

groepsbeoordeling

MOTORZEIL

tussen 8 en 8.50

Nadat vorig jaar de groepsbeoordeling niet kon doorgaan wegens gebrek aan belangstelling bij de betrokken bouwers, waren dit jaar motorzeiljachten tussen de 8 en 8,50 m lengte (van de romp) aan de beurt.

Dit keer was er voldoende interesse van de zijde der leveranciers om een groep tezamen te brengen, ofschoon er ook dit jaar weer heel wat bedrijven verstek lieten gaan.

In totaal zeven motorzeilers werden in Hoorn bekeken en wel in de periode 25 september tot en met 1 oktober. Ook dit jaar weer hebben we ons bij de keuze van de te beoordelen groep jachten laten leiden door de vraag die er bij het publiek leeft. Bij de ANWB-afdeling Scheepstechniek komen alle vragen binnen, die ANWB leden stellen over aankoop van jachten. Op die afdeling heeft men dus een goede kijk op de belangstelling voor de verschillende soorten schepen die er zo al in Nederland te koop zijn.

Wij vinden het een begrijpelijke zaak dat er belangstelling voor het fenomeen motorzeiljacht is, want naar ons idee komt de belangstelling voor dit genre schepen van twee zijden. Enerzijds zijn er de zeilers die het wat rustiger aan willen doen, (bijvoorbeeld in verband met hun leeftijd) en daarom kiezen voor een wat comfortabeler manier van zeilen.

Anderzijds zijn er de motorbootvaarders die zich ook wel eens willen verplaatsen zonder motorgeronk. Die vinden het prettiger onder gunstige omstandigheden, (halve wind, voor de wind) de zeilen bij te kunnen zetten en toch voortgang te blijven maken. Het grensgebied tussen zeilen en motorbootvaren is daarom breder dan men misschien op het eerste gezicht zou vermoeden.

Internationaal

Dat de groeiende belangstelling voor het motorzeiljacht beslist niet alleen een Nederlands verschijnsel is, mag blijken uit het feit dat de door ons beoordeelde motorzeilers tussen de 8 en 8,50 m lengte uit verschillende landen afkomstig zijn. Er waren twee schepen van eigen bodem - de Compromis 850 en Wadder - twee uit

Frankrijk - de Evasion 28 en Fifty 27 - één uit Zweden - de Albin 82 MS - één uit Denemarken - de LM 27 - en één uit Engeland - de Southerly 28.

Beoordelingsprocedure

In grote lijnen werd bij de beoordeling van de schepen dezelfde weg gevolgd als in het verleden. Uitgangspunt is, dat niet alleen de beoordelingscommissie zich een mening vormt over de schepen, maar dat ook anderen de schepen bekijken en hun oordeel geven aan de hand van beoordelingsformulieren. Die 'anderen' waren in dit geval de gezinsleden van medewerkers van de ANWB-afdeling Scheepstechniek en de redactie van de Waterkampioen, alsmede enkele medewerkers van de Waterkampioen met hun gezinnen. Op deze manier werden er zoveel mogelijk meningen over de te beoordelen schepen verzameld hetgeen naar onze stellige overtuiging de objectiviteit ten goede komt.

De beoordelingscommissie bestond dit keer uit de heren: Robbert Das, hij verzorgde de opengewerkte tekeningen die bij de beoordeling van de afzonderlijke schepen zijn afgedrukt,

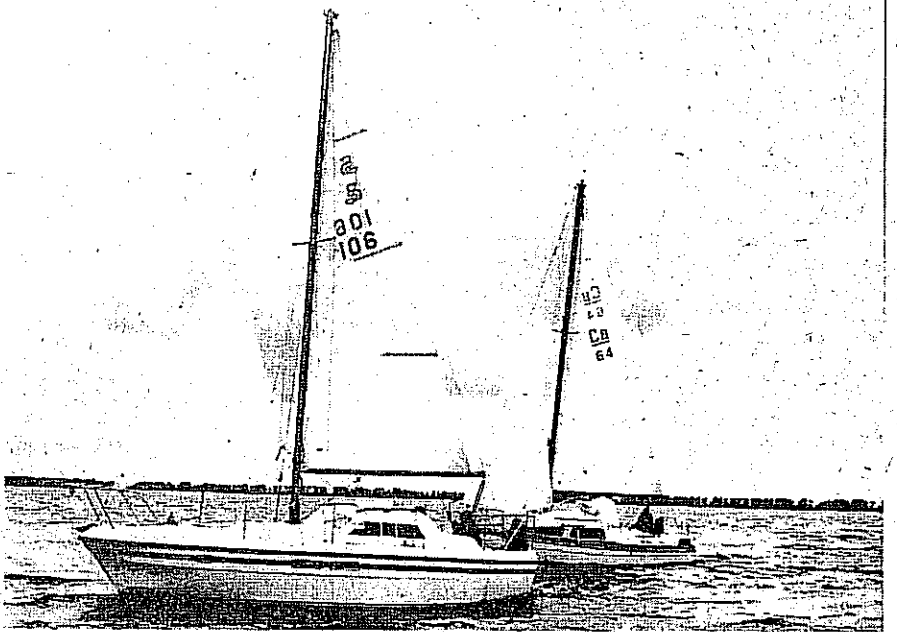
Kees Harmsen, jachtexpert van de afdeling Scheepstechniek, Jaap Kuitert, hoofdredacteur Waterkampioen, Hans Martens, redacteur Waterkampioen, Piet Tak, jachtexpert van de afdeling Scheepstechniek, Ward Walter, die namens het KNWV deelnam en Kasper van Zuilekom, motortechnisch medewerker van de Waterkampioen, die zich vooral richtte op de motorinbouwen alles wat daaraan vast zit.

Zoals eerder opgemerkt vond de beoordeling plaats in de Nieuwe Jachthaven van Hoorn en op het Hoorner Hop. Door de prettige medewerking van de havenmeester verliep alles zeer prettig en vlot. Ook het wegen van de schepen gaf door de aanwezigheid van een goede kraan en de medewerking op de jachthaven geen enkel probleem.

Wegen

Wat die weging betreft nog een enkele opmerking. Keer op keer blijkt weer dat leveranciers het met de opgave

We voeren met twee of drie boten tegelijk op om het verschil in hoogte en snelheid vast te stellen.



JACHTEN

van de gewichten niet al te nauw nemen. Nu moeten we hier direct aan toevoegen dat het nogal wat uitmaakt of men een gewicht opgeeft voor een 'leeg' schip, dus zonder water, brandstof, persoonlijke uitrusting van de bemanning, veiligheidsmiddelen, zeilen en tuigage of dat met alles aan boord.

Geen enkele leverancier vermeldt echter in zijn documentatie om welk gewicht het gaat: 'vol' of 'leeg'. Wij wogen de schepen compleet, dus met de vaar- en leefuitrusting aan boord, echter zonder bemanning. Het bleek dat de meeste leveranciers de gewichten aan de lage kant opgeven, iets wat ons van voorgaande groepsbeoordelingen ook al bekend was. De bouwer van de Compromis 850 bleek er met zijn opgave het verst naast te zitten. De Compromis woog namelijk geen 3 ton, zoals opgegeven, maar 3,7 ton, dus een afwijking van 23%. Wonderlijk genoeg was er dit keer een boot waarvan bij weging het gewicht aanzienlijk minder was dan opgegeven: de Evasion woog niet de opgegeven 4,3 ton maar slechts 3,6 ton; men gaf dus 16% teveel gewicht op, iets heel bijzonders.

In de documentatie over de Wadder hebben we overigens helemaal geen opgave van het gewicht kunnen vinden.

Afmetingen

Om begrijpelijke redenen zijn bouwers meestal erg optimistisch bij het opgeven van de afmetingen van hun schepen. Tot onze niet geringe verbazing bleek echter dat alle leveranciers de lengte lager opgeven dan de lengte over alles, die wij maten. De verschillen zijn aanmerkelijk; zo was de Evasion 28 9,27 m over alles, dus inclusief de boegspriet, terwijl de leverancier hem opgeeft voor 8,50 m! Bij de andere schepen bleken de verschillen geringer. Daar de lengte over alles eigenlijk niet een reële maat is voor een schip behalve voor ligplaatzen, hebben we ook nog de lengte van de romp opgemeten. Deze lengte, die in feite de grootte van het schip aangeeft, bleek meestal onder de opgave van de leverancier te liggen behalve

bij de LM 27, die een gemeten romplengte heeft van 8,41 m terwijl de leverancier 8,35 m opgeeft. Ook bij de Southerly was dat het geval; daar was een verschil van 7 cm in de opgegeven lengte (8,38 m) en gemeten lengte van de romp (8,45 m).

De gemeten en opgegeven breedten geven verschillen te zien van maximaal 15 cm. Concluderend kan gezegd worden, dat in dit geval de bouwers en leveranciers wat bescheiden zijn bij het opgeven van gewicht en afmetingen.

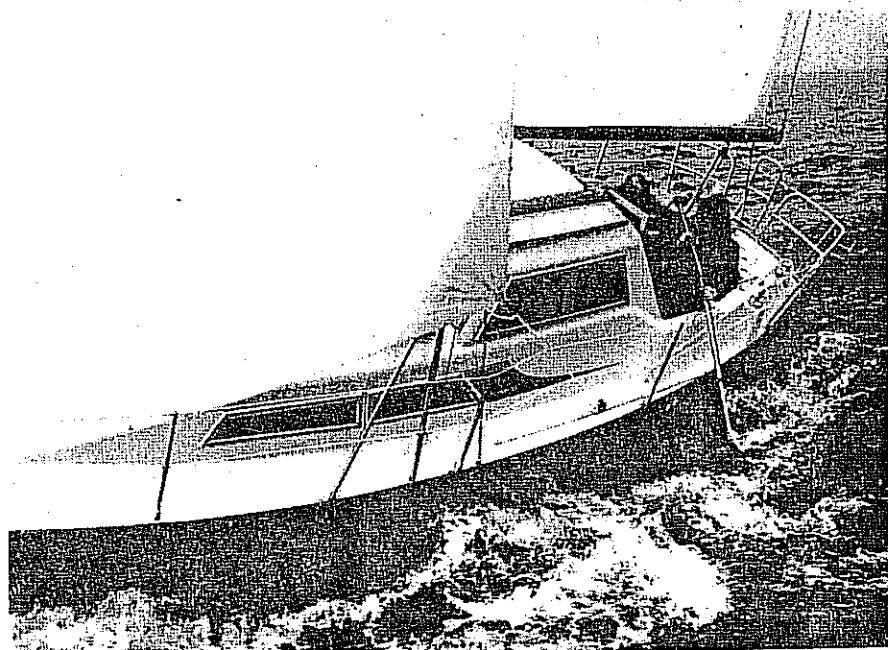
Weersomstandigheden

Het laat zich raden dat men bij de beoordeling van de vaareigenschappen terdege rekening moet houden met de weersomstandigheden. Zeilt men een boot met vrijwel windstil weer, dan zal er over de zeileigenschappen weinig te zeggen zijn. En datzelfde geldt voor het manoeuvreren op de motor. Staater daarentegen windkracht acht Beaufort dan is de beoordeling van de vaareigenschappen ook niet erg reëel omdat over het algemeen onder die weersomstandigheden met dit soort jachten maar hoogstzelden gevaren wordt. We wil-

len niet zeggen dat de weergoden zich tijdens onze groepsbeoordeling van hun allerbeste kant hebben laten zien, want het was guur en buig najaarsweer, maar te mopperen hadden we niet. Er kon namelijk bij wisselende windsnelheden gevaren worden, zo tussen windkracht twee tot zes op de schaal van Beaufort. We hadden te maken met op korte termijn sterk wisselende windsnelheden (buien) en dan is voor een beoordeling uitermate gunstig.

Tijdens het weekend, waarin de families de boten beoordeelden op leefbaarheid en vaargedrag op de motor was er aan wind geen gebrek, maar jammer genoeg ook niet aan regen. Op de hierna volgende pagina's wordt ieder van de aan onze groepsbeoordeling deelnemende motorzeilers uitvoerig besproken. Daarbij komen verschillende onderwerpen aan de orde, die we wat nader toe willen lichten. Vooraf nog een opmerking in algemene zin. In een bestek van enkele pagina's is het natuurlijk ondoenlijk alle details van ieder schip uitvoerig uit de doeken te doen. Wij beperken ons dan ook tot de grote lijnen en

Snelheidsmeting met een mechanisch log



indien daar aanleiding toe is zullen er opmerkingen over meer gedetailleerde punten worden gemaakt. Dus als een bepaald onderdeel van een boot er in positieve of negatieve zin uitspringt, zal daarvan melding worden gemaakt.

We zullen nu de verschillende punten van bespreking de revue laten passeren.

Ontwerp

Onder het hoofd ontwerp worden de meest in het oog springende kenmerken van het ontwerp genoemd. Daarbij zal iets gezegd worden van rompvorm, tuigplan, kajuitopbouw, dek, kuip en dergelijke.

Constructie

Bij het onderwerp constructie wordt in de eerste plaats melding gemaakt van materiaal, verwerking, strakheid, sterkte en stijfheid van romp, dek en opbouw. Daar het bij deze groepsbeoordeling, op één uitzondering na (de Wadder), ging om schepen gebouwd van glasversterkt polyester, werd vooral gelet op de romp-dek verbinding. De roer en kielconstructie kregen eveneens speciale aandacht. Ook hier weer: als daartoe aanleiding is worden er over detailpunten opmerkingen gemaakt.

Tuigage

Bij de tuigage zijn zowel de inrichting

bekeken (verstaging en dergelijke) als de uitvoering, zoals mastondersteuning, formaat wanten en stagen, terwijl ook het beslag op plaatsing, werking en kwaliteit zijn bekeken. Ook de snit van de zeilen en het bedieningsgemak van de tuigage zijn in de overwegingen betrokken.

Motor

Onder het hoofd motor zijn al die zaken samengevat die met de motor, in de ruimste zin des woords, te maken hebben. In de eerste plaats gaat het om de motorinbouw met alles wat daaraan vastzit, zoals fundatie, ventilatie, bereikbaarheid, geluiddemping, elektrische installatie, koeling

Wat is een motorzeiljacht?

De betiteling motorzeiljacht geeft aan dat wij bij een dergelijk jacht te maken hebben met een combinatie van zeilen en motorjacht. Maar een zeiljacht dat is uitgerust met een hulpmotor is in wezen ook een combinatie van zeilen en motorjacht; men kan immers naar keuze zeilen of op de motor varen. De vraag is dan ook wat het verschil is tussen een motorzeiljacht en een toerzeiljacht met hulpmotor. Dat onderscheid is heel moeilijke te maken en dat is dan ook de reden dat een en hetzelfde jachtsoms als toerzeiljacht en dan weer als motorzeiljacht betiteld wordt. Wil men aangeven welk schip wel een zeiljacht is en welk niet, dan zal men moeten proberen bepaalde criteria aan te geven. Een dergelijke maatstaf kan bijvoorbeeld de verhouding tussen motorvermogen en gewicht zijn. Als wij naar de schepen kijken die dit keeraan onze groepsbeoordeling deelnamen, te weten de Albin 82 MS, Compromis 850, Evasi-

on 28, Fifty 27, LM 27, Southerly 28 en Wadder, lijkt een redelijke grens 3,7 kW (5 pk) per ton gewicht. Voor zeiljachten houden we meestal 2,2 kW (3 pk) per ton aan. De LM 27 en Southerly liggen op die 3,7 kW (5 pk) per ton, terwijl de Fifty en Albin daar ruim boven komen met respectievelijk 7,4 (10) en 6,6 kW (9 pk) per ton. De Evasion heeft 3 kW (4 pk) per ton. De Wadder 3,7 kW (5 pk) en Compromis 1,8 kW (2,5 pk) zouden, uitgaand van dit criterium, niet tot de motorzeiljachten gerekend kunnen worden; de Evasion zou een twijfelgeval zijn. Een ander uitgangspunt zou kunnen zijn het zeiloppervlak in verhouding tot het gewicht. Naar ons idee ligt de grens tussen zeil- en motorzeiljacht in deze grootte rond de 8 m² per ton waterverplaatsing. Ligt het zeiloppervlak van grootzeil en fok (dus exclusief genou, spinaker en dergelijke) boven deze grens dan heeft men te doen met een zeiljacht. Als we deze maatstaf hantieren dan blijken de LM en Compromis juist op die grens uit te komen, de Albin en Evasion liggen erenigs-

zins onder, die hebben namelijk 7,5 m² en 7,7 m² per ton. De anderen zouden bij het hanteren van deze maatstaf duidelijk als motorzeiljachten uit de bus komen. U ziet het; als we afgaan op de cijfers hebben we weinig houvast. We kunnen de vraag motorzeiljacht of zeiljacht natuurlijk ook anders benaderen, namelijk vanuit het oogpunt van stuur- en leefcomfort, een uitgangspunt dat misschien wel het meest realistisch is, zeker voor de schepen van deze grootte. Men zou als eis kunnen stellen dat er aan boord van een motorzeiljacht een mogelijkheid moet zijn beschut te sturen. Dat komt dus neer op een overdekte stuurstand, een geheel afsluitbare 'stuurhut' of een stuurmogelijkheid in de kajuit. Dit laatste troffen we aan bij de Southerly en de Evasion. Een overdekte stuurstand die in open verbinding met de kuip staat, zien we op de LM en Fifty. De Albin heeft een windscherm met een 'dak' van zeildoek, terwijl de Wadder en Compromis helemaal geen overdekte stuurstand hebben.

Bij een motorzeiler vinden wij het een vereiste dat men zowel 'binnen' als 'buiten' kan sturen. Die mogelijkheid was aanwezig bij de LM, Southerly, Albin en Evasion.

Ook het uiterlijk geeft een indicatie of er sprake is van een motorzeiler of van een zeiljacht. Dat uiterlijk wordt dan weer in belangrijke mate bepaald door de al of niet overdekte stuurstand, zodat het niet eens zo gek is de stuurmogelijkheden en de vormgeving van de opbouw doorslaggevend te laten zijn bij de betiteling motorzeiljacht.

Als we deze laatste criteria aanhouden, vallen de Wadder en Compromis af als motorzeiljacht in het groepje schepen dat wij beoordeeld hebben.

Uit het voorgaande zal u duidelijk zijn geworden dat het ondoenlijk is precies aan te geven wateen motorzeiler is en wat niet. Nu is dat gelukkig niet zo erg want u zult toch zelf moeten bepalen of een schip u aanstaat. Als het u bevalt zal het weinig uitmaken of 'men' het nu een motorzeiljacht of een toerzeiljacht noemt.

uitlaatleiding, brandstoftank en schroefinstallatie.

Een belangrijk punt van de motorinstallatie is het geluid dat de motor produceert. Dit is gemeten met een decibelmeter op de plaats van de bestuurder en in de kuip. De uitkomsten worden ook onder het hoofd 'motor' vermeld.

Leefcomfort

'Leefcomfort aan boord' is een zeer veelomvattend begrip en een persoonlijke zaak. Onder dit leefcomfort vallen de indeling van het schip onder- en bovendeks, het slapen, zitten, koken, eten, wassen en plassen, evenals ventilatie, verlichting en isolatie (in verband met condensvorming).

Veiligheid

De veiligheid aan boord van een jacht omvat velerlei aspecten. Wij hebben gekeken naar kuiplozing, anti-slip aan dek en in de kuip, hoogte en uitvoering van zeereeling, gasinstallatie, vluchtluik, lensinrichting, de aanwezigheid van huidafsluiters en dergelijke. Ontbrekende of slecht functionerende veiligheidsonderdelen worden afzonderlijk vermeld.

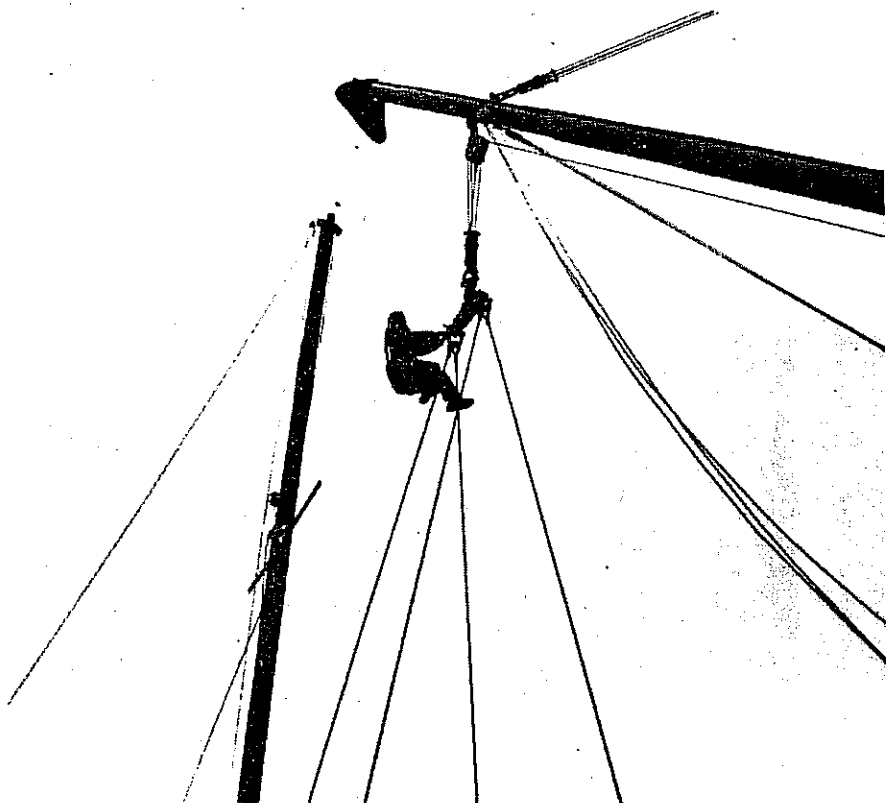
Vaareigenschappen op de motor

Het varen op de motor is een belangrijk punt bij het beoordelen van de vaareigenschappen van motorzeiljachten; ook zaken als koersstabiliteit, gedrag in golven, snelheid, en uitzicht vanaf de stuurstand zijn bekeken en, voor zover mogelijk, gemeten.

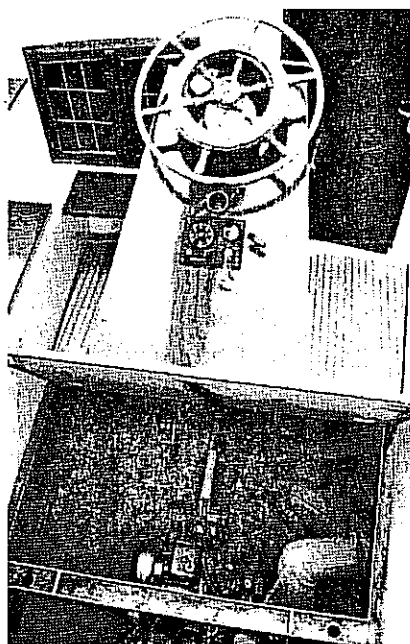
Vaareigenschappen onder zeil

Tijdens het zeilen is gelet op wendbaarheid, koersstabiliteit en gedrag in golven en natuurlijk zijn de zeileigenschappen beoordeeld op diverse koersen.

Sturend onder zeil zal men vaak in de kuip zitten aan de helmstok. Het uitzicht vanaf die plaats is ook betrokken in het oordeel evenals het bedieningsgemak van schoten, vallen en de behandeling van de zeilen. Zowel bij het varen op de motor als onder zeil worden de weersomstandigheden vermeld. De snelheden zijn ge-



Voor het wegen van de boten werd een unster gebruikt met kleine schaal, zodat steeds iemand naar boven gehesen moest worden om de schaal af te lezen



meten bij verschillende omstandigheden, waardoor zij onderling niet altijd vergelijkbaar zijn.

Samenvatting

Dit tussenkopje spreekt eigenlijk voor zich. De meest kenmerkende eigenschappen van de betrokken boot worden hier nog eens in het kort samengevat.

Het vaargebied waarvoor wij het schip geschikt achten wordt ook genoemd. In dat verband wordt onder ruim water verstaan de Waddenzee, het IJsselmeer en de Zuidhollandse en Zeeuwse stromen. De termen kust-

De leden van de beoordelingscommissie moesten in veel gevallen kruip door sluis door spelen om zoveel mogelijk te zien.

wateren, open zee en binnenwateren spreken voor zich.

Prijsoordeel

Bij het uitspreken van een oordeel over de prijs speelt de hoogte op zich een ondergeschikte rol. Het gaat immers om de verhouding tussen de prijs en wat men daarvoor krijgt. Het zou dus zo kunnen zijn dat de boot, waarvan de prijs het hoogste ligt, toch als redelijk geprijsd is beoordeeld.

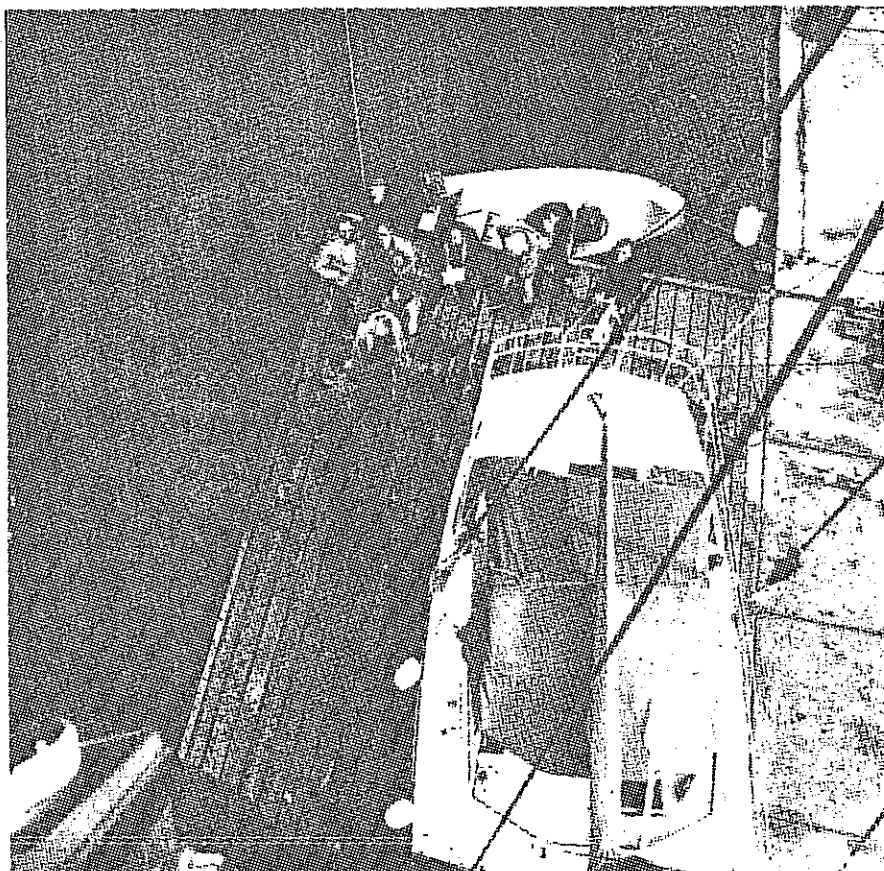
De aangegeven prijs heeft betrekking op het schip met uitrusting zoals vermeld in de standaardlijsten van de ANWB categorie C. Door het hanteren van deze standaardinventaris wordt een eerlijke prijsvergelijking mogelijk.

Commentaar leverancier

De tekst van de bespreking van iedere boot is vooraf toegestuurd aan de betrokken leverancier met het verzoek daarop commentaar te geven en eventuele feitelijke onjuistheden te corrigeren.

De eventuele onjuistheden zijn in de tekst gecorrigeerd en het commentaar vindt u afgedrukt bij de bespreking van de betrokken boot, zonder enige correctie onzerzijds.

Om de 'zit' te beoordelen, moet je ook gaan zitten.



De hele beoordelingscommissie nu eens van bovenaf gezien.

De geluidsproductie of geluiddruk wordt uitgedrukt in decibels. Aan de hand van een vergelijking kunt u een indruk krijgen hoeveel geluid de motoren in de motorzeilers produceren. In veel gevallen horen we in boten niet alleen het motorgeluid, maar ook dat van meeresonerende onderdelen.

- 0 dB (A) gehoorrens
- 18 dB (A) geluid in een bos
- 25 dB (A) geluid in een slaapkamer
- 40 dB (A) geluid in een woonkamer
- 60 dB (A) spraak
- 65 dB (A) kantoor
- 85 dB (A) geluidsproductie gemiddeld verkeer
- 90 dB (A) geluidsproductie zware vrachtwagen
- 100 dB (A) geluidsproductie pneumatische hamer

Hierbij moet worden opgemerkt dat men deze uitkomst niet als een absoluut oordeel over de geluidshinder mag hanteren. De aard van het geluid kan hierbij een belangrijke rol spelen evenals het aanwezig zijn van bepaalde hinderlijke bijgeluiden.

Prijzen volgens ANWB-standaardlijst

De bij dit artikel genoemde prijzen van de beoordeelde schepen zijn gebaseerd op de prijs van het schip inclusief de vaarinventaris en uitrusting zoals aangegeven in de hierbij afgedrukte ANWB-standaardlijst.

Wij hebben de leveranciers gevraagd de prijzen op te geven volgens deze standaardlijst om te bereiken dat een goede prijsvergelijking mogelijk wordt. Zoals bekend kunnen er immers grote verschillen optreden in de leveringsomvang van ieder schip. De ene bouwer of importeur levert immers voor een standaardprijs een vrij compleet schip af, terwijl een ander een prijs noemt exclusief allerlei zeer essentiële zaken zoals zeilen, binnenboordmotor, kooktoestel en matrassen, om maar eens iets te noemen. De ANWB-standaardlijst van de vaarinventaris en de uitrusting van kajuitzeiljachten categorie C vermeldt het volgende:

Vaarinventaris

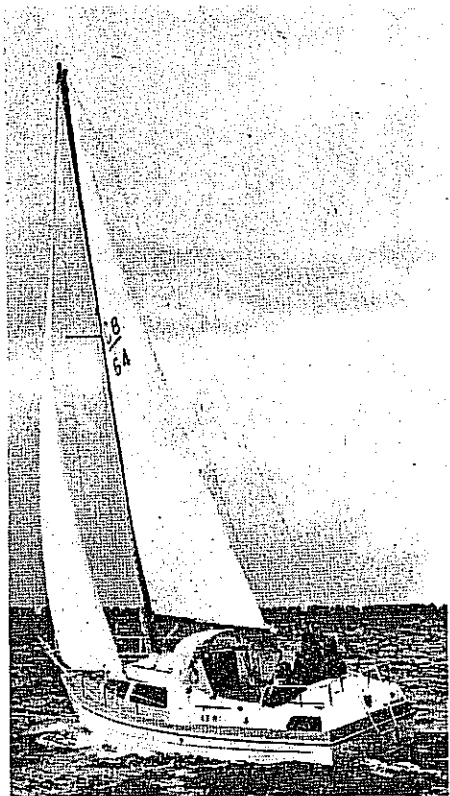
- a. landvasten, 3 stuks van minstens een scheepslengte
- b. stootwillen, 4 stuks
- c. anker, eventueel met ketting voorloop en ankerlijn van minimaal 3 scheepslengten
- d. reddingboei, 2 stuks
- e. vlaggestok met houder

Uitrusting

1. grootzeil en foken andere aandewindse zeilen met bijbehorende schoten
2. reefinrichting
3. vallen van voorgerekte kunststof of met staaldraad voorloop of staaldraadvallen
4. strekker op voorlijk grootzeil, bijvoorbeeld halstalie en op voorlijk van de fok, of lier
5. schootlieren voor alle aandewindse zeilen, minimaal 2 stuks
6. windvaan
7. permanent werkende ventilatievoorziening
8. matrassen met overtrek
9. kooktoestel met thermische beveiliging

10. poederblusser, 2 stuks metelkeen inhoud van minimaal 2 kg
11. afsluiters op alle huiddoorvoeren
12. indien een gasinstallatie aanwezig is dan:
 - a. dient de gasfles te zijn ondergebracht in een afgesloten kist met ontluchting naar buitenboord, of dient een gasfles aanwezig te zijn waarop het verbruikstoestel rechtstreeks is aangesloten
 - b. dienen de leidingen van koper te zijn en moeten buta- of propaan-gas-appendages worden gebruikt
 - c. dient een afsluiter voor elk verbruikstoestel te zijn aangebracht
 - d. dient een zo kort mogelijke buta- of propaan-gasslang te zijn toegepast
13. binnenboordmotor compleet ingebouwd
14. 2 lenspompen, eventueel 1 vaste en 1 losse pomp met een minimum opbrengst van elk 60 liter per minuut
15. handrelingen aan dek (opbouw)
16. bolders, minimaal 3 stuks
17. afsluitbare en waterdichte kuipbanken (tegen diefstal)
18. aangroeiwerende verf op het onderwaterschip
19. navigatie-verlichting
20. zelflozende kuip
21. preekstoel
22. zeereling metscepters
23. vluchtluik
24. verlichtingsbatterij met zekeringskast
25. interieurverlichting
26. watertank met aftapmogelijkheid
27. genuarail
28. hekstoel (achterpreekstoel)
29. afzuiger alleen bij benzinebinnenboordmotor
30. afgescheiden toiletruimte met spoeltoilet
31. kaartentafel
32. vallieren voor de aandewindse zeilen
33. peilinrichting op brandstoftank

Compromis 850



Bouwer	Jachtwerf Zaadnoordijk BV, Leeuwarder- straatweg 121, 8441 PK Heerenveen, tel. 05130-26615
Ontwerper	Jachtwerf Zaadnoordijk BV
Lengte opgegeven	8.55 m
Lengte over alles opgemeten	8.90 m
Lengte romp opgemeten	8.50 m
Lengte waterlijn	7.90 m
Breedte opgegeven	3.05 m
Breedte gemeten	2.89 m
Diepgang	1.20 m
Hoogte boven water met staande mast	11.80 m
Strijkhoogte	1.69 m
Opgegeven gewicht	3000 kg
Gewogen	4000 kg
Ballast	1350 kg
Zeiloppervlak grootzeil	18 m ²
Zeiloppervlak fok	13 m ²
Aantal slaapplekken	7
Maximum hoogte in kajuit	1.74 m
Hoogte in achterkajuit	1.22 m
Inhoud rubberwaterzak	105 l
Leveringsvoorwaarden	HISWA
Prijs volgens ANWB standaardlijst categorie C	f 69.710,—
In productie sinds	1974
Geleverd in Nederland	75
Motorgegevens	Bukh DV10M
Vermogen/omw/min	7.4 kW/3000
Aantal cilinders	1
Inhoud brandstoftank	30 l
Type keerkoppeling	ZF
Reductie	vooruit 2,5 : 1, achteruit 2,77 : 1
Schroef	tweeblads Radice, 36 cm
Indicatie	stroom, temperatuur, oliedruk

*90 pk Bukh Diesel
2*

Ontwerp

De Compromis 850 is een weinig geraffineerd gelijkende S-spant met vlakke spiegel en geprononceerde kimmén. De overgang van de hoge kuiprand naar de kajuitopbouw en hoge achterkajuit is opvallend. Onder water zit een forse vinkiel met een vrijhangend polyester balansroer. De volle romp heeft zijn grootste breedte midscheeps. In de brede kuip staat een console met stuurrad. De masttoptuigage is conventioneel.

Constructie

De polyester romp is gedeeltelijk gespoten en verder met de hand-lay-up methode vervaardigd. Romp, dek en opbouw zijn zeer stijf en sterk. In de romp zijn geen verbanddelen voor de stijfheid aangebracht. Romp en dek zijn van binnenuit aan elkaar gelamineerd en aan de buitenzijde voorzien van een rubber stootlijst, die hier en daar uit het profiel kwam. Romp, dek en opbouw zijn in sandwichconstructie uitgevoerd. In de kajuit zijn de polyester vloer en de U-vormige bank ingelamineerd evenals het plafond. De kunststof ramen zijn tegen de opbouw gebout.

Het polyesterwerk van de romp en de opbouw strookt redelijk en is voldoende strak. De gietijzeren kiel is enigszins asymmetrisch en sluit niet goed aan op de romp. De afdichting met butyleenkit vult niet goed op. Aan het interieur is veel zorg besteed, maar hier en daar heeft men bij de afwerking een klein steekje laten vallen.

Het stuurwerk is hydraulisch, de zware aanslagknoppen om de roeruitslag te begrenzen staan té ver uit elkaar en dienen niet voor het doel waarvoor ze zijn aangebracht. Er was speling en werking in de roerkoning.

Tuigage

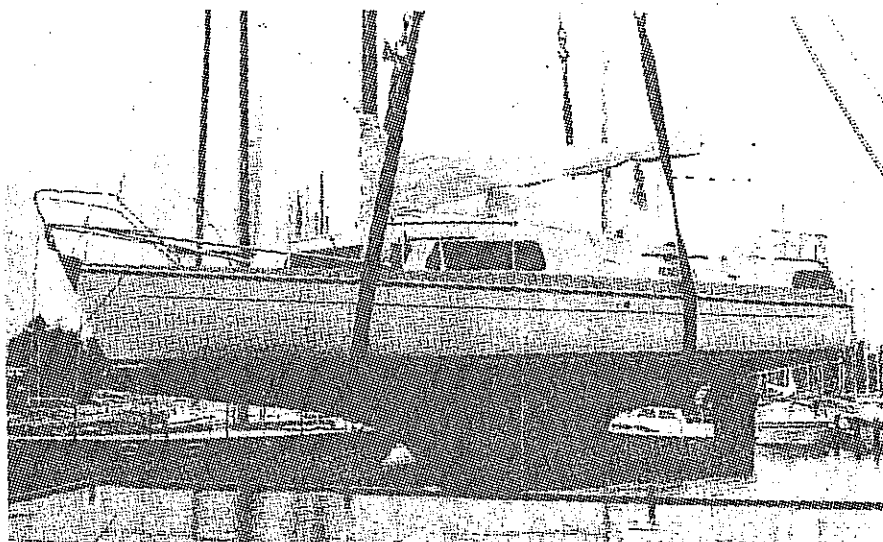
De mast is goed gestaagd. De vallen zijn vanuit de kuip bedienbaar. Het grootzeil heeft een bindreefinstallatie. De zeilen, van goede snit, zijn goed te trimmen; alleen zijn de fokkeschootlieren aan de lichte kant. Het boegbeslag is zeer licht uitgevoerd en de verhaalkammen zijn te scherp.

Motor

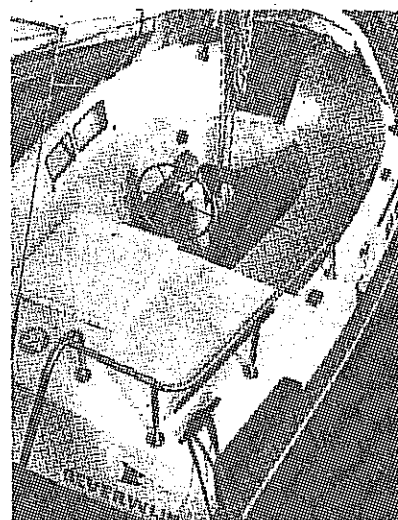
De Bukh diesel staat op een ingelamineerde stalen stoel die een goed verband heeft en de motorbewegingen

goed opvangt.

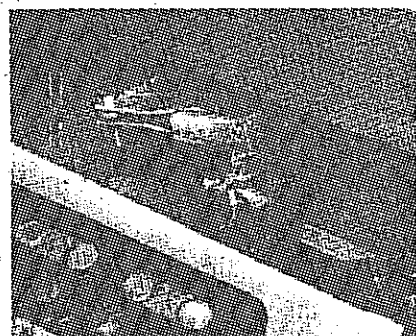
De motor is bereikbaar vanuit de kajuit, via een schot in de hondekooien via de kuipbank aan bakboord. Uitgezonderd een extra schot voor het trapje naar de kajuit is er geen isolatie in de motorruimte toegepast. Het geluidsniveau in de kuip met volgas is zeer hoog, 85 dB, en in de kajuit 80 dB. Bij kruissnelheid zijn de niveaus respectievelijk 80 dB en 75 dB. De schroefasinstallatie bestaat uit een korte as met flexibele koppeling, zwevend binnenlager en watergevoerd lager. De directe koeling van de motor heeft geen beluchting; de aanvoerslangen zijn van een rubbersoort die door olie aangetast kan worden. Ze mogen eigenlijk niet in een motorruimte toegepast worden. De watergekoelde rubber uitlaat is voorzien van een roestvaststalen aqualift, maar een zwaanshals, die voorkomt dat omliepde golven water in de uitlaat persen, ontbreekt. De brandstoftank heeft een ontluchting in de stuurkolom en zit hoog genoeg. De elektrische installatie, standaard met een 90 Ah accu, is zeer sober uitgevoerd; in het beoordeelde schip was een tweede accu aangebracht



Force vinkiel met vrijhangend polyesterroer

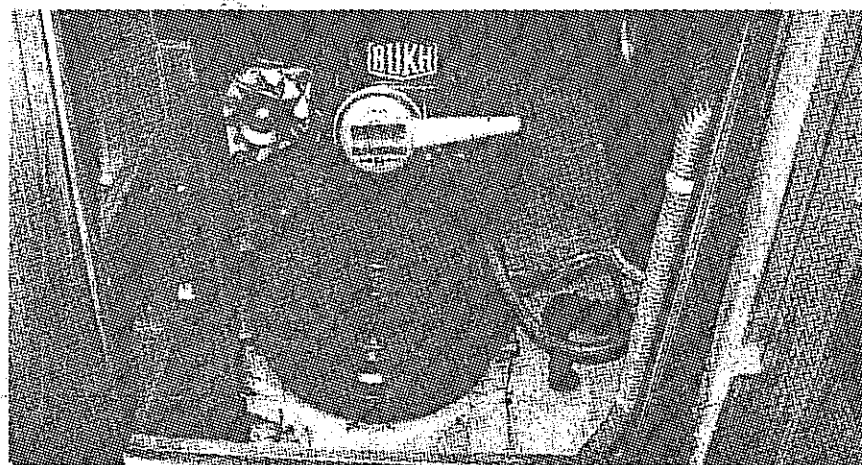


Brede kuip met stuurwiel



Stuurwerk

Rond de buik diesel is geen extra isolatie aangebracht



boven de eerste, die door uitstekende bouten lek zou kunnen stoten.

Leefcomfort

Het is bekend dat de mensen op de Zaand Noordijk werf kunnen woekeren met ruimte, zo ook in de Compromis 850. In totaal zijn er zeven vaste slaapplekken. Twee in de voorpiek; van voorkajuit mogen we eigenlijk niet spreken, want de afscheiding bestaat alleen uit een plastic vouwdeurtje; twee in de kajuit; de U-vormige bank is om te vormen tot een goede 'twijfelbaar'; één in de diepe hondekooi en twee in de achterkajuit. De kooi in de achterkajuit aan stuurboord is té laag voor volwassenen. De kajuit is zeer goed leefbaar, er is echter slechts zitplaats voor vijf personen. Werken in de kombuis is probleemloos voor kleine mensen; er ontbreekt een cardanische ophanging. Wel zitten er slingerklemmen op. De voetpomp zit onhandig ver van het wasbakje. Het toilet is ruim, maar heeft geen stahoogte; wel een bergplaats voor oliegoed maar wassen aan het wasbakje is alleen goed mogelijk als de deur open blijft staan. Door het hele schip is voldoende bergruimte, maar

niet overal even makkelijk bereikbaar.

Veiligheid

De kuiplozing is zeer ruim bemeten en al het overkomende water loopt snel weg. Het antislipprofiel op het dek geeft een matige grip. De dubbel-draads zeereeling met preekstoel is stevig, alleen is de uitstap uit de kuip naar het dek onveilig. De reling zou voor een kort stukje op de kuiprand moeten doorlopen.

De gasflus staat voorin naast de ankerberging en is voorzien van een schotdoorvoer; de leidingen zijn van koper. Er ontbreekt een afsluiter bij het kooktoestel.

De overige veiligheidsvoorzieningen zoals brandblusser, afsluiters, lenspomp, vluchtluik en roestvaststalen uitklapbare zwemtrap zijn aanwezig.

Vaareigenschappen op de motor

Op de motor vaart de Compromis goed. De manoeuvreerbaarheid vooruit en achteruit voldoet aan alle te stellen eisen. De stopweg ligt op twee scheepslengtes. De maximum snelheid op vlak water is 11 km en de kruissnelheid ligt daar maar iets anders, 9,5 km.

Vaareigenschappen onder zeil

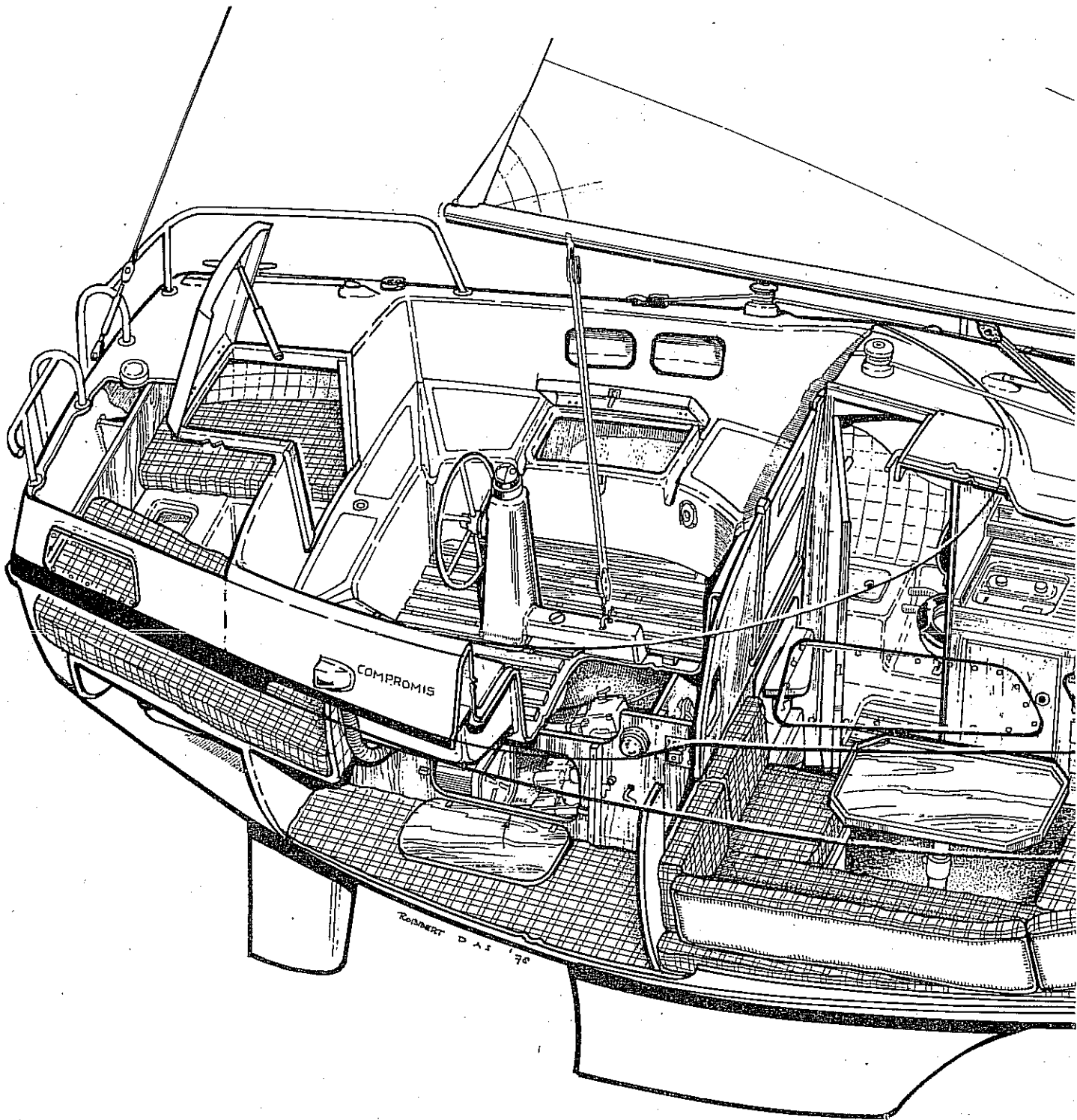
De Compromis gedroeg zich goed in de circa 20 cm hoge golven van het Hoornse Hop. Met 6 m/sec wind was de snelheid aan de wind circa 11 km/uur en met halve wind circa 12,8 km/uur. Het wenden ging snel en soepel. De zitpositie aan het stuurwiel is zodanig dat men een goed uitzicht heeft als de buiskap naar beneden is; met buiskap omhoog wordt het zicht naar voren beperkt. In de kuip heeft men tijdens het zeilen een goede zit met goede rugsteun door de hoge kuiprand.

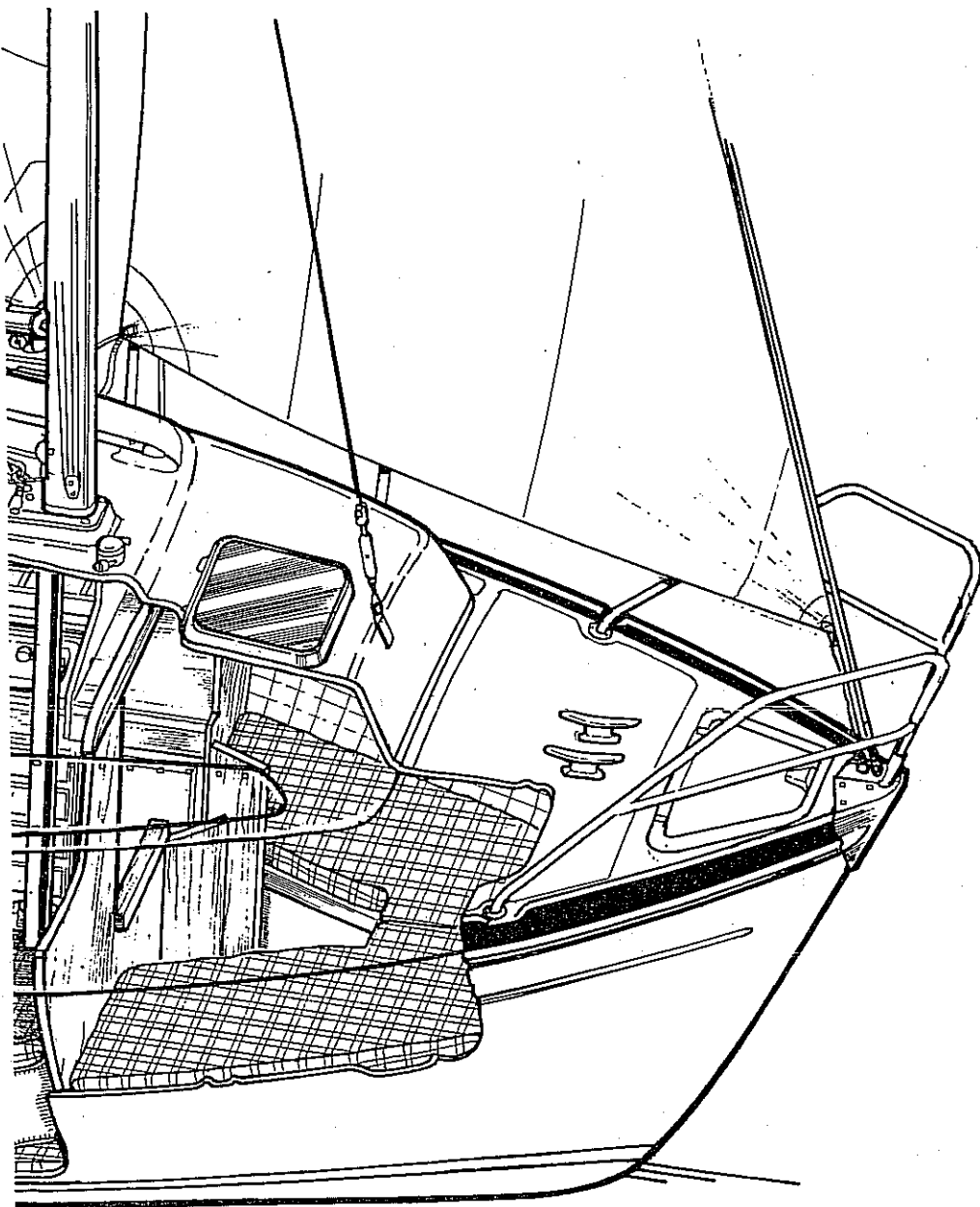
De Compromis 850 is meer een zeilboot dan een motorzeiler; de vaareigenschappen zijn goed. Het geluidsniveau tijdens het varen op de motor is hinderlijk hoog. De verzorgde aftimmering en het comfort maken er een goede 'leefboot' van voor een groot gezin.

Het ondoordacht geconstrueerde stuurwerk is een duidelijk min-punt. De Compromis 850 achten we geschikt voor kustwateren.

Prijsoordeel

Gunstig, gezien de praktische bruikbaarheid.





Commentaar leverancier

De Compromis 8,50 is ontworpen als zaljacht, zodat de nadruk ligt op de vaareigenschappen onder zeil.

Aan de roerconstructie zal extra aandacht gegeven worden. Voor deze constructie is gekozen om eenvoudig en snel een noodhelmstok te kunnen plaatsen, welke standaard geleverd wordt. De speling is eenvoudig op te lossen door nieuwe kunststoflagers in de roerkoning te monteren.

Naar onze mening lijkt het stevenbeslag misschien licht, maar trekproeven en de praktijk hebben aangetoond dat het beslist sterk genoeg is.

Het TNO heeft de geluidsniveaus bij de Compromis 8,50 gemeten en heeft aanbevelingen gedaan deze te verbeteren. We passen nu dan ook isolatie roer en het geluidsniveau in de kulp en de kajuit zal respectievelijk 71 dB(A) (was 79 dB(A)) en 72 dB(A) (was 75 dB(A)) bedragen.

Bij de bevestiging van de tweede accu hadden inderdaad kortere bouten gebruikt moeten worden. Dit is natuurlijk zeer eenvoudig te verhelpen.



Compromis 850

Kajuitzeiljacht

Hoofdafmetingen

Lengte van de romp	: 8,55 m
Lengte waterlijn	: 7,90 m
Grootste breedte	: 3,05 m
Diepgang	: 1,30 m
Waterverplaatsing	: 3000 kg, waarvan 1250 kg ballast

Zeiloppervlakken

Grootzeil	: 18 m ²
Fok	: 13 m ²
Genua	: 17,2 m ²
Stormfok	: 5 m ²

Algemene gegevens

Bouwer	: Jachtwerf Zaadnoordijk B.V., Heerenveen, Leeuwarderweg 121, tel. 05130-26615
Ontwerper	: Jachtwerf Zaadnoordijk B.V.
Bouwmateriaal/methode	: Glasversterkt polyester/ sandwich/hand lay-up
Hoogte boven de waterspiegel met staande mast	: 11,60 m
Stahoogte in de kajuit	: 1,80 m
Motor ingebouwd	: 10 pk Bukh diesel DV 10M
Aantal slaapplekken	: 6
Aantal gebouwde boten	: 65 (sinds 1974)



De Compromis 850 heeft een zeer ruime kuip en een goede zwemtrap.



In 't kort

De Compromis 850 is een minder fraai gelijnd familie-toerkajuitzeiljacht met gemoedelijke zeileigenschappen en een zeer ruime accommodatie voor een gezin van 7 personen. Het geheel is eenvoudig van uitvoering. De boot is geschikt voor het varen op ruim water.

Plus en Min

Ruime accommodatie
zeer ruime kuip
goed manoeuvreerbaar

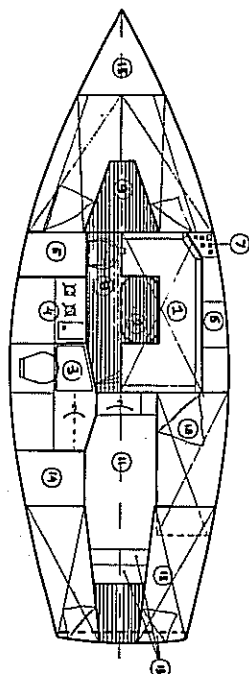
Eenvoudige uitvoering
Licht stevenbeslag
persklemmen van de verstaging licht
uitgevoerd
stoel kaartentafel onhandig

Prijs

Normaal, gezlen uitvoering.
In standaard-uitvoering met 10 pk
Bukh diesel (aug. '77) f 64.250,-
Volgens ANWB-standaardlijst
(categorie C) f 64.540,-

Ter vergelijking

Andere kajuitzeiljachten van
vergelijkbare lengte en prijs:
Fellowship 28, Super Dalmio,
Mac Wester 27, Snapdragon, Marcon 27.



Compromis 850

Kajuitzeiljacht

Ontwerp

Minder fraai ontwerp. Familie-toerzeiljacht. Minder fraai gelijnde S-spant romp met slank voorschip en breed en vol achterschip, sterk geprononceerde kimmen. Diep stekende kiel en een fors balansroer. Robuuste en plomp aandoende opbouw met achterkajuit over de gehele breedte. Gangboorden redelijk beloopbaar, ruim voordek met afsluitbare ankerbak, tevens berging gasfles. Zeer ruime middenkuip met goede zit voor 7 à 8 personen.

Constructie

Voldoende sterk. Sandwich-constructie met vezelmat-inlage (Firet) van de romp, dek en opbouw voldoende sterk en stijf uitgevoerd. De binnenschaal draagt bij tot de sterkte van de romp. Romp-dekverbinding is goed waterdicht afgelamineerd. Het polyester is redelijk strak en glad verwerkt.

Accommodatie

Ruim interieur, voldoende voor gezin van 7 personen. Het zitten ligcomfort is goed. Stahoogte 1,80 m in kajuit (voldoende). De voorkooien zijn voldoende breed, doch de schappen in de zijden belemmeren het omdraaien. Keukenbok met 2-pits, thermisch beveiligd gasstel goed bruikbaar. Watervoorziening zowel elektrisch als met voetspomp. Stoel voor kaartentafel is onhandig. Redelijk bruikbare toiletruimte met onderwaterlijntoilet, te ondiepe klapwastafel en ruime oliegoedberging. Kleine achterkajuit; kooihoogte-aan SB te krap voor de benen. Ruime berging. Ventilatie voldoende. De betimmering in teak van redelijke kwaliteit, geeft gezellige sfeer.

Tuigage

Eenvoudige doch doelmatige masttoetuigage met enkel onderwant en binnenvoorstag. Stevenbeslag waarin de wantputting is opgenomen is erg licht uitgevoerd. Eenvoudige snelwantspanners welke geborgd dienen te worden. De persklemmen van de verstaging zijn licht uitgevoerd. Aluminium mast (v. d. Neut) en giek goed uitgevoerd, doch neerhouder op giek ontbreekt. Grootzeil en fokkeval van voorgerekt terylene met 2 vallieren vanuit kuip bedienbaar. Vallieren staan niet goed in lijn. Fok met touw voorlijk, hetgeen rek veroorzaakt. Genuarall teveel naar binnen geplaatst tegen de opbouwwand, waardoor de fok met ruime wind naar binnen trekt. Kikkers op mast staan te dicht bij rail waar de sluiting van de sleden van het grootzeil bij hijsen achter haken. Trimbaarheid niet optimaal.

Veiligheid

Minder doelmatig antislipprofiel. Het grote vluchtluik op kajuitdek is erg glad. Goede voellijst op dek. Hand- en zeereiling voldoende. Kuiplozing goed. Geen afsluiter bij gasstel. Handlenspomp is niet standaard. Uitzicht vanuit stuurstand beperkt door hoge opbouw.

Motorinbouw en bediening

Motor goed ingebouwd. Standaard ingebouwde Bukh dieselmotor, maakt weinig lawaai en trillingen. Fundatie voldoende stevig. Motorvermogen voldoende. Toegankelijkheid van de motor is voldoende. Elektrische installatie is goed uitgevoerd. Ventilatie via rooster op stuurkolom was bij de testboot niet aanwezig. Hydraulisch stuurwerk functioneert goed.

Vaar- en zeileigenschappen

Gemoedelijke zeileigenschappen. De eigenschappen zijn in overeenstemming met het karakter van de boot. Gevaren op het IJsselmeer met windkracht 3 Beaufort en rustig water. Met standaard tuigage, grootzeil en fok, lag de boot neutraal op het roer. Koersstabiliteit is goed, stabiliteit onder zeil is groot. Snelheid onder deze omstandigheden redelijk, circa 4,5 knoop. Goed aan de wind zellend (circa 45°). Ook op ruime koersen was de boot licht te sturen en zeer gemakkelijk te corrigeren. Wendbaarheid is goed. Gedrag in golven was niet te beoordelen. Goede vaareigenschappen.

Varend op de motor bereikt de boot een snelheid van 10 à 11 km/uur, hetgeen voldoende is. Stopweg is vrij lang (circa 2 scheepslengten). Zowel achter- als vooruit varend zeer goed manoeuvreerbaar. Draaicirkel zeer kort, circa driekwart scheepslengte.