

*scheeps*profiel

Extravagant

De Q52 is een showboot die per direct een ankerplaats verdient voor Club 55 in St-Tropez. Maar het is ook een technisch geavanceerd schip, als eerste uitgerust met Zeus, een systeem dat hem feilloos op zijn plek houdt. Zonder dat je nog een anker nodig hebt.

Tekst **Arthur van 't Hof** Fotografie **Ingmar Timmer**





Er zijn van die boten waar je reikhalzend naar uitkijkt. Je hebt ze gezien als schets op papier, daarna als uitgewerkte computertekening en je denkt: 'die wil ik als allereerste in het echt bekijken.' Reden waarom ik nu in een RIB over het IJsselmeer stuiter met windkracht 6 in de rug, op weg naar het Paard van Marken. De fotograaf heeft het zeilpak gekidnapt van stuurman Pieter en trotseert voorin als een marinier het buiswater, zijn toestel als een karabijn naar voren gestoken. 'Wat zoeken we eigenlijk?' schreeuwt hij naar achteren. 'Een motorboot met een dakje, groot, een meter of zestien, en *supersleek*.' Drie paar ogen speuren de horizon af. Aangekomen bij het Paard besluiten we een strategisch en vooral rustig oppertje te kiezen achter het dijke van de vuurtoren. Na een half uur trilt de telefoon. 'Met Arthur Oskam. We zijn vertraagd en gaan nu door de sluis van Enkhuizen. Maar lang duurt het niet meer, we kunnen 40 knopen.' Even later volgt het onwerkelijke beeld: een silhouet op de horizon, het voorste deel uit het water en een pluim van schuim achter de nog kleurloze vorm.

Bij zo'n beeld verwacht je geluid, maar de volumeknop staat op deze afstand nog dicht. 'Dat moet hem zijn!' Zelfs mijlener verwijderd is het silhouet te herkennen als een barkas, het type waarmee Oskam zijn merk Brandaris bekend maakte. Die barkas overigens was gemaakt naar de vorm van een bestaande boot, maar dit motorjacht is nagelnieuw van de tekentafel van Vripack. Tien minuten later ligt er een glimmende, kersverse boot naast ons, met een van oor tot oor grijnzende Oskam. 'Hoe vind je hem?' Ik zoek naar woorden. "Mooi", doet het geheel tekort, "modern", tja logisch. 'Verbijsterend,' zeg ik ten slotte. "Enig in zijn soort", zou ook een goeie zijn. En dat alleen al op basis van hoe de buitenkant toont, met zijn metallic lak en zijn scherpe ovaal luchtinlaten. Benieuwd hoe hij er van binnen uitziet.

Gretig neem ik het aanbod aan om aan boord te stappen. 'Grote boot, veel ruimte,' merk ik snel op, om mij te positioneren in een van de drie stoelen die onder het afdakje staan. Eerst maar eens varen, voordat we de boot nader inspecteren. De omstandigheden zijn ideaal: zon, wolkenluchten, veel wind en

linksboven: Carbon ruitenwissers voorzien van wiswasinstallatie

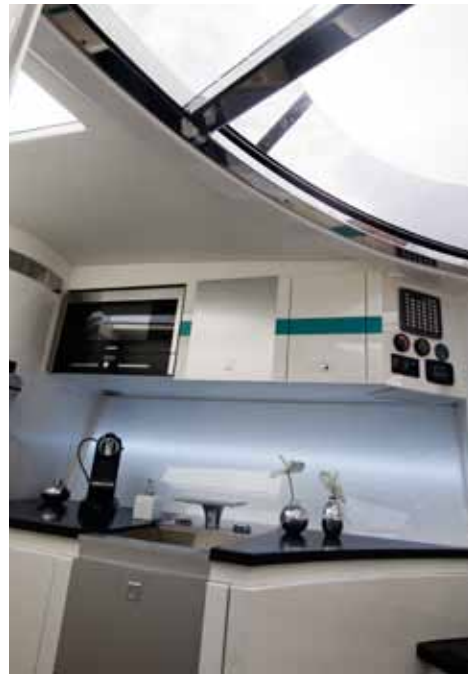
onder: Verlichte traptreden en een lier om het achteruit meren in de Med te vergemakkelijken



de bekende, vervelende golven van het IJsselmeer. Een mooiere testsituatie kan je niet treffen. Op vlak water vaart ieder schip goed. Op het dashboard zijn schermpjes en een pookje zichtbaar, die er op wijzen dat we hier niet te maken hebben met een bekende motorisering. Voordat ik ernaar kan vragen, duwt Oskam de gashendels naar beneden. In een gelijkmatige beweging sprinten we vooruit. De neus verheft zich dusdanig dat die mij het zicht op het water ontnemt, maar dit kan ook liggen aan een uitgeschakeld trimsysteem. 'Hij is uitgerust met Zeus, en ik ben me nog een beetje aan het inwerken in alle fitnesses daarvan,' meldt Oskam. Met snelle, open motorboten moet je kunnen spelen. En spelen doet de Q52 graag. Als een kwispelende hond wacht hij op je: 'Gooi nu die bal maar weg, dan ren ik er achteraan.' Snel accelereert hij naar topsnelheid, de romp is van de ene op de andere zij te gooien, in een scherpe bocht word je in de stoel gedrukt alsof je in een draaimolen zit. Heerlijk, *that's how I love my boatrides!* Op de rechte stukken hebben we nauwelijks last van de steile golven, slechts lichte schokjes worden doorgegeven. Vripack heeft

een uitstekende romp getekend. Het bureau uit Sneek heeft ongetwijfeld gebouwd op de ervaringen met de Wajer Osprey, die andere opmerkelijke motorboot, waarover we een aantal jaar geleden ook al concludeerden dat hij beschikte over uitstekende vaareigenschappen. Desondanks blijven we niet helemaal droog. Windkracht 6 is zelfs voor de Q52 net iets teveel: af en toe waait er via de zijkant wat buiswater naar binnen, vooral bij gebrek aan een echte wrap around ruit. De voorruit biedt eigenlijk alleen bescherming naar voren.

Tegen de wind in suizen we als een laagvliegend gevechtsvliegtuig richting Durgerdam. Nu kan Zeus zijn potentie tonen. Deze motoraandrijving is de tegenhanger van Volvo's IPS en gaat naar eigen zeggen net een paar stappen verder. Ook bij Zeus is er sprake van twee *pods* onder de boot, waaruit een duoprop steekt, maar daar houdt de vergelijking wel op. IPS maakt bijvoorbeeld gebruik van naar voren gerichte trekschroeven, terwijl Zeus, omwille van de veiligheid, duw-schroeven gebruikt, die in twee tunnels in de scheepsbodem worden geplaatst, zodat ▶



ALS EEN GEVECHTSVLIEGTUIG SUIZEN WE NAAR DURGERDAM. MANOEUVREREN KOST GEEN MOEITE

ze niet zo ver uitsteken. Maar ook Zeus heeft een zogeheten pienter pookje, dat je gebruikt als er gemanoeuvreerd moet worden. Beweeg het in de richting die je op wil gaan en het schip volgt als vanzelf. Zo kan letterlijk een kind de was doen.

De Q52 glijdt Durgerdam binnen, als een Concorde op vliegveld Eelde. We zijn redelijk massief voor het pittoreske haventje, toch kost manoeuvreren op de millimeter geen enkele moeite. De boot draait om zijn as als een ballerina, terwijl het computersysteem dat de aandrijving aanstuurt toch overuren moet maken met deze wind. Iedere seconde berekent hij de vectoren die nodig zijn voor de gewenste resultante, inclusief de kracht van de schroeven. Maar inderdaad dit systeem kenden we al van IPS, al is de bediening via het stuurpookje hier proportioneel, dat wil zeggen: harder duwen is meer power.

'Op de plaats, rust!' roept Oskam, en hij drukt op het knopje met het opschrift Skyhook. Deze "luchthaak" houdt de Q52 exact in positie, dus niet alleen op zijn plaats, maar ook in de richting waarin de steven wijst. Dat is heel bijzonder en alleen mogelijk dankzij de koppeling van GPS met het elektronisch kompas. De GPS sec zou kunnen aangeven dat de boot nog in positie ligt terwijl hij rondjes draait, terwijl een elektronisch kompas kan liegen dat alles goed gaat, terwijl de boot

zich beweegt over een voorliggende koers. De combinatie van GPS en kompas zorgt voor het wonder dat zich nu ontvouwt: geborel onder de romp, soms veel, soms weinig en een boot die precies blijft liggen zoals we hem geparkeerd hadden. 'Erg handig bij het aanleggen,' bedenk ik mij: 'hang je boot aan de luchthaak en je kunt op je gemak de fenders ophangen.'

Maar genoeg over de techniek en terug naar het showelement. Want wie de Q52 koopt moet niet bang zijn voor een beetje aandacht op het water. Veel afzonderlijke elementen dragen aan al die aandacht bij. Terwijl Oskam de Q52 door de Oranjesluizen stuurt en het IJ opdraait heb ik alle tijd om ze op een rijtje te zetten. Zo is er de kleur van bouwnummer 1: Bentley Silver Tempest Metallic. Oskam wist achter de kleurnummers te komen en bestelde de verf, die speciaal uit Duitsland moest komen. De firma Mast verzorgde het loei-strakke spuitwerk. De prijs? Laat ik het, net als de firma Bentley, houden op: wie ernaar vraagt, kan het niet betalen. En dan is daar de zware deur in de spiegel, hij scharniert niet, maar klapt als een vliegtuigdeur open. In die spiegel overigens zit een rand van glas. Gevraagd naar de reden daarvoor, antwoordt Oskam: 'Als je in de jacuzzi zit, kan je anders niet naar buiten kijken

en dat vond ik heel ongezellig.' De jacuzzi wordt "in rust" afgedekt door het teakdek, leg hem open, laat hem oprijzen uit de romp en stort hem vol met ijs en champagne als je een feestje hebt, want een ijsblokjesmachine is uiteraard ook aan boord. Net als onderwaterverlichting voor een feestelijke sfeer. De gasten kunnen via de uitschuifbare loopplank aan boord komen, die in het zwemplatform schuilgaat.

Maar dat is nog maar een deel van alle verrassingen. Neem het dak, dat bevat een uitschuifbare zonneluifel, naast gehard veiligheidsglas, in dezelfde vorm overigens als dat van de kajuit. Bovenop het dak staan de bollen voor alle antennes, waaronder die van het hypergeavanceerde Beosound 5 systeem van Bang & Olufsen, dat zowel onder- als bovendecks voor een geweldige sound zorgt.

Over sound gesproken, het motorgeluid is zeer beperkt bij Zeus dankzij de uitlaat via de pods. In de Q52 ligt daarom een bypass die bij het starten en stationair draaien een donkere brom geeft voor 'meer emotie'. Als de snelheid oploopt, gaat er een klep dicht en voert de uitlaat alsnog via de pods af.

In het dashboard natuurlijk de schermen van de computer die zorgt dat Zeus zich fatsoenlijk gedraagt. Dit hele elektronische management wordt Smartcraft genoemd en je ▶

kan er eigenlijk alles op tevoorschijn toveren. Toch is er ook een batterij analoge klokken, 'omdat ik nou eenmaal vind dat het hoort,' zegt Oskam. De stoelen komen uit Denemarken en zitten geweldig. Ze "staan" ook geweldig, want ze hebben een leunfunctie, waarbij je de zitting omhoog klapt. Iedere schipper weet hoe prettig dat is bij het snelvaren. Voor de stuurconsole nog een belangrijk stijlelement: een halfronde band van glas. Hij ligt tussen de grote ruit en het lage, voorste ruitje. Stap naar binnen, de kajuit in, en je snapt de bedoeling. Het creëert binnen de illusie dat je nog steeds buiten staat. Hoewel ik niet de illusie heb dat de gemiddelde eigenaar van de Q52 zelf zal gaan koken, sta je meteen in de kombuis. Hierin een vaatwasser, een combimagnetron en nog wat benodigdheden, maar meest opvallend is toch wel de lichtwand. Deze kan voortdurend van kleur veranderen, daarvoor zorgt een Philips-systeem achter melkglas. Deze lichtwanden lopen door het hele interieur, dat, eerlijk is eerlijk, niet heel ruim is, maar beslist *smashing*, dankzij de combinatie van wengé-hout met geborsteld aluminium, glanzend wit gespoten wanden en een heldergroene bias.

Helemaal voorin ligt de eigenaarshut, met een werkelijk uitstekende en doordachte badkamer. Half onder de stuurconsole en de glasrand ligt een hut met twee separate bedden, die wat moeilijker te bereiken zijn. De kids zullen er echter blij mee zijn, vooral ook omdat je voor het slapen gaan heerlijk naar de sterren kunt kijken.



De eerste Q52 beschikt over Zeus met twee Cummins 600 pk's

Terwijl de Q52 de sluis van IJmuiden indraait, op weg naar de marina, waar het schip tijdens de Hiswa te Water de show zal gaan stelen, is het tijd voor conclusies. Het is moeilijk om deze boot onder een noemer te vangen, simpelweg omdat er nauwelijks vergelijkingsmateriaal voor handen is. Dit soort unieke projecten loopt wel eens slecht af, omdat er wordt bezuinigd op materiaal of vaarkwaliteiten. Zo niet bij de Q52. De kwaliteit van de romp overtuigde ons bij een windkracht waarop de meeste mensen aan de kant zouden blijven en de combinatie met Zeus levert een enorm vaargemak op. Verder

is alles goed doordacht: makkelijke trapjes, lekker ruime gangboorden, kortom de hoofdzaken die voor elkaar moeten zijn, werken ook allemaal. Maar het leuke is nou juist dat ook alle extra's het doen: de lichtwanden en de satellietradio, de teppanyaki-plaat (ja, echt) de afstandsbediening voor alle lichten, ook onder water, enzovoorts, enzovoorts. Kortom, als een boot dan extravagant moet zijn, laat het dan maar een Brandaris Q52 zijn. ■

Kijk voor de technische specificaties achter in deze editie.

Zeus

Zeus is de Amerikaanse tegenhanger van IPS en legt dezelfde soort positieve claims neer: efficiënter en meer snelheid bij hetzelfde motorvermogen. Het kent ook belangrijke verschillen. Naast duw- versus trekschroeven, is dat de verticale positie van de pods tegenover pods onder een hoek (IPS). En in tegenstelling tot IPS werkt Zeus niet elektrisch, maar hydraulisch. Dat is ook noodzakelijk, want het gebruik van Skyhook zou (te) veel van de accu's vragen, terwijl de motoren problemen zouden krijgen met het bijladen. Zeus beschikt over een automatische trimflap, die zich aanpast aan de toerentallen en snelheid. De flap bevindt zich boven de schroeven en zorgt tevens voor extra veiligheid; bij een aanvaring kunnen de schroeven zich niet door de scheepsromp boren. De Brandaris Q52 is de eerste boot die twee keer 600 pk Cummins boven de pods heeft staan, terwijl het de eerste boot is die met deze aandrijving harder loopt dan 40 knopen. Meer weten over Zeus? www.cmdmarine.com/prop/zeusover