

Op een druilerig Gardameer liggen twee nieuwe jachten klaar, die beide mikken op de veelzijdige zeiler. Zeilen stapte aan boord. Ze blijken plezierig op vele fronten.

TEKST EN FOTO'S HANS BUITELAAR

2 opmerkelijke nieuwkomers kunnen misschien zorgen voor een heropleving van een sinds de jaren tachtig vergeten segment in de zeilerswereld, de trailer sailer. Deze nieuwe trailerbare jachten bieden een arsenaal aan inzetbaarheid.

De Zwitserse Saphire en de Sloveense Seascape zijn beide sportieve boten met een fors uitgebouwd grootzeil, een grote gennaker op een uitschuifbare boegspriet en een grote kuip waar de bemanning zich kan uitleven tijdens wedstrijden. Maar de boten bieden ook de binnenuimte voor een vakantie met een gezin en de mogelijkheid op een trailer naar ver gelegen vaargebieden te rijden. De vakantie in het Middellandse Zee-gebied of op een bergmeer, de clubwedstrijden, de familiewekeindjes en zelfs een oversteek naar Engeland, het kan allemaal met één en dezelfde boot. Of eigenlijk: het kan met deze twee nieuwe boten die beide al die eigenschappen combineren.

WENSEN

Het hing in de lucht. Dat blijkt wel uit het feit dat tegelijkertijd twee nieuwe ondernemers in de jachtbouw met een zelfde concept komen. Zeilers veranderen van booteigenaren naar watersporters met steeds wisselende behoeften. Veelkleurige zeilers kunnen uit het aanbod niet kiezen: een cruiser-racer, een sportboot, een weekendzeiler, een droogvallende waddenboot, een comfortcontainer of steeds op andere plekken huren? Voor alles is wat te zeggen.

Saphire en Seascape vullen erg veel wensen van deze uitgebreide verlanglijst in, terwijl echt niet is vol te houden dat deze dartele boten een compromis vormen. Ze bieden gewoon veel. De bouwers hopen met deze all-round boten de moderne zeiler te kunnen verleiden. Michael Tobler uit het Zwitserse Küsnacht wilde een gemakkelijk hanteerbaar jacht waarmee hij met

Sportboten die ook voor een jong gezin gemakkelijk hanteerbaar zijn



NIEUWKOMERS VERGELEKEN: SAPHIRE & SEASCAPE 27 ALLESKUNNERS

KIJK VOOR FILMPJES
OP WWW.ZEILEN.NL

zijn gezin tochten kon maken. En als zeiler op Zwitserse meren weet Tobler niet anders dan dat boten ook gemakkelijk over de weg te vervoeren moeten zijn. Hij besloot de boot die niet bestond dan zelf maar te ontwikkelen. Eisen: de boot moest vanaf de trailer op een helling in en uit het water kunnen zonder kraan, een heel makkelijk hanteerbare boot voor een jong gezin met nog kleine kinderen én aansprekend zijn voor hardcore wedstrijdzeilers en tot slot dat er eenheidsklasse wedstrijden mee gevaren kunnen worden.

ITALIAANS ONTWERP

Ontwerper Claudio Moletto die de boten van het Italiaanse America's Cup syndicaat Luna Rossa tekende, werd als ontwerper aangetrokken. "Het ontwerp oogt modern, maar is voldoende tijdloos om flink wat jaren mee te kunnen zodat de boot waarde houdt", vindt Moletto in retrospectief van zijn creatie. Het waren ook Italianen die het interieur- en dek ontwerp verzorgden, een ontwerp maakten dat de structurele sterkte waarborgt en die een zeilplan ontwikkelden op basis van een heel eigen benadering van aerodynamica.

Tobler noemde de boot Saphire en vond productiecapaciteit in Polen bij Delphia Yachts. "We willen dat Saphire de bekendste boot in zijn klasse wordt over de hele wereld", steekt Tobler zijn ambities niet onder stoelen of banken.

SEASCAPE

Mini-Transatzeiler Andraz Mihelin begint zijn positionering met een verwijt aan jachtbouwers: "De nautische industrie is extreem ouderwets. We zijn juist op zoek naar nieuwe oplossingen voor de aloude problemen." Zijn ideeën verwoordt hij in een aantal ontwerpen: de boot die hij voor ogen heeft moet gemakkelijk te

transporteren zijn. Hij moet op een trailer passen en zonder verdere vergunningen de weg op kunnen. Maar hij moet ook passen in een zeecontainer, zodat de boot goedkoop over de hele wereld kan worden vervoerd. De boot moet in ondiep water kunnen ankeren, maar ook makkelijk te zeilen zijn, terwijl hij de beleving geeft van een echte racer, die voldoende uitdaging biedt voor ervaren regattazeilers.

VERNIEUWEND CONCEPT

De uitbreiding van de Seascape-lijn, naast de 18-voeter die in de Adriatische Zee al een redelijke vloot kent, werd vormgegeven door het Sloveense bureau GigoDesign, die elke fase van de ontwikkeling testte en weer nieuwe ideeën aandroeg. De vernieuwende aanpak: een boot die niet wordt ontworpen door een jachtontwerper, maar door een designstudio die ook stoelen, campers, brilmonturen en verpakkingen ontwerpt. Gebruiksgemak voor alle opvarenden was gedurende het hele proces het uitgangspunt.

Na al het ontwikkelwerk werd een kunststoffabrikant gevonden in Jesenice, een stadje aan de grens van Slowakije met Tsjechië. Offshore racing en makkelijk familiezeilen op dezelfde boot werd als vernieuwend concept nadrukkelijk gecommuniceerd. Dankzij slimme marketing was de Seascape 27 al genomineerd voor de titel 'Europees jacht van 2013' voordat het prototype was gebouwd.

GEBIJTELDE GRIJNS

De grondige aanpak en de torenhoge ambities van de bouwers hebben heel leuke boten opgeleverd. Een gebeitelde grijns is stevast het resultaat van een middagje ravotten met deze speelse trailerjachten. Ze hebben maar ongeveer tien knopen wind nodig om achter hun overbemeten gennakers in plané te komen. Aan de wind profiteren ze van het hoge smalle profiel van de genua en vooral het grootzeil, met de extreme hoek bovenin waardoor de giek relatief kort is en het achterlijk bijna verticaal. Beide boten worden standaard met carbonvezel mast, giek en gennakerboom geleverd.

Op het Gardameer in Italië liggen de Saphire en Seascape 27 klaar voor een onderling vergelijk.

AAN BOORD

Met de boten naast elkaar vallen ineens de verschillen op: de Saphire is smaller op de spiegel en heeft de knikken in het achterschip veel hoger boven de waterlijn. De Zwitserse boot heeft een enkeldraadse zeereling, waar de Sloveen een wat hogere dubbeldraads reling heeft. Dat vertaalt zich meteen in een andere CE-markering: de Seascape wordt volgens de Europese conformiteitsregels geschikt geacht voor zee en krijgt categorie B.

De Saphire wordt in die logica aangemerkt als veilig genoeg voor kustwateren, dat is categorie C.

Met de ondiepere kiel, minder ballastaandeel en de smallere breedte op de waterlijn draagt de Saphire iets minder zeil en tijdens tests bleek dat bij aanwakkerende wind sneller een rif nodig is dan op de Seascape. Al vanaf twaalf knopen ware windsnelheid presteert de Saphire aandewinds beter met een rif in het grootzeil: minder helling, beter hanteerbaar. Daar staat tegenover dat de Zwitser bij weinig wind hoger aan de wind vaart en dieper voor de wind kan varen terwijl de gennaker toch vol blijft staan. Met licht weer is de Saphire sneller en meer geschikt voor wedstrijden op beschut binnenwater met een bovenboei en benedenboei. De Seascape is dan ook ontworpen met zeeraces in gedachten.

SAPHIRE: LICHTVOETIG

Aan boord van de Saphire valt op dat alleen op het kajuitdak lieren staan, voor het doorzetten van vallen, neerhouder of onderlijkstrekker. Schoten worden via ratelblokken los in de hand gehouden. Het is allemaal licht en gemakkelijk, ook bij wat meer wind is de schoot van de forse gennaker nog goed vanuit de hand te trimmen. Afgemeerd aan een boei, hijsen we de zeilen voor vertrek om weg te kunnen varen zonder de motor te gebruiken. Het is bewolkt boven het Gardameer, waar zonneshijns op de steile rotswanden stevast zorgt voor thermische wind. Zonder zon waait er maar een klein briesje. Dan blijkt de kwaliteit van de Saphire. Met zes knopen ware wind weet dit jachtje aan de wind - met een klein knikje in de schoot - 5,3 knopen te kloppen. De kuip biedt ideale werkruimte voor een driekoppige wedstrijdbemanning. De kuipbanken bieden plaats voor twee, achter de



Beide boten hebben met hun forse gennaker maar 10 knopen wind nodig om in plané te komen.



Kleurige meubeldelen in het interieur van de Saphire.



De elektromotor in de bun.



Dubbel grootzeilval op de Seascape.



Klikkende leuvers om het voorstag van de Seascape.

SAPHIRE SEASCAPE 27

LENGTE OVER ALLES	8,00 m	8,00 m
LENGTE WATERLIJN	7,50 m	7,90 m
BREEDTE	2,50 m	2,54 m
DIEPGANG KIEL OP/NEER	0,45/1,70	0,95/1,95 m
WATERVERPLAATSING	1,3 m³	1,25 m³
BALLAST/AANDEEL	500 KG / 38%	600 KG / 46 %
DOORVAARTHOOGTE	11,90 m	12,30 m
ZEILOPPERVLAK GROOTZEIL	29 m²	26 m²
GENUA	15 m²	21 m²
GENNAKER	75 m²	80 m²
PRIJS VANAF	€ 49.000	€ 63.900
PRIJS GEBRUIKSCOMPLEET	€ 67.600	€ 85.689

(De complete uitrusting is gebaseerd op wat nodig is om te traileren, enkele dagen op de boot te verblijven plus een volledige tuigage. De gemiddelde prijs van een 10 pk viertakt buitenboordmotor (€ 3350) is bij die van de Seascape opgeteld, die zit niet in de optielijst. Boordverlichting zit op beide boten niet in de optielijst.)

"All teeth", zegt Jon van Seascape tijdens een middagje planeren



Overzichtelijke, eenvoudige roerinstallatie op de Seascape, met de helmstok onder de overloop door.

banken langs op de vloer de grootschootverloop. De helmstok is kort, met een telescopische verlenger. De stuurman kan op de kuiprand zitten achter de grootschoot of met de verlenger in de hand naar voren kruipen om bij licht weer de spiegel los van het water te varen.

Een mijl of drie noordwaarts op het meer worden de schoten geruimd en kan de gennaker in top. De fok rolt weg met behulp van de onderdekse roltrommel – een optie. De wind is afgenomen naar bijna niets. Het is een kunst om de gennaker zo te trimmen dat het kleine beetje wind het bolle zeil toch vol blaast. Door een palletje over te halen, worden de ratelblokken 'uitgezet', zodat ze nu vrij lopende schijfjes zijn. Zo kan de schoot worden gevierd zonder weerstand van het blok. Met twee of drie knopen ware wind, af en toe een puffje van vier knopen, bereikt de Saphire toch nog een snelheid van 2,8 knopen. Dat lukt door de gang zoveel mogelijk erin te houden en daarmee de eigen wind te maken. Bijna plat voor het laken valt de schijnbare wind voorlijk in.

BERGRUIMTE

Het achterste deel van de kuipbanken is het deksel van diepe bakskisten, waar voor de dagelijkse benodigdheden als stootwillen en landvasten een zak bovenin is gehangen. Minder urgente voorraad vindt onder de zakken een plaats. De voorste helft van de kuipbanken biedt benedendeks ruimte aan het voeteneind van twee kooien.

De kajuit van de Saphire is één open ruimte. In de voorpiek staan twee opklappende britsen van aluminium buis met een mat daartussen gespannen. Achter de voorpiek aan weerszijden de huishoudelijke delen: een spoelbakje met aanrechtblad aan bakboord, eronder een bergvak. Aan stuurboord een koelvak met deksel, waar eventueel ook een koelbox kan worden geplaatst. Een chemisch toilet onder de wegneembare opstap vanuit de kajuit naar de kuip is een optie.

Een houten vouwtafel in het midden maakt de Saphire van binnen af als vakantieverblijf.

DE OPHAALBARE KIEL

Boven de kajuittafel is een deksel in het kajuitdak, waarboven de lier kan worden bevestigd



Gewicht naar voren maakt de Seascope sneller onder gennaker.

om de hefkiel mee te hijsen. Dat werkt zo: neem de kajuittafel weg, dan is de bovenkant van de kielkast zichtbaar. De roestvaststalen bovenplaat van de kiel is hier met bouten vastgezet. Neem het deksel recht daarboven uit het kajuitdak, het zit met twee snelsluiters vast. Pak de twee stalen buizen van ongeveer 1,80 meter lang en zet die vanaf het kajuitdak naar beneden, langs de uitsparing in de opening in het dak, in de bun naast de kielkast waar de recht-hoekige buis in past. Maar let op. De buis loopt bijna onzichtbaar taps toe, dat is eerst niet te merken maar het laatste stukje zakt hij niet verder in de bun. Het is handig om boven- en onderkant te markeren. Zet op de beide buizen de lier. Rol die af tot de haak in het oog aan de kiel past en draai dan de kiel omhoog. Met de kiel op kan de boot op de trailer worden getrokken.

De Saphire is gemaakt om zonder kraan vanaf een helling de trailer op en af te kunnen. Dat biedt bewegingsvrijheid en onafhankelijkheid van jachthavens. Met een maststrijkinstallatie – gewoon de goedkope van de watersport postorderbedrijven – kan de carbon mast van 10,50 meter en 39 kilo worden geplaatst. Vanaf het afrijden van de trailerhelling kost het twee uur voordat de boot klaar is om weg te varen.

Beide boten voor anker op het Gardameer.



SEASCAPE 27: ROBUUST

De tuigage is veel stijver, dat is één van de dingen die meteen opvalt aan de Seascope na de overstap. De mast heeft twee zalings, het zeil-doeck is zwaarder. De carbon mast heeft een smalle groef achterin het ellipsprofiel waar het grootzeil met een pees in wordt getrokken. Dat gaat wat zwaar, daarom is de grootzeilval gedubbeld: bovenaan de mast is hij geborgd en loopt dan naar het zeil, door een glijblok en weer omhoog om door de mast bij de hijsende bemanning aan dek te komen. De genua heeft geen pees maar kliksluitingen, zoals van een tas, bij wijze van leuvers. Het canvasbandje op die sluitingen kan worden versteld, maar welk doel dat kan dienen is een raadsel.

OP STAP

De zuidenwind die op het Gardameer altijd in de middag waait, is wat krachtiger komen opzetten dan de noordenwind van die ochtend. Een regenwolk krult om de toppen van Monte Baldo aan de oostoever. Met 10 knopen ware windsnelheid bereikt de Seascope aan de wind al tegen de zes knopen. Alles wordt hard doorgezet: geen twist in het doorgelatte grootzeil en de schoothoek van de genua naar binnen getrokken. De genuaschoot heeft geen lij-oog, maar loopt door de blokjes van twee trimlijnen: een neerhaler en een inhaler. Door deze lijntjes vanuit de kuip strakker of lossere te zetten, kan iedere gewenste hoek van de schoot met de genua worden bereikt. Op het vlakke water treint het jacht messcherp tegen de wind.



De Saphire is slanker op de waterlijn

Als de gennaker wordt gehesen, blijken de tien knopen wind genoeg om te planeren. De Seascope gaat er met 9 knopen vandoor op een ruimwindse koers. Aan de brede spiegel hangen twee tamelijk ver uit elkaar geplaatste roeren. Deze zijn vast, niet ophaalbaar en zelfs niet wegneembaar zoals het enkele diepe roer op de Saphire, want de diepgang van de zwenkkiel onder de Seascope is omhooggepompt nog net zo groot als die van elk van de roeren. De gekromde helmstok loopt vlak over het achterdek onder de grootschootverloop door, om daarna omhoog te krullen. Deze indeling maakt duidelijk dat de Seascope tijdens wedstrijden wordt gevaren met de bemanning vóór de overloop. Hiken tussen de dubbeldraads reling hoort bij de wedstrijd tactiek vanaf windkracht drie. Er zijn geen kuipbanken; zitplaatsen zijn op de rand.

HET INTERIEUR

Die kuipranden zijn zo breed dat daaronder, iets lager dan de kuipvloer, plaats is voor de kooien in het achterschip. Het interieur van de Seascope tovert een glimlach tevoorschijn. Achter de klein ogende, maar verbazingwekkend royale slaapplek in de voorpiek, is een deurtje. Die bestaat uit twee delen, zodat de deur kan vouwen. Hij sluit dankzij de magneten in de deur die kleven aan de ingelamineerde magneten in het schot. Achter de voorpiek is een ruimte tussen de schotten, met aan bakboord een bergzak voor zeilen. De gennaker kan zo door het luik naar binnen en de zak in. Een bemanningslid

kan prima in de ruimte staan met het hoofd door het ruime luik. Dankzij twee magnetische vouwdeuren blijven voorpiek en salon droog. Aan stuurboord tussen de schotten een pomptolet. Beide magneetdeuren vouwen dubbel en slaan dan voor het toilet om dat van de verblijfsruimte af te sluiten. Met die deuren juist weer dicht in de schotten heeft de toiletganger privacy.

De tafel aan boord is minder praktisch. Die wordt met een grote plastic schroefdoop aan de kielkast geborgd. Tafelbladen aan weerszijden kunnen worden opgeklapt. Daarvoor moet de schroefdoop los, het blad eronder gekanteld en de schroef weer vast om de boel te borgen. Het resultaat is gedoe bij elke verandering en permanent een grote dop midden op de tafel. De schroefdoop is bedacht om op de tafel ook een navigatiestation te kunnen vastzetten, waarbij de navigator op het opstapje van de kajuitgang kan gaan zitten.

RONDLOPENDE RITS

Een vondst die ongetwijfeld door meer werven zal worden gekopieerd zijn de tassen voor kleding en proviand. Dit zijn stevige rechthoekige, waterdichte tassen met twee sterke strips als draagstang aan de bovenkant. Aan de bovenkant een rits om ze thuis vol te laden. Aan boord worden de tassen met de draagstangen aan haken onder het gangboord gehangen. Een rondlopende rits aan de voorkant van de tas biedt nu toegang tot de van huis meegebrachte spullen. De kasten indelen op de Seascope doe

je daarmee al thuis, aan boord hoeft je ze alleen in te haken.

ACHTER DE AUTO

De trailer is zo gebouwd dat de boot kan kantelen. Diagonaal op de trailer, rijdt het geheel zo een 40-voets zeecontainer in. Alle benodigdheden en de mast passen er dan nog prima bij. Achter de auto staat de boot gewoon rechtop op de trailer. Om daarop te komen, is een kraan nodig. De Seascope 27 heeft een zwenkkiel, die de diepgang ingeklapt reduceert tot 95 centimeter. Die kiel belemmert het op- en afschuiven van de boot op een trailer. Het inklappen van de kiel gebeurt hydraulisch. Het systeem wordt bediend met een zwengel onder de stuurboord kajuitbank. Terwijl bij de Saphire de kiel alleene voor traileren omhoog gaat, is de bedoeling van het systeem op de Seascope ook om ermee in ondiep water te kunnen komen. De mast op de boot bij het te water laten gaat ook via de kraan.

Tussen het aanhaken van de havenkraan en het wegzeilen zal toch al snel twee uur zitten.

DE PLOF

Op beide boten is onder de kuipvloer een buitenboordmotor weggewerkt. Zeilend klapt die op en wordt de boden met een luik vlak gemaakt. De geteste Saphire heeft een Torquedo elektrische motor. De Seascope heeft wel een benzine buitenboordmotor, de bun is iets ruimer. ●

Keuze uit verschillende kleuren gelcoat brengt vrolijkheid in het interieur