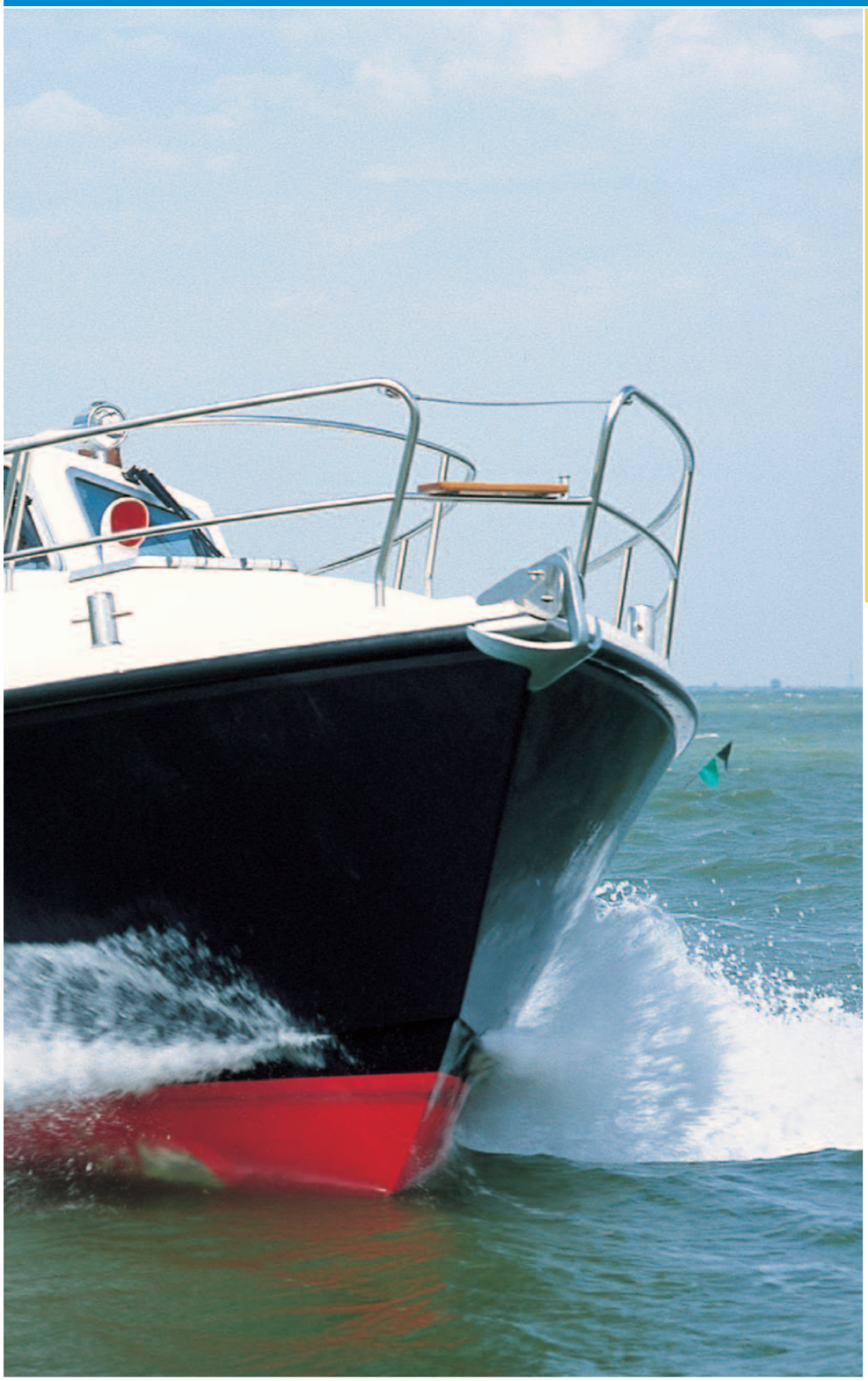
ANWW0215-028-vaarimpressie 10-12-2003 10:59 Pagina 28

ONJ LOODSBOOT 1020

INGETOGEN UITZONDERLIJK

ANWW0215-028-vaarimpressie 10-12-2003 11:00 Pagina 29

Plus	Min
+ Ontwerp en bouw	- Draaicirkels
+ Interieur en kuip	- Te grote trimflappen
+ Vaareigenschappen	- Hoge aanvangsnelheid
+ Uitstraling	



Fans van de ONJ Werkboot en Loodsboot moesten lang geduld hebben. Het duurde jaren voor ONJ-baas Roel van Olst tevreden was over een nieuw model: de grote Loodsboot 1020. Tijdens de Hiswa in september is deze voor het eerst te zien, maar wij probeerden 'm nu al uit.

TEKST JAN BRIEK | **FOTO'S** BERTEL KOLTHOF

HET was een zware bevalling. Wat heet; al toen Roel van Olst zijn succesvolle Loodsboot 770 op de markt bracht – inmiddels zijn er dik honderd gebouwd – liet hij weten dit type ook wel een slag groter te willen maken. Maar zo eenvoudig was dat niet. De 770 stomweg 'opblazen' zou onmogelijk zijn. Dus moest er een compleet nieuw ontwerp komen. Dat wel heel duidelijk in de lijn van ONJ zou passen.
Van Olst besloot dat hij liever over de volledige laag pakijs die de Noordpool bedekt, dan over één nacht ijs ging. Op z'n bureau belandden voorontwerpen van onder anderen Willem Nieland, Mulder en Rijke, René van der Velden, Hoek design, Vripack en Klaas Bes. Met name met die laatste was Van Olst al een heel eind, maar toen hij naar het ontwerp een model van 1 op 10 had laten bouwen, besliste hij dat dit het toch ook niet was. En vervolgens kwam Nieland weer in beeld. Van Olst maakte kennis met diens Pilot 29 en besloot het toch maar weer met de Rotterdamse ontwerper te wagen. Een gelukkige keuze: de Loodsboot 1020, het resultaat van hun samenwerking, is een van de opmerke-

ANWW0215-028-vaarimpressie 10-12-2003 11:01 Pagina 30

lijkste boten die de afgelopen tijd in Nederland zijn gebouwd. Na die lange aanlooptijd is de ontwikkeling van de boot toch nog vrij snel gegaan. In maart 2001 werd groen licht gegeven, Pim van den Brink (van Kolibri) bouwde de pluggen en Zaadnoordijk Yachtbuilders (van Zaadnoorddijk, oftewel C-Yachts) verzorgde de mallen en de bouw van de boot. Inderdaad: niet bij de ONJ-werf zelf. Van Olst hield de nieuweling bewust buiten de productielijn, zodat z'n eigen werf zich helemaal kon richten op de bouw van de kleinere Loodsboot en de ONJ Werkboot voor klanten.

IETS BIJZONDERS

De stap tussen de Loodsboot 770 en deze nieuwe 1020 lijkt misschien groot – en is dat ook, als je de boten naast elkaar legt – maar wel logisch. Deze maat was het minimum dat Van Olst nodig had om te kunnen voldoen aan de wensen die hij hoorde: een vierpersoonsboot met twee hutten én een open kuip, geschikt om sneller te kunnen varen en buiten te sturen. Van Olst en Nieland werkten het concept uit tot iets bijzonders. En, niet onbelangrijk, een boot die perfect past binnen de ONJ-lijn. Want het gevaar bestond natuurlijk wel degelijk dat Nieland een 'polyester Pilot' op papier zou zetten. De 1020 heeft echter tal van stijlkenmerken die hem onmiskenbaar tot een ONJ maken. Zoals de raamlijn en de stijl van de gebruikte ramen, de daklijn van het stuurhuis (zonder de tegenwoordig bijna verplichte 'pet') en de lijn en afwerking van de kuip. De 1020 heeft daarmee ook direct wat de 770 in hoge mate heeft: uitstraling. De boot appelleert aan dat ondefinieerbare onderbuikgevoel dat hebberig maakt. Maar is die hebberigheid ook terecht?

Om die vraag te kunnen beantwoorden, gaan we eerst maar eens naar binnen. Waar we aangenaam worden verrast. Want het interieur is een verzameling van niet alleen slimme, maar ook zeer functionele vondsten. Bovendien moet je bedenken dat het binnen woekeren was met de ruimte. De rompvorm van de ONJ 1020 is getekend op snelheid, maar de boot kan ook als waterverplaatser worden geleverd. Roel van Olst wilde daarom een flinke scheg onder de boot. Daardoor wordt hij weliswaar minder snel als glijder, maar het verbetert de vaareigenschappen als je langzaam vaart. De 'langzame' versie wordt bovendien voorzien van een groter roer. De ONJ heeft een scherpe boeg, relatief smal op de waterlijn, en twee lellen van sprayrails. Geen volumineuze romp dus waarin een ontwerper zich naar hartelust kan uitleven. Nou heeft Nieland niet veel ruimte nodig om zich uit te leven. Integendeel: het lijkt of zijn kwaliteiten juist in de kleine ruimte het best tot z'n recht komen. Op de 1020 heeft hij zich overtroffen. Overdreven? Kijk dan maar eens naar de ruime U-vormige kombuis waar je centraal in het schip staat. Niet beneden, maar ook niet echt ín het stuurhuis. Maar wel met uitzicht naar buiten en perfect contact met het stuurhuis. Of kijk naar de natte cel: met een aparte douchecabine. Naar de tweede hut, die niet meer lijkt dan een grote kast, maar een volwaardige slaapplaats biedt aan twee personen. En de verplaatsbare binnenstuurstand, zodat je zowel binnen als buiten kunt sturen. En dan heb je ook nog eens een heel ruime open kuip. Een ander zou al tevreden zijn met één van die zaken. Op de 1020 vind je het allemaal.

> De boot appelleert aan dat onderfinieerbare onderbuikgevoel dat hebberig maakt

OPMERKELIJKE INDELING

De indeling van de ONJ 1020 is opmerkelijk, omdat je eigenlijk niet meer kunt spreken van een duidelijke scheiding tussen stuurhuis en voorschip. Helemaal voorin vind je natuurlijk de eigenaarshut. Met veel berguimte, een apart zitje en een bed (maximaal 1,35 meter breed) dat wat breder zou mogen zijn. Dat is echter zonder problemen te maken. Kom je uit de eigenaarshut, dan heb je aan je rechterhand al direct de kombuis die een soort 'natuurlijke' verbinding vormt met het stuurhuis. Een echte kombuis bovendien: met veel berg- en werkruimte en een afvalberging en waar je – dankzij de U-vorm – met wat kleine aanpassingen zelfs zeevast kan staan. Ertegenover is de natte cel. En ook hiervoor geldt: zeer functioneel en gericht op gebruik. Met een aparte douchecabine (dat is Nieland inmiddels aan z'n stand verplicht). En dan het stuurhuis, gekenmerkt door 'the return of the dinette'. En hoe! Je hebt een uitstekende zit, ook tijdens het varen waarbij je naar voren uitzicht hebt. En een grote tafel waaraan je écht uitgebreid kunt eten of een kaartje leggen. Lekker onderuit zitten? Kussentje in de rug en de benen op de bank; wat wil je nog meer? Plus dat je van de dinette in een handomdraai een derde bed maakt (2,10 bij 1,35 meter). En het biedt nóg een voordeel: de achterste dinettebank verschaft de ruimte die nodig is om aan stuurboord achterin een tweede hut te maken.

Die tweede hut is ook weer zo'n vondst. In het stuurhuis lijkt het niet meer dan een flinke hangkast, maar doe je de deur open en schuif je het luik daarboven naar achteren, dan blijkt in die 'kast' een volwaardig bed te zitten (0,90 tot 1,50 meter breed, 1,95 meter lang). Voor de gasten (of je kinderen natuurlijk) is er ook nog eens bergruimte onder het bed, in een vak onder de instap en in een bergschap langs de wand. Een klapraampje (in de kuipbank tegen het stuurhuis; de achterzijde van de tweede hut) zorgt voor ventilatie.

Al die binnenruimte is niet ten koste gegaan van de ruimte in de kuip. Daar vind je drie 'bakskisten' als kuipbanken. Slim zijn ook weer de vulstukken tussen de banken in de achterste twee hoeken. Haal je die eruit, dan kun je daar perfect staan bij het aan- en afmeren.

DUBBEL BRANDSTOFSYSTEEM

Geen twee motoren voor de ONJ 1020. Nergens voor nodig ook: met één 315 pk-kar komt de boot al aan een respectabele kruis- en topsnelheid. Maar dan moet die motor wel zijn geïnstalleerd zoals het hoort; en dat is het geval. Aan het onzinnige argument dat een tweede motor 'extra veiligheid' betekent, is Van Olst gelukkig voorbij gegaan ('Rijdt iedereen die dat zegt ook in een auto met een extra motor onder de kap?'). Motorproblemen worden negen van de tien keer veroorzaakt door brandstofproblemen. En daarom is op de nieuwe ONJ het brandstofsysteem dubbel uitgevoerd. Met dubbele wierpotten en dubbele filters. Achterin, buiten de motorruimte, zodat je er goed bij kunt. En ook de twee brandstoftanks zijn onafhankelijk van elkaar opgesteld; door een kraan om te zetten, gebruik je brandstof uit de bakboord- of stuurboordtank.

In dit prototype van de 1020 staat een Yanmar 6-cilinder 6-LP van 232 kW. Het is overigens de bedoeling om het jacht standaard met een lichtere motor

ANWW0215-028-vaarimpressie 10-12-2003 11:02 Pagina 31

1a

1b

2a

2b

3

4

1a en 1b **Zekerheid is veel meer afhankelijk van de kwaliteit van de brandstof dan van het aantal motoren. Daarom één motor met dubbel uitgevoerde wierpotten en brandstoffilters. Geplaatst in de bak achter de motor, zodat ze makkelijk bereikbaar zijn.**

2a en 2b **Briljante vondst: een verschuifbare stuurconsole. Die wordt geborgd aan de wand en hangt aan twee rails. De stuurstoel staat desgewenst in een pot in de salonvloer of in de kuip.**

3 **U-vormige kombuis; goed geplaatst halverwege voorschip en stuurhuis. Met uitzicht naar buiten en prima contact met het stuurhuis.**

4 **Slimme, originele indeling zonder duidelijke overgang tussen stuurhuis en voorschip. Let ook op de terugkeer van de dinette.**

5a en 5b **Ruime natte cel met aparte doucheruimte.**

6 **In het stuurhuis lijkt het niet meer dan een flinke hangkast. Het is echter een volwaardige tweede hut voor de kinderen of de gasten.**

7 **Voorpiek met in de zijde geplaatst bed, dat breder zou mogen en kunnen.**

5a

5b

6

7

ANWW0215-028-vaarimpressie 10-12-2003 11:03 Pagina 32

te leveren, van rond de 42 kW (60 pk). Daarmee wordt het natuurlijk een gewone waterverplaatser en boet je dus in op de gebruiksmogelijkheden. Het lijkt dan ook voor de hand te liggen om het schip met meer motorvermogen uit te rusten. De motor staat onder de kuip in een zware kist die is opgebouwd uit ingelamineerde loodplaten (die ook wel in kajuitvloeren worden gebruikt). De motor staat op twee zware stringers die van voor tot achter op de bodem zijn ingelamineerd; ter plaatse van de motor zijn ze versterkt met 12-millimeterstaal. Omdat de motor relatief ver naar achteren staat, is hij omgedraaid en voorzien van een V-drive met een Centaflex flexibele koppeling. Ook is er in de motorkamer een automatische blower geïnstalleerd die ervoor zorgt dat de ruimte na het varen goed doorlucht en afkoelt.

ALS EEN TREIN

We varen met de ONJ 1020 vanuit Muiden. Een mooie dag met niet zo gek veel wind, zo'n 3 beaufort. De nieuwe Loodsboot ontpopt zich op het ruime water van het zuidelijke IJsselmeer als een echte, comfortabele snelvaarder. Eenmaal over de 'hump' (het punt tussen waterverplaatsen en glijden) heen, vlijt de boot zich comfortabel op z'n brede sprayrails en loopt dan – bijna letterlijk – als een trein: comfortabel en stabiel gaat hij zonder mankeren naar een top van 40 kilometer per uur (met de tanks meer dan halfvol). En dat terwijl er onder dit prototype nog een schroef was gemonteerd die niet optimaal bleek. Volgende modellen zullen zonder twijfel nog harder lopen. Nou is zo'n top leuk, maar veel belangrijker zijn de kruissnelheden die je met deze boot kunt varen. Draai je bijvoorbeeld rond de 2.400 rpm, dan vaar je bijna 25 kilometer per uur en is het in het stuurhuis met 70 dBa nog heel comfortabel. De trimflappen die op deze boot zijn gemonteerd, zijn in wezen niet nodig om hem aan het planeren te krijgen. Ze kunnen echter wel van

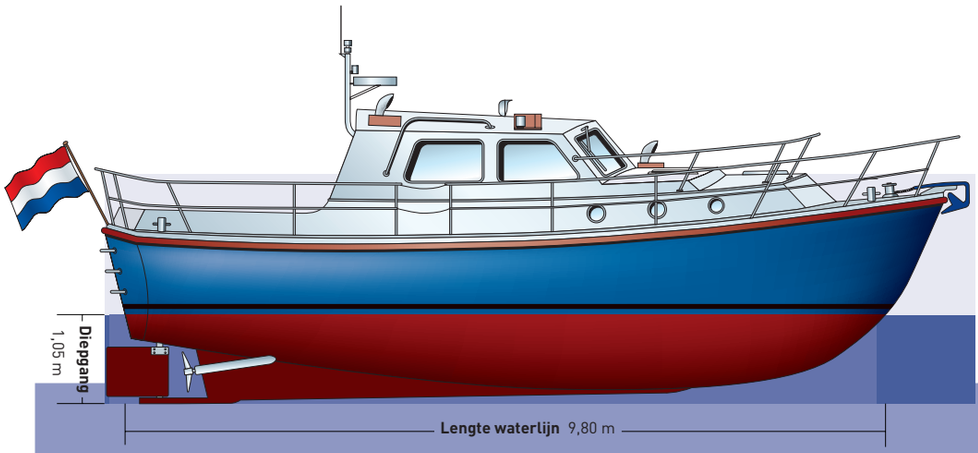
Willem Nieland heeft zichzelf overtroffen

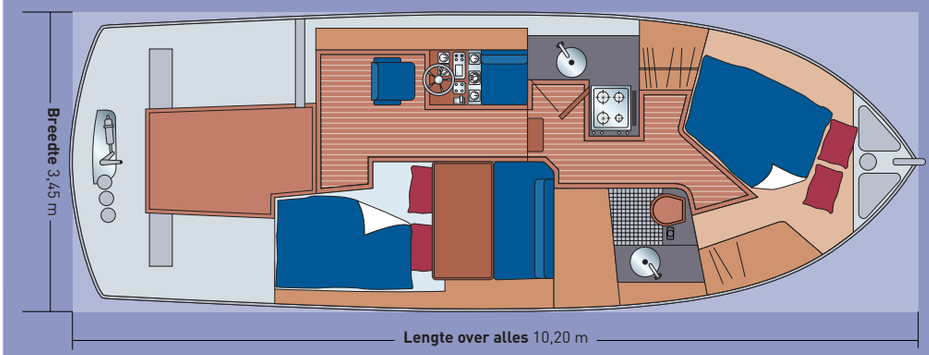
dienst zijn als je de langstrim al naar gelang de omstandigheden, bijvoorbeeld met flinke golfslag op de kop, wilt beïnvloeden. De flappen die er nu achter zitten, zijn echter wel heel ruim bemeten. Een kleine druk op de bedieningsknoppen heeft daardoor – te – bruuske gevolgen. Als je wilt, kun je de kop bijna onder water trimmen en dat is ook weer wat te veel van het goede. Kleinere flappen monteren lijkt dan logisch. Ook wat betreft manoeuvreren is de ONJ 1020 een snelvaarder. De boot is voorzien van een relatief klein vrijhangend roer waardoor het stuurgedrag niet is te vergelijken met dat van een waterverplaatser. De meeste snelvarende boten zijn voorzien van twee motoren waarmee je kunt manoeuvreren (dat is dan weer een voordeel van twee boven één), maar de ONJ moet het zonder die voorziening doen. Dat is even wennen. De draaicirkels zijn heel behoorlijk (vooral die over stuurboord is erg ruim) en dat maakt dat je wel even moet oefenen op het manoeuvreren in kleine ruimtes. Niet te veel toeren en de kopschroef bij werkt het makkelijkst. Het lijkt dan ook gerechtvaardigd om die kopschroef in de standaardlevering op te nemen. Het is bovendien rekening houden met de hoge aanvangssnelheid, zo'n 7 kilometer per uur met de motor in z'n werk. Wellicht zou bij de zwaardere motorvermogens gebruik kunnen worden gemaakt van een zogenoemde trollingvalve om de snelheid bij lage toerentallen uit het schip te halen. Overigens kan op dit prototype nog worden geëxperimenteerd met bijvoorbeeld de schroefmaat en de plaats van de schroef (die kan nog korter op het roer) om het stuurgedrag te verbeteren; het zou de boot zeker ten goede komen.

CONCLUSIE

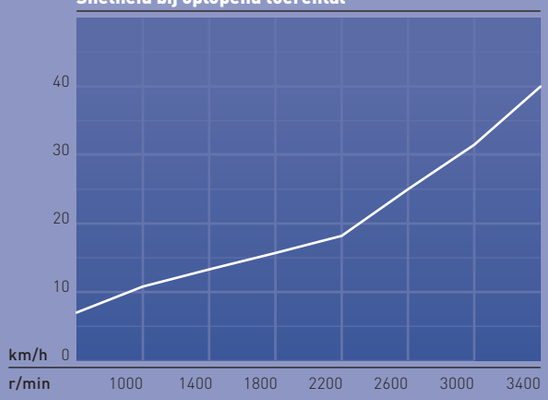
Een bijzondere boot. Anders kun je de ONJ 1020 niet omschrijven. Vernieuwend wat betreft het binnenwerk, ongetwijfeld zaken die je op andere jachten in de toekomst ook zult tegenkomen. De verplaatsbare stuurstand bijvoorbeeld en de slimme tweede hut lijken zo voor de hand liggend, dat het vreemd is dat nog niemand het eerder bedacht. En niet alleen voor de hand liggend, ook heel functioneel. De vondsten op de ONJ 1020 zijn niet zomaar gadgets, ze werken. Tel daarbij de gebruiksmogelijkheden van de boot en de uitstraling – de 770 heeft inmiddels onomstotelijk bewezen dat het loodsboottype geliefd is – en je kunt bijna niet anders dan concluderen dat de 1020 dezelfde glanzende toekomst tegemoet gaat als z'n kleinere voorgangers.

ANWW0215-028-vaarimpressie 10-12-2003 11:03 Pagina 33

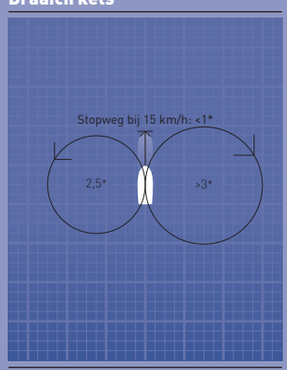




Snelheid bij oplopend toerental

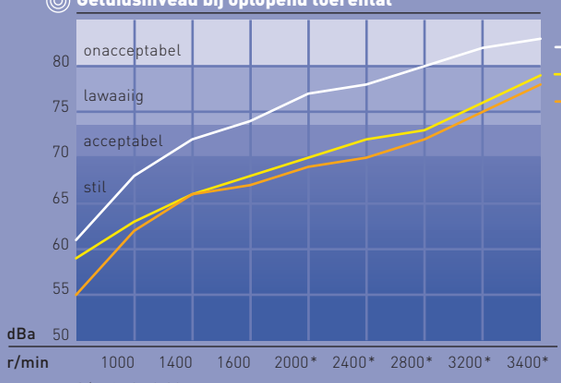


Draaicirkels



* = bootlengte

Geluidsniveau bij oplopend toerental



* 'water'geluid

** Ten tijde van het maken van deze Vaarimpressie waren de exacte details rondom standaardlevering en opties nog niet bekend; de hier genoemde prijs is een indicatie.
Het prototype is zeer compleet uitgerust en voorzien van alle mogelijke extra's.

ONJ LOODSBOOT 1020 IN DETAIL

Gewicht	5.500 kg
Kruiphoogte	2,38 m
Motorinstallatie	Yanmar 6-cilinder 6 LP, 232 kW (315 pk) met Hurth-keerkoppeling en Centaflex flexibele koppeling
Boegschroef	elektrisch, 55 kW
Brandstof	2 x 350 l (kunststof)
Water	350 l (kunststof)
Vuilwater	80 l (kunststof)
Romp	V-vormig voorschip verlopend tot rondspant met plat vlak achter, sprayrails over de gehele lengte van de romp, vrijhangend aangehangen balansroer
Voorhut	tweepersoonskooi: 2,10 m lang, 1,10 -1,35 m breed; vluchtluik en 2 poorten, binnenhoogte: 1,85 m; bergruimte onder het bed, onder het zitje aan stuurboord, 1 x leg- en 1 x hangkast
Stuurhuis/salon	verplaatsbare stuurstand aan bakboord, aan stuurboord dinette (om te bouwen tot dubbel bed; 2,10 x 1,35 m), binnenhoogte: 1,95 tot 2 m; bergruimte in kastenwand aan bakboord en onder voorste bank dinette
Kombuis	U-vormige kombuis met vierpitskooktoestel (gas), koelbox met compressor en koelkast; bergladen en kasten, extra bergla onder voorste bank dinette; aparte afvalberging
Natte cel	toilet/wastafel en douche in twee ruimtes; binnenhoogte douche (met zitje): 1,81 m; binnenhoogte toiletruimte: 1,95 m; 2 x poort, 1 x luik ter ventilatie; 3 bergkasten
Achterhut	maximale binnenhoogte: 1,72 m; minimale hoogte boven het bed: 0,60 m; tweepersoonskooi: 1,95 m lang, 0,90 tot 1,50 m breed; berging onder bed, in bak onder de instap en in bergschap; 1 x poort
Ontwerp	Willem Nieland
CE	B
Prijs in standaarduitvoering	190.000 euro
Prijs schip Vaarimpressie	ongeveer 270.000** euro
Opties onder meer	zwaardere motor, trimvlakken, zwemplateau, verwarming, dubbel glas, boegschroef, verplaatsbare stuurstand, navigatiesysteem, walstroominstallatie, teak potdeksel en kuipvloer, elektrisch toilet
Bouw en verkoop	Van Olst Yachting telefoon (0294) 25 26 22 fax (0294) 25 28 29 www.onj.nl, e-mail info@onj.nl adres vanaf 1 september: Nijverheidslaan 34b, 1382 LJ Weesp