manoeuvreren in kleine ruimtes veel eenvoudiger maakt. Iedereen is sowieso te spreken over de vaareigenschappen van de Maril. De boot is weliswaar wat zwaarder en komt daardoor niet zo vlot op gang als sommige andere, maar wat hij moet doen, doet hij voorbeeldig. Een mooie top van bijna 30 kilometer per uur en rond de 3.000 toeren een mooie kruissnelheid van rond de 20 – voor een boot als deze prima. Datzelfde geldt voor de St. Tropez.

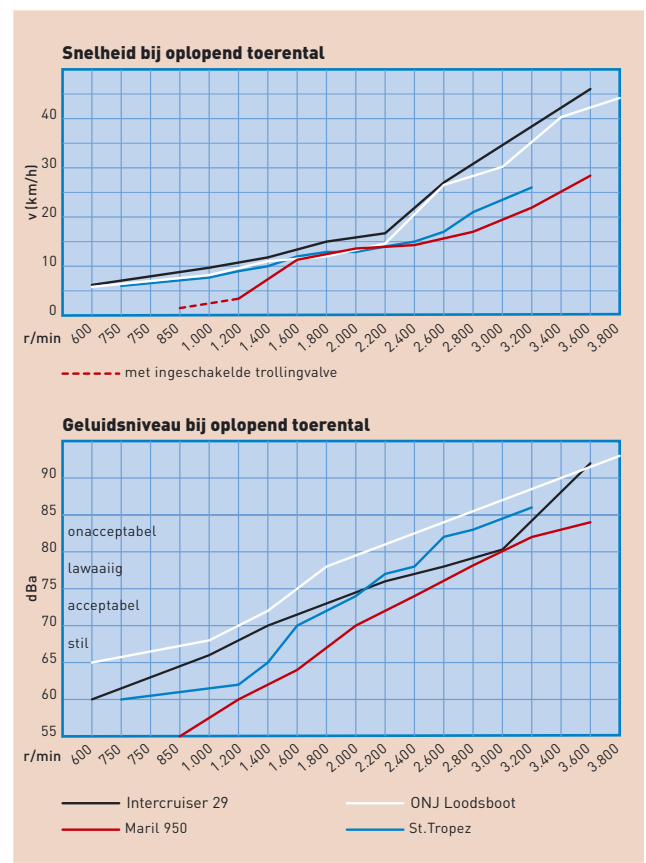
## ZITTEN EN STUREN

De zit van de ONJ – zonder rugleuning – lijkt wellicht te *basic*,

maar in de praktijk valt dat mee. Wat dat betreft voldoet het smalle, gammele stoeltje op de St. Tropez veel minder. Voor de Maril geldt opnieuw: prima.

## AAN DEK

Anders dan op de retro boten, hebben deze vier een dek dat goed te belopen is. Alle boten hebben een gangboord, dat voldoet – de één wat breder dan de ander; op de Intercruiser niet minder dan 40 centimeter. De Maril en de St. Tropez zijn zelfs voorzien van een zeereling. Toch zijn er nog wel wat opmerkingen te maken. Zo heeft de Intercruiser geen handige handgrepen bij het in- en uitstappen van de kuip en zitten de handgrepen op het kajuitdak te laag om je makkelijk vast te kunnen grijpen – tenzij je kruipend naar voren gaat. De zeereling voorop is met 30 centimeter geen echte veiligheidsvoorziening. Wel kun je op deze boot via het zwemplateau via een deur in de spiegel makkelijk aan boord komen. Op de St. Tropez moet je het zonder handgrepen stel-







len. Voor de ONJ geldt min of meer hetzelfde: twee extra grepen zouden de in- en uitstap makkelijker maken. De Maril is – opnieuw – de best door-dachte boot. Goede treden in de kuip, goede handgrepen en een zeereling die die naam verdient.

### LAWAAI

Van alle acht boten verdienen er maar twee een voldoende. Behalve de Breedendam is dat de Maril. Ook met die boot is een heel behoorlijke kruissnelheid mogelijk zonder al te gek veel herrie. Maar ook hier wordt de lawaai-productie bij de hoogste toerentallen te hoog. Datzelfde zie je op de Inter-cruiser. Tot zo'n 3.000 toeren scoort de boot nog goed. Dan vaar je bovendien al harder dan de Maril op topsnelheid. Maar op topsnelheid wordt het toch te gek. Net als op de ONJ (met de zware motor) worden dan de grenzen overschreden. Dik 90 decibel maakt 'lekker' hard varen niet echt mogelijk.

### RESUMÉ

Je zou kunnen stellen dat een zware motor meer nadelen oplevert dan voordelen. Meer herrie, lastiger manoeuvreren, een hoge aanvangssnelheid; met alle mogelijke gevolgen, zeker in handen van onervaren schippers. Je zou ook kunnen zeggen dat het gewoon lastiger is zo'n boot in de vingers te krijgen. Héb je dat, dan 'beloont' hij je wel – zeker in het geval van de Inter-cruiser – met vaareigenschappen die er zijn mogen. De Maril doet het wat kalmer aan. Het is een boot die gewoon goed vaart maar ook minder spectaculair is. Voor de St. Tropez geldt opnieuw: functioneel, maar door tekortkomingen in details geen hoogvlieger. Vooral de trillingen bij meer toeren zijn hinderlijk.

1 De Inter-cruiser heet een echte sloepen-stuurstand. Door de omhoog te trekken zitting van de bank kun je comfortabel staand sturen.

2 Maril 950

3 ONJ loodsboot

4 St. Tropez 9.20

# DE WINNAAR

**A**PPELS en peren.' De standaard uitdrukking als je een groep boten als deze bij elkaar op het water brengt. De één is rondspant, de ander heeft een echte snelvaarromp. De derde vooral een heel

grote kuip, de vierde een ruim toilet. Ga zo maar door. Maar voor 'appels en peren' geldt ook: 't is allebei fruit. Laten we daarom nog maar eens helemaal naar het begin gaan van deze vergelijking. De weekender als tussenstation

tussen sloep en volwaardig jacht. Een boot die beperkt wordt gebruikt, waar je af en toe eens de nacht op doorbrengt, een kopje soep wil kunnen warmen en een koud pilsje pakken. Per groep komen twee boten in

aanmerking voor de 'eindoverwinning'. De Breedendam MTB en de Da Vinci 29. En de Maril 950 en de 'oude' Loodsboot. De laatste heeft een prima uitstraling, een relatief 'lage' prijs, een opvallend compleet binnenwerk en –

## COMMENTAREN

### BREEDENDAM MTB

'Wij zijn blij dat blijkt dat de vaareigenschappen van de MTB 31 nog steeds klinken als een klok. Aan de kritische punten wordt gewerkt. Tot slot willen we volstaan met 'Quality remains after the price is forgotten'.

### DA VINCI 29

'Wij zijn vereerd met de uitslag van deze test. Als notitie willen

we nog opmerken dat door de zeer grote keus in kleuren voor de romp en de diverse uitvoeringen van de opbouw ook een klassiekere uitstraling gerealiseerd kan worden.'

### NORDIC CRUISER

'Bij het ontwerp van de Nordic Cruiser is duidelijk gekozen voor een doelgroep die een goed betaalbare boot wil, wars van snel-

heid en luxe. Gezien de verkoop-successen in Scandinavië, Duitsland en Zwitserland blijken ontwerper en werf hier goed in geslaagd. Klanten zijn vol lof over de vaareigenschappen en diverse praktische details zoals de spiegeldeur en de drie hijsogen waarmee de boot in een handomdraai op de trailer gezet kan worden.'

### RAPSODY 29

'Wij zijn blij te vernemen dat de Rapsody 29 wordt gezien als de Godfather onder de weekenders. Punten zoals bolders en gladde instap komen niet meer voor op de modellen vanaf 2004. De testboot was een wat ouder schip – onze demoschepen waren op buitenlandse beurzen aanwezig. Ook willen wij vermelden dat de boot er in drie uitvoeringen is,

	Breedendam MTB	Rapsody 29	Da Vinci 29	Nordic Cruiser
Lengte (m)	9,9	8,75	8,90	7,36
Breedte (m)	2,8	2,45	2,45	2,35
Waterverplaatsing (kg)	5.000	2.700	3.000	1.550
Diepgang (m)	0,5-0,8	0,7	0,80	0,60
Kruiphoogte (m)	1,85	1,8	1,75	1,70
Brandstoftank (l)	2x 220	120	184	135
Watertank (l)	100	140	90	40
Vuilwatertank (l)	40	50	40	0
Standaard motor kW (pk)	154 (210)	29 (39)	21(29)	40 (55)
Type motor	Volvo D4	Yanmar 3JH4E	Yanmar 3YM30	Volvo D255

Prijzen				
Standaard boot	€ 213.050	€ 110.900	€ 105.500	€ 76.935
Meerprijs houten romp	nvt	€ 15.100	€ 20.000	nvt
Motor als in testschip	€ 24.050 Volvo D4 210 pk	€ 11.900 VW 5 cil TDI 120 pk	€ 13.200 Yanmar 4 cil 125 pk	Standaard
Buiskap	Standaard	€ 2.250	Standaard	€ 3.023
Kuipent	Standaard	Standaard	Standaard	bij buiskap
Afleverkosten	Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
Vaarinventaris, vlag/stok	Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
Teakdek	Standaard	Standaard	€ 2.500	Standaard
Teak in kuip	Standaard	€ 1.690	Standaard	€ 3.855
Vaarklaar en antifouling	Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
Kuipkussens	Standaard	€ 1.850	Standaard	€ 388
Koelkast	Standaard 80 l	€ 1.560	Standaard	€ 1.111
Tweepitsfornuis	€ 350	Standaard	€ 1.500,00	€ 66
Soort fornuis	tweepits gas		wallas tweepits keramisch	
Pomptolet	Standaard elek	Standaard	Standaard	nvt
Anker en lijn	Standaard loodlijn	Standaard	Standaard	Standaard
Brandblusser	Standaard auto	Standaard	Standaard	Standaard
Boegschroef	Standaard	€ 3.350		€2.406
Vermogen boegschroef				
Met standaard motor	€ 213.400	€ 121.600	€ 109.500	€ 87.784
Met motor als in testschip	€ 237.450	€ 133.500	€ 122.700	€ 87.784

langzaam varend – prima vaareigenschappen. Maar het is geen boot die is bedoeld om snel te varen. Het snelle prototype kon ons op dat punt – nog – niet overtuigen. De Breedendam MTB klopt als een bus wat betreft ont-

werp en vaareigenschappen. Maar daar staat een prijs tegenover die de boot uitsluit voor de eindzege. Resten de Da Vinci en de Maril. De Maril is van die twee veruit het meeste 'jacht'. Zelfs zo veel, dat we ons afvragen of je de

boot nog wel als 'weekender' kunt bestempelen. Waarmee we uitkomen op de testwinnaar: de Da Vinci 29. Een echte weekender, goed gebouwd, met dito vaareigenschappen, handig in het gebruik en – niet in de laatste plaats – een heel goede uitstraling.

van compleet hout tot compleet polyester; de laatste ligt in een goedkopere prijsklasse.'

#### ONJ LOODSBOOT

'Met het prototype werkboot met 240 pk willen we laten zien met welke ontwikkelingen we bezig zijn. De opzet is om met een relatief kleine motor te kunnen opschieten, droog te kunnen varen en geen gas te hoeven

minderen in golfslag. Uit sleeptesten blijkt dat we met de nieuwe romp (770 EVO genoemd) met 35 pk precies 20 kilometer per uur kunnen varen. De zware motor was ook toegepast om de grens te kunnen bepalen. Binnen deze markt ligt die voor ons rond de 40 kilometer per uur. Echt interessant is de kruissnelheid. Voor de 770 EVO ligt die tussen de 30 en 40 kilometer per uur. Dan kun

je een motor kiezen van 55 tot 160 pk. De ontwikkeling van de 770 EVO is nog niet klaar en er kan daarom nog geen waarde worden gehecht aan snelheden en geluidsniveaus aan boord van dit prototype.'

De commentaren met betrekking tot de Rapsody 29, de Maril 950 en de Intercruiser 29 zijn verwerkt in de tekst.

#### ADRESSEN

##### Breedendam MTB

Jachtwerf de Breedendam, Loosdrecht  
telefoon (035) 582 86 86  
e-mail info@breedendam.nl  
www.breedendam.nl

##### Da Vinci 29

Da Vinci Yachts, Sneek  
telefoon (0515) 23 00 03  
e-mail  
info@davinciyachts.com  
www.davinciyachts.com

##### Intercruiser 29

Interboat sloepen en cruisers, Zwartsluis  
telefoon (038) 332 58 54  
e-mail info@interboat.com  
www.interboat.com

##### Maril 950

Maril Boats, Koudum  
telefoon (0514) 52 27 85  
e-mail maril@euronet.nl  
www.maril.nl

##### Nordic Cruiser

Jacht- en mallenbouw  
Van Noort, Medemblik  
telefoon (0227) 54 51 35  
e-mail  
vannoort@van-noort.nl  
www.van-noort.nl

##### ONJ Loodsboot

ONJ Motor Launches & Workboats, Weesp  
telefoon (0294) 25 26 22  
e-mail info@onj.nl  
www.onj.nl

##### Rapsody 29

Rapsody Yachts, Heeg  
telefoon (0515) 44 23 27  
e-mail info@rapsody.nl  
www.rapsody.nl

##### St. Tropez

Pol Trading, Goingarip  
telefoon (0566) 68 96 55  
e-mail info@poltrading.nl  
www.poltrading.nl

ONJ Loodsboot	St. Tropez 9.20	Maril 950	Intercruiser 29
8,00	9,20	9,60	9,00
2,65	3,00	2,95	3.35
2.300	3.500	4.200	5.500
0,60	0,80	0,75	0,95
1,45	1,70	1,80	1,58
400	120	440	600
50	120	350	200
40	120	150	75
18 (25)	29 (40)	41 (56)	48 (65)
Vetus M3.09	Volvo MD 2040	Yanmar 4JH3E	Vetus VH 4.65
€ 72.500	€ 82.500	€ 127.500	€ 119.000
nvt	nvt	nvt	nvt
€ 11.750	Standaard	€ 16.750	€ 26.000
Yanmar 110		Nanni 175 pk Tr valve	Volvo D6 310 pk
Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
€ 1.250	Standaard	Standaard	Standaard
Standaard	€ 750	Standaard	Standaard
Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
€ 5.800	€ 5.500	€ 7.800,00	€ 7.900,00
€ 2.392	€ 4.000	€ 4.950,00	Standaard 12 mm
Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
€ 665	Standaard	Standaard	Standaard
Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
Standaard	Standaard	Standaard	Standaard
Standaard	Standaard	Standaard elek	Standaard
€ 230	Standaard	Standaard	Standaard
Standaard	Standaard	Standaard auto	Standaard
			€ 3.200
			75 kgf
€ 82.837	€ 92.750	€ 140.250	€ 130.100
€ 94.587	€ 92.750	€ 157.000	€ 156.100

DE COMPLETE GEGEVENS-  
TABEL VIND JE OP  
WWW.WATERKAMPIOEN.NL