



MOOIE NEL 950

Toerental per min.	Snelheid km/u	knopen	Geluid in decibels binnen	buiten
800	5,0	2,7	58	60
1200	7,0	3,8	57	61
1400	8,3	4,5	57	61
1600	9,5	5,1	59	63
1800	9,8	5,3	62	65
2000	10,5	5,7	63	68
2200	10,5	5,7	67	71
2400	11,8	6,4	70	73
2600	13,0	7,0	71	73
2800	14,5	7,8	73	78

DECIBELWAARDEN: tot 60 stil; 60-70 niet hinderlijk; 70-80 aanvaardbaar; boven de 80 onaanvaardbaar. Elke 3 decibel meer betekent een verdubbeling van het geluid.

1 en 2 De MN 950 varend. 3 Overzicht over het kajuitdak. 4 Het gangboord is 45 cm breed. 5 Hoge stuurstand.

Slim ontworpen no-nonsenseboot

Met de Mooie Nel 950 heeft De Scheepsbouwers Maritiem BV aan haar omvangrijke vloot een nieuwe boot toegevoegd, die een bonte verzameling aan eigenschappen in zich verenigt. Het is typisch zo'n boot geworden, waar je op valt of juist helemaal niet. Wat dat betreft zal de typeaanduiding 'Mooie Nel' hier en daar wellicht wat wenkbrauwen doen fronzen. Maar dat de boot bijzonder is, kan niemand ontkennen.

ALBERT EEFTING

Volgens Jan Klijwegt, directeur van De Scheepsbouwers Maritiem BV, is er aan de Mooie Nel 950 eigenlijk niets nieuws. De boot is volgens hem 'een optelsom van alles wat er al was'. Maar daarin zit nu juist het innovatieve: deze boot herbergt een unieke verzameling eigenschappen van wel zeer uiteenlopende aard. Doordat daarbij werd gekozen voor een uiterst traditionele bouw is er een zeer doelmatige boot ontstaan, vol spanning tussen wat wél en eigenlijk niet kan. Wat dat betreft vertoont de boot wat trekjes van de destijds revolutionaire Doerak.

ONTSTAAN

Het bijzondere van de Mooie Nel begint al bij het ontstaan. De Scheepsbouwers Maritiem is gespecialiseerd in platbodems, waarvan de werf er de afgelopen 25 jaar zo'n 750 heeft gebouwd. Het idee voor deze nieuwe boot ontstond toen één van de klanten, de heer L. Schwagermann uit Sloten, besloot om over te stappen van zijn platbodem naar een motorboot maar daarbij wél de voordelen van een platbodem niet behouden.

Na een lange, vruchteloze zoektocht klopte Schwagermann met zijn 'onverwulbare' wensen-

lijst van maar liefst 40 punten aan bij Vripack. Samen met dit bureau kwam het uiteindelijk tot een nieuw concept. Schwagermann is iemand die zelden of nooit genoeg neemt met 'niet mogelijk' en daarbij steeds weer kans ziet nieuwe oplossingen aan te dragen. Het was vervolgens aan de technici van Vripack, om die oplossingen om te zetten in een tekening. Zo ontstond de Mooie Nel 950, die vanaf bouwnummer 2 bij De Scheepsbouwers in productie is. De werf heeft er inmiddels vijf afgeleverd, wat aantoont dat méér plezierschippers de voordelen van het door Schwagermann en Vripack bedachte concept weten te waarderen.

CASCO

De MN 950, zoals de boot kortweg wordt aangeduid, is een multiknikspant met vlakke bodem. De plaatdikte is daar acht millimeter. Dat is niet alleen heel erg sterk, het is tevens ballast. Door de stevige bodem heeft de boot dus een laag zwaartepunt, wat de stabiliteit ten goede komt. Voor nog meer stabiliteit zijn op de toch al scherpe kimmen twee horizontale kimkielen toegevoegd om het rollen tegen te gaan. Mevrouw Schwagermann heeft

snel last van zeeziekte (ook op binnenwater), vandaar!

De rest van de romp is samengesteld uit plaat van vijf millimeter en de drie gangen worden overnaads en dubbelzijdig gelast. Ondanks dat, worden ook nog langsspannen toegepast. Het boeisel rond voor- en achterschip heeft een breed en naar binnen gebogen potdekseel, wat het robuuste uiterlijk van dit schip nog eens benadrukt. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de van zware buis gemaakte voetlijsten en voor de stoere reling op het kajuitdak. Deze reling op schouderhoogte, die je ook wel vindt op politie- en loodsboten, biedt veel houvast. De boot heeft een gemakkelijke in- en uitstap. De hoogte van het vrijboord is zo gekozen, dat je meestal op gelijke hoogte op de steiger stapt. Een zware rubberband langs het breedste deel van de boot zorgt ervoor dat er geen beschadigingen komen.

NAGEDACHT

Schwagermann blijkt over vrijwel elk detail te hebben nagedacht. Zo kun je de lijn van de middenbolter gemak-

kelijk vanuit de kuip beleggen en heeft de opgang naar het gangboord twee treden. Verder staat er voor de ankerlier een 'hekje', waaraan je je tijdens de bediening van de lier stevig vast kunt houden. Zelfs de mast heeft zijn specifieke functie: die is extra groot, waardoor hij langer zichtbaar blijft in de dode hoek van de beroepsvaart. En dan is er nog de kiel, die wordt gebruikt voor de motorkoeling. In vaktermen heet dat een beunkoeler. Zo'n koelsysteem is bedrijfszeker, omdat je dan niet meer afhankelijk bent van een gemakkelijk te beschadigen impeller.

MOBIELE STUURSTAND

Het roer is druppelvormig en heeft een uitslag van 30 graden. Dat is niet veel, maar er zijn naast het roer twee stuurkielen gelast, die het effect van een tunnel (straalbuis) blijken te hebben, waardoor de draaicirkel toch klein is. Ze hebben ook grote invloed op het vaargedrag. Het meest bijzondere is wel de (standaard) buitenstuurstand, hoog achterop het stuurhuis-

dak. Een schuifpaneel dekt het af. Wil je toch (ook) binnen sturen, dan kan daar een tweede vaste stuurstand worden gemaakt. Mooier is de oplossing van onze proefboot: een mobiele stuurstand, met alle noodzakelijke functies. De mobiele bediening heeft een kabelverbinding. „Een radiografische bediening is mij te gevoelig voor al of niet bewuste interventie van buitenaf,” zegt Jan Klijwegt. Goedkoop is deze oplossing overigens niet; de extra kosten bedragen zo'n 10.000 euro.

Het motorpaneel zit bij de Mooie Nel niet op de stuurstand, maar in het stuurhuis tegen de zijwand, zichtbaar vanaf de meeste plaatsen op de boot.

LAGE BOOT

Het meest bijzondere aan de MN 950 is wat ons betreft wel de overall in de boot aanwezige stahoogte van 1,95 meter, in combinatie met een kruiphoogte van eveneens slechts 1,95 meter. Zo'n lage boot opent mogelijkheden, die je met een 'normale' boot niet hebt en bovendien lig je veel minder vaak

voor een brug te wachten.

In de (voor)kajuit sta je op deze boot daadwerkelijk op de (vlakke) bodem van het schip. Iets hoger dan de kajuit ligt de salon en wéér iets hoger de kuip. Ook de diepgang is met 80 centimeter ideaal te noemen. Even niet varen? Dan laat je de boot toch gewoon oplopen. Of je gebruikt de spudpaal. Die heeft geen dure constructie met een elektromotor, maar je haalt hem gewoon met een touw (en staalkabel) op.

Alle techniek aan boord van de Mooie Nel wordt in het casco gemonteerd, wat betekent dat ook alle gaten en tappen daarvoor worden aangebracht. Vervolgens wordt alles weer (tijdelijk) verwijderd, waarna het casco wordt gestraald (van binnen en buiten) en geschilderd. Onder toezicht van de leverancier wordt een coating van International aangebracht. De specificatie daarvan is afhankelijk van de wensen (en portemonnee) van de klant.

TECHNIEK

De standaardmotor voor de Mooie Nel is een Yanmar van

54 pk bij 3000 omwentelingen. Om het geluid zoveel mogelijk te beperken werd voor een vijfbladschroef gekozen. Om dezelfde reden is de fundatie met zand gevuld. Die fundatie loopt niet van motorschot tot schot, maar tot voorin het schip.

De motor staat in een stalen omkisting, die is bekleed met Merford voor absorptie en ontdreuning. Verder is er een thermopane beglazing en wordt zwaar beslag op deuren en kasten toegepast, waardoor de bekende rammeltjes niet optreden. De uitlaat is (bij deze boot) droog en de twee dempers zijn daarom voorzien van een dikke isolatiedeken. Een FirePro installatie beveiligd het motorruim.

Alle tanks liggen midscheeps dwars onder de salon, voor het motorcompartiment. Het schip ligt daardoor altijd recht, hoe vol (of leeg) de tanks ook zijn. De capaciteit is 560 liter brandstof in een geïntegreerde stalen tank en 300 liter drinkwater en 200 liter zwartwater in polyethyleentanks. Alle openingen en afvoeren zitten boven de waterlijn, behalve die voor de watergesmeerde schroefas.

Het boordnet is 12 Volt en de walaansluiting met acculader is

standaard. Naast de 80 Ah dynamo van de motor wordt voor het verbruikersnet een extra dynamo geplaatst voor de twee 200 Ah gelaccu's. De conditie van de accu's kun je uitlezen op een display in de salon.

Voor de gasvoorziening is er een bun in de kuipbank, die ruim genoeg is voor twee grote flessen.

INTERIEUR

De Scheepsbouwers Maritiem biedt maar liefst zeven indelingsvarianten aan, met alle mogelijke combinatiemogelijkheden van dinettes en hoekbanken, kombuis in salon of kajuit en vrijstaand bed of V-kooien in de voorpiek. Wij varen met variant nummer zeven en wat ons betreft is dat de mooiste. De betimmering is uitgesproken scheeps en de werf heeft gekozen voor essen plaatwerk dat afgezet is met kersen lijsten. Dat is een mooie, lichte en verfrissende combinatie. Het stoere uiterlijk is ook binnen voortgezet: overal zitten stevige handgrepen, een pilotboot waardig. De paneeldeuren zijn schuifdeuren en dat levert loopruimte op.

Het vrijstaande bed in de voorpiek zit hoog, maar er is een

goede opstap. Het is breed en lang genoeg, ook voor grote mensen. In het vertrek bevinden zich twee ruime kasten.

Toilet en douche zijn gecombineerd en voor een afscheiding is helaas geen ruimte. Tegenover het toilet, aan bakboord, bevindt zich de kombuis. Die is niet echt groot, maar je moet je steeds opnieuw realiseren dat deze boot maar 9,5 meter lang is. Overal lijkt hij groter en ruimer dan het werkelijk is. Ondanks het bescheiden formaat van de kombuis is alles aanwezig: driepits gaskomfoor (met afdekplaat), gasoven en een 80 liter koelkast. De besteklade zit voor het grijpen naast het aanrecht onder de koelkast, maar in feite ben je daar al in de salon. Dat is optimaal ruimtegebruik. Het enige wat ontbreekt is een afvalbak.

De salon heeft een ruime L-bank. Als je de tafel (met excentrisch blad) laat zakken, ontstaat een slaapplek voor twee personen. De bank is verhoogd, om het zicht naar buiten te verbeteren.

Aan bakboord is in de salon een kastenwand gebouwd. Bij elke boot worden twee hoge stoelen geleverd (luke barkrukken), die zowel bij de tafel, als buiten

(als meevaarstoel) dienst kunnen doen. Ze zijn hoog genoeg om over het salondak heen te kijken. In twee treden kom je vanuit de salon in de kuip. De tweede tree is aan de hoge kant. Dat komt door de zeer hoge drempel (verplicht voor de CE-keuring). Dat wordt bij de volgende versie nog verbeterd.

In de kuip staat tegen de spiegel een vaste bank. De zittingen zijn standaard van teakhout, evenals die van de bank op het voordek. De rest van de kuip is belegd met kurk en kun je gebruiken zoals je wilt. Bergruimte is er genoeg: twee aan weerszijden van de motor - beide met een eigen luik - en in de banken. Het hoogteverschil met het gangboord is niet groot, desondanks zijn er twee treden en dat maakt dit een uiterst vriendelijke boot. Vriendelijk voor iedereen.

VAREN

De MN 950 blijkt een stabiele boot. Het rollen wordt uitstekend gedempt. Mevrouw Schwagermann zal er niet snel zeeziek op worden. Ondanks de vlakke bodem blijft de boot behoorlijk lang op koers als je het stuurwiel loslaat. Dat betekent dat de extra toevoegingen



6 Kombuis. 7 Standaard heeft de MN 950 een buitenstuurstand. 8 Vrijstaand bed in de voorpiek. 9 Hoekbank met tafel in de salon. 10 Motor in stalen bekisting met geïsoleerde uitlaat. 11 'Stuurkielen'.

(kleine horizontale kimkielen en de zogenaamde stuurkielen) hun werk goed doen. Door de op deze manier bereikte koersvastheid is het plezierig varen met deze robuuste boot, die zich van golven en wind weinig aantrekt. Tegelijkertijd laat de boot zich gemakkelijk besturen. Een kleine roeruitslag is al heel snel vertaald in een gewijzigde koers. Door de hoge zit - je hebt meer uitzicht - hoor je veel meer geluid van het water dan van de motor.

Bij 2200 omwentelingen varen we zo'n 11 kilometer per uur. Dat is een mooie snelheid en het geluid is dan met 71 decibel (buiten) nog heel acceptabel. Ook hier geldt: met meer geld - bijvoorbeeld voor een extra deksel op de motorkist - kan het nog beter

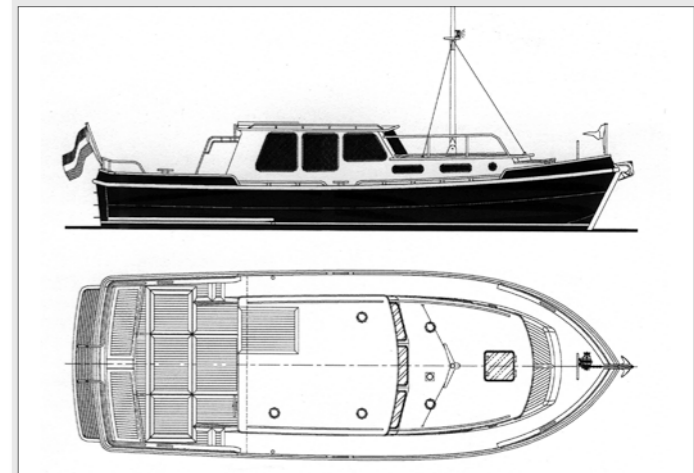
Manoeuvreren gaat uitstekend; je kunt korte bochten maken en de 'stuurkielen' verminderen ook het schroeffeffect. Geweldig gemakkelijk blijkt de spudpaal als we even aanleggen in een

kreek van de Biesbosch, waar natuurlijk geen voorzieningen zijn. De spudpaal laten vallen en klaar! De boot blijft keurig op z'n plaats zonder iets van riet of walkant te verstoren en je ligt altijd gunstig op de wind. Zoiets is een uitkomst, juist op plekken zoals hier, waar een chronisch tekort aan ligplaatsen is. De spudpaal is bruikbaar tot een diepte van 1,75 meter.

CONCLUSIE

Met de Mooie Nel is een prima concept neergezet. Inderdaad: er is niets nieuws aan deze boot (of het zouden de stuurkielen moeten zijn), maar het is bepaald innovatief om zoveel bestaande toepassingen (de helft is niet beschreven) onder te brengen in één boot en dan nog in zo'n kleine ook. De MN 950 is een no-nonsense boot van een no-nonsense werf, maar wel heel slim gemaakt en van hoge kwaliteit. En dankzij de uitgebreide optielijst kun je er ook best een luxe boot van maken.

MOOIE NEL 950



AFMETINGEN

Lengte	9,50 m
Breedte	3,40 m
Diepgang	0,80 m
Kruiphoogte	1,95 m
Gewicht	9.300 kilo
CE-markering	C (kust)

CASCO

Material	staal (8 mm vlak, 5 mm romp, 4 mm opbouw)
Constructie	multiknikspant, 3 gangen, spanten op 40 cm, 2 langsspanen
Schotten	2 motorschotten en piekschot
Schilderwerk	nastralen en International tweecomponent coating, onder toezicht van verfleverancier

VOORTSTUWING

Motor	Yanmar 4JH4-CE viercilinder diesel, 56 pk bij 3000/min
Keerkoppeling	SF Hurth (2,61:1), hydraulisch watergesmeerde schroefas met Volvoaal rechtse vijfbladschroef 17 x 17 duim
Blusinstallatie	FirePro automaat

TANKS

diesel	(staal) 560 l
drinkwater	(polyethyleen) 300 l
vuilwater	(polyethyleen) 200 l

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

boordnet	12 Volt
accu's (gel)	1 x 120 Ah (starten) 2 x 200 Ah verbruikers
	1 elektrische lenspomp met kranenbank voor vier compartimenten

PRESTATIES

Draaicirkels	over stuurboord minder dan 1 lengte
	over bakboord 1,5 lengte
Stopweg	1 lengte
Topsnelheid	circa 14 km/u
Kruissnelheid	circa 11 km/u

PRIJZEN

Standaarduitvoering	vanaf 169.000 euro,
proefboot	210.000 euro
belangrijkste extra's proefboot:	boegschroef, thermopane met koudeblok, gesloten koelsysteem, portable tweede stuurstand, verwarming, navigatieapparatuur, spudpaal.

BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	L.Q. Schwagermann, Vripack en Dennis van Beek
Werk	De Scheepsbouwers Maritiem BV te Werkendam, telefoon 0183-503291, fax 0183-502231, internet: www.descheepsbouwers.nl

