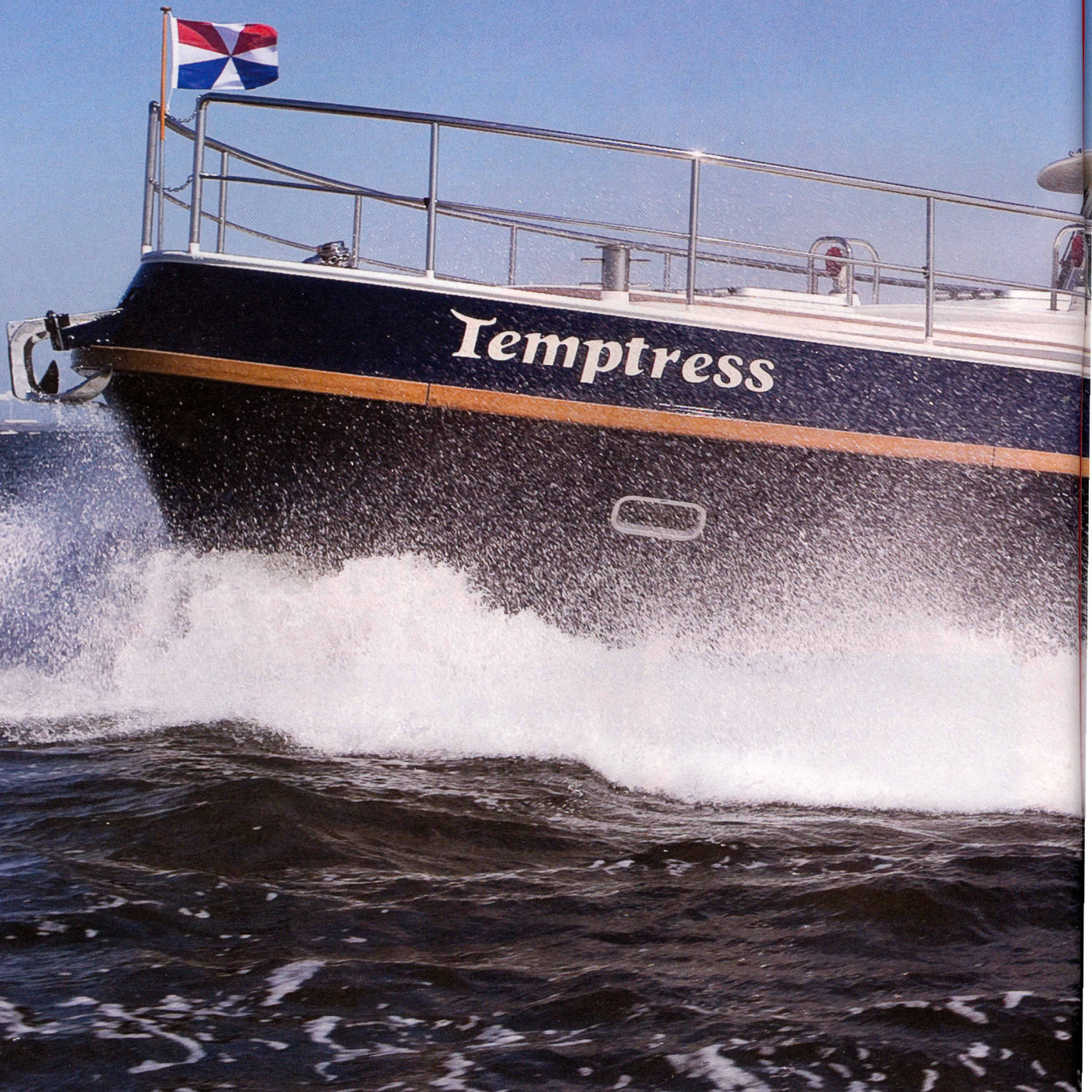




Noaber 47

Beter een go



PLUS + vaareigenschappen + constructie + afwerking

ede buur....



Met de Kuster vestigde Consonant Yachts haar naam als bouwer van zeewaardige motorjachten. Nu introduceert de werf de Noaber-lijn. Net even groter en minstens zo goed. Wij varen de 47.

TEKST JEFF HOLLESTELLE | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

MIN - geen echte 'meevaarplek'



De kuitafel verdwijnt naadloos in de vloer die belegd is met flexiteak.

Slimme bakskistdeksels zorgen voor een zeer toegankelijke bakskist.



Stalen multiknikspant motorjachten uit Nederland, van een meter of twaalf, associeer je niet direct met zeewaardigheid. Met alle respect, de meeste van deze boten zijn toch echt bestemd voor binnenwater of hooguit groot binnenwater. Mijnt Kruiskamp van Consonant Yachts liet, met zijn door Willem Nieland ontworpen Kuster-motorjachten, zien dat dat ook anders kan. Deze stoere boten worden veelvuldig gebruikt voor langere reizen waarbij een stuk zee niet wordt geschuwd. Met het succes van de Kusters kwam er, zoals dat wel vaker gaat, vanuit de groep eigenaren de vraag naar grotere schepen. Ook Mijnt had al bedacht dat dit moest gaan gebeuren en heeft voor dit doel dan ook een grotere productiehal betrokken. Hij kiest bewust voor een onderscheid tussen de Kuster-lijn en de nieuwe Noaber-lijn. De Kuster wordt gebouwd tot 45 voet, oftewel 13,65 meter; de Noaber kan gebouwd worden tussen 15 en zelfs 25 meter.

Buurman

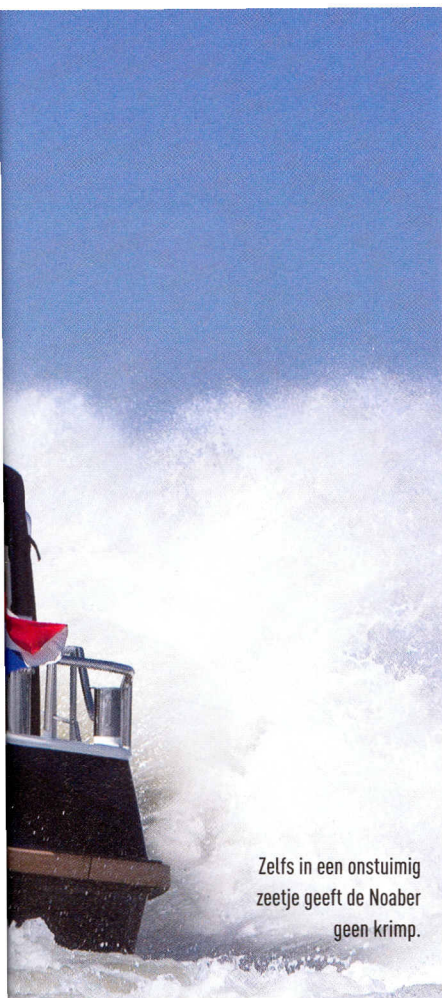
Nog meer dan de Kuster is deze Noaber - Twents voor buurman - bedoeld voor lange reizen en langdurig verblijf aan boord. Dit keer klopte Kruiskamp voor het ontwerp

aan bij Marinus Meijers; dit om de Noaber niet zomaar een kopie of schaalvergroting van de Kuster te laten worden. Dat het eindresultaat daar toch veel van weg heeft is echter niet zo verwonderlijk. Uiteraard vanwege Mijnts eigen ideeën, maar voor een belangrijk deel ook vanwege de input van de eerder genoemde hechte eigenaren-groep. En dus is veel van het goede van de Kuster behouden gebleven. Toch is het een ander schip, benadrukt Mijnt: "We wilden met name de zeewaardigheid nog verder vergroten. En dat is niet makkelijk, voornamelijk de stabiliteit is een punt. Door de juiste plaatsing van de grootste gewichten aan boord, laag en centraal, is dat uitstekend gelukt. Door de grotere afmetingen van de Noaber was het ook eenvoudiger om de grote open kuip zeewaardig te krijgen." De Noaber is met name in de romp anders geworden. Hij is in verhouding duidelijk smaller en heeft een neus die wat meer rechtop staat en meer uitwaaiert.

Niet flauw

De Noaber 47 is niet flauw gebouwd; hij is zwaar, degelijk en doordacht. De multiknikspant romp heeft drie gangen en is gebouwd uit zes en vijf millimeter staal. De spanten staan met veertig centimeter lekker dicht op elkaar en zorgen voor veel stijfheid. Het staalwerk is net als het verwerk erg strak en behoort tot het beste in de markt. De technische installatie is erg omvangrijk aan boord van de *Tempress*,

Op de Noaber 47 is alles zwaar, degelijk en doordacht



Zelfs in een onstuimig
zeetje geeft de Noaber
geen krimp.

het schip in deze vaarimpressie. Standaard wordt de Noaber geleverd met een enkele Vetus Deutz-motor van 170 pk. In dit schip staan op verzoek van de eigenaar twee 114 pk Vetus Deutz-motoren. De prestaties zijn hiermee nagenoeg gelijk, maar het vergroot de zeewaardigheid. Met name omdat de twee motoren volledig los van elkaar zijn geïnstalleerd, zowel qua brandstofvoorziening als elektrotechnisch. Mooi detail van deze motoren, zo vertelt Mijnt, is de overcapaciteit van de brandstofpompen. Deze pompen, afhankelijk van het toerental, 200 tot 600 liter brandstof per minuut rond. Veel meer dan de motor verbruikt uiteraard. Hierdoor wordt de brandstof dus continue gefilterd wat de kans op vervuiling in de tank sterk verkleint. De boegschroef, de hekschroef, de stabilisatoren en het mastje worden hydraulisch bediend. Uniek is de energiezuinige 'sorptie' drooginstallatie van Munsters. Deze sorptie-droger haalt het vocht uit de lucht die de boot wordt ingeblazen. Hierdoor ontstaat aan boord een droger en aangener klimaat dat zich makkelijker laat verwarmen. Over verwarming gesproken: het hele schip is voorzien van vloerverwarming, zelfs de kuip. Voordeel van de vloerverwarming is de comfortabele, gelijkmatige verwarming. Nadeel is dat het wat meer tijd kost om het schip op temperatuur te krijgen.

Alle techniek in de machinekamer is overzichtelijk en goed bereikbaar. De werf heeft geen overdreven moeite gedaan om alles

De dubbele motoren - op verzoek - vergroten de zeewaardigheid

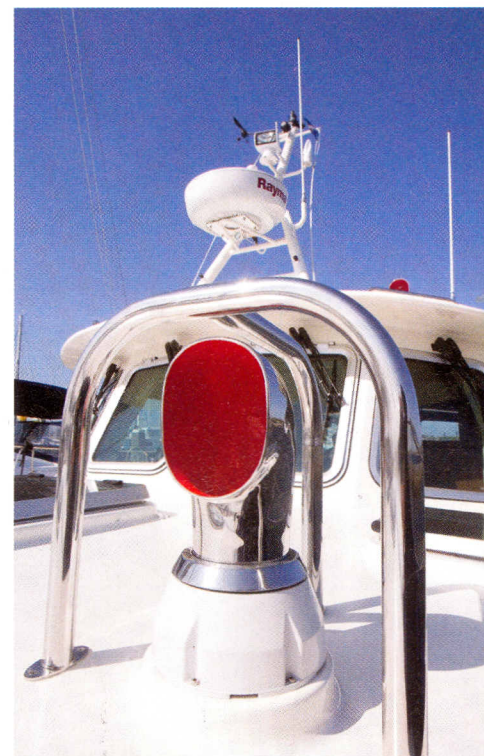
achter paneeltjes weg te werken, en dat heeft zo zijn voordelen. In geval van storing op zee bijvoorbeeld, hoef je niet te speuren naar waar dat ene kabeltje nu ook alweer loopt. Mede vanwege de grote elektronische installatie aan boord lijkt een modern Empirbus-systeem hier goed op zijn plaats. Veel van de techniek aan boord is van Vetus. Kruiskamp kiest ervoor om in verband met garantie en service zoveel mogelijk bij één leverancier te halen. Wij kunnen ons echter voorstellen, zonder Vetus tekort te willen doen, dat je op een schip als dit voor wat zwaardere spullen zou willen kiezen.

Plus twee

Het interieur van de Noaber 47 is grofweg verdeeld in drie gedeelten. De voorhut annex eigenaarshut met badkamer, het 'media/relaxgedeelte' in het midden van de boot en de salon met stuurstand en kombuis. Het hele interieur ademt een sfeer van luxe en geborgenheid. Zeker de salon is door de ramen rondom prettig licht met overal goed uitzicht naar buiten. We beginnen met de eigenaarshut die niet overdreven groot is voor een schip van deze lengte, maar zeker groot genoeg. De hut is chic en smetteloos afgewerkt; iets wat overigens geldt voor het hele schip. Het bed meet 203 bij 165 centimeter; daaronder is een wasmachine/droger verstopt. Helaas is er geen permanente ventilatie, iets wat eigenlijk wel zou moeten bij lang verblijf aan boord. Wel zijn er twee patrijspoorten in de romp die open kunnen en een groot dekluk. Vanuit de hut heb je toegang tot de badkamer. Deze is voorzien van een douchecabine en een ruim meubel. De wasbak is niet verzonken ingebouwd.

De badkamer is bekleed met frisse, witte panelen met teak lijsten. De binnenhoopte in de badkamer en douche is respectievelijk 197 en 196 centimeter.

Vanuit het middengedeelte van de boot, waar we zo op terugkomen, heb je toegang tot een tweede hut. Deze hut bevindt zich gedeeltelijk onder de salonvloer en is een echte '+2 hut'. Ruim genoeg om gasten comfortabel een weekend in te laten slapen. En dat past bij het karakter van deze boot; volledig bedoeld voor een echtpaar dat zo nu en dan voor een paar dagen kinderen of vrienden over de vloer heeft. Aan het mid-



In de machinekamer is alles goed bereikbaar.



De badkamer is bekleed met frisse, witte panelen met teak lijsten.

Het geluidsniveau op kruissnelheid is met 66 decibel erg netjes.



dengedeelte moesten we even wennen. We twijfelden even of het nu echt wat toevoegt of alleen maar onnodig veel ruimte in beslag neemt. We kiezen toch vol overtuiging voor het eerste. Dit lager gelegen gedeelte biedt veel privacy en is een heerlijke plek om je even in terug te trekken. Luxe stoelen, drankenkabinet, een grote flatscreen televisie; het lijkt wel een herensalon.

Alle denkbare luxe

De stijlvolle maar behoudende salon is gelukkig geen balzaal. Dat wil je ook niet op een schip als dit. Met een beetje zegang is het fijn als het vloeroppervlak niet veel groter is dan je armen kunnen reiken. Bakboord voor staat de stuurstand, aan stuurboord de bank met tafel en achterin de kombuis. Zittend aan de ruime, verhoogd geplaatste tafel heb je prima zicht naar buiten. De zitting van de bank is zelfs verstelbaar om ook in standje 'relaxed onderuitgezakt' lekker te zitten. Wat we wel jammer vinden is dat je als 'brijrijder' niet echt een plek hebt. Hoe goed je ook zit op de bank, op lange reizen is het fijn als je een plek hebt vanwaar je samen met de schipper de reis beleeft. De stuurstand is vrij smal en daardoor nogal massief om

toch voldoende apparatuur te kunnen huisvesten. Het past allemaal net. Je hebt op een schip voor zeereizen nu eenmaal veel apparatuur in het dashboard, of zelfs dubbel voor de veiligheid.

De kombuis kent een L-vorm en is gedeeltelijk tegen de achterpui geplaatst. Het grote raam van de achterpui kan (elektrisch!) op en neer gelaten worden. De kombuis is ruim genoeg en heeft voldoende bergruimte, hoofdzakelijk in praktische laden. De Temptress is voorzien van alle denkbare luxe, een vierpits inductiekookplaat, een afzuigertje, een combi-oven, een koelkast met vriesvak en een kleine vaatwasser.

Bedrieglijk

Varend laat de Noaber 47 zien uit welk hout hij is gesneden. Op een glad Haringvliet doet het schip in alle rust zijn werk. Het geluidsniveau is op kruissnelheid met 66 decibel erg netjes. De twee motoren laten zich nauwelijks horen. Het lage geluidsniveau is een echte optelsom van goede dingen. Zo is er veel aandacht besteed aan de isolatie van de motorruimte maar ook het trillingvrij geïnstalleerde interieur met 3,5 centimeter dikke schuimgevulde schotten draagt hieraan bij. Manoeuvres is met de twee motoren, boegschroef en hekschroef uiteraard een eitje. Zeker met het optionele Pro Docker-systeem, een pienter pookje waarmee de boot zich intuïtief laat sturen. Slim is dat er ook pookjes geplaatst zijn aan bakboord en stuurboord

Het schip geeft geen krimp;
niets rammelt, niets kraakt



In de salon is de menselijke maat behouden gebleven.



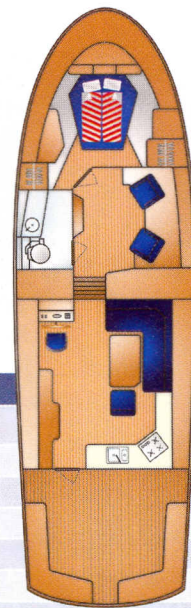
Aanvankelijk lijkt deze middenruimte flink bemeten, maar uiteindelijk ga je de privacy van deze ruimte zeer waarderen.

in de kuip. Dit is met sluismanoeuvres en tijdens aanleggen erg handig.

Een test van de Noaber zonder een hobbelig tochtje over zee is natuurlijk geen test. Wij hadden mazzel en konden met een westenwindje van 18 knopen bij Stelendam naar buiten. Nare, korte golven die volgens post Ouddorp tot 1,5 meter hoog waren, gaven een mooi beeld van waar dit schip toe in staat is. Onverstoorbaar dendert het schip met negen knopen tegen het onstuimige zeetje in. Je weet dat er wat aan de hand is omdat er zo nu en dan flinke klappen water overkomen, maar de boot neemt je in de maling. De totale rust waarmee de Noaber je verwent is haast bedrieglijk. Hij geeft geen krimp, niets kraakt, niets rammelt en de beweging van het schip is zijdezacht. In één woord, indrukwekkend! Zelfs zonder de stabilisatoren gedraagt het schip zich keurig, wat iets zegt over het ontwerp. Sturen doet hij als op rails, zelfs met brekertjes schuin achterin.

Tot slot

De Noaber is een waardige aanvulling op de Kuster-lijn. De 47 is in één woord een klasbak. Hij is solide gebouwd en het ontwerp is geslaagd. De vaareigenschappen op ruimer en ruiger water zijn niets minder dan indrukwekkend. Het interieur is comfortabel en fraai afgewerkt. Consonant Yachts is een lekker eigenwijze werf met een uitgesproken mening over bootjes. Het resultaat hiervan, de Noaber 47, mag er zijn. ⚓



TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte oa	14,54 m
Breedte	4,37 m
Diepgang	1,25 m
Kruiphoogte	3,10 m
Gewicht	22.750 kg
Romp	multiknikspant, staal
Motor	Vetus Deutz DET-66, zescilinder met turbo, 125 kW (170 pk)
Brandstof	2.450 l
Drinkwater	500 l
Vuilwater	185 l
Slaapplaatsen	4 in 2 hutten
CE	A (Ocean)
Prijs vanaf	€ 596.000 incl. btw
Standaard	o.a. hydraulische boegschroef, ankerlier en mast, cv-installatie, elektrische motorbediening, navigatieapparatuur, isolatieglas, omvormer en lader
Prijs schip	
Vaarimpressie	€ 750.000 incl. btw
Extra's	o.a. 2 x Vetus Deutz DET-44 114 pk, generator, 3x Pro Docker 'pienter pookje', Flexiteak, Vetus-stabilisatoren, vloerverwarming, airco
Bouw en verkoop	Consonant Yachts, Nijverheidsweg 35, 7671 DA Vriezenveen, 0546-56 45 61, www.consonantyachts.nl , info@consonantyachts.nl