

# Stoerder is er niet!

BAS HOEKSTRA EN HANS PAPENBURG

No Limit Ships bouwt in Groningen al vijftien jaar werkbootachtige motorjachten voor watersporters die groot water niet schuwen en graag zo weinig mogelijk verwaaid willen liggen. Tot nog toe hadden al deze schepen een stalen romp en een aluminium opbouw. Met de No Limit 16.40 FB is er nu voor het eerst een volledige aluminium versie op de markt, die daardoor een top haalt van 35 knopen. Dit schip brengt je zelfs onder de zwaarste omstandigheden veilig én snel op de plek van bestemming. Het is bijna alsof je met je eigen reddingsboot vaart; een stoerder schip is er op de particuliere markt niet te koop.

Het is altijd gevaarlijk om een pleziervaartuig te vergelijken met een reddingsboot, al was het alleen maar omdat geen enkel schip zeewaardiger is dan zijn bemanning. Maar zelfs van redelijk dichtbij zou je een No Limit op het water zo maar kunnen verwarren met zo'n stoere RIB van de KNRM. En dat is niet toevallig, want juist een reddingsboot stond in 1996 min of meer model voor de allereerste No Limit. De geestelijk vader van deze megastoere boot is Evert Stel, destijds werkzaam als orthopedist.

Stel voer in die tijd in een zelf ontworpen motorkotter, de 'Meander II', en naar aanleiding van een publicatie daarover in de Waterkampioen kwam er een verzoek van een opdrachtgever om ook voor hém een schip te ontwerpen. Het moest een schip worden dat net zo snel en zeewaardig zou zijn als een reddingsboot, maar dan met meer comfort aan boord. Aanvankelijk ging Stel bij de KNRM te rade, maar al snel werd hem duidelijk dat in het type boot waar de reddingsmaatschappij mee vaart absoluut geen ruimte is in te bouwen voor een jachtinterieur. Samen met jachtontwerper Martin Bekebrede, die hem ook bij het ontwerpen van de 'Meander II' terzijde had gestaan, ontwierp Stel daarom een eigen schip met daarin wél ruimte voor een comfortabel binnenverblijf.

Toen de opdrachtgever vervolgens afhaakte, was Stel inmiddels zo enthousiast geraakt dat hij samen met aannemer Piet Wierenga een eigen bedrijf oprichtte om het schip toch te kunnen bouwen. En daarmee was No Limit Ships BV geboren. Met deze gloednieuwe werf als opdrachtgever liep in 1996 in Groningen de allereerste No Limit van stapel. In 1999 startte de verkoop.



01-04 De No Limit 16.40 FB is een megastoer schip, ontworpen om ook die omstandigheden het hoofd te kunnen bieden die de gemiddelde watersporter het liefst vermijdt.



05 Zeer ruim stuurhuis, voorzien van uitgebreide navigatieapparatuur. 06 De salon, met op dit schip twee grote, tegenover elkaar geplaatste banken. 07 Een forse kombuis, met veel werkruimte.



#### PROFESSIONELE MARKT

Werd het eerste casco gebouwd door Marvis Jachtbouw, tegenwoordig bouwt No Limit Ships haar schepen zelf. Stel is niet meer bij de werf betrokken, Piet Wierenga nog wel; hij bezit vijftig procent van de aandelen. De dagelijkse leiding op de werf is in handen van algemeen directeur Albert Keizer, die een aantal jaren geleden als technische man door Wierenga werd binnengehaald. No Limit Ships heeft sinds 1999 in totaal 26 schepen gebouwd. Opvallend is dat de helft voor de professionele markt is gebouwd en niet voor de recreatieve. Omdat de schepen zich bij uitstek blijken te lenen voor hydrografische metingen, zijn zij onder meer gewild bij bedrijven in de offshore. Gerenommeerde bedrijven als Geo Plus in Scheemda, Jan de Nul in België en het Zweedse MMT zetten de schepen overal ter wereld in. Een enkele keer komt het zelfs voor dat particuliere eigenaren hun No Limit aan dergelijke bedrijven verkopen. Doordat de werf ook voor de recreatieve markt geen concessies doet voor wat betreft degelijkheid en zeewaardigheid, kunnen de nieuwste modellen in principe zonder al te veel aanpassingen volledig onder Lloyd's Bepalingen aan zo'n tweede leven beginnen.

#### ALUMINIUM

Bij de ontwikkeling van de volledig van aluminium gebouwde No Limit 16.40 FB speelde behalve zeewaardigheid vooral snelheid een rol. „De opdrachtgever wilde per se een top van 35 knopen”, aldus Keizer „Het schip is echter ook leverbaar met een stalen onderwaterschip. Vanwege een gunstiger gewichtsverhouding en ook een enigszins andere rompvorm is het dan zelfs nog iets zeewaardiger, terwijl je er nog altijd 32 knopen mee kunt halen. En het scheelt natuurlijk iets in de prijs.” De eigenaar van de 'Seatender', zoals de eerste 16.40 FB is gedoopt, gebruikt het schip onder meer voor vaartochten met gasten van zijn hotelketen. Dat is met name in de sobere inrichting van de salon terug te zien: een enorme ruimte, met daarin weinig meer dan twee grote tegenover elkaar geplaatste zitbanken. Verder heeft het schip een groot stuurhuis en een forse kombuis. Slapen aan boord kan ook: in het voor en achterschip zijn twee royale tweepersoons hutten gemaakt, met elk een eigen douche/toilet. Juist omdat er veel met groepen wordt gevaren, heeft de boot ook een buitentoilet, dat tevens dienst kan doen als berging.

#### DEGELIJK

De No Limit is bepaald geen boot voor iedereen, al was het alleen maar omdat een aanzienlijk deel van de niet geringe aanschafprijs is opgegaan aan pure zeewaardigheid. De No Limit is geen knusse of trendy boot, maar een schip dat is gebouwd om juist die omstandigheden het hoofd te bieden die de gemiddelde watersporter het liefst vermijdt. De stoere karaktertrekken beperken zich dan ook niet tot het door een stevige tube geaccentueerde werkbootachtige uiterlijk; ook binnen zijn de constructie en het materiaalgebruik berekend op langdurig gebruik onder de zwaarste omstandigheden. Stuurhuis, salon, machinekamer... waar je ook kijkt, de degelijkheid straalt er aan alle kanten vanaf. En dan de afwerking! Ondanks alle techniek aan boord, is nergens op het schip ook maar één losse draad te vinden.

#### VAREN

Geen allemansvriend dus, deze uit aluminium opgetrokken zeebonk. Maar als je de storm al tegemoet zou willen varen, dan toch het liefst met een schip als dit. Wat dat betreft is het een tegenvaller, dat wij bij de test genoeg moeten nemen met een dikke 5 Beaufort, als we vanuit Harlingen de Waddenzee opvaren voor een korte proefvaart. Bovendien blijkt één van de pods van de IPS900-aandrijving kort voor onze proefvaart beschadigd te zijn geraakt, waardoor we met volaan draaiende motoren een topsnelheid halen van 'slechts' 33,5 knopen in plaats van 35.



Dat ook een top van ruim 33 knopen nog altijd indrukwekkend is voor een jacht van dit formaat, merk je tijdens het varen overigens nauwelijks. Welke koers we ook aanhouden, in het stuurhuis blijft het zó rustig dat we bijna niet kunnen geloven dat we daadwerkelijk met ruim 60 km/uur over het water vliegen. Terwijl we links en rechts een handvol zeil- en motorjachten zien rollen en stampen, voelen wij slechts af en toe een hobbel, ten teken dat het schip een golf verwerkt. De tube, die door een automatisch druksysteem permanent op de juiste spanning wordt gehouden, raakt het water onder deze omstandigheden amper. Pas als we scherp door de bocht gaan, zorgt hij voor wat extra stabiliteit. Al te krappe bochten kunnen we niet maken, want de IPS-aandrijving van Volvo is uit veiligheidsoverwegingen zo afgesteld, dat je minder scherp kunt draaien naarmate je harder vaart. Pas als we besluiten om ook nog even buiten op de flybridge te sturen, en daar – hoog boven het water – onze hoofden bewust boven het windscherm uitsteken, laat de snelheid zich wat nadrukkelijker voelen.

#### TERUGKOMEN

Kennelijk is er méér nodig dan wat witte koppen op een woelige Waddenzee, om deze boot ook maar enigszins het gevoel te geven dat hij voor je moet werken. Maar wat wil je ook? Volgens de specificaties kan met deze No Limit in golven van 2,5 meter nog altijd een maximumsnelheid van 27 knopen worden aangehouden. En 22 knopen in golven van vier meter! Wil je een No Limit écht een keer goed aan de tand voelen, dan zit er feitelijk maar één ding op: nog eens terugkomen als het stormt. Wordt dus nog vervolgd!



08 en 09 De inrichting is naar keuze; deze No Limit is berekend op wat grotere gezelschappen.

#### TECHNISCHE SPECIFICATIES NO LIMIT 16.40 FB

##### AFMETINGEN

L x B x D	16,40 x 5,26 x 1,35 meter
Lengte waterlijn	14,35 meter

##### CASCO / ACCOMMODATIE

Open kuip, flybridge, stuurhuis, salon, kombuis, 2 tweepersoonschutten met elk eigen douche/toilet, buitentoilet.

Bouwmateriaal	Zeewaardig aluminium hypalon tube, verdeeld in 8 compartimenten, voorzien van automatisch druksysteem
Rompvorm	Deep V, met sprayrails
Waterverplaatsing	22 ton
CE keur	A

##### VOORTSTUWING / TANKS

Motorisering	Volvo Penta IPS900 (2x700 pk)
Inhoud brandstoftanks	3400 liter
Inhoud drinkwatertank	1000 liter
Inhoud vuilwatertank	400 liter

##### PRESTATIES

Topsnelheid	35 knopen (vlak water)
	27 knopen (golfhoogte tot 2,5 meter)
	22 knopen (golfhoogte tot 4 meter)

##### PRIJZEN

Volledig aluminium	Vanaf € 1.900.000 inclusief BTW
Met stalen romp	Vanaf € 1.700.000 inclusief BTW

##### BOUW EN INFORMATIE

Werf	No Limit Ships BV Friese straatweg 207-2 9743 AD Groningen Tel.: 050-5773411 <a href="http://www.nolimitships.nl">www.nolimitships.nl</a> / <a href="mailto:info@nolimitships.nl">info@nolimitships.nl</a>
------	--