

Lekker stel

Tekst: Jan Briek, foto's: Bertel Kolthof
Stop. Kijk eerst nog eens goed naar de openingsfoto. En? Mooi? Lelijk? Leuk, grappig, ouderwets of juist eigentijds? Iedereen zal wel een mening zal hebben over de Goeree 870. Want hoe je ook over het uiterlijk denkt, de boot is voor alles eigenzinnig. En die eigenschap zorgt per definitie voor een uitgesproken mening van anderen.



- + Uitstraling
- + Vaareigenschappen op de motor en onder zeil
- + Geluidsbestrijding
- + Standaard zeer compleet



- Details in de afwerking binnen
- In/uitstap kuip

Eef Grinwis uit Ouddorp (Zuid-Holland) is verantwoordelijk voor de totstandkoming van de Goeree 870. Na diverse werkgevers, waaronder Boele Bolnes en verschillende constructie- en cascobouwers, besloot hij anderhalf jaar geleden voor zichzelf te beginnen. 'En ik wilde graag een boot bouwen', zegt hij. Dat plus het feit dat hij ontwerper Olivier van Meer al kende effende het pad. Voor een belangrijk deel tenminste. Want pas toen verkooporganisatie Domusvaer (die ook andere Van Meer-ontwerpen zoals de Puffin en de Goodvaer 'in het pakket' heeft) garant wilde staan voor het eerste exemplaar kon de Goeree daadwerkelijk gebouwd worden.

Grinwis had eigenlijk maar een eis voor Van Meer: een rondspant boot. 'Iets waarvoor vakmanschap nodig is', zegt hij. 'Een rondspant in deze maat is duur, maar bijzonder. Van een knikspant bouwen word je net zo stoffig en vuil. En dan bouw je een type boot waarvan er al genoeg zijn.' In principe wilde Grinwis 'een boot zonder al te gek veel luxe voor de gewone man' bouwen. 'Die doelstelling staat dus eigenlijk nog steeds', zegt hij. 'Want de Goeree is een luxe, relatief duur scheepje geworden.'

Geen dartelen in een dozijn

Grinwis' wens - 'Een bijzondere boot' - sloot wonderwel aan op Van Meers ontwerpfilosofie, die je kort zou kunnen typeren als: 'Alles behalve een dertien in een dozijn boot'. De Goeree 870 is zonder meer een markant schip geworden. De rondspant romp heeft een rechte, iets terugvallende steven en een mooie zeeg. Het vrijboord verloopt achter in een *tumbling home* - waarbij het naar binnen loopt, je ziet het ook op veel klassieke motorjachten - en de Goeree heeft een sierlijke wijnglasvormige spiegel. Stuk voor stuk kenmerken van een klassieke romp. Het grootste verschil met een echt klassiek

rompje is echter de veel grotere breedte van de Goeree waardoor de aanvangs-stabiliteit veel groter is als je die vergelijkt met die van klassieke (motor)jachten. Onder water heeft de motorzeilver-sie van de Goeree een zogeheten stafkiel - een massieve plaat staal van 200 mm hoog en 26 mm dik - die ongeveer een meter voor de mast begint en doorloopt tot het schroefraam. De opbouw met het karakteristieke rechte stuurhuis met daarin de op maat gemaakte messing ramen maken van de Goeree 870 een schip dat je alles behalve een grijze muis kan noemen.

Stijve constructie

Eef Grinwis krijgt het casco van de Goeree binnen als bouw pakket. De platen worden gesneden door Snijschiet-Brabant en daarna gewalst bij HIC in Kinderdijk. Dat wil echter niet zeggen dat het een kwestie is van in elkaar passen en vastlassen zoals - wat oneerbiedig gezegd - bij een (multi)knikspant. Door het karakter van het staal - de ene plaat is de andere niet - is veel vakmanschap en techniek vereist om een strokend en glad casco te bouwen. Met name de kop en het achterschip zijn fraaie staalconstructies die dat vakmanschap verraden. Grinwis bouwt de Goeree met behulp van buitenmallen en op stringers. Die stringers vallen precies achter de rompnaden. De naden worden na het hechten opengeslepen en vervolgens over de gehele lengte afgelast. Dat, in combinatie met stringers, wrangen, een waterdicht schot voorin en de constructie van opbouw en kuip, maken van de Goeree 870 een stijf schip. In de motorzeiluitvoering krijgt de Goeree behalve de stafkiel tevens extra versteviging onder het kajuitdak en twee maststutten aan weerszijde van de doorgang van stuurhuis naar voorpiek. Grinwis: 'We hebben geprobeerd het onderhoud aan het staal zoveel mogelijk te beperken. Daarom wordt veel roestvast staal toegepast, in het kluisgat bijvoorbeeld, en



Ruime kuip met bergruimte onder de banken. Standaard worden kuipvloer en banken bekleed met teak. In plaats van een overloop heeft het grootzeil twee groot-schoten. Dat scheelt een benenbreker in de kuip; de bediening is eenvoudig. Let ook op het rondomlopende gangboord en de goede handgrepen aan de opbouw. De instap in de kuip is echter voor wie wat minder goed ter been is wat lastig. Een extra stap kan uitkomst bieden.

op andere plaatsen waar je te maken hebt met slijtage van het verfsysteem. Maar ook bijvoorbeeld in de goten onder de banken en plekken waar water kan blijven staan.' Overigens zagen we de Goeree met een groene en een blauwe romp. De groene is voor het oog strak; de blauwe versie 'tekent' wat meer. Grinwis verzorgt tevens de voorbereiding voor de technische installatie en zet de eerste grondlaag op het casco. De technische installatie wordt verder verzorgd door Westhoeve Elektro in Ouddorp, de aftimmering gebeurt bij Van Veen in Stellendam en het schilderwerk wordt uitgevoerd door Boender in Hellevoetsluis.

Licht en leefbaar

Olivier van Meer tekende niet alleen een boot die er bijzonder uitziet, maar die ook nog eens functioneel is. Het interieur biedt voldoende aan twee personen om wat langere tijd met de boot erop uit te kunnen. Er zijn diverse opties; wij voeren met het type dat voorin een dinette (om te bouwen tot tweepersoonsbed) heeft en in het stuurhuis aan stuurboord een langsbank (ook om te bouwen tot tweepersoonsbed). Tevens zijn er versies mogelijk waarin die langsbank is vervangen door een dinette in het stuurhuis of je in de voorpiek een standaard tweepersoonsbed hebt. Opvallend in positieve zin vonden we binnen met name de hoeveelheid bergruimte, de grote natte cel, de stuurstand met uitstekend uitzicht rondom en de algehele uitstraling van het interieur: klassiek door het gebruik van mahoniehout en messing accen-

Het grote verschil met een echt klassieke romp is de veel grotere breedte van de Goeree

ten, maar dankzij het gebruik van behoorlijk wat lichte kunststoffen toch heel licht en leefbaar. Daar tegenover staat een kleine kombuis met vooral te weinig aflegruimte. Bovendien moet er meer aandacht worden besteed aan details in de afwerking. Nu kwamen we wat slordige zaken tegen: twee lekken-de patrijspoorten, losse armaturen in de plafonds en het ontbreken van een afwerklat langs de plafonds. Da's jammer, want een boot met de uitstraling en *chique* van de Goeree moet natuurlijk op dit soort punten af zijn. Het zijn echter geen ontwerp-technische zaken en met wat extra aandacht - en die komt er, zo heeft Jan Moes van Domusvaer al laten weten - makkelijk op te lossen. Wat meer ruimte in de kombuis is te maken door een wegklapbaar schapje, eventueel in combinatie met een afdeklank over de wasbak.

Van origine was de Goeree 870 een motorboot. De eigenaar van de Goeree waarmee wij voeren, de heer Halvax, gaf echter de aanzet tot de ontwikkeling van deze motorzeilver-sie. 'Ik werd verliefd op de lijnen toen ik een tekening van het schip zag. Toen ik vervolgens met Van Maar sprak, zei ik na een half uur tegen hem "Zet er maar een zeil op".' Voor Olivier van Meer leverde dat niet zoveel problemen op: 'De romp van de Goeree heeft min of meer dezelfde karakteristiek als die van de Puffin', zegt hij. 'Ik wist dus dat een zeilplan mogelijk moest zijn en dat de boot ook goed zou presteren.' Van Meer gaat bij elk ontwerp dat hij maakt uit van de lijnen: 'Eerst moet het lijnenplan goed zijn, daarna volgt de rest. Als de accommodatie in de knoop komt met het lijnenplan betekent dat bijvoorbeeld dat een schip wat groter moet worden dan gepland. Aan de lijnen doe ik geen concessies.' Nou moet ik eerlijk bekennen dat ik er vooraf minder fiducia in had. De Goeree een motorzeiler? Een motorboot met een veredeld slingerzeil, meer niet. Dacht ik. Helemaal fout dus. Maar daarover zometeen meer.

Varen op de motor en onder zeil

We voeren met de Goeree 870 op het Haringvliet vanuit Stellendam. Windkracht drie tot vier Beaufort, 'golven'



van een centimeter of twintig. Natuurlijk ligt het voor de hand de Goeree als motorboot en als zeiler te beoordelen. Het mooie van de Goeree als motorzeiler is namelijk dat de mast zonder veel moeite met behulp van een sprenkel, het val van de halfwinder en de groot-schoot als takel kan worden gestreken. Hij ligt dan achterover samen met giek en gaffel stevig in een mik zodat je het vaargebied van de Goeree aanmerkelijk kan vergroten: de kruiphoogte bedraagt met gestreken mast iets meer dan 2,20 m. Op de motor varend stelt de Goeree niet teleur. De 37 kW (50 pk) zware viercilinder Nanni-diesel is goed op z'n taak berekend; zelfs aan de zware kant. Maar omdat de motor op een zware motorfundatie staat, deels in de kuip ligt en de motorruimte goed geïsoleerd is, is dat geen probleem. Het geluidsniveau is uitstekend. Zelfs volgas - 2.900 r/min - overschrijdt het de norm 'acceptabel' niet. Op kruissnelheid - zo rond de 10 km/h - is de boot te typeren als 'stil'. Bij die snelheid hebben we ook nog even het geluidsniveau in de kuip gemeten: 70 dBA - voornamelijk veroorzaakt door het geluid van wind en golven. Uitstekend, om kort te zijn. Manoeuvreren met de Goeree 870 gaat probleemloos. Je moet even rekening houden met de lange kiel, waardoor de draaicirkels wat groter zijn (ongeveer twee lengten). Daar staat echter tegenover dat die lange kiel zorgt voor een heel goede koersvastheid. Bovendien heeft de ontwerper gekozen voor een



Sfeervol, klassiek interieur dat dankzij het gebruik van kunststof toch licht en leefbaar is. Veel apparatuur op de Goeree is standaard; de boegschroef is wel voorbereid, maar wordt tegen meerprijs ingebouwd. Verschillende interieuropties zijn mogelijk. Dit schip heeft voorin een ruime dinette (om te bouwen tot tweepersoonsbed) en in het stuurhuis een langsbank en de kombuis.



Prima motoropstelling: goed bereikbaar, maar ook goed 'buiten' het interieur. De Goeree is daardoor en door de goede isolatie een stil schip.

De vijfde Goeree 870 is inmiddels in aanbouw.



Alles behalve een grijze muis



an boord is veel bergruimte, ook op onverwachte plaatsen, zoals deze lange lade onder de stuurhuisbank.

forse schroef (een beetje met een 'werkboot-karakter') zodat je bij manoeuvres goed gebruik kan maken van de wielwerking. Tel daarbij ook nog eens de boegschroef - stan-

daard voorbereid (omdat voor het voorpijpschot ongeveer 600 kg ballast wordt gestort en je er dus niet meer bij kan) en tegen meerprijs ingebouwd - en je begrijpt dat op de motor varen met de Goeree 870 geen enkel probleem oplevert. De boot is natuurlijk

een rondspant, dus wie een (multi)knikspant gewend is, zal merken dat hij wat meer slingert. Toch wordt de slingerbeweging niet onaangenaam, omdat hij heel natuurlijk verloopt.



En onder zeil? De Goeree verbaasde me. Natuurlijk; je moet niet proberen de boot hoog te prikken. Hij heeft geen vinkiel en een laag zeilplan, dus hoog varen en snelheid houden lukt niet. Niet te hoog - knik in de schoot - en de Goeree loopt lekker. Wat heet. We klokten op de GPS 5,5 knopen. En dat voor een 5,5 ton zware stalen motorzeiler met 24 m² zeil. Het heeft alles te maken met de rompvorm: scherp voor en geveegd achter zodat hij zo min mogelijk weerstand oplevert. Voor halfwindse en ruime koersen beschikt de Goeree over een halfwinder. Met die erop klokten we zelfs zes knopen.

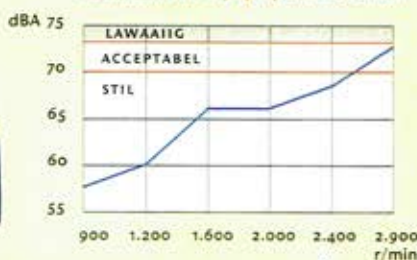
Met overstagmanoeuvres moet je op nieuw rekening houden met de lange kiel van de boot. Even snel een klapje maken gaat niet. Rustig door de wind sturen, fok bak houden, eenmaal door de wind een beetje afvallen om snelheid te krijgen en langzaam weer opsturen. Het zijn geen manoeuvres waar de doorgewinterde toer/wedstrijdvaarder het warm van krijgt. En dat is ook precies de bedoeling: je moet de Goeree niet vergelijken met een zeiljacht met vinkiel. Maar moet je daarom de Goeree typeren als een 'bezadigde boot'? Vind ik niet. Want het blijft echt zeilen en omdat je in de open kuip dicht bij het water stuurt, hou je ook de sensatie van het zeilen. Maar

gemoedelijk. Op de boot waarmee wij voeren was de helmstokbesturing zwaar (in feite stuur je in de kuip met de noodstuurinrichting, direct op het roer). Dat was te wijten aan een te strak aangedraaide manchete; makkelijk op te lossen dus. Het enige nadeel is eigenlijk de wat lastige instap in de kuip voor wie wat moeilijker ter been is.

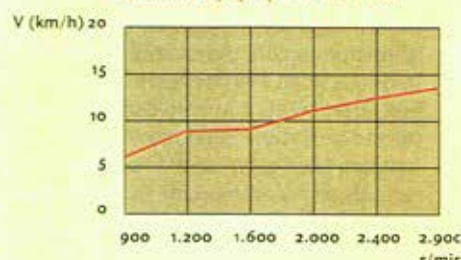
Trouwe fans

De Goeree 870 is eigenlijk niet te plaatsen. Door z'n uiterlijk en uitstraling. Door de mogelijkheid van motoren en zeilen met een nog geen 9 m lang stalen jacht. En ook door z'n prijs: die ligt flink hoger dan die van een kwalitatief goed motorjacht in deze maat. Juist daarom is dat kleine beetje meer aandacht van de bouwers bij de afwerking onontbeerlijk. Maar ik moet me wel sterk vergissen, wil de Goeree geen trouwe schare fans veroveren. Want kijk nog eens goed naar de boot: daar wil je toch best mee gezien worden? Anders dan anders, eigenwijs 'klassiek', opmerkelijk en hij biedt meer dan een vergelijkbaar motor- of zeiljacht in deze lengte. Op ruim water onder zeil, op de binnenwateren als motorboot waarbij maar weinig plaatsen onbereikbaar zullen blijken. Die twee boten in één maken van de Goeree 870 een lekker stel. ♦

Geluidsniveau bij oplopend toerental



Snelheid bij oplopend toerental



Technische specificaties

el 8 mm, romp, dek en opbouw 2 mm staal, gebouwd op wrangen en stringers. Romp voorzien van zware rubberen stootlijst, rvs beplating rondom. Kielkoeling en rooig uitlaatsysteem. Conservering middels tweecomponentensysteem van International. Bescherming klemramen met 8 mm veiligheidsglas, koperen poorten. Twee maal Lewmar-luik; elektrische ankerlier standaard. Bronzen rijschroef, watersgesmeerde RVS schroefas. Motorruimte geïsoleerd middels flexibel opge-

stelde ontdreuningsplaat; huid met ontdreuningspasta. Zes bronzen bolders, kuipvloer en -banken standaard voorzien van teak bekleding. Interieur watervast multiplex afgewerkt met mahonie, messing hang- en sluitwerk. Romp geïsoleerd met brandveilig schuim. Standaard onder meer tweepitskooktoestel, 50 l koelkast, gescheiden afvalopvang, 37 l boiler, elektrisch toilet en warm en koud stromend water. 75 Ah startaccu en 230 Ah lichtaccu voorzien van diodebrug en hoofdschakelaar.

Lengte over alles: 8,70 m
 Breedte: 3,00 m
 Diepgang: 0,90 m (motorboot)/1,05 m (motorzeiler)
 Kruihoogte: 1,90 m (motorboot)/2,20 m (motorzeiler)
 Gewicht: 5,25 ton (motorboot)/5,5 ton (motorzeiler)
 Motor: Nanni-viercilinderdiesel, 37 kW bij 2.900 r/min
 Koppeling: Hurth hydraulische keerkoppeling
 Brandstof: RVS, 162 l
 Water: RVS, 177 l
 Vuilwater: staal, 210 l met inspectiedeksel en geurfilter

Grootzeil: 13 m²
 Fok: 11 m²
 Halfwinder: 27 m²
 Ontwerp: Olivier F. van Meer
 Prijs in standaarduitvoering:
 f 214.500,- (motorboot)/
 f 244.500,-
 Verkoop: Domusvaer,
 Indijk 2,
 Postbus 34,
 8550 AA Woudsend,
 telefoon (0514) 59 17 95,
 fax (0514) 59 20 72.