



01 - 04 De Retro Line is een prachtig ontworpen en met zorg afgewerkt schip.

De Boarnstream gaat groter! Met de begin dit jaar geïntroduceerde Retro Line liep er voor het eerst een zestigvoeter van stapel. Een 66-voeter ligt inmiddels op de tekenafel; de Friese werf trekt drie jaar uit voor het ontwerpproces bij jachten van dit formaat. Motorboot stapte begin dit jaar bij de 60 Retro Line aan boord, tijdens een vaartocht over de IJssel en de Rijn naar Duitsland.

ALBERT EEFTING

'Medium megayacht'

Het voordeel van ergens onderweg opstappen is dat je de boot al van ver ziet aankomen; tijd genoeg om eens goed naar de lijnen en verhoudingen te kijken. We staan op de IJsselkade in Zutphen en wachten tot de Retro Line voor de kade ligt. Tijdens het afmeren wordt keurig gemanoeuvrerd op de stroom, maar dat is natuurlijk ook geen kunst met boeg- en hekschroef en twee forse motoren. Het water staat laag, zodat we vanaf de hoge kade toch nog naar beneden kijken op deze 5,20 meter hoge boot. En die eerste blik is zonder meer de moeite waard. Theo Werner van Werner Yacht Design heeft van deze nieuwe loot aan de uitgebreide Boarnstream-stam een uitgesproken mooi schip gemaakt. Vloeiende lijnen, een prachtige waaiervorm en een fraai gemodelleerde spiegel... Met dit schip kun je gezien worden. Zelfs de reling klopt, mede dankzij de 'prekstoel', die vrij op het voordek staat. Hierdoor kun je langs de reling naar de voorplecht lopen en daar - vóór de geus dus - zonder verdere obstakels over de punt van boord stappen. Je komt dan van een behoorlijke hoogte, maar daarvoor ligt er een (rvs) trap klaar. Dezelfde trap gebruik je ook als je opzij van boord stapt, of als je vanaf het grote zwempleateau het water in wilt. Bovendien kun je met de trap naar het dak van het stuurhuis en dat is een voorziening die nog wel eens wordt vergeten, terwijl je daar voor de schoonmaak toch regelmatig moet zijn. Je moet overigens wel zorgen dat je steeds goed weet waar de trap precies ligt, want het is per slot van rekening 60k een noodvoorziening, voor als er iemand overboord valt. Een vaste plek - als je hem niet gebruikt - kan wat dat betreft geen kwaad.

CASCO

Het casco van deze 18 meter lange boot is gemaakt van 8 en 6 millimeter dikke staalplaat en de opbouw is 5 millimeter dik. Een zwaargebouwd schip dus, dat met volle tanks een waterverplaatsing heeft van ruim de vijftig ton. De boot kan desgewenst echter ook in aluminium worden uitgevoerd. Het is een echte rondspan, met spanten om de 40 centimeter en drie waterdichte schotten. Het casco wordt helemaal nagestraald en daarna voorzien van een afwerking met Alexseal, een nieuwe Amerikaanse afk. De bovenkant van het stuurhuis heeft een houtafwerking. Dat is een finerlaag die op het staal is geplakt. De boot wordt gebouwd onder CE-norm A en kan ook wat tankinhoud betreft de oceaan over. Om slingeren op open water tegen te gaan is het schip voorzien van een automatisch stabilisatiesysteem. De vinnen van deze eerste Retro Line stonden overigens iets te ver naar buiten, maar dat is door de werf inmiddels aangepast.



05 Indrukwekkende spiegel. 06 De achterwand van het stuurhuis is een volledige glaswand in smalle rvs-profielen. 07, 08 en 09 Stuurstand en instrumentenpaneel.

INGETOGEN LUXE

De Retro Line ademt een steer van ingetogen luxe. Ovale relingbuizen, gedubbelde petten, mooi gelegde teakdekken, een elegante antennebeugel en robuuste bolders, met zware in de rail ingelaten verhaalklampen. Het dek en de liefst 58 centimeter brede gangboorden zijn volledig vlak; je 'wandelt' erover. Dat kan ook als het schip een breedte heeft van 5,20 meter. Tegelijkertijd beperkt dat natuurlijk het vaargebied; je kunt niet met dit schip wel naar Parijs, maar niet over de kleine kanalen. Ook de diepgang van 1,40 meter zal hier en daar op het binnenwater beperkingen opleveren.

TECHNIEK

Over techniek op een schip van dit formaat ben je niet snel uitgesproken. Werkelijk alles is aan boord, waarbij de werf onder meer een aantal zelf bedachte voorzieningen toepaste. Het schip is uitgerust met twee stevige Perkins Sabre diesels (type 225) die elk 209 pk leveren bij 2500 toeren. Ze staan in een ruime machinekamer, onder de salonvloer. Daar staan ook de batterijbanken: 2 x 200 Ah voor het starten, 1 x 80 Ah voor de generator en 10 x 200 Ah voor de overige verbruikers. Allemaal dezelfde onderhoudsvrije Iodacuu's van Vetus, want op dit schip dient het gemak de mens. Het boordnet is volledig automatisch met alle bijbehorende apparatuur en is verdeeld over 24, 12 en 220 Volt. De twee Perkins drijven vijfblad Poseidon schroeven aan van 26 x 18 duim. De schroeven zijn in een vaste tunnel gemonteerd met daarachter een geprofileerd (visstaart) roer: een doortwikkling van de bekende Poseidon tunnelaandrijving. Om het manoeuvreren in krappe ruimtes extra gemakkelijk te maken is het schip uitgerust met boeg- en hekschroef (elk 160 kgf). Beide zijn hydraulisch en werken proportioneel.

BRANDSTOF

Er zijn vijf brandstoftanks, met een totale capaciteit van 6000 liter. Twee tanks liggen naast de motor, twee liggen onder de vloer en de vijfde tank is als dagtank verbonden met de motor. Een peilglas en diverse meters geven aan hoeveel brandstof er nog aanwezig is en een computer houdt bij hoe lang daarmee nog kan worden gevaren. Er kan 1700 liter drinkwater mee, verdeeld over twee tanks onder de vloer van de achterkajuit. Voor vuilwater zijn er twee tanks ingebouwd, met een totale capaciteit van 650 meter. De motorkamer - die bij de Boarnstream per definitie de nodige aandacht krijgt - is beveiligd met een speciaal brandblussysteem van Stades. Drie lenspompen zorgen voor de afvoer van ongewild water. De pompen zijn voorzien van een automatisch signaal, maar worden met de hand geschakeld. En er zijn twee back-ups: de motor kan een (extra) pomp aandrijven en als tenslotte helemaal niets meer werkt, is er ook nog een handbediende lenspomp.

INTERIEUR

De Boarnstream bedacht voor de Retro Line de kwalificatie 'medium megayacht'. En dan spreekt het natuurlijk voor zich, dat de indeling voor de koper volledig vrij is. De werf heeft overigens wel een paar 'standaard varianten' beschikbaar en wij vinden de indeling van deze allereerste Retro Line - waar geen koper invloed op heeft gehad - een prachtig afgewogen voorbeeld. Het houtwerk is een combinatie van Anegre en zwart Wengé. Anegre is nieuw in de scheepsbouw. Het is een tamenlijk lichte tropische houtsoort, afkomstig uit Oost Afrika, met een mooie rustige structuur. Rondkijkend in de boot zijn de enorme ruimte en stahoogtes het meest opvallend. De bethering is strak en sober, maar door prachtige gebogen vormen en veel bijzondere details toch luxe. Gewoon chique! De kasten - om maar eens een voorbeeld te noemen - zien er zonder raamwerk, lijsten en handgrepen eenvoudig uit, maar het design straalt er vanaf. Een simpel geborsteld rvs lijstje en een vierkant plaatje - daar druk je op als de deur open moet - zijn de enige versiering. De wanden boven de kasten en plafonds zijn in een lichte kunststof bekleed. Rond de ramen zijn ruime koven gemaakt waarin de zonwering (tevens gordijnen), type plissé, zijn gewegend. Ze gaan elektrisch op en neer en kunnen op afstand worden bediend. Afstandsbedieningen zijn er overigens genoeg aan boord, want ook de in een kast gewerkte TV en de satellietdecoder worden ermee bediend.

DRIE HUTTEN

De Retro Line heeft drie ruime slaaphutten, elk met een eigen badkamer met afgescheiden douche. De afwerking daarvan - lichte kunststof wanden en ook een kunststof vloer - is uiterst modern met aangepast sanitair en een radiator voor het drogen van handdoeken (zonde om er een voor te hangen). Hier is alleen Wengé gebruikt en dat geeft bijzondere accenten. Boven de plint zit indirecte verlichting en dat treffen we ook in de slaaphutten aan. De eigenaarshut - een gemiddelde woning hoeft zich voor een slaaphut van dergelijke afmetingen (3 x 4,5 meter) niet te schamen - heeft een kingsize bed, twee bureaus, veel kastruimte, een muziekinstallatie en een groot televisiescherm. Het geheel ademt rust uit. De gang naar deze hut is breed en heeft zelfs een ruime bocht. Je komt dan langs de ruime gastenhut met twee bedden naast elkaar. In deze hut - met er tegenover de bijbehorende badkamer - bevindt zich ook de toegang tot de machinekamer. De andere gastenhut bevindt zich in de voorpiek.

SALON

De salon heeft twee (halfronde) banken. De vele kussens daarop zijn een (uiterkend) idee van Wies Hokwerda, commercieel directeur van De Boarnstream. Ze vormen de enige speelse afwijking in het strakke, maar vooral chique interieur. De kombuis - met een gedeeltelijk vrijstaand Corian L-vormig aanrecht - past goed in



de salon en is compleet uitgerust voor het bereiden van serieuze diners voor een fors gezelschap. Opvallend is dat de combimagnetron helemaal is weg-gewerkt achter een deur boven de koelkast. Zo kan het dus ook. Voor het aanreken is er een luik naar de kelder, die - je gaat er echt met een trap in - een zee van opslagruimte biedt.

STUURHUIS

De centraal ruimte aan boord van dit schip is het stuurhuis. De stuurstand staat midscheeps. Er is een professionele stuurstoel en aan de instrumentafel heeft de Boarnstream alle aandacht geschonken met als resultaat een fraai en evenwichtig geheel. Het paneel is van kunststof (speciaal in een mal gemaakt) en daarin zijn de gaten voor de instrumenten gefreesd. Die instrumenten zijn allemaal ontdaan van de omhulsels, zodat alleen het lcd-scherm en de klokjes zichtbaar zijn. Zo ongeveer alles is beschikbaar en het centraal geplaatste grote scherm is kaart-plotter, radarscherm en 'achteruitkijkspiegel' ineen. Ook de machinekamer kun je zichtbaar maken en eventueel kun je ook nog TV kijken. Naast de stuurstand staat aan stuurboord een tweepersons meevaardersbank en tegen de achterwand een vierzitbank. De achterwand is een volledige (gebogen) glaswand in smalle rvs-profielen. De helft ervan kan schuiven en die deur kun je op elke plek vastzetten. Zo'n voorziening geeft behalve een luxe uitstraling, een prachtige panorama-uitzicht naar achteren. Van het enorme glazen dak (circa 4 m²) kan de held elektrisch openen. Uiteraard is er ook hier een (elektrische) zonwering. Het achterdek (3,5 x 4,25 meter) heeft een halfronde bank tegen de spiegel en een vaste ovale tafel. Dat nodigt uit tot gezellig buiten zitten.

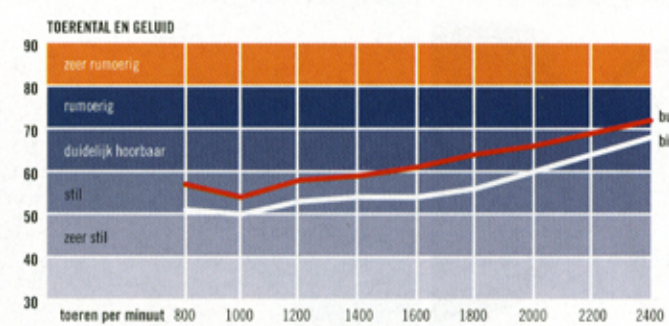
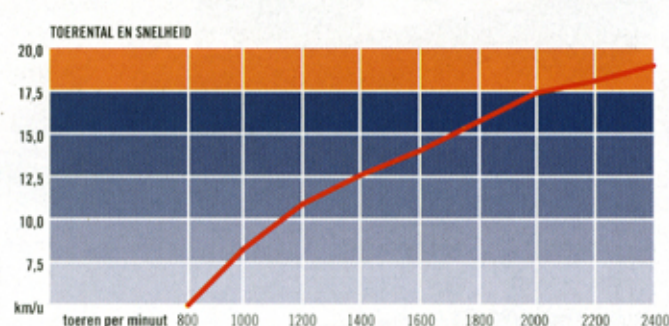
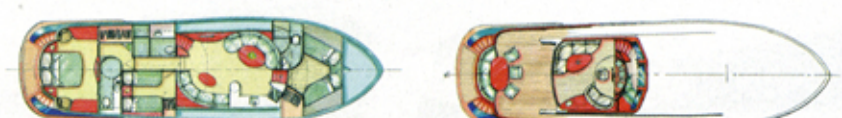
VAREN

Werner is een ervaren ontwerper en dat is tijdens het varen duidelijk merkbaar. Sommige zaken kunnen we op stromend water - we varen op de IJssel en de Rijn bij prachtig weer en een matige wind - niet goed uitproberen. Bij bochten wordt de boot immers verzet en ook de stopweg wordt door de stroom fors beïnvloed. In elk geval is de stopweg niet langer dan de boot en de bochten zijn volgens de werf niet meer dan een lengte. Dat kan ook haast niet anders, gezien de roerconstructie en de mogelijkheid de beide motoren tegen elkaar in te laten draaien. Het schip luistert nauwkeurig naar het hydraulisch bediende roer. Dat proberen we overigens slechts kort uit, want die op afstand bediende stuurautomaat is er natuurlijk niet voor niets! De snelheid is goed te doseren, al vinden we 5 kilometer per uur bij stationair toerental aan de hoge kant. Bij 1400 toeren varen we al ruim 12 km/u. Horen doe je de beide motoren dan nog nauwelijks: buiten meten we 54 decibel (waarschijnlijk komt het meeste geluid van de hydraulische unit) en buiten is dat 5 dB(A) meer.

Het brandstofverbruik ligt bij deze snelheid op ongeveer 26 liter per uur en dat doet de kosten van een dagje varen toch behoorlijk ophopen. Bij 2000 toeren (17,4 km/u) ligt het kritische toerental en de rompsnelheid (18 km/u) wordt bereikt bij 2200 omwentelingen. Dan begint ook een behoorlijke hekgolf te lopen. Helemaal volgens het boekje worden we daarna nauwelijks meer sneller: het maximum van 2400 toeren (iets onder de motorspecificaties, de werf experimenteert nog met de schroeven) levert een topsnelheid van 19 kilometer per uur op.

CONCLUSIE

De Retro Line is een prachtig ontworpen en bovendien met zorg afgewerkt schip, waarop het comfortabel toeven is. Je kunt er veilig en dankzij het stabilisatiesysteem ook comfortabel mee over zee en desnoods oversteekten naar Amerika. Op binnenwater gelden er voor wat betreft het vaargebied uiteraard beperkingen, maar dat is bij een schip als dit nu eenmaal onvermijdelijk. Deze boot is bedoeld voor lange tochten over ruimer water. De uitrusting en de detaillering zijn van een dusdanig niveau, dat je de woning op de wal onderweg nauwelijks zult missen.



15 Achterdek. 16 Gangboord. 17 De machinekamer, die bij de Boarnstream altijd extra aandacht krijgt. 18 Voordek.

TECHNISCHE SPECIFICATIES BOARNCRUISER 60 RETRO LINE

AFMETINGEN	
Lengte over alles	18,00 m
Breedte	5,20 m
Diepgang	1,40 m
Kruishoogte	4,00 m
Gewicht	50.000 kilo (volle tanks)

CASCO	
Materiaal	staal (romp 8 en 6 en opbouw 5 mm)
Romp	rondspant met waaiervorm en automatische stabilisatoren
Constructie	spanten om de 40 centimeter
Schotten	drie waterdichte schotten
Kiel	2 x smalle dooskiel met vaste tunnels van Poseidon
Schilderwerk	(nagestraald en daarna tweecomponenten systeem van Alexseal
CE-markering	A

TANKS	
Diesel	(staal) 5 tanks, totaal 6000 l
Drinkwater	(rvs) 2 x 175 l (onder achterkajuit)
Vuilwater	(rvs) 350 l (onder achterkajuit)
	(rvs) 300 l (onder voorpiek)

VOORTSTUWING	
Motor	2 x Perkins Sabre 225 - 209 pk bij 2500 toeren per minuut
Keerkoppeling	PRM, hydraulisch, 2,3 : 1 en Python homokineet
	2 x watergesmeerde assen Poseidon
	2 x vijfbladschroef 26 x 16 duim Poseidon
	boegschroef en hekschroef hydraulisch 160 kgf proportioneel

BUSINSTALLATIE	
Businstallatie	automaat van Stax in machinekamer
Fundatie	extra zwaar
Roer	kunststof visstaart

ELECTRISCHE INSTALLATIE	
Boordnet	24, 12 en 220 Volt
Accu's	2 x startaccu 80 Ah, 1 x startaccu 200 Ah, 10 x 200 Ah voor boordnet en generator
	3 lenspompen, back-up op de motor en handpomp

PRESTATIES	
Topsnelheid	19 km/u
Kruissnelheid	15 km/u
Rompsnelheid	18 km/u
Draaicirkels	over stuurboord circa 1 scheepslengte
	over bakboord circa 1 scheepslengte
Stopweg	< 1 scheepslengte