In 2002 verscheen de ONJ Loodsboot 1020 als grote broer van de succesvolle Loodsboot 770. Werfeigenaar Roel van Olst had goed geluisterd naar zijn klanten: een vierpersoonsboot met twee hutten en een grote open kuip om snel mee te varen. Met Willem Nieland als ontwerper voldoet de 1020 aan al deze vereisten en meer: de boot heeft uitstraling. De romp is getekend op snelheid, maar kan ook met een 50 pk motor worden geleverd. De boot weegt 5,5 ton (de romp is volledig in sandwich gebouwd), wat niet zwaar is voor een 10-meter schip en wat helpt om over de boeggolf te klimmen en te gaan halfglijden. Bewust is gekozen voor één motor; wel met dubbele filters en wierpotten.

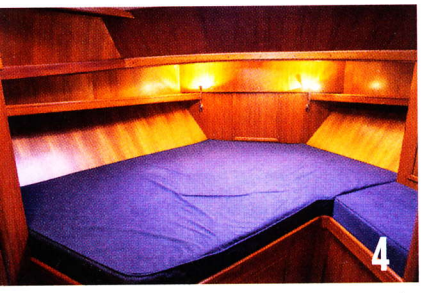
1

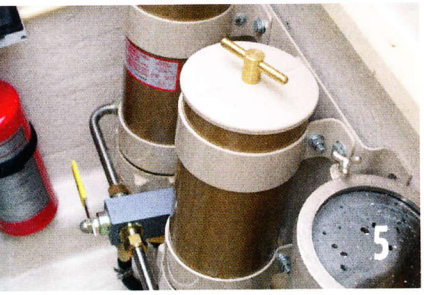
ONJ LOODSBOOT 1020

GEBOUWD SINDS 2002

2

3


4


5

1. VAREN *De ONJ is ook niet ontworpen voor varen op de vierkante millimeter. Het kleine roerblad geeft behoorlijk grote draaicirkels en dan is de boegschroef erg handig. Langzaam varend reageert de ONJ niet heel direct, maar na wat oefening is het goed te doen. Dan het gas erop. Met gemak wipt de ONJ 1020 over zijn eigen boeggolf en gaat glijden met een vaart van meer dan 40 km/u. Sturen is nu een peulenschil; precies en vrij van trilling. Binnen valt de lage geluidsdruk op, zeker in vergelijking met de Halmatic. Tijdens een vaarimpressie tien jaar geleden registreerden we in het stuurhuis 70 dBa bij 2.400 toeren.*

2. STUURSTAND *De luxere stuurstand in de ONJ heeft een bijzondere plek: niet helemaal voor in de salon. In de originele versie staat de stuurunit op rails en kan hij op die manier in z'n geheel tot in de kuip naar achteren worden verplaatst. De eigenaar van dit exemplaar wilde een vaste stuurstand en een aparte buitenbesturing.*
Op het zeer complete dashboard is amper een analoge klok te bekennen. Aan stuurboord een onvervalste dinette voor vier personen. Dit is een comfortabele en praktische meevaarplek en hoog genoeg voor een goed zicht rondom.

3. KUIP *Ondanks de buitenbesturing - niet standaard dus - blijft er veel ruimte over in de kuip. De banken dienen ook als bergruimte. De teakhouten blokroosters en de kuiptafel zijn wegneembaar. Weinig onderhoud in deze kuip, alleen de kajuittoegang en de tafelrand zijn blank gelakt.*

4. SLAPEN *Zoals het hele interieur is ook de tweepersoonskooi in het voorschip verrassend: die is diagonaal geplaatst. Lekker lang (2,10 m), maar wij hadden de kooi liever wat breder gezien dan de maximale 1,35 m, wellicht ten koste van het aparte zitje aan stuurboord. Dat is goed te realiseren. Behoorlijk wat bergruimte: een hang- en legkast en bergruimte onder het bed.*
Inzet: Verscholen onder de dinette en de kuipvloer is er een prima slaapruimte voor twee personen.

5. MOTORISERING *De geestelijk vader van de 1020, Roel van Olst, is vanaf het begin uitgegaan van één motor. Wetende dat motorstoringen voor 90 procent zijn toe te schrijven aan brandstofproblemen, zijn de brandstoffilters dubbel uitgevoerd. Met een bypass-leiding kun je van het ene (verstopte) filter naar het andere schakelen. Verder zijn er twee wierpotten.*

Met gemak wipt de ONJ over z'n eigen boeggolf

Een Scandinavische motorboot is stoer en kan hard varen. Dit gaat zeker op voor de Viknes 1030. Er is een werkbootuitvoering voor beroepsvissers die voldoet aan de Nordic Boat Standard en dat zegt veel over de constructie en de zeewaardigheid. Dat is niet gedaan door de boot zwaar te maken (hij is met 5,5 ton even zwaar als de ONJ), maar door een slimme, niet al te volumineuze romp die de golven soepel aansnijdt. De romp is traditioneel hand lay up gebouwd, de opbouw met vacuüminjectie. Je levert met de zeewaardige romp in op binnenruimte (hoewel vier kooien niet slecht is op deze lengte), maar bij de luxe-uitvoering krijg je er een prachtig, liefdevol ingetimmerd schip voor terug.

1

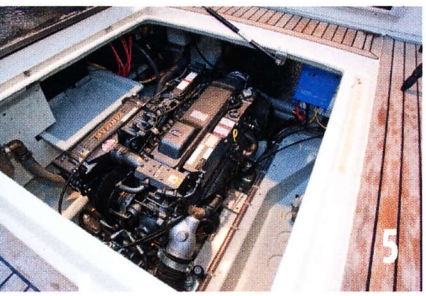
VIKNES 1030

GEBOUWD SINDS 2001

2

3

4


5

1. VAREN *Ook bij de Viknes 1030 is het weer hetzelfde verhaal: eigenlijk te ruime draaicirkels (over beide boegen 2,5 scheepslengte) vanwege het kleine roerblad. Lang leve de boegschroef. Langzaam varend gedraagt de Noor zich bijna als een zware waterverplaatser, terwijl dit een vrij lichte boot is. In golven, en met flink wat gas erop, gedraagt de boot zich voorbeeldig. Je voelt de ervaring die de ontwerpers in dit schip hebben gestoken. De constructie geeft geen krimp en ook geen piep of kraak van het interieur. De Viknes geeft je, net als de andere twee, een gevoel van veiligheid.*

2. STUURSTAND *De term cockpit is overdreven, maar in de Viknes 1030 zit je het beste van de drie, mits je niet langer bent dan 1,90 meter. Tijdens een groepstest in 2010 merkten we al op dat je ook onder ruige omstandigheden het schip zittend goed de baas blijft. Dat heeft uiteraard ook alles te maken met de rompvorm. De gashendel direct naast de stuurstoel is een uitstekende plek.*
Ook de Viknes heeft flinke ramen rondom, hoewel er net naast de stuurstand een spijl met een gordijntje zit. Ook hier een goede plek voor meevaarders: een luxueuze U-bank vlak naast de stuurman en met goed uitzicht.

3. KUIP *In de riante kuip van de Viknes is meer vloerruimte dan zit- en bergruimte. Hier wordt duidelijk dat bij het ontwerp is uitgegaan van liefhebbers van de vissport. Ruimte genoeg trouwens om een paar flinke tuinstoelen neer te zetten. Onder het grote luik de motor. Geen blank gelakt hout te bekennen.*

4. SLAPEN *De voorhut van de Viknes 1030 is de kleinste van alle drie de boten in deze vergelijking. Door de redelijk scherpe boeg is de ruimte hier beperkt en is het bed hoog geplaatst. Het houdt niet over, maar je kunt je redden. Door de hoogte van de tweepersoonskooi is de hoogte tot het plafond slechts 68 centimeter, zodat je niet rechtop kunt zitten. Er zijn geen hangkasten, alleen legruimte.*

5. MOTORISERING *Ronduit smetteloos, zoals de 300 pk sterke zescilinder Yanmar staat ingebouwd in de Viknes 1030. Door de grootte van het zware luik (met gasveer) kun je de motor goed bereiken voor controle en service. Precies zoals we verwachten van een Scandinavisch jacht zijn ook de gasinstallatie en de elektrische installatie helemaal voor elkaar. Een staaltje van technische ambacht.*

De Viknes geeft een gevoel van veiligheid

TECHNISCH GEGEVENS & CONCLUSIE

HALMATIC WEYMOUTH 32

Lxbxd	10,50 x 3,40 x 1,10 m
Ontwerper	John Askham, TT Boat Designs
Bouwer	Halmatic (romp)
Bouwmateriaal	polyester
Gewicht	ca. 8.500 kg
Kruiphoogte	ca. 2,60 m
Slaapplaatsen	2
Motor	1 of 2 x Ford Sabre (Perkins) (vanaf 110 kW / 150 pk)
Brandstof	2 x 250 liter (roestvast staal)
2ehands prijzen	€ 40.000 tot € 70.000

ONJ LOODSBOOT 1020

Lxbxd	10,20 x 3,45 x 1,05 m
Ontwerper	Willem Nieland
Bouwer	Zaadnoordijk Yachtbuilders (romp) en Zandbergen Jachtbouw (afbouw)
Bouwmateriaal	vinylester
Gewicht	5.500 kg
Kruiphoogte	2,38 m
Slaapplaatsen	4 in 2 hutten
Motor	Yanmar 6LPA-STP (232 kW / 315 pk) - kleinere motoren mogelijk
Brandstof	2 x 350 liter (kunststof)
2ehands prijzen	€ 149.000 tot € 230.000

VIKNES 1030

Lxbxd	10,42 x 3,42 x 0,95 m
Ontwerper	Jan-Inge Sivertsen en Ivar Magnussen
Bouwer	Viknes Båt, Noorwegen
Bouwmateriaal	polyester
Gewicht	5.500 kg
Kruiphoogte	2,83 m
Slaapplaatsen	4 in 2 hutten
Motor	Yanmar 140 kW tot 271 kW (190 tot 369 pk)
Brandstof	2 x 350 liter (zeewaterbestendig aluminium)
2ehands prijzen	€ 155.000 tot € 165.000

MET DANK AAN: WILLEM VAN OORTMERSSEN, ANDRE VIELEERS EN ELBURG YACHTING

CONCLUSIE

De Halmatic Weymouth 32 is de oerwerkboot van het stel en dat heeft voor- en nadelen. Op de 2ehandsmarkt vind je veelal oudere exemplaren, met zelfs nog houten opbouwen op de oudere modellen (jaren '60). Klemmend advies is om zo'n boot goed te laten bekijken door een jachtexpert. Bekende euvels zijn lekkende ramen en zwaar rokende motoren die soms zelfs de motorfundatie constructief hebben aangetast. Ingewaterde spanten komen ook voor. Het comfort (leefaccommodatie en bijvoorbeeld motorgeluid) voldoet niet altijd aan de huidige maatstaven. De echte Nelson-liefhebber kan daar mee leven, graag zelfs. Bovendien is de prijs navenant; aangeboden ONJ's en Viknessen zijn drie tot bijna zes keer zo duur. Stel dat je een Halmatic 'op de kop tikt' voor een halve ton en nog 20 tot 40.000 euro kunt besteden, dan kun je het niveau redelijk opkrikken en heb je voor minder dan een ton een veilig schip dat nog jaren meekan. Maar realistischer is een complete refit, met o.a. een nieuwe motor, een nieuwe elektrische installatie, interieur, dekken, navigatie-instrumenten... Dan gaat het eerder over een ton en al gauw een jaar tijd. En een refit valt nooit mee, eerder tegen.

De ONJ en de Viknes zijn per definitie veel jonger; beide stammen uit het begin van het millennium. De eigenwijs vormgegeven Viknes 1030 zal niet iedereen aanspreken met die terugvallende raampartij en de voorover liggende raamspijlen van het sowieso prominente stuurhuis. Dit geeft wel een 'beroepsuitstraling' en wat betreft veilig varen onder alle omstandigheden hoef je de Noren weinig uit te leggen. De aangeboden Viknessen voldoen volop aan de huidige normen van comfort. Dit geldt ook allemaal voor de duurste boot in deze vergelijking, de ONJ. Een prachtig en stoer schip, dat meestal zeer compleet werd afgeleverd. Onder andere door de bouwwijze - volledig in sandwich en met vinylesterhars - is de ONJ niet goedkoop, maar daar staat een enorme stijfheid in verhouding tot het gewicht tegenover. Door de sandwichconstructie heb je ook minder kans op condens, zodat het interieur frisser blijft dan bij massief polyester boten. Zowel de Viknes als de ONJ behoeven buitenom weinig onderhoud. Beide boten zijn een significant hogere investering dan de Halmatic, maar voor beide geldt: betalen en direct varen.