

# INDRUKWEKKEND UITGEKIEND





Vijf jaar na de introductie van de Korvet 14 CLR komt Deep Water Yachts met een grotere variant op het samen met Willem Nieland uitgewerkte concept van een zeewaardig, zelfvoorzienend, efficiënt en onderhoudsvriendelijk schip. In Rotterdam stappen we aan boord voor een testvaart met de eerste Korvet 18LowRider.

TEKST: YVONNE ZWAAN, FOTO'S: BERTEL KOLTHOF FOTOGRAFIE

De Korvet 18LowRider is een aangepaste versie van de Korvet 18LongRange. De Duitse eigenaar van dit schip - dat in november 2019 is opgeleverd - wilde vanwege het beoogde vaargebied de doorvaarthoogte onder de 3,50 meter houden. "Dat was een flinke uitdaging", verzekert Willem Nieland. "Met het weglaten van de flybridge uit het oorspronkelijke ontwerp wonnen we al aardig wat hoogte, maar toen die laatste 30 cm nog! Daarvoor hebben we de zeeg wat afgevlakt en de vloerhoogten in het interieur verlaagd." Met name in het interieur was het volgens de jachtontwerper puzzelen, om een minimale stahoogte van twee meter zowel boven als benedendeks te realiseren. "Een van de concessies die we hierdoor hebben moeten doen is dat de brandstofcapaciteit is beperkt tot 5.000 liter. In de standaard Korvet 18 LongRange staat een grote dieseltank onder de vloer van de achterhut, maar die konden we hier niet meer kwijt."

## ALUMINIUM

Dat het beperken van de kruiphoogte van het schip niet alleen consequenties heeft voor het volume in het interieur, maar ook voor de verhoudingen van het ontwerp moge duidelijk zijn. Als wij het schip van een afstandje bekijken vanuit de Admiraliteitshaven in Rotterdam valt ons op dat de Korvet verhoudingsgewijs een vrij laag profiel heeft waarin de romp domineert. Dit wordt nog eens versterkt door de dichte verschansing ter hoogte van het achterdek. Los hiervan

is de Korvet 18 LowRider een indrukwekkende verschijning, met zijn romp van geschuurd aluminium en opbouw met grote ramen met dubbele beglazing onder een royale pet. Op het dak van de voorkajuit trekken drie robuust ogende doradeboxen de aandacht. "Die zijn zo vormgege-

ven dat ze op natuurlijke wijze lucht aanzuigen, zonder gebruikmaking van mechanische ventilatie", legt directeur/eigenaar van Deep Water Yachts Peter Bost uit. "Onze schepen moeten over de wereldzeeën kunnen zwerven. Daarom proberen we de techniek zo simpel en robuust mogelijk te maken, om storingen te voorkomen." Aan die aanpak ontleent de Korvet voor een belangrijk deel ook zijn stoere uiterlijk. Alles is vormgegeven vanuit functionaliteit. Zo zien we aan de binnenzijde van de pet op de stuurkajuit de hechten duidelijk zitten. Peter Bost licht toe dat de platen aluminium hier niet gelast maar gehecht zijn, om vervorming van het materiaal te voorkomen. "Dat op plaatsen de lasnaden en het aluminium zichtbaar zijn hoort bij het industriële karakter van het schip." Nieland vult treffend aan: "De Korvet is geen jacht, maar een pleziervaartuig. Je hoeft je met dit schip niet druk te maken om een kras."

## INDELING

Via het grote zwemplateau stappen we aan boord van de Korvet 18 LowRider. Hier zien we aan bakboord een deur die toegang verschaft tot een ruime lazarette en aan stuurboord de trap naar het hoger gelegen achterdek. Hier zijn een bank en buitenkeuken geplaatst, beschermd door het doorgetrokken stuurhuisdak, met daarin twee grote openingen die door zeildoek zijn afgedekt. Eenmaal geopend ontstaat zo een groot zonnedeck. Vanaf het achterdek stappen we in de ruime kajuit, met achterin een grote keuken en zithoek met

eettafel en voorin de stuurbrug. De gehele ruimte is prettig licht en het zicht door de ramen is goed. Bijzonder aan de stuurbrug is dat het dashboard 'zwevend' is geplaatst, waardoor er direct verbinding is met de loungeruimte benedendeks. Een luie, brede trap aan stuurboord leidt ons naar deze lager gelegen ruimte, die sfeervol en comfortabel is ingericht met banken, een lcd tv en diverse kasten. Dat we te maken hebben met een Nieland-ontwerp wordt goed zichtbaar als we richting voorschip lopen. De onconventionele manier waarop hij de beschikbare ruimte heeft weten te benutten is kenmerkend voor zijn stijl. Zo komen we eerst een waterdichte, aluminium kneveldeur tegen, waarmee het voorste compartiment van het schip bij zeegang kan worden afgesloten. "Zo ontstaan hier een luchtkolom

## WILLEM NIELAND: "DIT IS GEEN JACHT, MAAR EEN PLEZIER- VAARTUIG"

- 1 Vanaf de stuurbrug heb je perfect overzicht en controle.
- 2 De royale zithoek is een mix van vaste banken en losse stoelen.
- 3 De ruime eigenaarhut, met achterin de deur naar de machinekamer.
- 4 De badkamer voorin. De douchebak maakt deel uit van het casco.
- 5 De 'zwevende' stuurstand boven de loungeruimte zorgt voor extra lichtinval en geeft een ruimtelijk effect.
- 6 De Korvet is een zogenoemde 'fast displacement boat'.





7



9

## KORVET 18 LOWRIDER

### AFMETINGEN

Lengte over alles	18,50 m
Breedte	5,05 m
Diepgang	1,40 m
Waterverplaatsing	23 ton, ongeladen
Kruiphoogte	3,50 m (met gestreken mast)

### CASCO

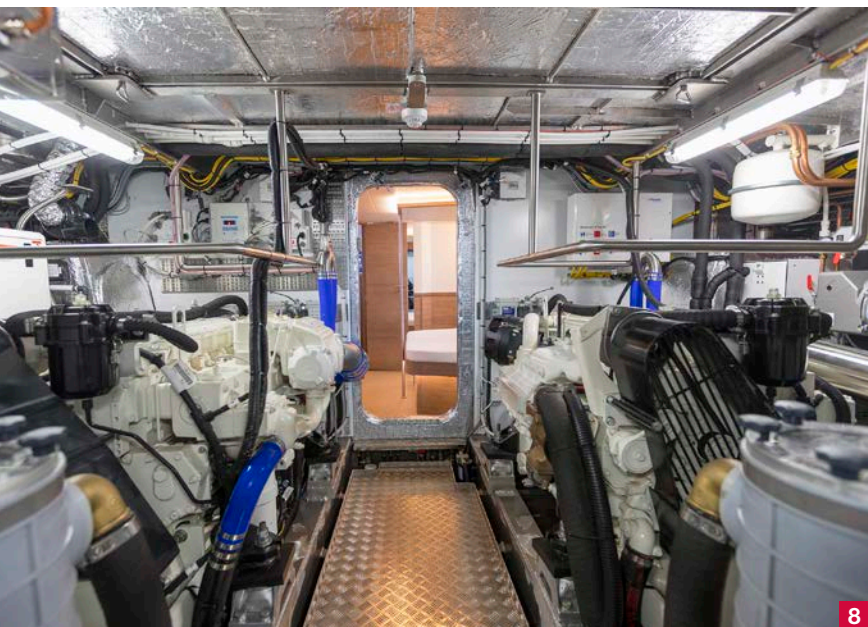
Waterverplaatsing	23 ton, ongeladen
Materiaal	aluminium, vlak 8 en 7 mm, romp, dekken en opbouw 5-6 mm.
Rompvorm	rondspant met stijlsteven en bulb
Constructie	spanten om de 50 cm, vier waterdichte compartimenten en aanvaringsschot in voorpiek. Tanks voor water, vuilwater en diesel maken deel uit van constructie.
CE-markering	A

### TANKS

Diesel	5.000 l
Water	1.350 l
Vuilwater	670 l in voorschip, 265 l midscheeps

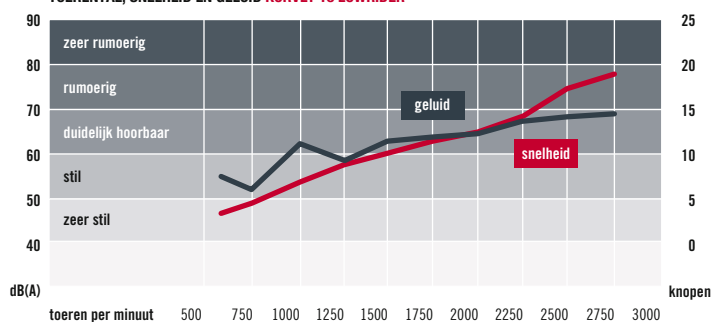
### VOORTSTUWING

Motorisering testschip	2x John Deere 355 pk, 6 cilinder diesel
Aandrijving	ZF85IV V-drive
Boeg- en hekschroef	standaard, boegschroef: Side Power SH 320 hydraulisch, proportioneel 21,3 kW, hekschroef: SH240, 13,5 kW.

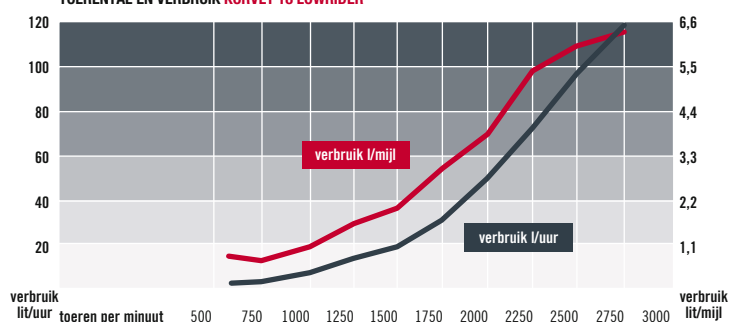


8

TOERENTAL, SNELHEID EN GELUID KORVET 18 LOWRIDER



TOERENTAL EN VERBRUIK KORVET 18 LOWRIDER



### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	24/230 Volt
Accu's	motoren: 2 x Optima Red Top loodzuur generator: 1 x Optima Red Top 12 VDC loodzuur, service: 12 x 2V onderhoudsvrij, 1.000 Ah totaal
Acculader/omvormer	Mastervolt Mass Combi Ultra 24/3500-100
Generator	Kohler, 11 Kva
Walstroom	het boordnet is voorzien van een scheidingstraaf en 230 Volt walstroomaansluiting met kabel

### PRESTATIES

Topsnelheid	18,6 knopen (ca. 34 km/u)
Kruissnelheid	ca. 11 knopen (20 km/u) bij 1700 toeren per minuut
Rompsnelheid	ca. 11 knopen
Verbruik	ca. 30 l/uur of 2,7 liter/mijl totaal op kruissnelheid

### PRIJZEN

Vanafprijs	€ 1.621.000,- incl. btw
Prijs testschip	€ 1.698.000,- incl. btw
Belangrijkste extra's	zwaardere motoren, ZF JMS Joystick, hydrauliekinstallatie, MagnusMaster stabilisatoren

### BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	Willem Nieland Design willemnieland.nl
Bouw	Deep Water Yachts Louis Couperusplein 23, Den Haag tel: 070-4275049 en 06-22978803 info@deepwateryachts.com deepwateryachts.com

waar het schip op kan blijven drijven”, aldus de ontwerper. Achter de kneveldeur stuiten we op twee deuren die schuin tegenover elkaar geplaatst zijn, met links een hut met stapelbed en rechts een hut met een twijfelaar. Vanuit beide hutten kom je uit in de badkamer in de voorpiek, waar de aluminium douchebak deel uit maakt van het casco. Nieland toont ons de lange zichtlijnen en mooie lichtinval die zichtbaar worden als de deuren open staan. “Dat is wat ik voor ogen had bij dit ontwerp”, legt hij uit. “Geen gangetjes of corridors, alles wat je ziet is leefruimte.”

Terug in de lounge ruimte vervolgen we nu onze verkenning van de Korvet 18 LR richting achterschip. De eerste deur die we hier tegenkomen biedt toegang tot de grote badkamer aan stuurboord, waar in dit geval ook een wasmachine en droger staan opgesteld. Verder achterin komen we in de royale eigenaarshut met goede stahoogte, een groot tweepersoonsbed en voldoende bewegings- en opbergruimte. Een kneveldeur achterin de hut verschaft toegang tot de machinekamer.

## TECHNIEK

Wij betreden de machinekamer vanuit de eigenaarshut, maar er is ook een ingang vanuit de lazarette onder het achterdek. Rondom de twee zescilinder John Deere diesels zien we een tot in de puntjes verzorgde installatie met onder meer een hoogwaardig brandstoffiltersysteem, indrukwekkende hydrauliekpompen en een generator. Onder meer de boeg- en hekschroef en ankerlier aan boord van deze Korvet zijn aangesloten op het hydraulische systeem. Voor een zo robuust mogelijke installatie zijn de hydraulische pompen niet gekoppeld aan de aandrijfriemen of keerkoppelingen, maar aan de krukassen van de John Deeres. Elektronica vinden we in deze ruimte nauwelijks. Evenals de serviceaccu's zijn de omvormers en andere gevoelige onderdelen van de elektrische installatie zoveel mogelijk in de koele lazarette geplaatst.

## VAREN

We verlaten Jachthaven de Rotterdamse Admiraliteit voor een proefvaart op de Nieuwe Maas. Met de Erasmusbrug op de achtergrond varen we richting Pernis, ondertussen het toerental stap voor stap opvoerend. Evenals bij de Korvet 14 CLR zijn we onder de indruk van het gemak waarmee deze boot snelheid ontwikkelt. Bij 1000 toeren varen we al 6,7 knopen en rond 1700 toeren is de snelheid al opgelopen naar 11 knopen! Toch is de Korvet beslist niet bedoeld als snelvarend schip, benadrukt Bost. “De Korvet is een ‘fast displacement boat’, oftewel een snelle waterverplaatser.” Het onderwaterschip van de rondspant is tot aan het voorschip breed, wat voor veel draagvlak zorgt. Hierdoor komt zodra de snelheid oploopt niet alleen het voorschip omhoog, maar wordt het gehele onderwaterschip een stukje uit het water gelift. Nieland laat het ons zien terwijl Bost de Korvet op kruissnelheid laat varen. Via het brede, veilige gangboord lopen we achter de ontwerper



7 De stuurboord hut in het voorschip, met twijfelaar. 8 Indrukwekkende machinekamer met zeer verzorgde technische installatie. 9 De Korvet 18Long Range, waar de 18LowRider op gebaseerd is. 10 Door de beperkte kruiphoogte is het profiel van de Korvet vrij laag.

aan, die bij de boeg op zijn knieën gaat zitten en zijn hoofd door de reling steekt. Wij volgen zijn voorbeeld, waarna hij naar beneden wijst: “zie je de wave piercer? Die komt nu ietsje boven water. Niet omdat de boot achterover helt, maar omdat het gehele onderwaterschip lift!” We volgen hem richting zwemplateau, waar hij opnieuw door zijn knieën zakt. “Kijk, de omkasting van de hekschroef is nu ook bijna boven water.” Nog een reden waarom de Korvet zo soepel gang maakt, is zijn maximale lengte op de waterlijn dankzij de toegepaste wavepiercer voorop en een soort trimvlak onder het zwemplateau achter.

Als we even later de positie van Peter Bost achter het stuurwiel overnemen, ontdekken we dat over de ergonomie en indeling van de stuurstand goed is nagedacht. Op het meubel aan stuurboord kunnen we perfect onze arm neerleggen, terwijl we sturen met het pookje. Het stuurwiel voor ons hangt er al snel werkeloos bij. Manoeuvreren hoeft ook al niet op de conventionele manier, want dit schip is voorzien van een joystick van ZF waar de boeg- en hekschroef en de bediening van de motoren aan is gekoppeld. We proberen het uit en zijn verrast door het gebruiksgemak. Wel maken de proportionele boeg- en hekschroef behoorlijk veel lawaai.

## CONCLUSIE

Met de Korvet 18 LowRider laat Deep Water Yachts zien het in 2014 bedachte concept te kunnen vertalen naar schepen van een groter formaat. Bovendien geeft de jonge werf hiermee nogmaals haar visitekaartje af als serieuze partij voor het leveren van zeewaardige, degelijke plezierjachten met een eigenzinnig karakter. **M**