3 Compacte Cruisers

Tempo Trio

INTERCRUISER 29 ONJ PILOT

Ze bieden meer dan een open motorboot of een sloep en zijn compacter dan een 'echt' motorjacht. Met genoeg binnenruimte voor een langere tocht, maar ook alle ruimte om buiten van het water te kunnen genieten. Drie nieuwkomers nemen we onder de loep. In essentie vergelijkbaar maar in de praktijk blijken ze toch heel verschillend. Een uitgebreid verslag van drie dagen varen met de Intercruiser 29, de ONJ Pilot 920 Open en de Rapsody R30.

TEKST JAN BRIEK EN JEFF HOLLESTELLE | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

920 OPEN

RAPSODY R30

Intercruiser 29

De sloep voorbij

Helemaal nieuw is de Intercruiser 29 niet. Versie 1 werd vier jaar geleden voor het eerst gebouwd; ruim vijftig exemplaren van dit model verlieten inmiddels de werf in Zwartsluis. De boot werd in die vier jaar zo populair dat er zelfs een vereniging van cruiservaarders werd opgericht. Die evalueerden hun eigen boot en gaven de resultaten door aan de werf. Jerry Schuiten van Interboat sloepen & cruisers somt de belangrijkste veranderingen op: een vaste ruit in plaats van een losse kap, 7 tot 9 centimeter meer stahoogte, een aangepast ontwerp van de romp achter, de mogelijkheid om patrijspoorten in de romp te bouwen en naar keuze een hogere zeereling.

Achterin sturen was en is het basisprincipe van de Intercruiser 29. In eerste instantie bedoeld voor de sloepenvaarder en de voormalig zeiler, die gewend zijn aan deze stuurpositie. De hele boot is rondom die stuurstand achterin gebouwd en dat verklaart bijvoorbeeld de relatief lage opbouw.

Intercruiser bouwt alle schepen op de eigen werf - sinds vorig jaar augustus heeft het bedrijf een grote nieuwbouwhal waar 70 cruisers per jaar kunnen worden gebouwd. Het gaat dan om drie modellen: de 27, 29 en 34. De werf bouwt ook sloepen, maar de productie hiervan is strikt gescheiden van die van de cruisers. De 29 omvat ongeveer een derde van de productie van de cruiser-types. De boot kan waterverplaatsend en snel worden geleverd. De verhouding is ongeveer fifty-fifty.

Rapsody R30

Zien en gezien worden

Rapsody uit Heeg heeft een roerige tijd achter de rug. Het bedrijf stopte de samenwerking met de Turkse Egemar-werf. Daarnaast verwierf het bedrijf een belang in Dehler Yachts, maar ook die samenwerking is - noodgedwongen - gestopt. De productie van de boot wordt nu door Rapsody Yachts International in eigen beheer - in Heeg - met een eigen bouwploeg georganiseerd.

Rapsody heeft grote plannen met z'n R30. Minimaal twintig in het eerste jaar is nu de doelstelling. De eis aan ontwerper Ulrich Wevers was een snelvarende boot die ook goed uit de voeten moest kunnen in de Amsterdamse grachten. Een opvallend detail is dat de boot zelfs kan worden voorzien van wadpoten! Ulrich Wevers tekende voor Rapsody ook de Venegy - een snelle motorboot in de stijl van Riva - en de R32.

Het is voor het eerst dat een Rapsody wordt voorzien van een hekdrive. Dat is niet alleen gedaan uit praktisch oogpunt, maar ook omdat dit type aandrijving de poort moet openen naar internationale markten. Inmiddels lijkt dat z'n vruchten af te werpen. Er zijn al diverse Rapsody's R30 verkocht in Monaco, op Mallorca en in Berlijn. De boten komen compleet afgebouwd in Heeg aan. Daar is eigenlijk alleen een motorcheck, de inbouw van wat apparatuur en het aanbrengen van de antifouling nog nodig.

ONJ Pilot 920 Open

No-nonsense

ONJ is de afgelopen jaren zeer succesvol geweest met de stoere Pilot 770. Van dit type heeft de Nederlandse werf er ruim 300 gebouwd. In 2002 werd de grotere 10.20 ontwikkeld die in 2003 de titel 'Motorboot van het jaar' kreeg. Nu brengt ONJ de Pilot 920 Open op de markt, een motorboot die het gat tussen de twee bestaande modellen uitstekend opvult. Ook deze nieuweling draagt onmiskenbaar het ONJ-signatuur, stoer zonder overbodige opsmuk. Toch hebben de ontwikkelingen bij het bedrijf niet stilgestaan. De 920 mag dan naadloos in de huidige lijn passen, hij is duidelijk moderner en strakker vormgegeven. Roel van Olst, eigenaar van ONJ: "Het werd tijd om een model in deze lengte aan onze range toe te voegen. Veel eigenaren van een 770 die een stapje groter wilden, vroegen hierom. Het verschil tussen een 770 en de 10.20 is voornamelijk financieel erg groot. We hebben bij de ontwikkeling van de 920 goed naar onze klanten geluisterd, en net zolang gepuzzeld tot we alle wensen hebben kunnen inpassen. Zo heeft hij stahoogte, een volwaardige kombuis en een afgesloten toilet gekregen." De 920 is een robuuste verschijning, de strakke en brede tumblehome romp met de rechte neus maken het een karaktervol scheepje. Standaard wordt hij geleverd met een bescheiden 42 pk motor, al is hij ontworpen om goed snel te kunnen varen. Er kan optioneel gekozen worden voor een enkele motor tot 260 pk of zelfs twee motoren van 190 pk.

INTERCRUISER 29

De Intercruiser is standaard voorzien van een dubbel brandstoffilter, dat zorgt voor extra veiligheid.

+ Constructie **- Ongebruikte ruimte onder kuipvloer**

Voor de veiligheid zijn de afvoeren van de ONJ-kuip gemaakt van roestvast stalen standpijpen. Afsluiten, waarbij de kuip vol kan lopen, is niet mogelijk.

ONJ PILOT 920 OPEN

+ Nauwkeurige bouw **- Afwerking Tekdek**

RAPSODY R30

We kennen dit praktische systeem al van de Dehler-zeilboten: luiken in de kuipvloer zakken.

+ Luxe afwerking **- Bereikbaarheid techniek**

Bouw en techniek

Van deze gerenommeerde Nederlandse merken verwacht je smetteloze producten. Alle drie hebben ze ruime ervaring met het bouwen van polyester schepen. En al bieden resultaten behaald in het verleden geen garantie voor de toekomst, het geeft wel vertrouwen.

Zonder uitzondering zijn de drie deelnemers aan deze test zorgvuldig en netjes gebouwd. De afwerking van het houtwerk en het polyester is bovengemiddeld goed. Als enige van de drie bouwt Intercruiser de 29-voeter volledig in eigen huis. Vanaf de eerste mal tot en met het laatste afwerklatje wordt de boot in Zwartsluis gebouwd. Het niveau waarop dat gebeurt is zoals we al eerder constateerden bij de test van de 27-voeter, zeer hoog. ONJ laat de 920 bouwen bij Zaadnoordijk. Deze Friese jachtwerf heeft een rijke historie in de polyesterbouw waarbij de nadruk vooral op zeiljachten ligt. De ervaring van de werf is goed terug te zien in de ONJ. De boot is volledig digitaal en driedimensionaal ontworpen waardoor het eindresultaat zeer doordacht is. Het voordeel van deze methode is dat ingewikkelde vormen al op de computer beoordeeld en getoetst kunnen worden. Een mooi voorbeeld hiervan is de complex gevormde kuipvloer annex motorluik wat een knap stukje polyesterwerk is. Zoals al eerder gemeld, werden de eerste Rapsody's gebouwd bij Dehler. Deze van origine zeilbootbouwers hebben duidelijk hun stempel gedrukt op de R30. Het is frappant om te zien dat je als je de technische installatie bestudeert, je het gevoel hebt aan boord van een zeilboot te zijn. Het is lastig uit te leggen wat dat precies is maar het heeft voornamelijk te maken met de seriematige manier van bouwen afgestemd op polyester.

Motorisering

Alle drie de schepen zijn ontworpen om snel te kunnen varen. Standaard worden de Intercruiser en de ONJ geleverd met een bescheiden dieseltje. Voor de Intercruiser is dat een 65 pk sterker viercilinder Vetus. Hij haalt hiermee een snelheid van zo'n 14 km/h. Als je snelvaren niet noodzakelijk vindt is dit een prima keuze. De eerste motor op de prijslijst waarmee de Intercruiser snelvarend wordt, is de 190 pk Volvo Penta. Het door ons geteste schip is voorzien van een 225 pk sterke Volvo. Een 280 pk is ook mogelijk maar daarmee is hij naar onze mening *overpowered*. De 225 pk past hem beter. De ONJ heeft standaard een 42 pk Vetus-diesel waarmee hij ook een snelheid zal halen van rond de 14 km/h. ONJ kiest bij de grotere vermogens voor Yanmar-motoren, waarbij de 220 pk zescilinder minimaal nodig zal zijn om hem snelvarend te krijgen. Het testschip is voorzien van een 260 pk turbodiesel die hem goed past. De Rapsody wordt alleen als snelvarend schip geleverd met als standaard motor een viercilinder 225 pk Volvo Penta-turbodiesel. Maar gezien het karakter van de boot is de keuze voor een wat sterkere motor gerechtvaardigd. Hij vaart namelijk zeer plezierig snel en met de standaard motor zul je het gevoel hebben dat hij tekort komt. Als enige van de drie heeft de Rapsody een z-drive oftewel een hekdrive. Deze configuratie zorgt mede voor de goede snelvaareigenschappen. Het standaard geopperde nadeel van zo'n hekdrive, het nerveuze gedrag als je langzaam vaart, is bij de Rapsody niet aanwezig. De motoren van de ONJ en de Intercruiser staan zeer ruim ingebouwd onder de kuipvloer. Ze zijn hierdoor goed bereikbaar voor bijvoorbeeld het controleren van het oliepeil. De motor van de Rapsody staat vanwege de hekdrive helemaal achterin het schip tegen de spiegel. De inbouw is keurig gedaan maar de bereikbaarheid is minder. Je moet nogal wat overhoop halen aan banken en afdekplaten, wil je bij de oliepeilstok komen.

> Deze schepen zijn ontworpen om snel te kunnen varen

Opvallende zaken

Het polyesterwerk van de drie schepen is strak. Allemaal zijn ze conventioneel, volgens de handlay-up methode gebouwd, en wordt boven de waterlijn een schuimkern toegepast. Behalve bij de Rapsody, daar wordt balsa gebruikt. Ook de motorfundaties zijn van polyester vervaardigd en zwaar uitgevoerd. Het houtwerk is bij alle drie grotendeels machinaal - CNC - vervaardigd. Dit zorgt voor nauwkeurigheid, maar geeft het houtwerk, voornamelijk 'achter de schermen', een wat cleane en industriële uitstraling. ONJ kiest in de kuip voor de kunststof teak-variant van Tekdek. Op het eerste gezicht ziet dat er netjes uit, maar in detail overtuigt het minder. De zwarte kitnaden lijken zo hier en daar open te staan. De lijfhouten zijn in twee delen gemaakt, wat onecht lijkt. De elektrische installatie aan boord van de Rapsody is zeer lastig te bereiken. De lader, maar ook de zekeringen, zijn geplaatst op een schot achterin de bakkist en je zult echt op je rug de bakskist in moeten om erbij te komen. De elektronische motorbedieningshendel van de Intercruiser heeft een handig akoestisch signaal, dat klinkt als hij in de neutraalstand wordt gezet. Dat werkt in de praktijk erg geruststellend, zeker met deze grote motorvermogens.

Het interieur

Wie wel eens heeft nagedacht over het interieur van z'n boot, zal weten tegen welke (on)mogelijkheden je oploopt bij het maken van een goed functionerend binnenwerk. Juist in deze maat boten is niets moeilijker. In het geval van ons tempo trio zijn de werven echter uitstekend in hun missie geslaagd.

Op de Intercruiser is duidelijk gekozen voor 'buiten', maar zonder dat dat de binnenruimte schaadt. De kajuit zul je vooral gebruiken als je de boot als 'weekender' of voor nog langere tochten gebruikt. Tijdens dagtochten komt het toilet beneden goed van pas. Onderdeks neemt het grote tweepersoonsbed (2 meter lang en 0,40 tot 2,30 meter breed) voorin een prominente plaats in. De beide bankjes ter weerszijden lopen door tot onder dit bed, zodat je twee extra slaapplaatsen hebt. De breedte is echter beperkt; minimaal 40 centimeter. Ter weerszijden van de kajuitingang een kast en de oven en aan bakboord de toiletruimte. Wat minder handig is hier de plaatsing van de wasbak: 'onder' de kuipbank, zodat je er lastig bij kunt. De binnenhoogte in de kajuit is 1,78 meter. Intercruiser heeft ervoor gekozen de kookgelegenheid min of meer in de doorgang van kuip naar kajuit aan stuurboord. Werkruimte en bergruimte zijn prima. Zelfs inclusief een handige apothekerskast en een afvalberging. Tegenover de kombuis het eerder genoemde tweede tafeltje. Je kunt er met drie personen eten en er eventueel een bed (1,95 bij 0,95 meter) van maken. De binnenhoogte op de boot bedraagt 1,82 meter. De toiletruimte aan stuurboord naast de ingang is vooral praktisch: geheel in kunststof en makkelijk schoon te maken. Een douche is mogelijk. De binnenhoogte is met 1,70 meter wat krap.

Wie in de R30 komt en affectie heeft met zeiljachten, zal de boot bekend voorkomen. Het lijkt namelijk wel of je een zeiljacht binnenstapt. Vooral de - relatief grote - kombuis doet sterk aan die van een zeilboot denken. Voorin de boot vind je een rondzit die je kunt ombouwen tot dubbel bed. De hoogte boven de banken is met 1,05 meter goed bemeten om lekker te kunnen zitten.

Weinig ruimte en toch leefcomfort

te plaatsen. De voorziening is enigszins beperkt, maar voldoet. Een pluspunt van deze boot is zonder meer de keurige, scheepse afwerking van het interieur.

Als je het vergelijkt met dat van de andere - en dan met name van de Intercruiser - is het binnenwerk van de ONJ 920 veel meer gericht op dagelijks gebruik. Dat typeert de ONJ veel meer als 'klein motorjacht' dan de Intercruiser, die van dit drietal het dichtst bij de sloep staat - en ook als zodanig is bedoeld. De ONJ heeft voorin een halfronde bank met een tafeltje. Omdat je tegenover de kombuis nóg een bank met tafeltje hebt, zul je die voorin waarschijnlijk uitsluitend als slaapplaats gebruiken. In de vorm van een tweepersoonsbed (2,30 meter lang, 0,60 tot 2,20 m breed) of twee eenpersoonskooien van 0,60 bij 2,30 meter. Het interieur van de ONJ is gebouwd op basis van een binnenmal. Dat maakt het functioneel, maar ook eigentijds. In het binnenwerk is een flinke plek bemeten voor de kombuis

De binnenhoogte in de boot is 1,77 meter. Wel is het zo dat het interieur weliswaar compleet, maar ook heel compact is. Het is knap passend gemaakt, maar maakt de boot voor grotere mensen wel wat krap. De badkamer is - net als de rest van de boot - geschoeid op de 'zeiljachten-leest'. Voorzien van een elektrisch toilet zelfs en een zogeheten zitdouche. De afwerking van de boot ziet er puik uit. De combinatie van hoogglans gelakt en zijdeglans gelakt mahoniehout geeft de Rapsody R30 onmiskenbaar een sjieke uitstraling. Je moet wel houden van een wat donkerder interieur, maar de vele, goed geplaatste lichtpunten zorgen ook voor een 'knus' binnenwerk.

De kuip

Zetten we de kuipen van deze boten naast elkaar dan valt natuurlijk de sloep-kuip van de Intercruiser met de stuurstand achterin het meest op. Er is naast de stuurman/vrouw ruimte voor nog wel acht mensen, maar dan moet je wel accepteren dat ze min of meer in je zicht zitten - of je moet staand sturen op het speciaal daarvoor gemaakte verhoogde zitje dat je uit de achterste bank kunt toveren. Je krijgt dan wel het idee op een troontje te zitten. Daar staat tegenover: je hebt goed contact met de rest aan boord en kunt alles in de gaten houden. De toegang tot het zwemplatform dankzij een spiegeldeur is het beste van dit drietal. De ONJ en de R30 zijn conventioneler wat betreft indeling. Ook buiten bevestigt de ONJ het beeld wat we al hadden: het meest een 'klein motorjacht' van dit drietal. Met ruime bakskisten en de optie voor een derde bed (1,85 bij 1,40 meter) dat je kunt maken van de U-bank achterin. Een goede optie zijn de uitstromers van de heteluchtverwarming bij de stuurstoel en de 'bijrijdersstoel'. Als je het puur stilistisch bekijkt, doet het windscherm wat ielig aan en past wat betreft uitstraling minder bij de boot. Het functioneert prima, dat dan weer wel. De kuip van de R30 zal vooral de liefhebbers van snelle motorboten bekend voorkomen. Twee stoelen voorin en een U-bank daarachter. Wat opvalt is de mooie detaillering in het houtwerk in de kuip. Zoals we binnen al zagen: op de R30 is overduidelijk - en met succes - geprobeerd om de boot het nodige cachet te geven. Een mooi detail is het zonnebed dat je in één beweging uit de achterbank kunt halen.

Tot slot

Zetten we deze drie boten wat betreft hun accommodatie naast elkaar, dan zie je direct hoe zeer ze verschillen. Zonder op de eindconclusie vooruit te willen lopen kun je stellen dat de Intercruiser 29 van dit drietal de beste 'sloep met méér' is, de ONJ 920 het beste 'kleine motorjacht' en de R30 de beste 'snelle motorboot met cachet'. Pluspunten van alle drie zijn de oplossingen binnen en buiten die ervoor zorgen dat je op een beperkte ruimte relatief toch heel veel leefcomfort hebt en de mate van aandacht in de afwerking. Op alle drie dik in orde. De uitstraling verschilt daarbij wel als dag en nacht, maar dat zorgt er juist voor dat ieder wat van z'n gading kan vinden.

INTERCRUISER 29

← Ruim interieur met een riant tweepersoonsbed in de Intercruiser 29.

→ De beide banken op de Intercruiser 29 lopen door onder het bed, zodat je twee extra slaapplaatsen hebt.

+ Vast bed voorin + Afwerking

- Wasbak - Kleine kombuis

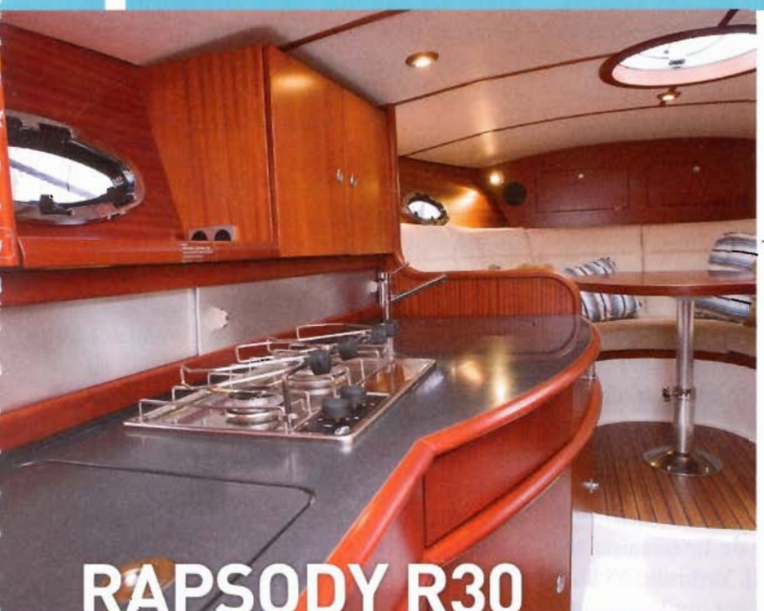
ONJ PILOT 920 OPEN

← Een opvallend ruim keukenblok op de ONJ 920.

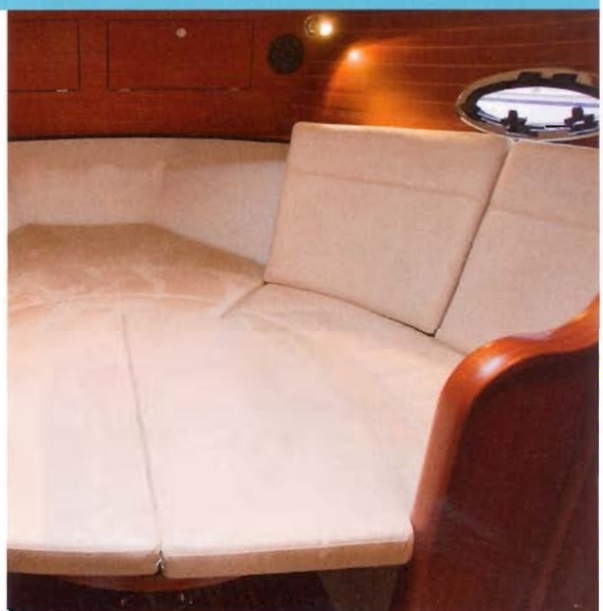
→ Ruim en functioneel interieur op de ONJ 920.

+ Vast bed voorin + Kombuis

- Binnenhoogte toilet - Geen handgrepen



RAPSODY R30



← Het interieur van de Rapsody R30 doet denken aan dat van een zeiljacht.

→ Geen vast bed, maar een rondzit voorin op de Rapsody die je kunt ombouwen tot bed.

+ Kombuis + Sjieke afwerking

- Op punten krap - Geen vast bed

Varen

Langzaam en snel goed varen; het is heel moeilijk te realiseren in één en dezelfde boot. De drie werven in deze test hebben het allemaal geprobeerd. Bij de een pakt dat wat beter uit dan bij de ander.

Hoeveel motorvermogen heb je nodig om van een boot die de potentie heeft om snel te varen een snelle boot te maken? Best veel, zo laat dit drietal zien. De - relatief zware - Intercruiser is met 225 pk nog relatief 'bescheiden', de Rapsody heeft met 310 de meeste paarden onder de kap en de ONJ zit er met 260 precies tussenin. Toch zegt motorvermogen niet alles. Het is vooral de aandrijving die in deze test het grote verschil maakt: de Rapsody heeft als enige een hekdrive en dat merk je.

Als we voor vaareigenschappen een top drie moeten samenstellen, staat de Intercruiser op de derde plaats. De boot vaart weliswaar op een haar na net zo hard als de ONJ, maar het is wel 'sleuren'. Vanaf 2.200 toeren per minuut heeft de boot sterk de neiging om z'n kont in het water te duwen en de trimflappen zijn absoluut noodzakelijk om hem weer enigszins vlak te krijgen. Dat komt niet alleen de snelheid, maar zeker ook het uitzicht ten goede. Als we van volgas langzaam gas terugnemen, zakt de boot bij 2.350 toeren per minuut al uit plané en verplaats je met een snelheid van 19 kilometer per uur - en dat is niet echt hard - vooral veel water. Daarmee zit er een flink grijs gebied tussen waterverplaatsen en planeren. Bij 1.800 toeren per minuut loopt de Intercruiser 13,2 kilometer per uur, bij 2.200 nog altijd maar 13,9. De befaamde *hump* in het vaargedrag van veel snelle motorboten. Om snel te varen heb je gewoon veel gas - en dus brandstof - nodig. Nog een minpunt vinden we het roer. Je hebt maar liefst acht (!) omwentelingen van je stuur nodig om het roer van boord tot boord te krijgen en de boot stuurt daardoor niet lekker direct. Op verzoek van de eigenaar, zo horen we later. Met andere stuurpompen zou het kunnen worden teruggebracht tot zes of vier. Het zicht vanaf de stuurstand naar voren met de buiskap op is niet optimaal, omdat je tegen die buiskap aankijkt. Tenslotte viel ons snelvarend het gedrag in bochten op. Als je de bocht instuurt, gaat de boot mooi op z'n zij liggen en zet hij de bocht in, maar halverwege heeft hij sterk de neiging om juist naar buiten te hellen - volgens de bouwer door de invloed van de relatief diepe kiel. Dat kan verder geen kwaad, maar het voelt onnatuurlijk. Het grote pluspunt van deze Intercruiser 29 is z'n enorme koersvastheid. Eenmaal op koers hoef je nauwelijks te corrigeren om de boot in het juiste spoor te houden.

De ONJ Pilot 920 Open doet het als het gaat om de combinatie van snelvaren en waterverplaatsen beter. Zet je alleen de cijfers naast elkaar, dan lijken de verschillen misschien niet zo groot. Topsnelheden: 36,5 kilometer per uur voor de Intercruiser tegenover 37 voor de ONJ. Verbruik: 25 liter per uur bij 25 kilometer per uur voor beide boten. De Intercruiser is zelfs wat stiller dan de ONJ (waarover verderop meer). In de praktijk zijn de verschillen echter groter en dat komt doordat de curve die de ONJ doorloopt van langzaam naar snel varen aanmerkelijk vloeiender verloopt. De grafiek van de bootsnelheid stagneert eigenlijk nergens zoals bij de Intercruiser duidelijk te zien is. Dat betekent dat de boot aanzienlijk minder vertrimt van weinig gas naar volgas. Dat komt niet alleen het uitzicht ten goede (je zit bovendien verder voorin, waardoor je sowieso meer ziet), maar zorgt ook voor een kleinere hekgolf. Ergo: minder energieverbruik en wel zo prettig voor je mede-watersporters. Pas bij 2.600 toeren heeft de boot neiging in z'n kont te hangen en dat kun je met de kleine trimflappen (die je eigenlijk alleen gebruikt voor de fijntrim) prima opvangen. De ONJ heeft bijna net zoveel omwentelingen van het stuurwiel als de Intercruiser (zeven), maar voelt directer op het roer. Deze boot doet z'n werk zowel langzaam als snel varend gewoon goed.

> Het is vooral de aandrijving die in deze test het grote verschil maakt

Maar het kan nog beter. Dat bewijst de Rapsody R30. Dit is een echte snelle motorboot die hard vaart, goed manoeuvreert - ook op lage snelheden - en je de sensatie van snelvaren meegeeft. Maar nou is hard varen alleen natuurlijk niet zaligmakend. Gaan we vanuit volgas langzaam terug in snelheid, dan blijkt dat deze boot bij 1.900 toeren nog altijd planeert en 25 kilometer per uur haalt. Da's heel mooi, want het betekent een beperkt lawaaiiniveau, nauwelijks golven en een matig brandstofverbruik. De Rapsody heeft natuurlijk de meeste pk's, maar vlak de invloed van de hekdrive niet uit. Die zorgt voor meer power aan de schroef, direct stuurgedrag (drie omwentelingen van je stuur van boord tot boord) en is wat makkelijk te isoleren, omdat de motor ver achterin zit. De R30 is de eerste Rapsody met een hekdrive en het is wat ons betreft een stap vooruit. In andere landen - met name in Scandinavië - weten bootbouwers dat al lang. Om de

INTERCRUISER 29

Dankzij de plaatsing van het stuurwiel achterin doet het varen op de Intercruiser 29 sterk denken aan het varen met een sloep.

Het 'optilzitje' maakt staand sturen wat comfortabeler.

+ Koersvast + Relatief snel — - Groot gebied tussen waterverplaatsen en planeren - Uitzicht

Zowel als snelle boot als als waterverplaatser is de ONJ 920 een prima varende boot.

Stoelen voor stuurman/vrouw en bijrijder op de juiste plaats.

ONJ PILOT 920 OPEN

+ Waterverplaatsen/planeren + Uitzicht — - Motorlawaai - Hinderlijk geluid via standpijpen

RAPSODY R30

Het bakdek-concept van de Rapsody R30 zorgt voor weinig steun en houvast voorop; wel iets om je van bewust te zien bij het afmeren.

De Rapsody is en oogt als een snelle motorboot.

+ Een échte snelle motorboot + Manoeuvreren — - Motorlawaai - Veiligheid aan dek

Op hoge toerentallen zijn de lawaaniveaus gewoon te hoog

een of andere reden willen Nederlandse bouwers (en klanten?) nog altijd niet aan deze voortstuwing voor dit soort boten. Een nadeel van deze aandrijving tenslotte: de aanvangssnelheid is relatief hoog.
Aan dek van deze boten vinden we weinig bijzonderheden. Wel is het zo dat door het concept van de Rapsody werk op het voordek wat behendigheid vereist. Het is vlak en open en er zijn weinig mogelijkheden om je vast te houden. Wie wat minder handig is, moet zich dat wel realiseren. Een reling is echter optioneel wel verkrijgbaar.

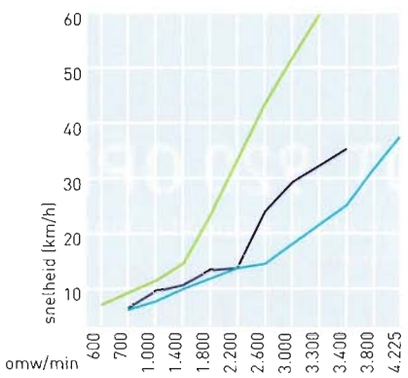
Te veel lawaai

Kijken we naar de lawaaibestrijding bij dit trio dan is het een heel ander verhaal. Objectief en kritisch bekeken zou je zelfs kunnen stellen dat het op dat punt op z'n minst tegenvalt. Natuurlijk, we praten over dikke motoren in relatief kleine boten, maar er moet beter resultaat te halen zijn dan dit drietal op de decibelmeters brengt.
De Intercruiser en de Rapsody zijn min of meer vergelijkbaar - ook bij vergelijkbare snelheden. De ONJ heeft de twijfelachtige eer dat hij in de onderste regionen opvallend stiller is dan het duo, maar vanaf toerentallen dat de boot gaat glijden de andere twee wat lawaaiproductie snel bijhaalt en voorbij gaat. Dat komt aan de ene kant door de motorkeuze: de Yanmar van de ONJ draait meer toeren dan de Volvo's van de twee andere boten en heeft bovendien een zeer aanwezige fluittoon van de turbo. Bovendien blijft het lawaai onder de overkapping ter plaatse van de stoelen goed hangen.
Voor alle drie geldt: op hoge toerentallen zijn de lawaainiveaus te hoog. Tachtig decibel of meer is niet iets wat je voor je lol lang volhoudt. Gelukkig valt op een kruissnelheid van 25 kilometer per uur het niveau op de Intercruiser en de Rapsody nog enigszins mee (76 decibel bij de stuurstand). Verschillende punten kunnen op alle drie de boten worden aangepakt. Zo heeft de Intercruiser vanaf 1.800 toeren per minuut te lijden onder een zware brom van de uitlaat en hoor je op de ONJ vanaf hetzelfde toerental vervelend gegorgel in de standpijpen die precies bij de beide stoelen zijn geplaatst. De Rapsody zou - gezien de plaatsing van de motor achterin - met betere lawaaibestrijding absoluut stiller kunnen zijn dan de andere twee, maar is dat niet of nauwelijks.

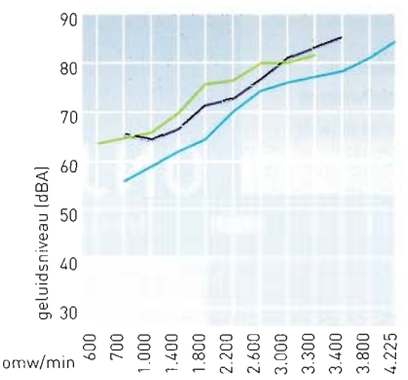
Tot slot

Ook wat het varen betreft, onderstreept de ONJ z'n 'motorjacht-karakter': een goede waterverplaatser die het ook op een heel behoorlijke snelheid goed doet. De Intercruiser is op het gebied van snelvaren net wat minder. De boot komt met name lastig in plané. Absoluut het meest 'snelle motorboot' is de Rapsody R30. Die geeft je echt de sensatie dat je met een speedboot vaart. En laten we wel wezen: 60 kilometer per uur is ook niet niks natuurlijk.
Kijk voor de eindconclusie op de volgende pagina!

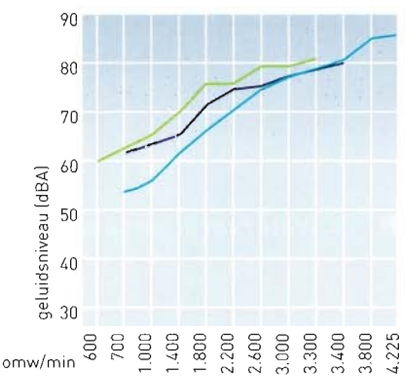
Snelheid bij oplopend toerental



Geluidsniveau kajuit bij oplopend toerental

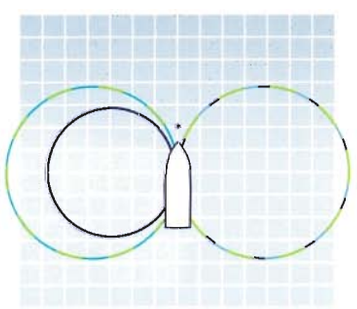


Geluidsniveau stuurstand bij oplopend toerental



Intercruiser 29 ONJ Pilot 920 Open Rapsody R 30

Draaicirkel



Draaicirkels over bakboord
Intercruiser 29: 1,5*
ONJ Pilot 920 Open: 2*
Rapsody R 30: 2*

Draaicirkels over stuurboord
Intercruiser 29: 2*
ONJ Pilot 920 Open: 2*
Rapsody R 30: 2*

*: scheepslengte

Op hoge toerentallen zijn ze alle drie te lawaaiig

	Intercruiser 29	ONJ 920	Rapsody R30
Lengte mtr.	9,00	9,20	9,68
Breedte mtr.	3,35	3,20	2,88
Waterverplaatsing (kg)	5.500	4.400	4.500
Diepgang (m)	0,95	1,06	0,85
Kruiphoogte	1,70	1,85	
Brandstoftank (l)	300	280	350
Watertank (l)	300	180	150
Vuilwatertank (l)	75	80	
Standaardmotor (pk)	65 pk	42 pk	260 pk
Type motor	vetus hh 465	Vetus M	
Prijzen standaardboot	€ 149.500 (incl. raam 6800)	€ 138.400	€ 229.500
Motor als in testschip	€ 26.000	€ 24.550	€ 14.450
Motortype	VP 225 D4 incl Ql autotrim	Yanmar	VP D6 330pk
Buiskap	std		std
Kuiptent	std	€ 4.750,00	std
Afleverkosten	std	std	std
Vaarinventaris, vlag/stok	std	std	std
Walstroom + Lader	std	€1.650,00	std
Warm Water	std	€ 1.950,00	std
Verwarming	€ 2.600	€ 3.750,00	€ 2.750
Snelheid- en dieptemeter	€ 1.250	€ 1.200,00	std
Teakdek	€ 7.900	op aanvraag	std
Teak in kuip	std	€ 5.350	std
Vaarklaar en antifouling	std	std	std
Kuipkussens	std	€950	std
Koelkast	std	std	std
2-pits fornuis	std	std	std
Soort fornuis	gas	gas	gas
Pomptoilet	std	std	elecstd
Anker en lijn	std	€ 350	std
Brandblusser	std	std	std
Boegschroef	std	€ 4.800	€ 4.750
Vermogen boegschroef	75 kgf	50 kgf	45 kgf
Met standaardmotor	€ 161.250	€ 163.150	€ 237.000
Met motor als in testschip	€ 187.250	€ 187.700	€ 251.450

Intercruiser

ONJ

Rapsody

Alles op een rij

Drie goede boten, dat staat als een paal boven water. Drie heel verschillende boten bovendien, voor drie sterk uiteenlopende doelgroepen. De Intercruiser 29 is vooral voor wie een stap verder wil zetten na de sloep. Een boot voor gezellige dagtochten met een flink gezelschap, maar waarmee je met een klein gezelschap best langer weg kunt. Vooral geschikt als waterverplaatser - daar is hij het best in, maar als de ruimte het toelaat kun je ook wel eens op het gas om even lekker op te schieten. De ONJ 920 is het meest allround mini-motorjacht. Een boot die langzaam varen moeiteloos combineert met hogere snelheden. Functioneel van opzet en uitvoering en daarmee van dit drietal het meest geschikt als compacte vakantieboot. De Rapsody R30 tenslotte is de meest *flashy* boot in dit trio. Hier wil je je mee laten zien en gezien worden; dat hoort er bij deze gewoon bij. Bovendien een boot die vraagt om de sporen, want het is een uitstekende snelvaarder die langzaam varend ook prima onder controle te houden is. Die dat bovendien combineert met een goed gebouwd en stijlvol binnenwerk.

En welke boot wint deze vergelijking? Bij de Intercruiser is er daarvoor te weinig balans tussen langzaam en snel varen. De keuze tussen ONJ en Rapsody is lastiger. Ware de ONJ stiller geweest, dan had hij een goede kans gemaakt. Nu slaat de balans door naar de Rapsody; die schiet nergens echt tekort en is daarmee het meest complete product van dit drietal. Maar daarbij moet je wél bedenken dat de prijs van deze boot ook hoger ligt.

MEER INFORMATIE

INTERCRUISER 29
Interboat sloepen en cruisers
Stouweweg 39, 8064 PD Zwartsluis,
038-332 58 54
www.interboat.com, info@interboat.com

ONJ PILOT 920 OPEN
ONJ Motor Launches & Workboats
Nijverheidslaan 34, 1382 LJ Weesp,
0294-25 26 22
www.onj.nl, info@onj.nl

RAPSODY R30
Rapsody Yachts
It Butlân 10, 8621 DV Heeg,
0515-44 23 27
www.rapsody.nl, info@rapsody.nl

Drie goede boten, dat staat als een paal boven water