

Proefvaart Lauwersmeerkruiser 13.50 FB

Degelijk Hollands comfort

Tijdens de Hiswa te Water hadden we de Lauwersmeerkruiser 13.50 FB al opgemerkt, maar van een uitgebreide kennismaking was het nog niet gekomen. Daarom togen we naar Westergeest, op een steenworp afstand van het Lauwersmeer, om een proefvaart te maken met deze stalen knikspantkruiser. Onder herfstachtige omstandigheden konden we de boot uitproberen en we raakten onder de indruk van het comfort. Niet in de laatste plaats vanwege de professionele en verzorgde afwerking en de nauwelijks hoorbare Steyr-dieselmotor.

Cees van Dijk en Hans Papenburg

Sinds een jaar of dertig worden in Westergeest, in het noorden van de provincie Friesland, Lauwersmeerkotters en -kruisers gebouwd. Vier jaar geleden namen de broers Bastiaan en Louis Jousma de werf over om het bedrijf voort te zetten onder de naam FMB, een afkorting voor Frisian Motorboats. Naast de bouw van kotters en kruisers (Lauwersmeerkotters&kruisers FMB)

richt het bedrijf zich op interieurbouw en winterstalling. Ook is inmiddels de eerste kajuitsloep, de stalen Nugget, in het leveringsprogramma opgenomen.

Maar we zijn naar Westergeest gereisd voor een proefvaart met de Lauwersmeerkruiser. Fans van deze stalen schepen roemen de verschillende modellen vanwege hun fraaie lijnen, hun vaareigenschappen en het vakmanschap waarmee ze worden gebouwd. En het moet gezegd, zodra we het

schip waarmee we van wal zullen steken zien liggen, kunnen we ons dat enthousiasme voorstellen. En dan te bedenken dat het mooiste van dit nieuwe schip dáár zit, waar je het niet ziet: onder water. Want juist in het onderwaterschip zijn door de werf enkele belangrijke veranderingen aangebracht.

Voor zij het nieuwe schip bouwden, hebben de gebroeders Jousma de oorspronkelijke bouwtekeningen laten digitaliseren om het ontwerp vervolgens op enkele punten



Vanaf de stuurstand is het uitzicht ook bij een gesloten tent goed.



Bij 2000 toeren bereikt het schip een snelheid van iets meer dan 13 kilometer per uur.

aan te passen. 'Op de digitale tekeningen zie je precies welke platen onder spanning zouden komen te staan', zegt Bastiaan Jousma. Door die spanning weg te nemen ontstond een strakker en beter resultaat. Dat is in de vaareigenschappen heel goed te merken. Ook voor het overige hebben we de lijnen van het schip wat vloeiender gemaakt. Een bijkomend voordeel van de digitalisering is, dat toekomstige veranderingen nu gemakkelijker zijn door te voeren. En dat is niet onbelangrijk, want we blijven natuurlijk voortdurend werken aan de ontwikkeling.'

Casco

Het casco van de Lauwersmeerkruiser, met een knikspant-



De nieuwe Lauwersmeerkruiser oogt fraai, maar verbergt haar schoonheid voor een deel onder water.

romp, is gebouwd van vijf millimeter staal; de opbouw van vier millimeter. Twee waterdichte schotten verdelen het schip in drie compartimenten en de machineruimte is voorzien van een waterdichte deur met twee stevige knevels. Het schip is 13,70 meter lang, 4,40

meter breed en heeft een diepgang van 1,10 meter.

Rond de circa veertig centimeter brede gangboorden is een degelijke rvs-reling aangebracht en op verschillende plekken - zoals op het dak van de kajuit - zijn handgrepen aangebracht zodat de opvarenden

zich veilig over het schip kunnen bewegen. Zowel aan stuurals aan bakboord kan een deel van de reling worden opgeschoven, waardoor het op- en afstappen gemakkelijk wordt. 'Wij houden het vrijboord van onze modellen bovendien tamelijk laag, zodat je geen lad-



De lijnen van de nieuwe Lauwersmeerkruiser zijn wat vloeiender gemaakt.



Twee luiken in de spiegel zorgen voor voldoende lichtinval in de eigenaarshut in het achterschip.



De overstekende rand van het dak van de opbouw is rond en dubbel afgewerkt om roestvorming te voorkomen.

der nodig hebt om vanaf een lage kade of steiger aan boord te komen', licht Bastiaan Jousma toe. Tijdens een rondgang over het schip maakt Jousma ons attent op enkele bijzonderheden die bij een eerste oogopslag nauwelijks opvallen. Zo is het enigszins overstekende dak van de kajuit en salon aan de buitenzijde gemaakt van dubbele plaat. 'Dat voorkomt', aldus Jousma 'dat er vocht onder de rand blijft zitten, met mogelijke roestvorming als gevolg. En ook is conserveringswerk op deze plaats beter uit te voeren.' Op het achterdek staan twee met teak afgewerkte bakskisten die ook als bank dienen. De boordlichten zijn weggevoerd in de opbouw. Andere opvallende zaken op de vernieuwde Lauwersmeerkruiser zijn de vlakke dekken (zonder waterafvoergaten), de naar binnen vallende ramen, de verbrede doorgang naar het zwempleteau en de rvs-slijtstrippen bij de bolders en kikkers en bij de instappen.

Interieur

Sturen gebeurt bij de Lauwersmeerkruiser buiten. Hoewel... Tijdens onze proefvaart blijft de tent die de roerganger en de andere opvarenden



De U-vormige kombuis is voorzien van een elektrische kookplaat.



De salon heeft een grote, met leer beklede zitbank.

beschermt tegen de kou en de striemende regen, stevig gesloten. Een blaasmond van de kachel zorgt hier voor een aangename temperatuur. Mochten de weersomstandigheden het toelaten, dan is de ruime tent rond de stuurstand in een oogwenk weg te halen. Een windscherm biedt dan voldoende bescherming.

Door een schuif-/klapluik aan bakboord komen we via een trap in de ruime salon. Omdat de verbinding met het lager gelegen voorschip open is gehouden, wordt het ruimtelijke effect vergroot. Aan stuurboord is over vrijwel de gehele lengte een comfortabele met Conolly leer beklede bank geplaatst, met bergruimte onder de zittingen. Dankzij een vernuftige constructie is de werf er in geslaagd hier een permanente ventilatie aan te brengen. Aan bakboord is kastruimte gemaakt en een deel daarvan is bestemd als berging voor het platte tv-scherm, een extra. Met één druk op de knop zakt het toestel in de kast of komt het te voorschijn. Als afscheiding tussen de salon en de lager gelegen ruimte in het voorschip is aan bakboord een bureautafel gemaakt.

In het achterschip vinden we de eigenaarshut met een riant vrijstaand tweepersoons bed. Aan weerszijden van deze hut zijn kasten en laden gemaakt en twee luiken in de spiegel zorgen niet alleen voor voldoende licht, maar maken ook



Ook de halfronde bank van de dinette is bekleed met crèmekleurig leer.

grondige ventilatie mogelijk. Bovendien kunnen ze in geval van nood als vluchtweg worden gebruikt. Minder handig is dat aan het hoofdeinde van het bed vlak onder de beide spiegelluiken in een afleglijst twee stopcontacten zijn aangebracht. Die had men beter iets

verder van de luiken weg kunnen houden, om - als de luiken geopend zijn - problemen bij inregelen te voorkomen.

Aan stuurboord is de doucheruimte, met een vaste wastafel. Als de deur naar de douche volledig wordt geopend, schuift de onderkant over de

vloerbedekking. Dat zou op den duur tot slijtplekken kunnen leiden, doordat de vloer hier iets schuin oploopt. Dat was de werf zelf ook al opgevallen en de interieurbouwers werken inmiddels aan een oplossing.

Aan bakboordzijde van de gang die naar de verblijven in het achterschip voert, is de toilet ruimte. In het voorschip is aan stuurboord een U-vormige en behoorlijk compleet ingerichte kombuis gemaakt. Naast de spoelbak met warm en koud stromend water zijn er een koelkast, een elektrische kookplaat en een magnetron. Eén warmtepunt van het fornuis kan buiten de generator om worden gebruikt. Handig als je 's ochtends in de haven even iets wilt opwarmen, zonder direct ook de burenen te wekken.

Tegenover de kombuis is een dinette, die we ook zouden kunnen omschrijven als de eethoek. Verder naar voren komen we in de gastenhut. Die heeft een tweepersoons kooi en flink wat ruimte om de bagage op te bergen. Gasten in dit schip kunnen niet beschikken over eigen sanitaire voorzieningen. De ruimte aan stuurboord, die hier voor kan worden gebruikt, is in deze uitvoering ingericht als wasruimte, met een in een kast weggewerkte wasmachine en een spoelbak. Wel is er warm en koud stromend water aanwezig.

Het interieur is afgewerkt met

TOEREN, SNELHEID EN GELUID

Tijdens onze proefvaart noteerden we de volgende gegevens.

Toeren p/m	snelheid km/u	geluid db(a)	
		binnen	buiten
600	4,6	48	48
1000	8,5	55	51
1500	11,2	61	58
2000	13,3	63	61
2500	15,1	65	65
2800	16,4	66	66

Decibelwaarden: tot 60 stil; 60-70 niet hinderlijk; 70-80 aanvaardbaar; boven 80 onaanvaardbaar. Elke drie decibels meer betekent een verdubbeling van het geluidsniveau.



De sanitaire ruimte met toilet en wastafel. De douche is apart.



In het midden van de eigenaarshut staat een ruim tweepersoonsbed.

teakhout en op de vloer ligt tapijt. 'Eigenlijk is niet één Lauwersmeerkruiser gelijk aan de andere', zegt Bastiaan Jousma. 'Als het om de indeling gaat, zijn er tal van mogelijkheden. Vrijwel elk schip wordt - binnen zekere grenzen - ingericht volgens de specificaties van de klant.'

Ventilatiemogelijkheden biedt de Lauwersmeerkruiser volop. Die onder de bank in de salon en dinette en de twee luiken

in de spiegel noemden we al, maar ook op andere plaatsen heeft de werf er veel aandacht aan besteed. In de salon kunnen twee voorramen en het raam aan de achterzijde worden geopend. In het dak is een flink bemeten schuifluik (afmetingen: 1,22 x 0,90 meter) gemaakt. In de sanitaire ruimte, in de wasruimte en bij de kombuis zijn eveneens ventilatiemogelijkheden gemonteerd. De gastenhut in het voorschip

LAUWERSMEER KORT

De belangrijkste gegevens van de Lauwersmeerkruiser 13.50 FB

Afmetingen: 13,70 x 4,40 x 1,10 meter.

Motorisering: zescilinder Steyr-dieselmotor, 163 pk (direct ingespoten, oplading en laadluchtkoeling).

Casco: knikspant, staal.

Inhoud tanks: brandstof 900 liter, drinkwater tweemaal 400 liter, vuilwater 350 liter.

Elektriciteit: 12, 24 en 230 volt plus walaansluiting.

Aantal slaapplekken: vier in twee hutten.

CE-markering: C.

Werk: FMB in Westergeest, telefoon 0511-442181.

Internet: www.fmboats.com.



Rond de circa veertig centimeter brede gangboorden is een rvs-reling aangebracht.



Op de overgang van de salon naar het lager gelegen voorschip is aan bakboord een bureautafel gemaakt.

beschikt over patrijspoorten en in het dak is een (vlucht)luik aangebracht.

Techniek

Onder de vloer van de kajuit bevindt zich de machineruimte. Via een stalen deur is deze ook te bereiken vanuit de sanitaire ruimte in het achterschip. Bij het model van onze proefvaart komt deze deur tegen de deur van het toilet. Ook dit schoonheidsfoutje was de werf inmiddels opgevallen en in het volgende schip moet dit euvel verholpen zijn. Alle leidingen in de machinekamer liggen keurig onder de van aluminium traanplaten voorziene vloer.

Een zescilinder, watergekoelde Steyr-dieselmotor van 163 pk bij 2800 toeren - direct ingespoten brandstof, oplading en laadluchtkoeling - domineert de

netjes afgewerkte motorruimte. Eerder bouwde de werf Iveco-motoren in. Voor dit schip is de keuze gevallen op Steyr, onder meer in verband met de mogelijkheden die deze motor bood voor een elektronische bediening. Volgens Bastiaan Jousma is men bij de werf daarnaast erg tevreden over het geringe geluid dat de Oostenrijkse Steyr-diesel produceert en over het trillingsvrije draaien. Zodra het luik in de salon opengaat, wordt duidelijk wat hij bedoelt. Als de motor wordt gestart, schudt hij een keer om vervolgens vrijwel trillingloos te blijven draaien. Met 48 decibel bij een stationair toerental van 600 omwentelingen per minuut is de geluidsproductie opmerkelijk laag.

Via een ZF-keerkoppeling met een reductie van 1:2,2 drijft de motor een rechtse vierbladschroef aan met een doorsnede van 22 en een spoed van 17 duim. De CP90-boegschroef heeft een stuwkracht van 90 kg. De Sidepower-hekschroef heeft een stuwkracht van 155 kg en is voorzien van contraroterende bladen.



De Steyr-diesel maakt opvallend weinig geluid.



De toegang naar het zwempleateau.

De rvs-brandstoftank aan boord heeft een capaciteit van 900 liter en is overdors in het voorste deel van de machinekamer geplaatst. De tank is voorzien van ontluiking met geurfilter en een waterzak met aftapmogelijkheid. Ook zijn er slingerschotten en, conform de CE-richtlijnen, inspectieluiken aangebracht. Om te voorkomen dat er vuil in het systeem komt, zijn de stalen hogedrukdieselleidingen door middel van sokken aan de tank gemonteerd. De sokken bevinden zich iets boven de bodem, zodat er geen vuil wordt opgezogen. Verder is er een omstelbaar voorfilter met waterafscheider gemonteerd. Daarmee is het mogelijk om tijdens het draaien van de motor van filter te wisselen.

In de twee rvs-drinkwatertanks aan boord kan 400 liter. Deze tanks bevinden zich aan stuur en aan bakboord. De vuilwatertank heeft een capaciteit van 350 liter en is voorzien van een geurfilter.

Aan de isolatie van geluid besteedt de werf ruim aandacht. 'Terugdringen van trillingen en contactgeluid vinden we erg belangrijk', aldus Bastiaan Jousma. 'Voor de isolatie gebruiken we een eigen pakket dat is afgeleid van de toepassingen in de vliegtuigindustrie en dat bestaat uit verschillende materialen. Verder hebben we de motorfundatie gevuld met zilverzand, waardoor geluid en trillingen worden geabsor-



De gebroeders Bastiaan (links) en Louis Jousma.

beerd. In combinatie met de keuze voor de Steyr-motor hebben we zo een flinke reductie van het geluid kunnen realiseren.'

In de Lauwersmeerkruiser liggen drie boordnetten: 12, 24 en 230 volt. Starten van de Steyr en van de generator aan boord gebeurt, via 12 volt spanning. Daarvoor worden zogenaamde Optima-accu's gebruikt. Dat zijn relatief kleine accu's die gedurende korte tijd een fikse hoeveelheid spanning kunnen leveren en daardoor bij uitstek geschikt zijn voor het starten van motoren of voor het aandrijven van de boegen hekschroef. De 24-volt dynamo levert 90 ampère en er is walaansluiting aanwezig. De service-accu's leveren bij elkaar 410 ah. Voor het laden van de startaccu's is een kleine acculader gemonteerd. Het schip is uitgerust met een volledig Mastervolt-systeem, bestaande uit een scheidingstrafo, een la-

der van 24/75A en een omvormer van 24/2500W. Ook de generator (8 kw bij 1500 toeren) is van Mastervolt. Het grootste deel van de leidingen is weggevoerd in kabelgoten. Waar dat niet mogelijk was, zijn de kabels door flexibele pvc-buis getrokken.

Varen

Grijs, grauw en kil. Anders kunnen we deze dag niet omschrijven. Aan boord van de Lauwersmeerkruiser weten we ons echter verzekerd van degelijks Hollands comfort. De twee boordkachels van elk 4 kw zorgen voor een aangename temperatuur in het schip en bij de stuurstand onder de tent. Vanaf deze hoge plaats op het achterdek hebben we ondanks de gesloten tent een goed uitzicht naar alle kanten. Opmerkelijk is dat we de motor hier nauwelijks horen. We meten een geluidsniveau van nog geen vijftig decibel. Met de elektro-

nische bediening laat de motor zich makkelijk hanteren. Wel is het even wennen, want zelf de kleinste verandering in de stand van de hendels heeft direct een verhoging van het aantal toeren tot gevolg.

Het schip luistert goed naar de bewegingen van het stuurwiel en blijft - als men geen stuurbewegingen maakt - trouw op koers. Voor een bocht over stuurboord en een bocht over bakboord hebben we in beide gevallen niet meer dan ruim een scheepslengte nodig. Bij het achteruitvaren is nauwelijks sprake van een schroefeffect en manoeuvreren is met de boeg- en de hekschroef natuurlijk geen probleem. Een echte noodstop maken we niet,



Het instrumentenpaneel bij de stuurstand, met rechts de elektronische motorbediening.

maar als we op een kruissnelheid van rond de dertien kilometer per uur varen en de bedieningshendels in de neutraalstand zetten, liggen we in iets meer dan een scheepslengte stil.

Al eerder merkten we het geringe geluidsniveau op. Tijdens het varen valt het ons opnieuw op hoe weinig geluid de motor maakt. Bij een snelheid van ruim 13 kilometer per uur en een toerental van 2000 toeren per minuut produceert de motor binnen 63 decibel. Op vol vermogen (2840 toeren per minuut) meten we zowel binnen als buiten 66 decibel. En dat zijn zeer acceptabele waarden.