



Offshore 707 Flybridge: puik Nederlands handwerk

Ze worden weer in Nederland gebouwd, de alom bekende en betrouwbare Offshore 707 zeevisboten. Die stabiele boten, waar geen zee te hoog voor blijkt, hebben een upgrade ondergaan en vinden bij Kievit Jachtbouw in Harlingen hun nieuwe geboorteplek. Zeehengelsport klom in Scheveningen aan boord voor een vaarimpressie.

Een goed Nederlands fabricaat en toch stopte die productie ooit. De reden dat de bouw toentertijd bij Poelgeest Fishingboats in Oegstgeest werd stilgelegd, was dat er vlakbij bij de zaak van Cees Juffermans een nieuwe woonwijk werd neergezet. Vanwege milieueisen paste het werken met vluchtige kunststoffen niet meer binnen het bestemmingsplan. De productie van de Offshore 808 is toen uitbesteed naar Polen, waar uiteindelijk nog zo'n vijf stuks zijn gebouwd. Twee

jaar geleden meldde zich echter een Nederlandse polyesterbootbouwer in de persoon van Hans de Snoo. Hij wilde de aloude Jumbo zeevisboten wel nieuwe leven inblazen op basis van de bij Poelgeest zorgvuldig bewaarde mallen. Dit lukte wonderwel en een volgende stap werd gemaakt om ook de Offshore 707 weer tot leven te wekken. Dit werd gerealiseerd door Hans de Snoo's werf Kievit Jachtbouw uit Harlingen, met daarbij de uiterst welkome hulp en knowhow van Cees Juffermans.

STAHOOGTE

Twee jaar terug zag ik de eerste tekeningen van de vernieuwde Offshore 707. Op basis van de oude modellen zou een boot worden ontworpen die volledig aan de huidige eisen moest voldoen. Waar het de oude modellen bijvoorbeeld ietwat aan ruimte en comfort ontbrak, moest dit punt verbeterd kunnen worden. Aan het onderschip hoefde eigenlijk niets gedaan te worden, want dat was onmiskenbaar een goede basis. En dat laatste weet ik heel zeker omdat ik zelf veel zeemijlen heb afgelegd op de 707 van wrakvisser Rinus Dreijer, weer of geen weer. Aan het onderschip lag het dus niet. Nee, er moest een beetje meer



lijk de stahoogte onder het afdak van de kajuit verlengd en verhoogd. Dit geeft de boot niet alleen een meer gestroomlijnd uiterlijk, maar biedt natuurlijk het grote voordeel dat je er nu ook comfortabel en droog onder kunt zitten, op een van de mooie ruime opbergkisten die aan bakboord en stuurboord van de kajuit zijn gemonteerd. Die stahoogte van 190 cm is een groot pluspunt. In het verleden heb ik de bouwer vaak vervloekt, want zeker tweemaal per trip stootte ik mijn kop aan het dak als je snel de kajuit wilde binnenlopen om wat te pakken, en ik was zeker niet de enige visser die bij het wrakvissen met een flinke bult of bebloed hoofd rondliep. Nu is zelfs een rand gemaakt, met als voordeel dat het regen- en spraywater niet in de nekken loopt van de mensen die eronder schuilen. Op de kajuit zelf is nu ook zo'n rand gemaakt, een zogenaamde flybridge-rand. Dit geeft de boot een groter en stoerder karakter. Dit kon ik mooi vergelijken met de andere Offshore's die in de Scheveningse jachthaven lagen. Er lagen er op het moment zeker twaalf, onderverdeeld in 707's en 808's. Dit geeft al aan hoe populair deze boot indertijd was en eigenlijk nog steeds is.

BOUWTECHNIEK

Aan de bouwtechniek mochten geen concessies worden gedaan. De bedoeling was immers dat het een schip moest worden van degelijke Hollandse kwaliteit. Dit bleek gelukkig in goede handen te zijn bij de werf in Harlingen. De boot is gebouwd volgens de zogenaamde 'hand lay-up' methode en volgens een door Hans de Snoo uitgekiend lamineerplan, waarbij alle spanten worden mee gelamineerd. Dit geeft het schip een stuk meer stijfheid, maar gaat niet ten koste van het totaalgewicht ten opzichte van de vorige uitvoering.



De kajuit oogt stoer. Let ook op de flybridge-rand en het verhoogde dak.

ruimte in de kajuit komen, opdat er diverse mensen comfortabel kunnen zitten. Maar als de kajuit groter zou groeien, mocht dit weer niet te veel ten koste gaan van de visruimte op het visdek. Na het nodige denk- en puzzelwerk werd de boel aangepast en kon de kajuit uiteindelijk met 55 cm worden verlengd. Het gevolg van die halve meter winst is dat er nu zelfs een rondzit ingebouwd zou kunnen worden, zodat er maximaal vier personen binnen kunnen zitten. Uiteindelijk ligt het er net aan wat je prioriteiten zijn, want iedere boot wordt immers precies volgens de wens van de koper samengesteld. Er volgden nog meer wijzigingen aan de nieuwe 707. Zo werd einde-



Een volgend onderwerp van aanpak betrof de luiken. De toenmalige modellen hadden veel luiken. Deze hadden het nadeel dat er altijd het nodige vuil tussen kwam.

Een ander nadeel was dat er veel water meekwam, dat zich vervolgens verzamelde in de opbergruimtes, die eigenlijk nooit gebruikt werden. Nu zijn die luiken allemaal verdwenen. De enige die je ziet, zijn die van de motor, de bun en de grote opbergruimte onderdeks. Deze luiken zijn bovendien zodanig afgewerkt dat er geen water in kan en een minimum aan vuil, doordat er een afwateringsgoot onder het luik is gemonteerd. Motor- en bundeksel zijn overigens een stuk kleiner geworden dan bij de vorige 707, mede dankzij de kleinere en compactere motoren die worden ingebouwd terwijl ze in principe het zelfde aantal pk's hebben. Een andere prima aanpassing is dat de motorkast in z'n geheel scharnierend is gemaakt. Deze kan als zodanig nu zeer gemakkelijk worden geopend. Wij gingen proefvaren op de nieuwe 707 van eigenaar Emiel Jonkers uit Scheveningen. Hij heeft gekozen voor een kleine Nanni/Toyota turbo-diesel heckdrive van 200 pk. Deze compacte motor zorgt voor een maximum snelheid van 27 knopen en een kruissnelheid van 20 knopen bij 3.100 toeren. Het brandstofverbruik is bij die kruissnelheid (20 knopen) 1,5 liter per zeemijl. En dat voor een schip dat 'kaal' 3.000 kg weegt. Oké, met alle extra spullen en brandstof aan boord kom je al gauw op 3.400 kg, maar dat verbruik vind ik zeer acceptabel. Emiel, die de primeur had van deze in Nederland

gebouwde 707 is een fervent wrakvisser die zijn Arvor 23 inruilde voor dit nieuwe project. Hij wilde verder de zee op en zocht daarom naar een snellere boot. Hoewel hij eigenlijk een tweedehands 707 zocht, koos hij uiteindelijk voor een nieuwe, omdat in de bouw van dit schip ook zijn eigen ideeën en wensen gerealiseerd konden worden.

HECKDRIVE

Uiteraard keek ik er naar uit om te gaan varen met deze boot. De vaareigenschappen van de 'oude' 707 zaten weliswaar nog steeds in mijn achterhoofd, maar de nieuwe ziet er weer anders uit en met haar aangepaste eigenschappen moet je het toch in de praktijk ervaren. Eigenlijk zat het weer een beetje tegen, want het was veel te mooi weer om haar op zijn zeewaardigheid te testen! Nadat we rustig de drukke smalle haven en de havenhoofden van Scheveningen uitvoeren, 'knalden' we de Noordzee op. Een van de zaken die mij het eerste opvielen, was het gemak waarmee ze zich liet besturen. Zeker, een boot die met heckdrive is uitgerust heeft qua besturing een ontzettend groot voordeel op een met schroefas uitgeruste boot. Zelf vaar ik met volle tevredenheid met een boot die met een schroefas is uitgerust, maar deze 707 met heckdrive stuurt een stuk soepeler. En ook met pit; want het kleine Nanni/Toyota 200 pk motorblok ging zeer vlot vooruit. Een klein tikje met de gashendel en de boot lag zonder moeite in plané. De 707 is overigens alleen in heckdrive-uitvoering te



Royale bergruimte onderdeks en een ruim overzichtelijk dashboard waar de schipper met gemak al zijn Simrad apparatuur op kwijt kan.

verkrijgen. Een groot voordeel bij deze Nanni/Toyota motor is dat je zijn staart boven water kunt trimmen. Bij andere merken motoren in deze categorie is dit niet of zelden mogelijk. Het voorkomt dat je aangroei krijgt en dat onderdelen van het staartstuk weg corroderen. Ook hoeft je minder vaak de zinkanodes te vernieuwen, wat jaarlijks een hoop werk en geld scheelt.

De 707 in aanbouw. Bij de lange kajuit van de Offshore 808 wordt een stuk tussenuit gehaald voor de kajuit van de 707.



SPEELS GEMAK

Zoals ik al zei: de zee was die dag voor de kust van Scheveningen, zo vlak als een spiegel en niet echt geschikt om dit schip 'op haar donder' te geven. Een voordeel was wel dat we goed foto's konden maken vanaf de Offshore 808 van Cees Juffermans. Nadat ik zelf een paar mijl gevaren had met de 707 van Emiel, wilde ik overstappen op de 808 om wat foto's te maken. Met de rustige zee zouden we veilig kunnen overstappen op volle zee. Mijn broer deed hetzelfde, maar dan de omgekeerde weg; van de 808 naar de 707 om eveneens een eerste indruk te krijgen. Dat overstappen kostte hem dit keer geen bult op zijn hoofd, maar wel een flinke snee in zijn pink. Tien minuten hiervoor had ik nog met Emiel staan praten over de plaatsing van zijn 'messen'. Deze hingen zo vlak bij de deur dat je er wellicht eens in zou grijpen bij een verkeerde zee, als je net naast de deur zou grijpen. Dat vond Emiel zelf ook; hij zou ze binnenkort verplaatsen. Helaas geschiedde het

leed eerder dan gedacht en had Piet de twijfelachtige eer om dit in een praktijktest te ondervinden. Hoewel we zo'n anderhalf uur hadden gevaren, konden we nog niet van een echte 'test' spreken, of het moeten de superhaakse bochten geweest zijn die indruk maakten wanneer de 707 ze met speels gemak afrondde. Maar ik had natuurlijk wel de jarenlange wrakvistochten met Rinus Dreijer als referentiepunt, met de zeer slechte zeeën waar we geregeld in terecht kwamen. Met Rinus maakte je vaak het een en ander mee. Soms was je blij dat je weer met beide voeten op de steiger stond van de Seaport Marina in IJmuiden. Toch hield de 707 zich altijd goed, het was een veilige boot met een uitstekend vaargedrag.

PLUSSEN EN MINNEN

De kalme zee gaf ons de gelegenheid om schipper Emiel eens aan de tand te voelen over zijn ervaringen met de boot tot nu toe, en of hij de plussen en minnen eens voor ons kon samenvatten.

Emiel nam er de tijd voor. Varen met deze 707 was voor hem een genot. Al met al is hij nu al zeer tevreden. Opvallend vond hij het meteen dat de boot zich met een golf vanaf de achterkant totaal niet liet wegzetten. Ook het drijven en voor anker gaan zijn eigenschappen die hij prima kan uitvoeren. In deze disciplines laat de 707 zich van zijn beste kant zien. Een ander pluspunt vindt hij de royale bergruimte onderdeks waar hij met gemak zijn accu's en de twee 70 liter koelboxen in kwijt kan. En dan houd je nog ruimte over. Ook over de ruime kajuit is hij zeer te spreken en het ruime overzichtelijke dashboard voldoet zeer goed in de praktijk. Hij kan er met gemak al zijn fraaie Simrad apparatuur op kwijt. Ruimte was wel een veelgehoord onderwerp. De opbergruimte in de kajuit met zijn vele opbergkasten en laden, biedt zelfs ruimte om bijvoorbeeld een reddingsvlot in op te bergen. Maar er is meer mogelijk. Je kunt

natuurlijk ook een royale opbergkast inbouwen, waarin je al je pilkers, shads, loodkoppen en ander visgerei opbergt en zo voor het grijpen hebt. Zijn er dan geen minpuntjes? Jazeker. Hoewel ze minimaal te bespeuren zijn, blijven er altijd wel wat dingetjes waar perfectionisten een andere invulling aan zouden geven. Zelf blijf ik altijd zoeken naar de perfecte afwerking en invulling op mijn eigen boot. Logisch ook, want je betaalt een boel geld voor een boot en de aankleding. Zo kunnen op de 707 bepaalde punten van de afwerking nog beter, zowel op het dek als in de kajuit. In de kajuit hebben we het dan over de polyester randen van het dashboard -die op het voor gedeelte wat ruw en hakkelig zijn afgewerkt- en op het dek de randen waar vroeger de luiken zaten. In die randen was kit gespoten, maar ik weet zeker dat dit na een paar maanden los gaat komen. Ik zou zeggen: lamineer dit dicht en het probleem is opgelost. Dit zijn maar simpele dingen en zeker oplosbaar. Volgens Emiel wordt dit overigens nu reeds keurig opgelost en zo hoort dat ook. Voor de bouwer van dit schip is deze eerste afgeleverde boot immers ook de eerste keer voor een nieuw ijkpunt en het proces van verbeteringen en aanpassingen houdt tussendoor nooit op. Daarom is elk detail de moeite van het bespreken waard, want daar leert iedereen van.

CONCLUSIE

Over de vaareigenschappen van dit schip valt weinig of niets negatiefs te zeggen. Deze zijn voor haar lengte en breedte eigenlijk onovertrefbaar. Dit kan ik gerust zeggen, omdat ik zeer veel mijlen heb afgelegd met dit schip, zij het met een ander opbouw. Het gaat voor het grootste deel om het onderschip en deze is gewoon top of the bill in deze categorie. De huidige 707 is in haar aangepaste opbouw en vorm een lust voor het oog, daar in de jachthaven van Scheveningen. De veranderingen conform de moderne tijd en

Vanaf het dek van de 707 is er goed uitzicht op de Offshore 808 en op de Scheveningse vissers bij het havenhoofd.



TECHNISCHE SPECIFICATIES OFFSHORE 707 FLYBRIDGE

- Lengte:** 7,20 meter
- Lengte overall:** 7,60 meter
- Breedte:** 2,85 meter
- Gewicht:** 3.000 kg inclusief motor
- Snelheid naar gelang motor/pk's:** 25-30 knopen
- Maximaal aantal pk's:** 180/220 Sterndrive
- CE-Classificatie:** B Zee / wk 8 / golfhoogte 4*

De boot wordt standaard volledig vaarklaar afgeleverd met onder meer:

- 2 slaapplaatsen in de voorkajuit
- 2 stuurstoelen
- plafond netjes afgewerkt met skai
- hardglazen ramen in aluminium profiel, zijramen schuifbaar
- 3 rvs bolders
- 6 rvs handgrepen op kajuit
- rvs reling op zowel voor- als achterdek
- 3 boordlichten
- 2 kajuitlichten
- 3 ruitenwissers
- 105 AMP accu met hoofdschakelaar
- bilgepomp in motorruim
- zware rubber stootrand rondom het gehele schip

De prijs voor deze standaarduitvoering excl. motor bedraagt € h.kpx.hkp,xh

Aanpassingen en overige accessoires kunnen in overleg met de jachtwerf en Cees Juffermans tegen meerprijs worden uitgevoerd.

inzichten zijn gewoon erg goed. De boot oogt mooi en ziet er stoer uit; het is echt een moderne vismachine geworden. Het grote pluspunt is dat je zo'n schip bij een bestelling, vanaf het eerste moment je specifieke eisen kenbaar kunt maken, qua inrichting en afwerking helemaal naar wens kunt inrichten en opbouwen. De vernieuwde uitgave van de

oude 707 is een geweldige aanvulling op de boten die echt verder en veilig de zee op willen. De paar kleine minpuntjes betreffen de afwerking op bepaalde gedeeltes van de boot, maar daarover maken we ons weinig zorgen; hier hebben we met Cees Juffermans over gesproken te hebben en dit zal zeker goed komen. Helaas was de



bouwer van de boot zelf niet aanwezig om deze details te bespreken, maar de eerder vermelde onvolkomenheden aan de boot van Emiel zijn inmiddels naar volle tevredenheid van hem opgelost.

Na contact met de bouwer Kievit Jachtbouw wilde deze nog de volgende opmerking kwijt: "Aangaande de vloerluiken kunnen we vermelden dat deze met een speciale kit worden afgewerkt en niet dicht gelamineerd worden om de reden dat er eigenlijk altijd wel het een en ander stuk kan gaan of vervangen moet worden -denk aan bijvoorbeeld tanks en brandstofleidingen van de dieselmotor- zodat je er in dat geval gemakkelijk bij kan als er iets bijgemonteerd moet worden, bijvoorbeeld transducers. De kit die gebruikt wordt is van zodanig goede kwaliteit dat de naden gegarandeerd 5 jaar dicht blijven zitten."

Op de ochtend dat wij deze vaarimpressie opdeden, werd door Cees Juffermans aan schipper/eigenaar Emiel Jonkers de certificering klasse B uitgereikt. Dit houdt in dat de Offshore 707 nu officieel bij het Europee Classificatiebureau (ECB) is geregistreerd en veilig is bevonden voor windkracht 8 zeegaand en golfhoogte vier meter. En zeg nou zelf: dat geeft een veilig gevoel!

Broer Piet en schipper Emiel op het ruime dek. De 707 is met heckdrive verkrijgbaar. Een groot voordeel bij de Nanni/Toyota motor is dat je zijn staart boven water kunt trimmen. Dit scheelt corrosie en aangroei van algen of mosseltjes. Ook hoeft je minder vaak de zinkanodes te vernieuwen.

Frits Kromhout van der Meer