

VLOTTE WATER- VERPLAATSER



Onder staalbouwers is een snelvarende waterverplaatser zo ongeveer de heilige graal. De vraag hoe je een stalen motorjacht ruim boven zijn rompsnelheid kan laten varen houdt jachtwerfen en naval architects al decennialang bezig. Super Lauwersmeer slaagde erin met de ontwikkeling van de SLX54. Een revolutie?

YVONNE ZWAAN

Glimmend van trots loopt Louis Jousma voor ons uit naar de havenkom bij Super Lauwersmeer, waar de nieuwste creatie van de werf ligt te pronken. Om het gloednieuwe motorjacht extra goed te kunnen bekijken vanaf de kade hebben enkele werfmedewerkers het schip geheel vrij van de kade vastgemaakt aan twee boeien. We nemen plaats in een RIB om het stalen schip van alle kanten te kunnen bekijken, voordat we aan boord stappen. Er valt namelijk heel wat te zien, want het schip kreeg een bijzondere indeling en daarmee een al even bijzondere vormgeving mee. “Drie jaar geleden maakte ik de eerste schets van dit ontwerp”, vertelt Louis. “Wat ik in gedachten had was een model dat de voordelen van een Super Lauwersmeer OC en die van een AC zou combineren. Een motorjacht dus waarop het ene dek een verlengstuk is van je leefgedeelte binnen en je op het andere dek volop van de omgeving kunt genieten tijdens het varen.” In tegenstelling tot veel schetsen van nieuwe ontwerpen verdween deze niet in een la. Een Duitse klant van Super Lauwersmeer, die op dat moment nog eigenaar was van een 47 OC, zag de schets op het bureau van Louis liggen en zei: “Dat wordt mijn volgende boot”. Samen met Arnold de Ruyter van A.R. Design werkte Louis de tekeningen verder uit, waarna het concept van de SLX54 grotendeels stond.

ONDERWATERVLEUGEL

“Er ontbrak echter nog een ander belangrijk aspect aan het nieuwe ontwerp”, vervolgt Louis. “We hadden voor dit model namelijk ook de wens uitgesproken een schip te ontwikkelen dat op de grote rivieren de beroepsvaart zou kunnen bijhouden.” Met de ambitieuze vraag wat er voor nodig zou zijn om de 54-voeter minimaal 15 knopen te laten varen, stapte Louis naar Van Oossanen Naval Architects. Zij namen de uitdaging gretig aan en hebben de SLX54 een multiknikspant romp aangemeten met een heel smalle, scherpe boeg en een richting het achterschip oplopend onderwaterschip voor zo min mogelijk weerstand door het water. Net boven de waterlijn kreeg de Super Lau-

wersmeer een flinke sprayrail die varende op hogere snelheid het boegwater wegzet. Met die rompvorm alleen, hoe efficiënt ook, ben je er nog niet. De echte magie hangt onder het zwemplateau, in de vorm van een onderwater-vleugel. "Deze vleugel is door Hull Vane - een zelfstandig onderdeel van Van Oossanen - speciaal voor dit schip berekend en ontworpen", vertelt Louis. "De Hull Vane creëert tijdens het varen opwaartse druk in het water, waardoor het achterschip wordt gelift. Zo graaft het achterschip zich niet in rond de rompsnelheid, maar snijdt de romp door zijn eigen boeggolf heen." Van Oossanen berekende dat de SLX54 met twee motoren van 440 pk de gewenste topsnelheid zou moeten halen. Met 2 x 270 pk is 12 knopen haalbaar en met de standaard motorisering van 2 x 175 pk zou het stalen motorjacht een topsnelheid van 10 knopen moeten hebben.

KNAP STAALTJE

Terwijl we met de RIB stapvoets een rondje varen om de SLX54 heen, raken we er niet op uitgekeken. Een boot naar dit concept, met twee achterdekken en twee leefniveaus, oogt al snel pompeus en massief door zijn hoge zijboord. Diverse elementen in de vormgeving geven de SLX54 toch een vrij elegant en sportief uiterlijk. Onder meer de van voor naar achter aflopende deklijn levert daar een belangrijke bijdrage aan, evenals de donkergekleurde raampartij aan weerszijden van de romp die deze aflopende lijn perfect meevolgt. De stoere T-top boven het bovendek heeft dezelfde vorm als het stuurhuisdak met zijn volle, overstekende pet en is heel slim in dezelfde kleur gespoten als de opbouw. Zo is ondanks de veelheid aan stijlelementen en complexe vormen toch eenheid in het ontwerp ontstaan. Een knap staaltje werk van Louis en Arnold. Dat Super Lauwersmeer ver is gegaan in de detaillering van de vormgeving is onder meer te zien aan de speciaal voor de SLX gemaakte rvs kikkers met een voet in de vorm van een 'x'. De romp van bouwnummer één is voorzien van een opvallende, maar smakvolle champagnekleurige metallic lak, die verschillende tinten aanneemt al naar gelang hoe het licht erop valt. Een

keuze van Louis, die van de klant de vrije hand kreeg bij het bepalen van de kleurstelling van het exterieur en styling van het interieur.

TRANSPARANTIE

De SLX54 is ontwikkeld met als uitgangspunt twee personen die langdurig aan boord willen kunnen verblijven en incidenteel gasten meenemen. Op een schip van 17 meter kan dat niet anders dan ruime, comfortabele vertrekken opleveren. "Wat ik voor ogen had bij de ontwikkeling van de SLX54 was transparantie door het hele schip heen. Geen loze, donkere hoekjes maar lichte ruimtes en brede doorlopen", legt Louis uit. We zijn inmiddels aan boord gestapt via het 'beachdeck', zoals Super Lauwersmeer het lage dek net boven de waterlijn noemt. Vanaf hier kun je de trap op naar het bovendek, of naar binnen via de onder een hoek geplaatste glazen pui. We besluiten voor de verandering eens eerst naar binnen te gaan, nieuwsgierig geworden door wat Louis ons vertelt.

We betreden eerst de 'beachlounge', met direct aan bakboord een complete hoekkeuken en aan stuurboord een bank en twee losse stoelen rond een eettafel. Aan de voorzijde van de keuken is een knusse zithoek gemaakt met een bank die uitnodigt om lekker op neer te ploffen. Beide zithoeken zijn op verhogingen geplaatst, terwijl de vloer van dit vertrek juist lager ligt dan het achterdek en het stuurhuis. De diverse hoogteverschillen komen in eerste instantie wat verwarrend over. "Behalve uiteraard goede stahoogte wilden we bewerkstelligen

DE HULL VANE ZORGT ERVOOR DAT HET ACHTERSCHIP WORDT GELIFT

dat je hier zowel staand als zittend goed door de zijramen kunt kijken", verklaart Louis de keuze hiervoor.

We nemen de trap aan stuurboord naar het stuurhuis. Hier zien we wat Louis bedoelt met die transparantie. We staan in direct contact met de 'beachlounge' en met het bovendek, maar kunnen vanaf deze plek ook in de eigenaarshut in het voorschip kijken - mits de deur van dat vertrek open staat. Bovendien heb je ook hier vanaf elke positie, staand of zittend, zicht naar buiten. Het levert een heel ruimtelijk gevoel op en maakt het stuurhuis tot hét centrale punt van het schip. Ook hier is ervoor gekozen de bank en tafel aan bakboord op een verhoging te plaatsen. De stuurstoel rust op een kast, waar een optionele extra koelkast in is geplaatst. Voor de styling van het interieur koos Louis moderne materialen in zachte, natuurlijke bruintinten die voor een warme en huiselijke sfeer zorgen. De optionele indirecte verlichting achter koven, onder trap treden en meubels en in de plafonds dragen bij aan de aangename

1 Tijdens de testvaart meten we een topsnelheid van 27,5 km/u.

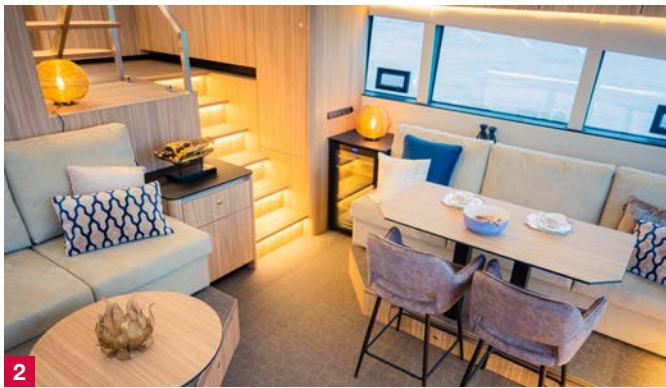
2 De 'beachlounge' biedt vanaf elke positie prachtig zicht op het water.

3 Het stuurhuis is dé centrale plek aan boord.

4 De eigenaarshut, met hoog plafond en volop ruimte.

5 De stijlvol vormgegeven badkamer is van alle gemakken voorzien.

6 Het bovendek, met de buitenstuurstand.





SUPER LAUWERSMEER SLX54

AFMETINGEN

Lengte over alles	17,05 m
Lengte waterlijn	14,92 m
Breedte	4,95 m
Diepgang	1,20 m
Kruiphoogte	5,17 m (standaard) / 3,78 m (optie, met hydraulisch bedienbare T-Top)

CASCO

WATERVERPLAATSING	32 ton (leeg)
Materiaal	@romp en opbouw: staal, kiel en romp 5 mm, dekken 4 mm, spanten 8 mm @: klopt dit? zwemplatform en T-top: aluminium
Constructie	spanten op de 40 cm, @dwarsversterkingen?@, @waterdichte schotten?@
Rompvorm	multiknikspant met smal voorschip en oplopend vlak richting achterschip, Hullvane onderwater-vleugel onder zwemplatform
CE-markering	B

TANKS

Diesel	2.200 l
Water	600 l
Vuilwater	350 l

VOORTSTUWING

Motorisering	standaard: 2 x 175 pk Volvo Penta D4 testschip: 2 x 440 pk, 6 cil. Yanmar andere optie: 2 x 270 pk
Aandrijving	2 x watergesmeerde schroefas met Aquadrive stuwdruklager en schroefaskoppeling
Boeg- en hekschroef	standaard: boegschroef, 150 kgf

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	24 / 230 V
Accu's	starten: 2 x 110 Ah boegschroef en ankerlier: 2 x 96 Ah generator: 1 x 65 Ah service: 6 x 210 Ah
Lader/omvormer	1 x 15 A voor accu boegschroef, 1 x 15 A voor accu generator, 1 x 70 A voor accu's boordnet (combi 24/3000/70)
Generator	4 kW dieselgenerator
Walstroom	230 V / 16 A incl. scheidingstrafo

PRESTATIES

Topsnelheid	27,5 km/u bij 3300 rpm
Kruissnelheid	16,8 km/u bij 1800 rpm
Rompsnelheid	17,5 km/u
Verbruik	32,4 l/u (ofwel 1,93 l/km) op kruissnelheid

PRIJZEN

Vanafprijs	@@
Prijs testschip	@@
Belangrijkste extra's	zwaardere motoren, hydraulische T-Top, Anti Rolling Gyro, rugleuning op zonnebedden sundeck, Flexiteek dekken, berguimte in SB gangboord, middelste raam stuurhuis elektrisch te openen

BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	Louis Jousma i.s.m. Arnold de Ruyter A.R. Design), onderwaterschip: Van Oossanen
Bouw	Super Lauwersmeer Rijksstraatweg 80, Noardburgum tel: 0511-441 181 / info@superlauwersmeer.nl www.superlauwersmeer.nl

ambiance die Louis heeft weten te creëren.

We vervolgen onze verkenning van de SLX54 door af te dalen naar het voorschip, waar twee hutten en een badkamer zijn ondergebracht. De eigenaarshut is ruim van opzet en voelt extra groot aan dankzij het hoge plafond. Door de toepassing van met luxe stof beklede wandpanelen ademt het vertrek luxe en comfort. Via opstapjes aan weerszijden is het Franse bed goed begaanbaar en kastruimte is er volop. Vanuit de eigenaarshut is de badkamer aan stuurboord direct te betreden. Hier beschikken de eigenaren over een groot wastafelmeubel met erboven weggewerkt achter een spiegelwand een koof waar nog extra handdoeken of persoonlijke verzorgingsproducten kunnen worden bewaard. Er is voorzien in een elektrisch toilet en een ruime douche die met een glazen wand wordt gescheiden van de rest van de ruimte. De badkamer is ook direct vanuit het halletje te betreden, zodat het kan fungeren als dagtoilet. Vanuit dit halletje is tevens de gastenhut aan bakboord bereikbaar, voorzien van twee aparte bedden en een kledingkast. De spiegel voorin de hut blijkt een schuifdeur te zijn, waar een toiletruimte met elektrisch toilet en wastafelmeubel achter verscholen blijkt. Een slimme, ruimtebesparende oplossing en heel praktisch, zo'n tweede sanitaire ruimte.

SLIMMIGHEIDJES

Vanuit het stuurhuis nemen we de trap naar het bovendek, dat het midden houdt tussen een flybridge en een verhoogd achterdek. Achter het neerklapbare windscherm staat aan bakboord de buitenstuurstand. Tegen de achterzijde van de stuurbank staat een meubel dat ingericht kan worden als buitenkeuken. Wat we hier missen is een meevaarstoel of bankje. Op de stuurbank zou je met twee personen kunnen zitten, maar dan moet je elkaar wel heel lief vinden. Gezien de positie van de gashendel zou de meevaarder dan links van de schipper moeten zitten en dat is niet bepaald praktisch. Het achterste deel van het bovendek is voorzien van een enorm zonnebed, dat optioneel kan worden uitgebreid met een comfortabele rugleuning. Vanaf dit verhoogde achterdek is ook het voorschip bereikbaar, via bijzonder brede en veilig beloopbare gangboorden. Terwijl we richting de boeg lopen, komen we diverse praktische details tegen. Zo is in het stuurboord gangboord een luik aangebracht waaronder je stootwillen en landvasten kunt opbergen en zien we een brede opening in het boeisels voor de afvoer van regen- en buiswater. Rondom het zonnedeck en de lichtstraat in het voorkajuitdak zijn de afwateringsgoten ook zodanig geplaatst dat al het water naar één laag punt wordt geleid en zo via het gangboord wordt geloosd. Louis wijst ons op nog zo'n slimmigheidje: aan de voorzijde van de voorkajuit is een overstek in het dak gemaakt, zodat je hier kunt zitten zonder dat je met je schoenen tegen het hieronder geplaatste raam komt. Nog zo iets praktisch: Super Lauwersmeer hield de ruimte onder



de onderste traprede die je vanaf het 'beachdeck' in de 'beachlounge' brengt open, zodat je hier je schoenen onder kunt wegzetten. "Het gevaar is natuurlijk groot dat hier allemaal schoeisel voor de trap gaat rondslingeren", zegt hij lachend.

Wat je ook gerust een slimmigheidje kunt noemen, is de manier waarop Super Lauwersmeer de kruiphoogte van de SLX54 kan beperken tot zo'n 3,80 meter. De T-top is optioneel elektrisch-hydraulisch neer te laten, waarbij de beugel niet simpelweg naar achteren klappt, maar zich op ingenieuze wijze invouwt. @is hier een filmpje van?@ Een dure optie, maar voor wie binnendoor naar Frankrijk wil kunnen wellicht de investering waard.

TECHNIEK

Goed bereikbaar via een van gasveren voorzien luik in de vloer van het stuurhuis is de machinekamer ondergebracht. Hier staan de twee Yanmar diesels opgesteld, temidden van alle andere techniek aan boord zoals de verwarmingsketel, accu's en generator. De ruimte staat behoorlijk vol, maar alles waar je bij zou willen voor controle en onderhoud is goed bereikbaar. Bovendien zien de installaties er verzorgd uit en zijn kwalitatief hoogwaardige materialen gebruikt. De vloer is afgewerkt met tranenplaat en de ruimte is rondom voorzien van geluidsisolatiemateriaal. De motoren staan in de SLX54 vrij ver naar voren, wat betekent dat er extra lange schroefassen nodig waren voor de aandrijving. Om de beoogde topsnelheid te kunnen behalen en toch een lage aanvangssnelheid te behouden, heeft de keerkoppeling een grote reductie en zijn grote vierblads schroeven toegepast.

VAREN

Die lage aanvangssnelheid stellen we inderdaad vast als we even later de Kùkherster Feart opdraaien richting Burgher Mar. Met slechts 4 km/uur sluipen we de haven uit,

7 Vanaf het 'beachdek' is het bovendek en de 'beachlounge' bereikbaar.

8 Transparantie door het hele schip heen vindt Louis belangrijk.

9 De machinekamer is goed bereikbaar en oogt verzorgd.

10 Het achterschip verraaft de bijzondere indeling van de SLX54.

11 Een trotse Bastiaan en Louis Jousma op het zonnedeck van de SLX54.

nadat we de landvasten aan voor- en achterschip hebben losgemaakt. Ondanks het feit dat het vrijboord hoger is dan bij een 'normale' motorboot met achterkajuit is Super Lauwersmeer erin geslaagd de hoogte van het voordek en de gangboorden te beperken. Hierdoor ervaren we geen problemen bij het afvaren en later ook niet bij het aanleggen van de SLX54. Het overzicht vanachter de stuurstand op het bovendek is uiteraard subliem. Fijn dat er ook een binnenstuurstand is, voor als de weersomstandigheden het niet toelaten hier te zitten, maar dit is toch wel dé plek om tijdens het varen te vertoeven.

Eenmaal op het Burgumer Mar bouwen we het toerental van de twee motoren voorzichtig op, in afwachting van wat er gaat gebeuren. Het stalen motorjacht bouwt de snelheid vlot en gelijkmatig op. Rond de 2100 toeren varen we al ruim boven de rompsnelheid en het schip helt toch iets achterover, al is dit minder dan je normaliter zou verwachten. Ook de hekgolf is dan nog heel bescheiden. Rond de 3000 toeren stuiven we met ruim 22 km/u over het water en vol gas registreren we een snelheid van 27,5 km/u. Zo hard varen met een stalen motorjacht met een waterverplaatsing van 32 ton is niet minder dan een sensatie. Het is onwettelijk het schip met deze snelheid te laten varen. Metingen die Louis en Bastiaan Jousma tijdens een eerdere testvaart verrichtten lieten zelfs waarden boven de 30 km/u zien, maar die hebben we vandaag niet kunnen vaststellen. Om die laatste paar kilometers gaat het in onze beleving ook niet. Wij verwachten ook dat in de praktijk dit schip voornamelijk op waterverplaatsende snelheid zal varen. Dat je daarbij over de mogelijkheid beschikt op groter water een flink tandje bij te zetten, is een mooie bijkomstigheid. Je moet echter wel weten wanneer je dat doet, want op de hoogste toerentallen produceert het schip een aanzienlijke hekgolf waar je andere vaarweggebruikers niet mee wilt belasten.

CONCLUSIE

Super Lauwersmeer heeft met de SLX54 een gedurfd concept neergezet. De Friese werf is erin geslaagd een motorjacht te ontwikkelen dat in veel aspecten afwijkt van wat we gewend zijn. Daardoor biedt het motorjacht ook meer dan je van een stalen waterverplaatser van dit formaat zou mogen verwachten. Wat ruimte, comfort en voorzieningen betreft, maar ook zeker qua vaarbereik en mogelijkheden. Nog niet eerder is het gelukt een stalen motorjacht 30 km/u te laten varen. In dat opzicht is de SLX54 dus revolutionair te noemen. 

