

GROUWSTER VLET

Voor veel motorbootvaarders is de vlet als motorboottype altijd een ideaal geweest. Het model heeft echter twee nadelen: beweeglijk in golvend water en minder binnenruimte dan in een knikspantmotorboot van gelijke lengte. Er is nog een derde bezwaar: de fikse prijs. Maar dat gaat voor de Grouwster vlet maar voor een deel op. Wij hebben die vlet van Koen en Van der Werf bekeken en er mee gevaren. Vooral dat laatste was een genoegen.

*Waterkampioen 3-16/8-1984
per info
Gr. Gerard*



De Grouwster vlet verloochent zijn afkomst niet.

Het aantal vlettenbouwers in Nederland is behoorlijk teruggelopen en de werven die nog bouwen hebben veel personeel moeten ontslaan. Het bekende beeld in de jachtbouw.

De vlet is altijd erg populair geweest en trekt in havens altijd veel bootjeskijkers, maar de bekende bezwaren van ruimte en prijs hebben er voor gezorgd dat de vlet een exclusief schip is gebleven, voor de echte liefhebbers.

Tweemans bedrijfje

In 1974 begonnen H. Koen en F. van der Werf samen met reparaties, aftimmerwerk en later ook nieuwbouw. Beiden komen uit de jachtbouw, maar wilden voor zichzelf gaan werken. Over de keuze van de vlet als motorboot zijn ze zeer duidelijk: 'We wilden niet zoals de andere werven in Friesland de gewone knikspantmotorkruisers bouwen, we wilden iets maken dat we zelf ook mooi vinden en waarin we zelf zouden willen varen.'

'Aan de ontwerper T. Reitsma hebben we toen gevraagd een multiknikspant motorvlet voor ons te tekenen. Waarschijnlijk hadden we met knikspanten meer kunnen bouwen en misschien

ook meer geld verdiend, maar we redden het nu ook best met aftimmeren, reparaties en onderhoud erbij.' Koen en Van der Werf doen namelijk alles: staalwerk, motorinbouw, aftimmeren en schilderen.

Multiknikspant romp

De meeste vletten hebben traditioneel een rondspant romp: de Grouwster vlet heeft in totaal zeven knikken en gaat aardig naar rondspant toe. Om het ergste rollen met dwars inkomende golven enigszins te beperken heeft de romp twee kimkeltjes, waarop de boot ook kan droogvallen. Om de koersstabiliteit te verbeteren heeft het schip een doorlopende scheg.

De vormgeving en de lijnen van dek en romp, en natuurlijk de leguaan en kabelaring, laten ook de Grouwster vlet direct als vlet herkennen. Traditioneel of tijdloos, noemen ze dat.

Het laswerk van de romp, vier en vijf millimeter plaat, en de opbouw van vier millimeter plaat ziet er netjes en strak uit.

Grote kuip

Vrijwel alle vletontwerpers tekenen een grote kuip met veel zitplaatsen. Bij sommige vletten is die lijn doorbroken door een achterkajuit,

maar echte liefhebbers hebben daar geen goed woord voor over. Ook de Grouwster vlet is met een achterkajuit te krijgen, in de grotere versie van 10,50 meter lengte.

De kuip, met teakvloer, heeft plaats voor zes volwassenen op de achterbank en langsbanken. Via een dubbele klapdeur is de kajuit te bereiken, die een L-vormige bank met tafel heeft. De tafel kan zakken en met een extra kussen ontstaat er dan een dubbel bed.

Aan bakboord vinden we de stuurstand met stuurwiel en stoel. Over de volle breedte van de kuip zit in het dak een schuifluik, zodat ook de schipper tijdens het varen bruin kan worden. Als ze op de werf nu ook nog een extra treetje maken bij de stuurstand, kun je met je hoofd uit het luik over het schip uitkijken, wat makkelijk bij afmeren is.

Via een trapje kom je in de kombuis, met aan stuurboord het aanrecht. Aan bakboord is een ruim toilet met een Rheinstroom pot en een wasbakje. Deze ruimte is eventueel ook geschikt te maken als douche. Naast

het toilet zien we een ruime hangkast.

Zoals gewoonlijk is de voorpiek bedoeld als slaapruijntje. Met een vulstuk zijn de twee kooien tot één ruim dubbel bed te veranderen. Door de hele boot is onder de banken en op andere plaatsen voldoende bergruimte.

Techniek

De Peugeot dieselmotor staat op een zeer zware fundatie met voldoende langsdragers zijn gevuld met beton zodat de motor weinig trillingen overdraagt aan de romp.

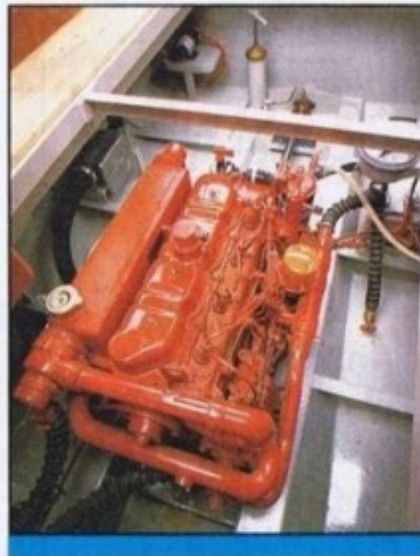
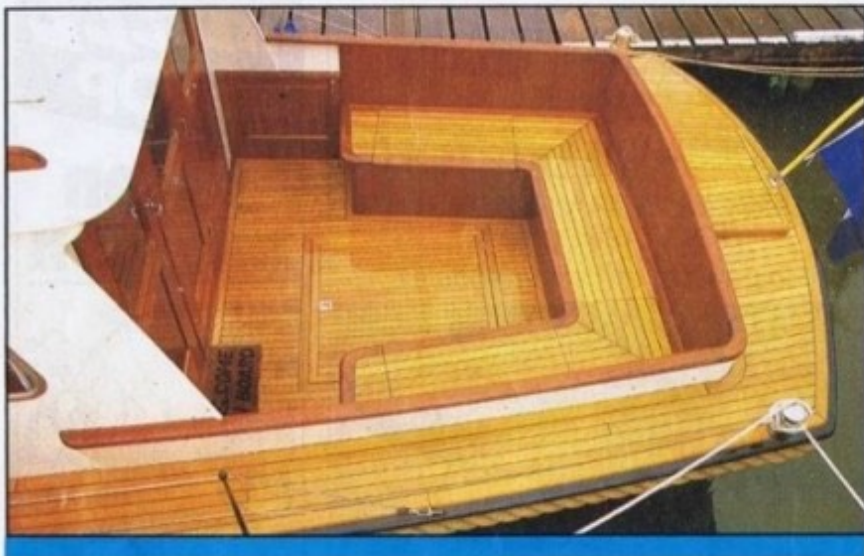
Naast de motor liggen twee stalen brandstoftanks met waterzak en aftapmogelijkheid plus een peilglas. Zoals het hoort zijn in de brandstofleiding een grofvuil filter en een waterafscheider opgenomen. De door water gekoelde rubber uitlaat heeft een beluchter en een waterlift. De motorinstallatie ziet er verzorgd uit. De met vet gesmeerde schroefinstallatie heeft een druklager. Hoewel er gebruik gemaakt is van een simpele geluidsisolatie zorgt de zware fundatie ervoor dat de motor in de kuip en kajuit weinig herrie maakt. Dit zou nog minder kunnen zijn als er een beter isolatiemateriaal was

De multiknikspant romp komt dicht bij een rondspant.



Belangrijkste gegevens:

Lengte over alles	.....9,70 m
Grootste breedte	.....3,45 m
Diepgang	.....0,90 m
Waternverplaatsing	.....7000 kg
Aantal slaapplekken	....4
Stahoogte	.....1,90 m
Inhoud brandstoftank	.....250 l
Inhoud watertank	.....250 l
Motor	.....45 kW (62 pk)
	Peugeot diesel met Hurth keerkoppeling HBW 20 2:1
Bouw en verkoop	Jachtwerf Koen & Van der Werf, Oedsmawei 4a, 9001 ZJ Grouw, tel. (05662) 2410.
Aantal in Nederland verkochte boten	.....5
Prijs in standaard uitvoering	.....f 107.000,-
Vaarklaar casco met motor	.....f 55.000,-



Mooie, ruime kuip.

De Peugeot motor staat op een zware fundatie, er is voldoende ruimte om te sleutelen.

Van bovenaf is de indeling beter te zien. Deze foto is gemaakt door het grote schuifluik.

Een goed uitzicht rondom vanaf de stuurstand.

toegepast. De gasinstallatie en de elektrische installatie zijn aangelegd volgens de geldende normen.

Schilderen en aftimmeren

Het casco wordt gebouwd van gestraalde en gemenie-de plaat. Na het lassen wordt het casco ontvet en krijgt het de eerste lagen epoxy primers en aflakken. Het schilderwerk van onze testboot zag er verzorgd uit. Koen en Van der Werf kopen zelf hun hout als stammen; standaard timmeren ze in mahonie af. In het interieur zie je dan ook erg veel massief mahonie, goed op vlam verwerkt, want dat hebben ze natuurlijk in de hand. In de boot is duidelijk te zien dat er met grote zorgvuldigheid is gewerkt, en er is niet gekeken op een stukje hout. Wij vonden het mooi. Tussen stalen huid en beschieting is de boot geïsoleerd met noppenfolie, het plafond is geïsoleerd met

steenwol. Het schuifluik in het dak is gemaakt van hout dat bekleed is met enkele lagen glas en hars. Alle ramen zijn gevat in aluminium profielen.

Varen

De Grouwster vlet hebben we op rustig water gevaren. Zoals alle vletten heeft ook deze de eigenschap om te rollen op dwars inkomende golven. Hoewel de kimkieltjes dat wel wat afremmen. Deze rompvorm kan wel veel meer hebben dan knikspantrampen maar de aanvangsstabieleit is geringer; de eindstabiliteit is veel groter dan die van een knikspantramp. Dat wil zeggen dat een knikspantramp, eenmaal over een kritisch punt heen, sneller om zal slaan dan een multiknikspantramp of een rondspantramp. Op het meer waar we voeren stond niet erg veel water waardoor de hekgolf erg hoog werd en het merkbaar was dat de boot werd vastgehouden. Bij 3000 omw/

min lag de snelheid tussen 6,5 en 7 knoop. Op 2600 omw/min was de snelheid 6,8 tot 7 knoop en op 1800 omw/min 5,5 tot 6 knoop. Bij dat laatste toerental is het brandstofverbruik laag. De vlet stuurt prettig en de boot blijft goed op koers. De draaicirkel over stuur- en bakboord is ongeveer 1/3 bootlengte. De stopweg bij een noodstop is 1/3 lengte. Met achteruit varen hadden we over bakboord geen problemen, maar over stuurboord ging de boot alleen die kant op die de schroef dicteerde.

Veiligheid

Het mooi gelegde teakdek heeft geen voetlijst; standaard wordt de boot geleverd zonder preek- of hekstoel en ook een zwemtrap ontbreekt.

Prijs

De Grouwster vlet met teakdek en koelkast kost in standaarduitvoering f 117.000,— en dat is gezien bouw en afwerking niet te duur.

Tekst: Hans Martens
Foto's: Thijs Tuurenhout
Test: Jan de Bruijn, Hans Martens

Commentaar van de bouwer

Met de uitslag van de test van de Grouwster Vlet zijn wij tevreden. Enkele details willen wij nog graag opmerken. Over de fundatie: in het verleden werd wel beton gebruikt om de fundering te vullen, thans gebruiken wij een isolerend schuimmateriaal om het holle geluid te dempen. Wat het achteruit varen betreft: het door u geteste type, was uitgevoerd

met een Hurthkeerkoppeling 3 : 1. Standaard bouwen wij 2 : 1 in, waardoor het bekende wieflect in veel mindere mate optreedt en het dan ook mogelijk is recht achteruit te varen.

Voetlijsten en een extra treetje leveren wij zonder extra kosten indien men dat op prijs stelt.

