

**6X FRIES STAAL**  
Geen kapsones

**ANTIFOULING**  
Koper mag weer

**NIEUW De X-35**  
Nu al een hit!

GROEPSTEST

# WATERKAMPIOEN

04 | 2006 | 24 FEB

# 186

PAGINA'S

# HISWA NUMMER

+ GRATIS BEURSPLATTEGROND



GROEPSTEST

## ZES MAAL FRIES STAAL

Zes stalen motorjachten van rond de elf meter met een achterkajuit. Natuurlijk kwamen we daarvoor terecht in Friesland.

GROEPSTEST

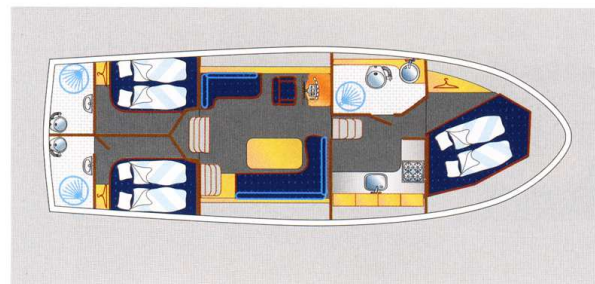
## SIMMERSKIP 1200 CRUISE



DE SIMMERSKIP is min of meer geïnspireerd op het model van het oude Hellingskip, destijds verkocht door het gelijknamige bedrijf in Sneek. Niet zo gek, want de Simmerskip is ontwikkeld door Cuperus – die ook voor Hellingskip bouwde. Cuperus bouwt voor Simmerskip nog altijd casco's – de werf doet zelf het timmerwerk en besteedt de rest uit. Simmerskip was in eerste instantie bedoeld voor de chartermarkt, maar het bedrijf is op het

punt aangekomen dat het ook voor particulieren wil gaan werken. De lijn omvat inmiddels drie modellen: de 950 (het instapmodel dat werd geïntroduceerd op Boot Holland in februari), de 1050 en deze 1200. Niet zo'n gekke gedachte overigens, want tijdens de verhuur komen de kinderziektes in een boot wel naar boven. Het bedrijf heeft tegenwoordig een verhuurvloot van 26 jachten en deze 1200 is daarin een van de meest gewilde schepen. Niet zo ver-

wonderlijk: de boot koppelt een beperkte kruiphoogte en breedte aan veel binnenruimte met – voor de verhuur – drie hutten met elk een natte cel. Voor de particulier bouwt Simmerskip *custom*. Daarbij moet je niet alleen denken aan persoonlijke wensen in het interieur. Ook zaken als hoogte en breedte zijn op verzoek aan te passen.



Niet uit de hoogte

## HET INTERIEUR

# SIMMERSKIP 1200

**S**IMMERSKIP wil voor de particulier gaan bouwen, maar de 1200 in deze test is nog overduidelijk een boot voor de chartermarkt. De drie hutten aan boord – elk met een tweepersoonsbed en eigen sanitair – zijn daarvan het bewijs. En natuurlijk heeft die indeling gevolgen voor de praktische bruikbaarheid van een aantal zaken. Al moet je direct opmerken: gezien de hoeveelheid voorzieningen is de werf er prima in geslaagd alles in elk geval bruikbaar te houden. Het gaat eigenlijk alleen mis in de salon. De Simmerskip is namelijk de enige van dit zestal met een binnenstuurstand; daardoor houd je te weinig ruimte in de salon over. Zitten met z'n zessen kan nog wel, maar tegelijk eten? Vergeet het maar, dat wordt ploegendienst. Het zicht vanuit de salon is matig. Naar voren en achteren zie je niets, naar opzij ook minder dan op andere boten; de banken zijn vrij laag.

Je hebt dan wel drie hutten, maar de afmetingen zijn beperkt. Met name in de breedte schieten de bedden tekort: in de voorhut net geen 1,30 meter, in de beide achterhutten slechts 1,20 meter. Met ruim 2,40 meter lengte is het bed voorin overbodig lang (had er maar een extra kast ingezet) en met 1,95 meter lengte zijn de beide bedden achterin weer net te kort. Al met al: voor een weekje charteren gaat het best, maar een particulier zou het anders doen. Datzelfde geldt voor het sanitair aan boord. Bij de voorhut is het heel acceptabel (de doucheruimte is af te sluiten met een gordijntje), maar de beide hokjes achterin zijn krap. Minimale stahoogte is 1,70 meter en douchen moet met je hoofd 'in' de banken op het achterdek (dan wel 1,95 meter hoogte). Het kan, maar echt luxe is anders.

De kombuis lijkt in eerste instantie een diepe put, maar dat valt alles mee. Contact met de salon is goed mogelijk, evenals uitzicht naar buiten. Veel bergruimte completeert het geheel – inclusief een speciale kast voor kommaliewant. Kortom, een kombuis waar je meer kunt koken dan je tegelijkertijd met z'n allen kunt opeten.

- 1 Ruime en praktische kombuis.
- 2 Geen echte eigenaarshut, de voorhut komt het meest daarvoor in aanmerking; binnenhoogte: 1,93 meter.
- 3 De enige van dit zestal met een binnenstuurstand.
- 4 De beide achterhutten zijn identiek; helemaal achterin de krappe natte cel.



+ Hoeveelheid accommodatie  
+ Kombuis

- Smalle bedden  
- Eetruimte in salon

Voor de  
chartermarkt

# BOUW EN TECHNIEK

De constructie van alle schepen is van een goed niveau. Uiteraard zijn er altijd wel wat op- en aanmerkingen. Maar er mag geconcludeerd worden dat alle werven netjes werk leveren.

**H**ET is duidelijk dat er veel ervaring is met het bouwen van de stalen knikspant motorboot. Zonder uitzondering zijn de schepen in deze groep goed gebouwd. De grootste verschillen kom je tegen in de elektrische installatie. Die is bij een aantal nog wel voor verbetering vatbaar. De cascobouw en motorinstallaties zijn zonder meer goed te noemen. De Simmerskip is duidelijk de zwaargewicht van de groep. Met ruim 14 ton is hij zomaar 6 ton zwaarder dan de Proficiat en de Renal. Een verschil dat we niet makkelijk kunnen verklaren. Ook met de Noblesse en de Thomasz scheelt het nog steeds 5 ton.

## ALGEMEEN

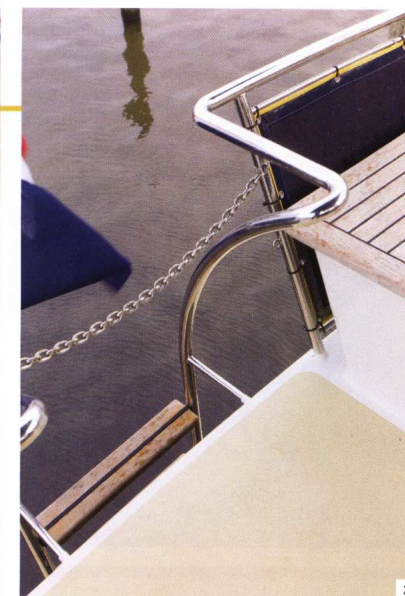
Alle casco's zijn strak. Niet vreemd trouwens met de huidige technieken. Snijpakketten, oftewel de stalen platen bouwdoos waarmee het schip wordt gemaakt, zijn tegenwoordig extreem

nauwkeurig. Strak bouwen wordt daarmee eenvoudiger. De Babro is met zijn multiknikromp de enige die qua constructie wat afwijkt. Bij dit schip zijn de huidplaten op de knik overlappend gelegd. Hij is dus overmaats gebouwd, al is dat meer een term voor houtbouw. Het geeft een leuk visueel effect en is constructief goed. De platen kunnen op deze manier op twee plaatsen worden gelast. Qua betimmering komen alle schepen goed uit de bus. Het lijkt wel of alle zes de werven timmermannen hebben gevonden met liefde voor het vak. Zo nu en dan wordt wel vorm boven functie gekozen, maar dat hoeft geen probleem te zijn. Ook het schilderwerk is goed. Waar wel eens over nagedacht mag worden is de salonvloer. Het blijft onbegrijpelijk dat er van je verwacht wordt dat je met zware vloerdelen moet gaan zeulen als je alleen maar olie wilt peilen. Eerst moet je de tafel ergens anders zetten. En eventuele losse stoelen. En vloerbedekking. Zeker voor de niet

meer zo piepjonge booteigenaren een nare klus. Bouwers, doe iets met gasveren of elektromotoren, maar verzin wat! Jullie kunnen ook volledig automatisch de flatscreen tv uit een kastje laten komen, dus...

## MOTORISERING

Bij dit soort schepen bevindt de motor zich altijd onder de vloer van de salon. Het zijn stuk voor stuk grote ruimtes waarin je naast de motor ook de andere techniek vindt. Het is jammer dat de mogelijkheid om de motor een extra omkisting te geven niet wordt benut. Dan was het geluidsniveau een heel eind terug te brengen. Op alle zes de schepen is hier ruimte voor. Nu werkt de grote ruimte als klankkast en het geluid heeft altijd wel ergens en gaetje om naar het interieur te lekken. Aan boord van de Noblesse en de Thomasz blijft het aangenaam stil in de salon. Vooral bij de Proficiat en de Renal lijkt nogal wat winst te behalen. Deze zijn rumoer-



1 Aan boord van de Renal ontbreekt standaard een voetlijst. En dat geeft een onveilig gevoel. Hij staat trouwens wel als optie op de prijslijst.

2 Thomasz Yachts heeft veel werk gemaakt van het rvs. Door de ronde vormen ontstaat een luxe uitstraling.

## De motorruimte



In de motorruimte van de Babro staat een Steyer 114. Een moderne viercilinder met turbo. De Steyer is een motor die normaal gesproken stil en trillingvrij zijn werk doet. In deze boot komt dat niet helemaal uit de verf.



Een keurig ingebouwde VW 120-5. Samen met prima geluidsisolatie in de Noblesse is dit een prettige combinatie.



Een zescilinder atmosferische Mitsubishi in de Simmerskip. Eenvoudig ingebouwd, maar netjes. Als enige in de groep heeft dit schip een droge uitlaat.



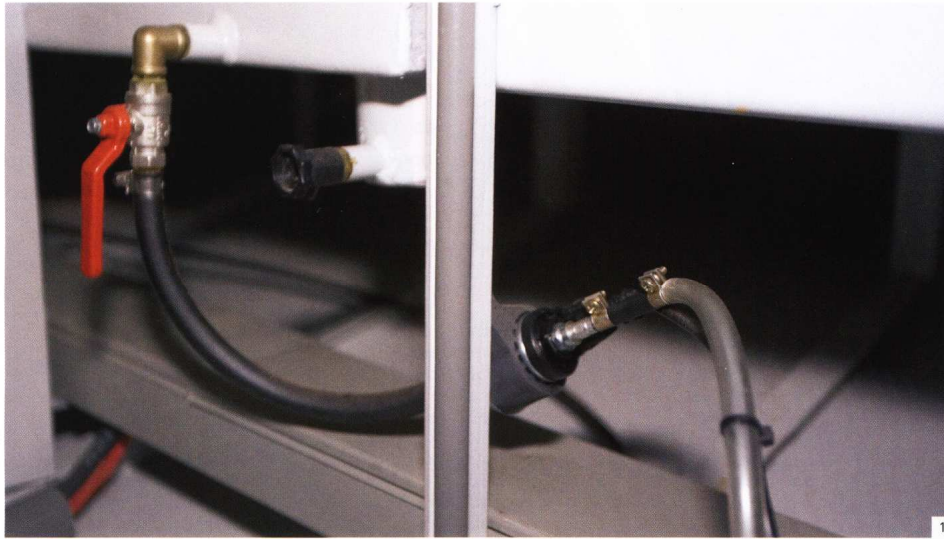
Door de dooskiel is er een zee van ruimte rond de motor in de Proficiat. In dit geval is een Vetus Deutz DT 429 ingebouwd. Zowel Volvo als VW staan op de prijslijst.



Ook in de Renal een Vetus Deutz. De Drait bouwt een dubbel wierfilter standaard in. De bedrading in de motorruimte kan netter.



Nog een vijfcilinder VW. Een motor die je meer en meer tegenkomt. Over de inbouw niets dan tof. Het is keurig aan boord van de Thomasz.



1

rig. Binnen zitten terwijl er gevaren wordt, is niet lang leuk. Qua motoren zie je dat er standaard regelmatig wordt gekozen voor een Vetus Deutz. Begrijpelijk, het is een prima motor voor een redelijk bedrag en dat is goed voor de standaard prijs van een schip. Een van de meest vooruitstrevende motoren vind je aan boord van de Babro. De Steyer met zijn anders dan anders geconstrueerde motorblok zou stiller en trillingvrijder moeten werken dan zijn concurrenten. Het komt er alleen niet helemaal uit. Het schip trilt op diverse toerentalen en is niet stiller. Babro schijnt dit voor de toekomst opgelost te hebben met zachtere steunen. Aan boord van de Noblesse en Thomasz zijn Volkswagenmotoren gemonteerd. Dat deze twee schepen zo stil zijn, is overigens niet alleen op het conto van de motor weg te schrijven. De constructie van het schip en de geluidsisolatie doen het meeste. Buitenbeentje in de groep is de Simmerskip met zijn Mitsubishi. In tegenstelling tot de andere is dit een atmosferische zescilinder. De rest zijn vier- of vijfcilinders met turbo. Hij klinkt daarvoor haast nostalgisch. Daarnaast is het ook de enige met een droge uitlaat, wat een typerende diepe brom met zich meebrengt.

**ELEKTRA**

Doordat er steeds meer apparatuur aan boord van schepen verschijnt, wordt ook de elektrische installatie omvang-



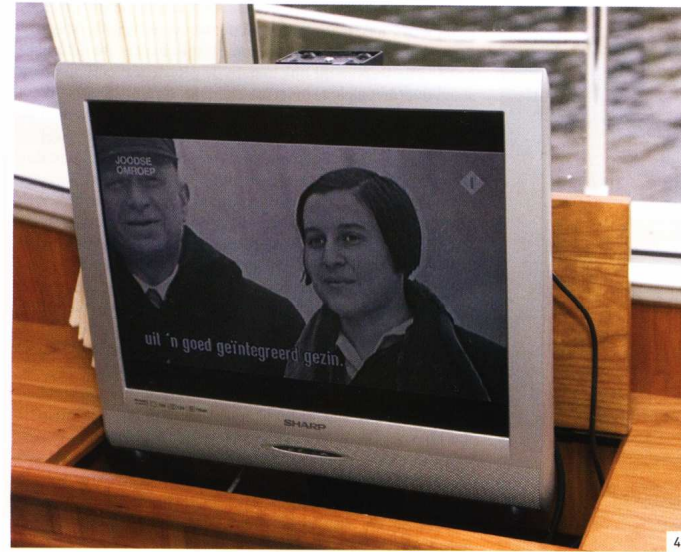
2

rijker. De boot moet meer en meer hetzelfde comfortniveau als thuis krijgen. Met alle gevolgen van dien. Het stroomverbruik aan boord van de Noblesse bijvoorbeeld is gigantisch. Je krijgt het zonder problemen voor elkaar om rond de veertig ampère per uur te verbruiken. Ok, dan staan er wel drie platte tv's en een dvd-speler aan, een kachel, verlichting op plaatsen waar je het echt niet verwacht en natuurlijk de Senseo Cre-



3

ma. Aan boord van dit schip heeft de firma Jetten uit Sneek de technische installatie gedaan. Net als aan boord van de Thomasz. En die doen dat netjes, heel netjes. We spreken op de redactie inmiddels van 'Jetten's netjes' als iets er goed uitziet. Keurige overzichtelijke installaties maken het zelfs voor een leek eenvoudig om mee te werken. Bossen draden waarvan je niet kan zien waar ze naar toe lopen, vind je hier dan ook



4



5

niet. Proficiat doet alles in eigen huis en verdient ook een compliment. Keurig. Zelfs een scheidingstrafo wordt standaard ingebouwd. Om een goed beeld van de boten te krijgen, hebben we er ook op geslapen. Dit levert namelijk een hoop extra informatie op. 's Nachts gelden toch andere regels dan tijdens een dagtochtje varen. Slapen aan boord van de Renal viel tegen. De pomp van de kachel, die vanwege temperaturen van rond het vriespunt wel aan moest, tikt zo hard dat je op een gegeven moment vrijwillig de kou boven de herrie verkiest. De pomp isoleren van het staal lost dit op. Ook de walstroominstallatie, lader en omvormer hoor je. Ze maken voldoende geluid om storend te zijn. Het lijken kleine punten, maar ze tellen zwaar mee. Ook de Noblesse verraste. We hadden gedacht wel 24 uur zonder de walstroom te kunnen, maar nee. Het werd een koud en donker nachtje.



7



6

- 1 De afsluiters van de dieseltank zijn op een aantal schepen van buiten de motorruimte af te sluiten. Bij de Proficiat is de afsluiter voor de kachel over het hoofd gezien. Net als op de Babro.
- 2 De brandstofretourleiding op de Renal schuurt langs het wierfilter. Eenvoudig op te lossen maar gevaarlijk als je er niets aan doet.
- 3 Het koelvloeistofreservoir van de Simmerskip is in de binnenstuurstand geplaatst. Door het peilglas is het niveau snel te controleren.

- 4 Hightech. De flatscreen tv aan boord van de Noblesse verschijnt na één druk op de knop van uit een kastje.
- 5 De nooduitgang van beide achterhutten van de Simmerskip vind je in de banken op het achterdek. Het is even klimmen, maar het kan.
- 6 Vanuit de binnenstuurstand heb je geen zicht achteruit. Simmerskip lost dit op met een achteruitkijkcamera en beeldscherm.
- 7 De uitsparing in de romp waarin de ontlufters zijn geplaatst, functioneert ook goed als opstap. De Draht heeft er op de Renal veel werk van gemaakt.

# HET VAREN

De verschillen in vaareigenschappen zijn niet heel groot. Op één na zijn het allemaal knikspanten en zo gedragen ze zich ook. Uitgerust met boeg en hekschroef wordt manoeuvreren een eitje.

**D**E Babro Beluga Classic 11.50 is de enige multi-knikspant in de test. Deze extra knikken in de romp zorgen voor een rondere vorm. En dat merkt je. Rolbewegingen die de Beluga maakt, zijn rustiger en vriendelijker dan bij de andere schepen. Een romp met een enkele knik beweegt wreder. Door de vierkante doosvorm van de romp wil deze met geweld rechtop gaan liggen. Die gemoedelijkere ronde vorm heeft wel een nadeel. De uitslag die hij rollend maakt, is behoorlijk groter. Zoveel groter dat het ons een gebroken lampenkap en glazen schaal opleverde. Op zijn eigen golven welteverstaan. Daar moet je rekening mee houden. Het is ook hierbij een beetje kwestie van smaak. De een kwam na zijn proefvaart enthousiast terug en prees zijn rustige bewegingen. De ander vond hem te veel rollen. De romp ziet er in elk geval wel fraai uit. Uiterlijk is dit het mooiste scheepje dat aan deze test meedoet, vooral varende weg. En dat vinden alle testers unaniem.

## VOLDOENDE VERMOGEN

Een pk of 7 à 8 motorvermogen per ton waterverplaatsing. Dat is zo'n beetje de richtlijn voor deze schepen. Standaard houden de werven dit ook aan. In de geteste uitvoeringen staan over het algemeen iets sterkere motoren. Gemiddeld rond de 10 pk per ton. Dit zorgt ervoor dat de rompsnelheid al op een laag toerental kan worden gehaald. Nadeel is wel dat de aanvangssnelheid hoog is. Zeker bij de Proficiat en de Renal is dat het geval. Met respectievelijk 6,9 en 6,4 kilometer per uur lopen die stationair te hard. Met meer dan driekwart gas varen is bij allemaal eigenlijk zinloos. Grote golven, een kolk in de tank en nauwelijks snelheidswinst. Ook hier laat de Babro zien dat hij een ander gedrag vertoont dan de rest. Op hogere snelheid vertrimt het schip achterover. Het lijkt wel of hij in het achterschip wat te weinig draagvermogen heeft. Zolang je rond de kruissnelheid van 12 kilometer per uur blijft, is het geen probleem. Daarboven zakt de kont weg. De Simmerskip is zwaar. Je merkt dat duidelijk als je vaart, hij voelt log. Qua snelheid maakt het allemaal niet veel uit. De zescilinder Mitsubishi heeft slechts 90 pk, maar presteert goed. Ondanks dat hij, voor de verhuur, geknepen is tot 1800 toeren. Zeker bij de noodstop is dit grappig om te zien. Waarschijnlijk door het hoge koppel van de motor en een goed gekozen schroef ligt hij net zo snel stil als de boten in de test die een derde lichter zijn! De zescilinder klinkt wel zwaar. Ondanks een vrij laag geluidsniveau beschrijven een aantal testers het geluid als vervelend. 'Het lijkt wel een stadsbus', wordt er gezegd. De rest vindt het juist wel stoer en scheeps.

## MANOEUVREREN

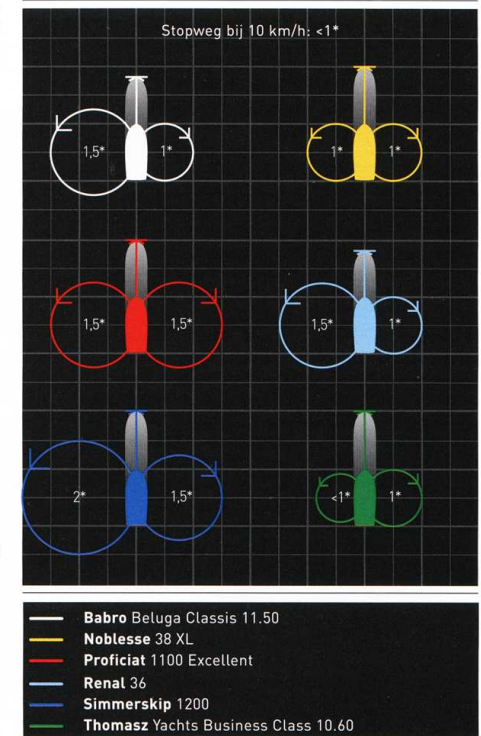
Zelden hebben we een knikspant motorkruiser gezien die beter achteruit vaart dan de Noblesse 38\*XL. Kinderspel!

Zelfs met windkracht zes schuin op de kop stuur je de boot achteruit daar waar je hem hebben wilt. Zonder boegschroef. Ook de Babro en de Renal varen prima achteruit. Bij de Simmerskip, Proficiat en de Thomasz is dit redelijk. Bij de Thomasz bijvoorbeeld moet je de kop goed in de gaten houden. Zodra die wegloopt tijdens het achteruitvaren, ben je hem kwijt. Je zult dan met een klap vooruit de boel moeten corrigeren. Of met de boegschroef natuurlijk. Die boeg en hekschroef zijn overigens wel hele fijne extraatjes. Oké, volgens de 'echte' stuurmannen hoor je het natuurlijk zonder te doen, maar waarom zou je? Gemak dient de mens! En daarnaast zorgt het voor heel wat rust aan boord. En aan boord van je buurman. Geen paniek, geen geduw en getrek. Gewoon een tikje tegen een van de twee joystick, of allebei, en je millimeter de boot zo een box in. Belangrijk hierbij is dat de boeg- of hekschroef voldoende sterk is. Kies in geval van twijfel voor een zwaardere. Je wilt namelijk vooral als het hard waait dat het ding wat doet. Het lijkt een overbodige opmerking, de praktijk leert anders.

## GEVOEL

Met uitzondering van de Simmerskip vind je geen vaste zitplaatsen achter de buitenstuurstand. En dat is helemaal niet erg. Zo'n plastic tuinstoel ziet er niet echt aantrekkelijk uit, maar het werkt wel. Daar wil je best een paar uur in zitten. Zeker als de stuurstand zo is gemaakt dat je er fatsoenlijk achter kunt. En als je in plaats van een plastic stoeltje een mooie koopt, ziet het er ook nog goed uit. De vaste bank van de Simmerskip zit niet comfortabel. Maar daarentegen heeft hij wel een ruime binnenstuurstand. Die door de werf wordt beschouwd als de hoofdstuurstand. Op de Proficiat is de stuurstand wat aan de lage kant. Onbetwiste leiders als het

## Draaicirkels en stopweg



## De stuurstand



**BELUGA** Zittend achter de stuurstand van de Beluga kan je de meters niet aflezen. Ze liggen daarvoor te vlak. Een gevolg van het gevecht voor een lage doorvaarthoogte.



**NOBLESSE** Dieptemeter, log en kompas zijn prima te zien. De rest minder, maar je zit vorstelijk op de Noblesse.



**PROFICIAT** Op het optionele bankje zit je niet echt comfortabel aan boord van de Proficiat. De stuurstand is laag.



**RENAL** Het overzichtelijke dashboard van de Renal. Jammer dat de schakelaars niet in dezelfde stand 'uit' staan.

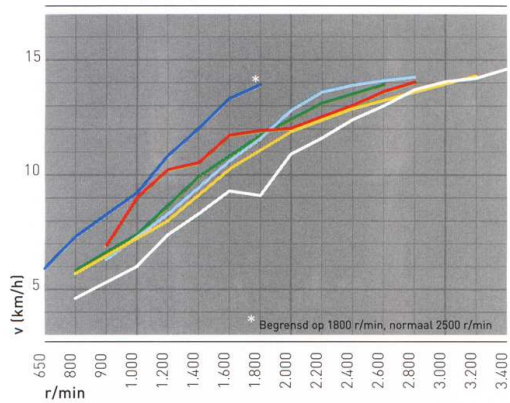


**SIMMERSKIP** Hier zit je niet fijn. De vaste bank op de Simmerskip en het kale dashboard nodigen niet uit om lang te blijven zitten.



**THOMASZ** Prima zitten met je voeten onder het stuurwiel. Erg comfortabel op de Thomasz. De afwerking is van hoog niveau.

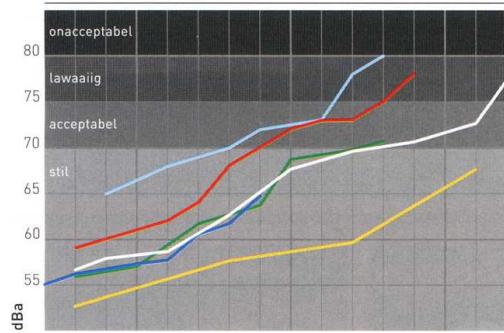
Snelheid bij oplopend toerental



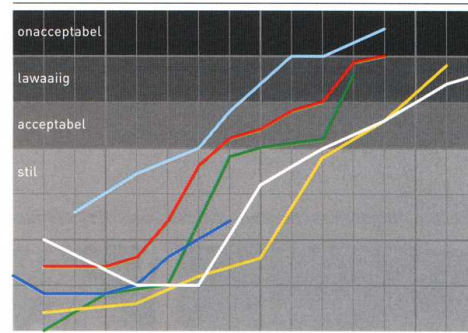
gaat om lekker, luxe varen zijn de Thomasz en de Noblesse. Je zit goed en het voelt goed. Vooral dat gevoel is moeilijk uit te leggen. Zelfs met het slechte weer dat wij de laatste twee dagen van de test hebben gehad, ga je graag een stukje op pad met deze twee. Huilende wind, kletterende regen en toch met een glimlach van oor tot oor onderweg zijn. Dat is knap gedaan. Bij deze gure natte weersomstandigheden is voorruit ontwaseming geen overbodige luxe. De meeste schepen hebben wel een of andere voorziening. Het fijnste is een of meer uitstroompelingen van een heteluchtkachel bij de stuurstand. Een gericht op de ramen en een op je voeten zorgen ervoor dat je gaat twijfelen of de winterberging niet heel erg overbodig is.

- Babro Beluga Classis 11.50
- Noblesse 38 XL
- Proficiat 1100 Excellent
- Renal 36
- Simmerskip 1200
- Thomasz Yachts Business Class 10.60

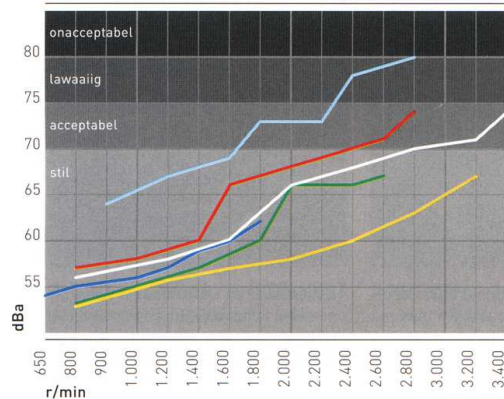
Geluidsniveau salon



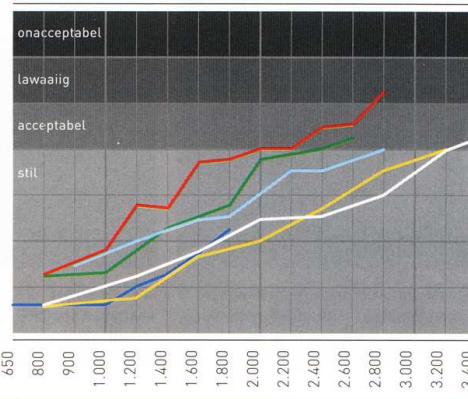
Geluidsniveau achterhut



Geluidsniveau voorhut



Geluidsniveau achterdek



# TECHNISCHE GEGEVENS EN PRIJZEN



Merk	BABRO	NOBLESSE	PROFICIAT	RENAL	SIMMERSKIP	THOMASZ YACHTS
Type	Beluga Classic 1150 AK	38' XL	1100 Excellent	36	1200 Cruise	Business Class 1060
Lengte oa	11.5	12.2	11	11	11.96	10.6
Breedte	3.95	3.9	3.55	3.85	3.76	3.85
Diepgang	1	1.1	0.9	1	1.1	1.05
Kruiphoogte	2.4	2.7	2.56	2.75	2.4	2.4
Gewicht (kg)	12,500	10,000	8,000	8,000	14,205	9,800
Motor standaard	Vetus Deutz	Vetus Deutz	Vetus Deutz	Vetus Deutz	Mitsubishi	VW
Kw (pk)	78 (106)	78 (106)	61 (83)	61 (83)	67 (90)	73 (100)
Slaapplaatsen	4	4	4			
Brandstof ltr	650	600	530	500	530	600
Drinkwater ltr	500	600	240	500	500	600
Vuilwater ltr		250	250	350	600	280
Prijs standaard	€ 230.000	€ 260.000	€ 169.150	€ 199.000	€ 197.500	€ 248.785
Prijs Waterkampioen standaard *	€ 236.323	€ 260.000	€ 173.150	€ 201.550	€ 212.925	€ 248.785
Prijs geteste schip	€ 249.775	€ 272.650	€ 181.320	€ 225.000	€ 220.730	€ 248.785
Extra's oa	Omvormer, vuilwatertank, elektrische ankerlier, hek-schroef	Dubbel glas, VW 120-5, uitgebreide audio/video	Omvormer, hekschroef, cabriokap, getint glas	100 pk boeg en hek-schroef	Omvormer, extra douche's, banken op achter-dek	

\* Waterkampioen standaard

Acculader, ankerlier, antifouling, blusinstallatie, boegschroef, boiler, buiskap met tent, dieptemeter, kachel, koelkast, kooktoestel, oven/magnetron, 3x ruitenwisser, stuwdruklager, vaarinventaris, vuilwatersysteem, walstroomb

# CONCLUSIE PLUSSEN EN MINNEN

## BABRO BELUGA CLASSIC 1150 AK



### + PLUSPUNTEN

- + GESCHIEDEN DOUCHE EN TOILET
- + KOMBUIS MET DINETTE
- + UITSTRALING/ONTWERP

### - MINPUNTEN

- BEPERKTE VOORHUT
- CONSERVERING HOUTWERK KOMBUIS
- MOTORTRILLING VOELBAAR
- LAWAAIBESTRIJDING

## NOBLESSE 38 XL



### + PLUSPUNTEN

- + EIGENTIJDSE EN SCHEEPSE STYLING
- + ACHTERHUT
- + TECHNISCHE INSTALLATIE
- + LAWAAIBESTRIJDING

### - MINPUNTEN

- TWEEDE NATTE CEL
- ONBRUIKBAAR ZITHOEKJE

## PROFICIAT 1100 EXCELLENT



### + PLUSPUNTEN

- + FUNCTIONELE INDELING
- + NATTE CEL
- + BOUW EN TECHNIEK

### - MINPUNTEN

- OP PUNTEN GEDATEERD
- RELATIEF MINDER BINNENRUIMTE
- ONGEBRUIKTE RUIMTE ONDER VLOER
- LAWAAI (MET NAME IN SALON)

## RENAL 36



### + PLUSPUNTEN

- + RUIME HUTTEN
- + BINNENHOOGTES
- + DUBBEL WIERFILTER

### - MINPUNTEN

- PRAKTISCH GEBRUIK SALON
- ONTBREKEN VOETLIJST

## SIMMERSKIP 1200 CRUISE



### + PLUSPUNTEN

- + HOEVEELHEID ACCOMMODATIE
- + KOMBUIS
- + DIESEL-VULDOP

### - MINPUNTEN

- SMALLE BEDDEN
- EETRUIMTE IN SALON
- UITZICHT BINNENSTUURSTAND
- PLAATS ACCU'S

## THOMASZ BUSINESS CLASS 1060



### + PLUSPUNTEN

- + BINNENRUIMTE
- + ORIGINELE STYLING
- + VAAREIGENSCHAPPEN
- + LAWAAIBESTRIJDING

### - MINPUNTEN

- TOEGANG TOILET
- 'VERSPILDE' RUIMTE VOORIN
- ORIGINELE STYLING

# DE WINNAAR

Kun je de boten in deze groepstest met elkaar vergelijken? Lastig: een belangrijk punt daarin is dat deze schepen op maat worden gebouwd. En de ene keer is de maat een particulier, de andere keer de chartermarkt. En dat levert heel verschillende schepen op. Wat dat bouwen op maat betreft, verdienen alle werven in deze test trouwens een compliment: in welke andere branche vind je zoveel flexibiliteit bij de totstandkoming van een product? En dan is er natuurlijk het punt van de prijs. Zoals de boten hier liggen, is het verschil tussen de duurste en de goedkoopste ruim 90.000 euro. Vergelijken blijft dus het bekende appels en peren-verhaal. Maar appels en peren zijn allebei fruit, zoals dit allemaal zes stalen motorjachten van rond de elf meter zijn. Een eindoordeel in zo'n vergelijking is gebaseerd op concrete zaken (bouw en techniek om maar eens wat te noemen) en minder concrete (bijvoorbeeld styling en sfeer). De Thomasz Yachts Business Class 1060 scoort in beide categorieën hoog. Kundig gebouwd, waarbij strikt is vastgehouden aan het concept. Met net die extra aandacht voor detaillering en uitstraling. Dat daar een prijskaartje aanhangt, zie je ook aan dit jacht. En voor wie dat allemaal niet zo nodig heeft: deze groepstest maakt vooral duidelijk dat de Nederlandse – of zo je wilt: Friese – staalbouw voor iedereen wel wat te bieden heeft.

## ADRESSEN

Thomasz Yachts Business Class 1060  
Thomasz Yachts  
Top 3a  
8606JT Sneek  
(0515) 55 94 83  
[www.thomaszyachts.com](http://www.thomaszyachts.com)

Babro Beluga Classic 1150  
Babro Yachting  
Industrieweg 21  
9011WH Jirnsum  
(0566) 60 12 36  
[www.babro.nl](http://www.babro.nl)

Simmerskip 1200 Cruiser  
Simmerskip Yachtbouw  
Jan Kuipersweg 5-7  
8606KD Sneek  
(0515) 43 99 81  
[www.simmerskipyachtbouw.nl](http://www.simmerskipyachtbouw.nl)

Renal 36  
De Drait Yachting  
Bisschopsweg 27  
9213VM De Wilgen (Drachten)  
(0512) 51 32 76  
[www.dedrait.nl](http://www.dedrait.nl)

Noblesse 38 XL  
Kroon Yacht Service  
Zwolsmanweg 10  
8606KC Sneek  
(0515) 42 16 87  
[www.noblesseyachts.nl](http://www.noblesseyachts.nl)

Proficiat 1100 Excellent  
Proficiat Yachts  
Simmerwei 6  
9295KA Westergeest  
(0511) 44 73 55  
[www.proficiatkruiser.nl](http://www.proficiatkruiser.nl)

Met dank aan firma Sijperda, Gaastmeer.