



“Boot van het jaar” in Nederland

ONJ LOODSBOOT 1020

Het gebeurt ons zelden dat we bij het bekijken van een nieuwe boot onmiddellijk een warm gevoel krijgen. Ook voor ons is onbekend dikwijls onbemind. Met de ONJ Loodsboot klikte het direct, en dat was ook zo voor de jury die hem in Nederland de Hiswa-trofee Boot van het Jaar 2003 toekende.

Wat zit er dan zo speciaal, tussen die 10 m van boeg tot hek, in die ingetogen zwarte schuit met haar eenvoudige witte opbouw?

De nog jonge Roel van Olst (nu 42) begint eind jaren tachtig links en rechts oude sloepen op te kopen. De meeste bij Muldor & Rijke. Hij knapt zo op en verkoopt ze door. In 1993 worden hem ook de mallen daarvan aangeboden, en al ziet hij daar vooreerst niets in, toch wordt dat het begin van een eigen productie. De eerste ONJ-sloop is 6,50 m, later 7,50 m. Een artikel in de Vaarkrant levert 40 kopers op. Roel laat de polyester rompen eerst in Litouwen maken, maar in 1997 wordt de productie helemaal naar Elahuizen (Nederland) gehaald. Het succes blijft niet uit, de klanten vragen naar grotere en beter uitgenuste boten. Zo komt er de Werkboot 770 en de Loodsboot 770. De werf, eerst met twee man, barst uit haar voegen, verhuist eerst naar Woudsend, dan naar Weesp aan de Vecht waar ze nu met tien mensen aan de slag zijn. De Loodsboot 1020 moest de waarlijke opvolger van de 770 worden. Maar met enkel schaalvergroting blijkt dat niet te kunnen. Zowat vijf jaar wordt over de bouw van dit schip geredetwist. Er worden meerdere Nederlandse ontwerpers aangesproken. Uiteindelijk vallen de tekeningen van Willem Neland meest in de smaak. Van de door Pim van den Brink gemaakte pluggen trekt

Zaadkoordijk de eerste romp voor het prototype. Met de wat uitdagende naam “Bofkont” ligt de eerste tekening voor ons op de Natte Hiswa in Urnuiden. We schrijven september 2002. Nu na vijf maanden zijn er al drie verkocht.

Langs buiten bekeken

Over de flinke stoere boeg, niet te hoog (1,10 m) steekt eventjes het anker uit, midscheeps blijft nog 70 cm vrijboord. De zeeg is daardoor fors, zonder overdrijving. Opvallend is de dubbele reiling in rvs pijp, een binnenste en de gewone buitenreiling. Dat geeft een onbeschrijflijk gevoel van veiligheid, is misschien bijzonder op een motorjachtje, maar noodzakelijk voor loodsboten waar onder alle omstandigheden aan dek wordt gewerkt. Het antislip gegoten gangboord is een halve meter breed, en op het cabinedek geven rvs handgrepen stevige grip.

De opbouw heeft beiderzijds drie ronde patrijspoorten vooraan en flinke aluminium ramen in het stuurhuis. Typisch de stijl van ONJ. Daarom geen vooruitstekende dakrand als de kiep van een kapiteinskopie. Niet hier midden op, maar aan de achterkant hangt (of staat) de neerklapbare mast in rvs zowat 1 m hoog met plaats voor antennes, GPS, VHF, radar en lichten. Onder bruggen van 2,50 m gaat hij gewind onderdoor.

In de ruime kuip, 9 m² met teaklaten belegd, vinden we drie bakskisten, die tevens fungeren als bank. Ze zijn stevig, functioneel vierkant en nergens is geprobeerd met wat rondingen toegevingen te doen voor meer sales-appeal. Wie de achterste kist opent, kan hier - eers de valse bodem weggenomen is - gemakkelijk van wierpot of brandstoffilter veranderen. Die zijn dubbel uitgevoerd. Onder de sb-bank zit de elektrische en manuele lenspomp.

Om vast te maken is er op het voorschip één dekbolder en achteraan twee met nog midscheeps een flinke klikker.

Kouken in U-vorm, kokkerellen en buiten kijken.



Interieur

De overgang van buiten naar binnen is moeilijk beschrijfbaar, want als de halve deur aan bb openstaat, kunnen we de stuurstoel ook buiten opstellen en de hele stuurstand naar achter schuiven om buiten te zitten sturen. Nooit vroeger aan zo iets gedacht? Sommige vaste meters zien we dan links voor ons, die we, als we binnen sturend, links achter ons vinden. Het display van radarbeeld en navigatiegegevens klappt slim in de stuurstand weg, en 180° omhoog gedraaid bij gebruik.

Onmiddellijk valt in de kajuit (2,00 m stahoogte) het scheeps no-nonsense design op. Het halfmatte teakhout en de hoekige vormen geven die stevige, wat hoekige uitstraling van betrouwbare sterkte. De dinette aan sb heeft een eettafel voor vier, die neergelaten een (nood)bed toelaat.

De kouken in U-vorm ligt twee trapjes lager en biedt een behoorlijk werkvlak, met schuiven in de langsrichting, berging voor keukenrestjes, warm en koud water, frigo en een vierpits gasstel. In onze testboot zit geen ovenje, maar een magnetron kan er wel ergens bij. De mv scheepskok is nooit geïsoleerd, kan niet enkel kijken en praten met de stuurman en de opvarenden maar kokkerellend ook genieten van het uitzicht door de opengaande patrijspoort.

Er vlak tegenover aan sb is de natte cel: het toilet met douche en wastafel. Natuurlijk is ook hier in het voorschip de eigersaatsruimte vlakbij. Met veel bergruimte, kleerkast, zijje en een bed van 1,35 m bij 2,10 m. Niet te breed en aan bb geplaatst, zodat de buitenste slaper als hij er eerst uit wil over de binnenste moet heen kruipen.

Verwonderd waren we toen we achter de dinette een schuifluik vonden, en achter een deurtje enkele treden die leiden naar een gezellig slaaphutje. Het heeft geen buitenzicht, maar krijgt licht en lucht uit een raampje in de kuip. Voor kinderen een zeer veilige plaats, goed gevonden, maar met een ietwat te kort bed (van 1,90 m) voor volwassenen flinke gasten.

Eettafel is kaartertafel, gaat ook neer tot hulpbed.

Om buiten te zitten schuift de stuurstand naar achter, ook de display kan wegklappen.



Technische gegevens

| | |
|----------------------|--------------------|
| - Lengte over alles: | 10,20 m |
| - Lengte waterlijn: | 9,80 m |
| - Diepgang: | 1,06 m |
| - Kruiphoogte: | 2,38 m |
| - Waterverplaatsing: | 5,5 ton |
| - Motor: | diesel 50 - 315 pk |
| - CE-klasse: | B |

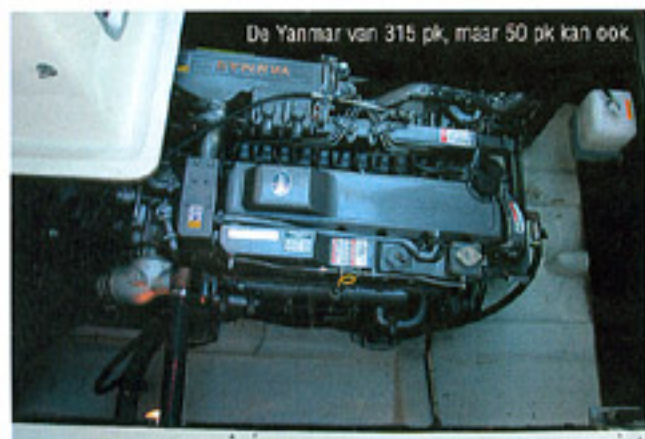
Technisch

Onze testboot is speciaal voor de werf als toonboot gebouwd. Daarom is hij uitgerust met een zware 6 cilinder Toyota-motor, gemarineerd door Yanmar als 6LP. Goed voor van 315 pk (232 kW) bij 3.800 toeren. Die machine staat omgekeerd en via een V-drive en een Centa-flex koppeling koppelt de as naar de schroef. Zo uitgerust kan hij planeren met halfvolle tanks tegen 40 km/u. Voor de "minder haastigen" die nooit willen planeren, is er een kleinere motor (al vanaf 50 pk). Want door zijn speciale scheg en met een groter roerblad kan de ONJ 1020 het ook traag.

Gewoonlijk hebben halfglijders twee motoren. Hier werd met reden gekozen voor één enkele. Een dieselmotor is immers een hoogst betrouwbare machine en als daar iets mee misgaat, is het ofwel met de koeling of met de voeding. Daarom hier alles dubbel, twee filters, twee wierpotten. En om van de ene op de andere over te schakelen, moet je niet eens de motorkamer in!

De boegschroef slikt 55 kW. De waaersluiting voor 220 V, de generator en accu's





De Yanmar van 315 pk, maar 50 pk kan ook.



Wasgelegenheid en toilet aan stuurboord.

zijn ruim voldoende voor tractie, comfort en halogeenverlichting die ook buiten in de kuip niets te wensen over laat.

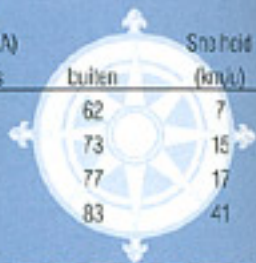
Alle tanks zijn uit polyester. Twee brandstoftanks bevatten samen 700 l dieselolie, in een andere kan 350 l drinkwater, en voor zwart- of afvalwater zit er nog een beetje van 80 l. Met een CE-B goedkeuring is het jacht goed voor open zee en kustvaart.

Vaarimpressie

We varen met de ONJ vanuit de jachthaven in Muiderzand. Het is een koude voorjaarsdag met soms geen wind en af en toe sneeuwachtige regenlagen met wind tot kracht 5 NW. De IJsselmeergolven zijn hier niet hoger dan 10 cm. We moeten voorerst netjes liggen en onze moedste kant tonen aan een tv-ploeg die opnamen maakt. Een gelegenheid waarbij we merken dat we bij het wachten voor bruggen of sluiscleuren ook stationair al gauw meer dan 5 km/u voortgang maken van zodra de schroef ingeschakeld wordt. De 315 psarden die grommen onder in de boot verlangen er blijkbaar naar om hun poten uit te slaan. Optrekken is geen probleem, binnen een tiental seconden planeert hij. We laten de motor eerst een tijdje fluisteren op verschillende toerentallen, dan op open water drukken we het gaspedaal in tot de ONJ 1020 van waterverplaatser een halfglijder wordt. Hij vaart enorm goed en blijft gemakkelijk bestuurbaar. Met opgeheven nous wordt het uitzicht vooruit maar smal, wat betert eens we de trimtappen bijstellen. Vol open genieten we van de snelheid, en nemen we er graag het geluid bij. Om overlast door geluid te weren, is in de isolatie van de motor leden plaat gebruikt.

Geluids- en snelheidstabel

| Toerental (rpm) | Geluid (dBA) | | Snelheid (km/u) | |
|-----------------|--------------|-----------|-----------------|----|
| | voorender | stuurhuis | buiten | |
| Stationair 900 | 56 | 55 | 62 | 7 |
| 1.500 | 67 | 65 | 73 | 15 |
| 2.000 | 70 | 69 | 77 | 17 |
| 3.500 | 79 | 78 | 83 | 41 |



In de ene bakskist zitten oploerbare davits, in de andere kan worden overgeschakeld naar een andere filter of wlerpot.

Instrumenten staan goed leesbaar voor ons met het display opengeklapt. Sommige data lezen we links achter ons op het vaste bord. We draaien ook rondjes om de bestuurbareid te testen, en die vallen nogal fors uit, zeker twee scheepslengten over bb en een halve meer over sb. De noodstop die we bij het testen normaal wel doen, hebben we nagelaten om de Hurth-keerkoppeling zeker geen pijn te doen. Achteruit blijven varen in een rechte lijn zonder te helpen met vooruitslaan om op koers te blijven lukte ons niet. Met een kleinere motor en het bijhorende groter roerblad misschien wel. Het roer van onze testboot is vooral voor hoge snelheden geproportioneerd. Zovend als een bolide legde de boot zich vast op zijn sprayseils, een brede witte snor spuitend.

Niet zomaar is de ONJ met de Hiswa-trollee Boot van het jaar 2003 gaan lopen! Het is een merkwaardige boot met een eigen karakter die dat ook uitstraalt. Misschien door zijn modern-klassieke vorm, zijn vele innovaties en zijn no-nonsense uitvoering. Wie zo'n boot heeft zal hem trots aan vriend en vijand tonen en er met nog meer genoegen mee varen. En het prijskaartje? De eenvoudigste uitvoering kost 190.000 EUR, onze testboot 275.000 EUR. Wie een eigen interieur wil, kan ook het technisch vaarklaar casco kopen en zelf albouwen. Vraag het maar aan Roel van Oist. Met die man kan je klappen! ▶

Info

ONJ Motor launches and Workboats, Nijverheidslaan 34, NL-1382 LJ Weesp, tel. 00-31/294252622, www.onj.nl