

# BRENDAN HYBRIDE

BESCHEIDEN VEELZIJDIG

Hij houdt het midden tussen een open boot en een kajuitjachtje. Steekt niet diep, heeft een makkelijk te strijken mast, is ook nog eens trailerbaar én heeft sinds kort een zogenaamde hybride aandrijving. Hoezo veelzijdig?





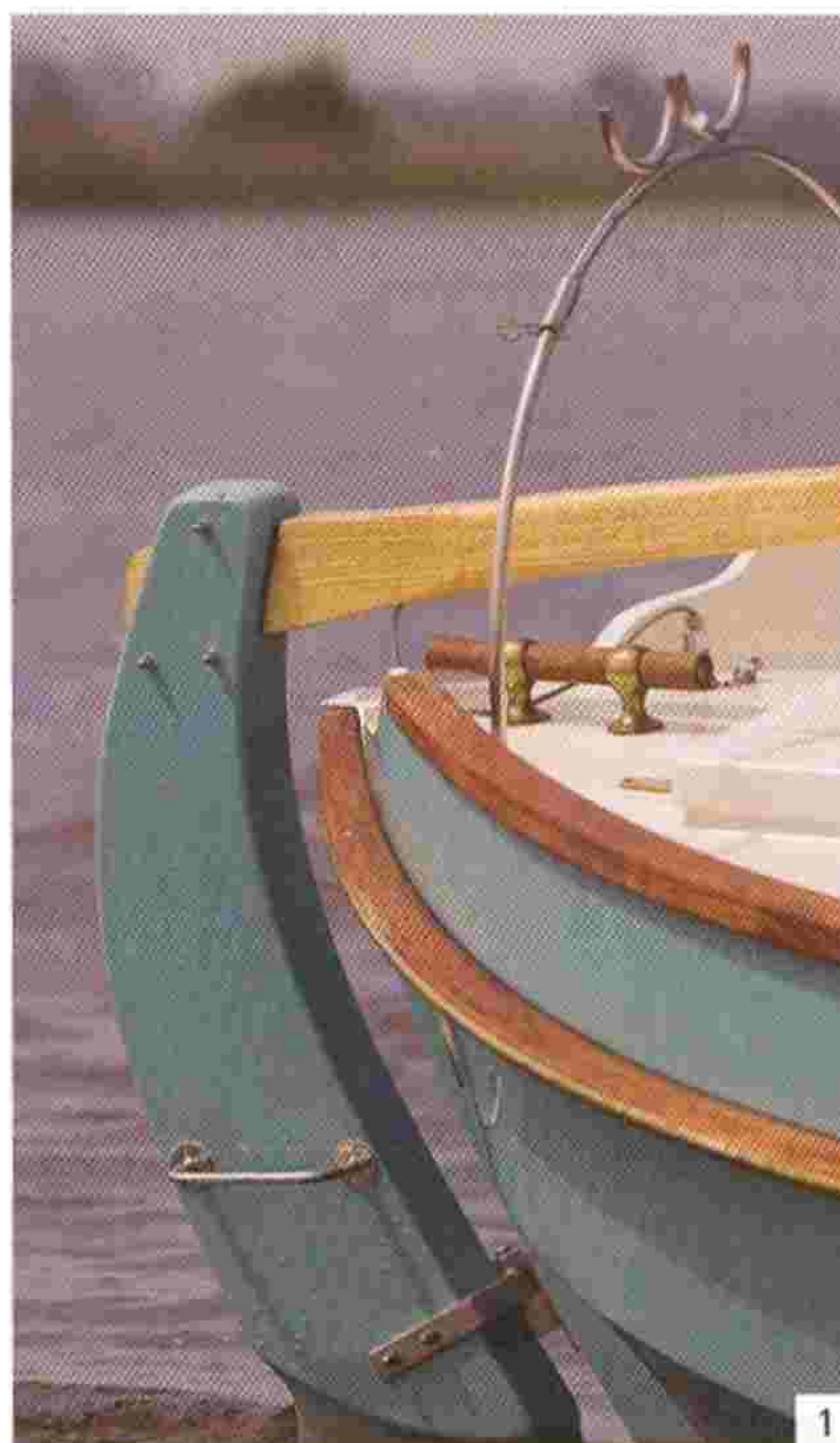


**H**ET begon allemaal met de Romilly, het ontwerp van een kleine kajuitboot van Nigel Irens. Arthur Kortenoever van Green Ocean Yachts onderhandelde over de mallen. Maar toen puntje bij paaltje kwam, ging de zaak niet door. Jammer, maar de inspiratie om zo'n soort boot te bouwen bleef. Kortenoever bouwde daarop de Peter-boat, een ontwerp van John Atkinson. 'Wel snel', zegt hij daar nu over, 'maar het bootje manoeuvreerde slecht.' Dus werd het tijd voor een eigen ontwerp: de Brendan. Gebaseerd op de Peter-boat, maar met een langere, ondiepe kiel, een midzwaard en hoger boeisel. Kortenoever zette de boot op papier, ontwerper Arend Lambrechtsen maakte hem 'bouwrijp'. De eerste acht exemplaren werden gebouwd in Polen, maar omdat dat logistiek gezien voor zo'n kleine boot toch niet handig was, verhuisde de bouw al gauw naar Nederland. SV Plastics in Wieringerwerf neemt nu het polyesterwerk voor z'n rekening. Green Ocean Yachts zorgt voor de afwerking en de techniek. Het typerende tuig – strikt genomen zou je van een houari-cattuijg moeten spreken – wordt gemaakt door Arjen Kooy in Haarlem.

**EVOLUTIE**

Dat eerste model Brendan leidde tot een 'tweede generatie', de Brendan 2000; een boot waarin tevens waterballasttanks waren ondergebracht. Daarvan werden er nog eens vijftien gebouwd. De volgende stap in de ontwikkeling van de boot was het achterwege laten van het midzwaard (dat overigens nog wel als optie kan worden geleverd), een nog wat langere kiel en meer volume onder water. Over de volle lengte van de ondiepe kiel komt nu 200 kilo loodballast. Omdat de boot echter in die evolutie wel steeds wat zwaarder werd, was een uitbreiding van het zeiloppervlak op z'n plaats. Op ruimwindse koersen kan daarom tegenwoordig op een boompje een gennaker worden gevoerd.

Het uitgangspunt van de Brendan is echter in al die jaren hetzelfde gebleven: een tijdloze, 'sloepachtige' trailerbare boot met een hoog, makkelijk weg te nemen tuig zodat je op minder makkelijk bereikbare plaatsen tóch kunt zeilen. Overigens: Kortenoever leverde de Brendan een paar maal als motorsloep. In totaal zijn inmiddels ruim veertig Brendans gebouwd.



**TECHNISCHE GEGEVENS BRENDAN**

Lengte	6,24 m
Breedte	2,06 m
Diepgang	0,53 m
Gewicht	750 kg
Zeiloppervlak	21,75 m <sup>2</sup>
Gennaker	14 m <sup>2</sup>
Standaardprijs	€ 29.750
Meerprijs met hybride aandrijving	€ 10.150 - (diesel/elektrisch)
<b>Bouw en verkoop</b>	Green Ocean Yachts Leeuwenlaan 48 1243 KB 's-Graveland telefoon (035) 656 27 26 06-532 637 28 www.greenoceanyachts.nl greenocean@planet.nl

**COMPACT**

Dit jaar presenteerde Kortenoever een nieuwe ontwikkeling binnen z'n Brendan: de uitbreiding van de techniek met een elektromotor. Nou lijkt dat wellicht op een boot als deze in combinatie met een inboarddiesel wat veel van het goede, maar het heeft zo z'n voordelen. Dadelijk meer daarover. Kortenoever: 'Ik experimenteerde al met elektromotoren, maar kon eigenlijk geen goed exemplaar vinden.' Op de afgelopen Mets (de vakbeurs voor de watersportbranche) kwam hij echter Fred Bells van Bellman uit het Noord-Hollandse Schagen tegen. Hij had een heel compacte elektromotor, de Aquapella, en plannen om die nóg compacter te maken. Yanmar wilde de dieselmotor er wel bij leveren. Standaard wordt

nu een Yanmar 1GM van 9 pk ingebouwd. Een 2GM (14 pk) is optioneel. Daarnaast is ook een Farryman-dieselmotor mogelijk.

Het resultaat met de kleine Yanmar (de boot waarmee wij varen) is een opmerkelijk kleine installatie waarbij de elektromotor wordt opgeladen als de dieselmotor draait of door middel van walstroom. In de hybride versie krijgt de Brendan namelijk standaard een walaansluiting. Omdat de elektromotor direct op de schroefas is geplaatst, laden de accu's echter ook bij als de twebladsschroef die onder de boot zit, draait. Volgens de bouwer werkt dat

- 1 Spitsgat met een aangehangen roer.
- 2 In de strikte zin zou je van een 'houari-cattuijg' moeten spreken. Houari door de steil gepiekte gaffel. De vooropstaande mast maakt er een cattuijg van. De gennaker is op ruime tot halvwindse koersen een aangename aanvulling op de zeilgarderobe.





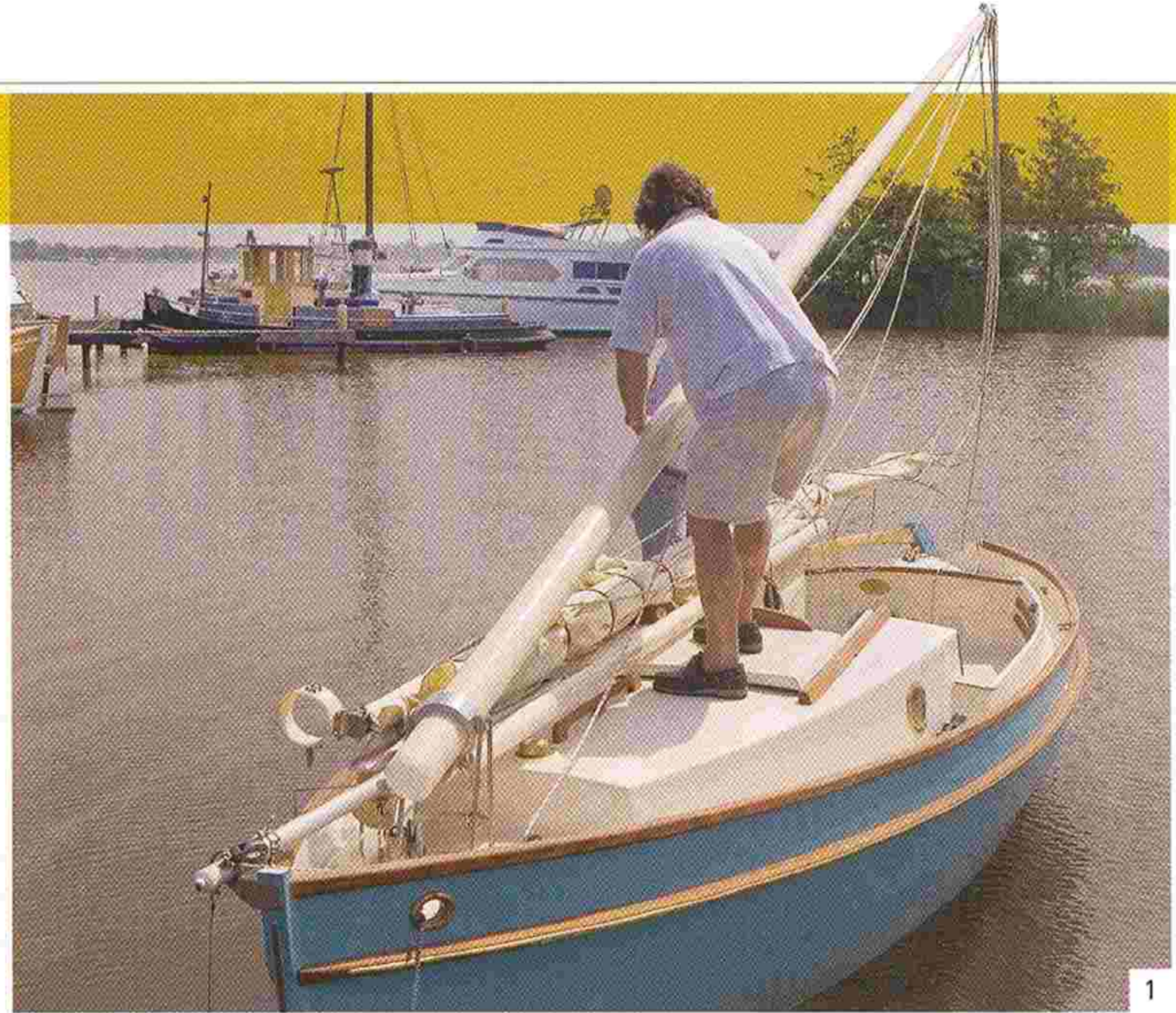


zelfs uitstekend onder zeil, omdat zeilend de schroef ook meedraait. Die elektromotor levert op zijn beurt ongeveer 4 pk en met volle accu's (2 x 24 volt/80 ampère-uur) kun je ongeveer een uur vol'gas' varen. De twee accu's zijn goed centraal rond het gewichtszwaartepunt geplaatst: onder het bed. Onder het achterdek vind je de lader en de regelaar. Bovendien is hier een constante luchtafzuiging en -toevoer voorzien om op die manier de elektronica droog te houden.

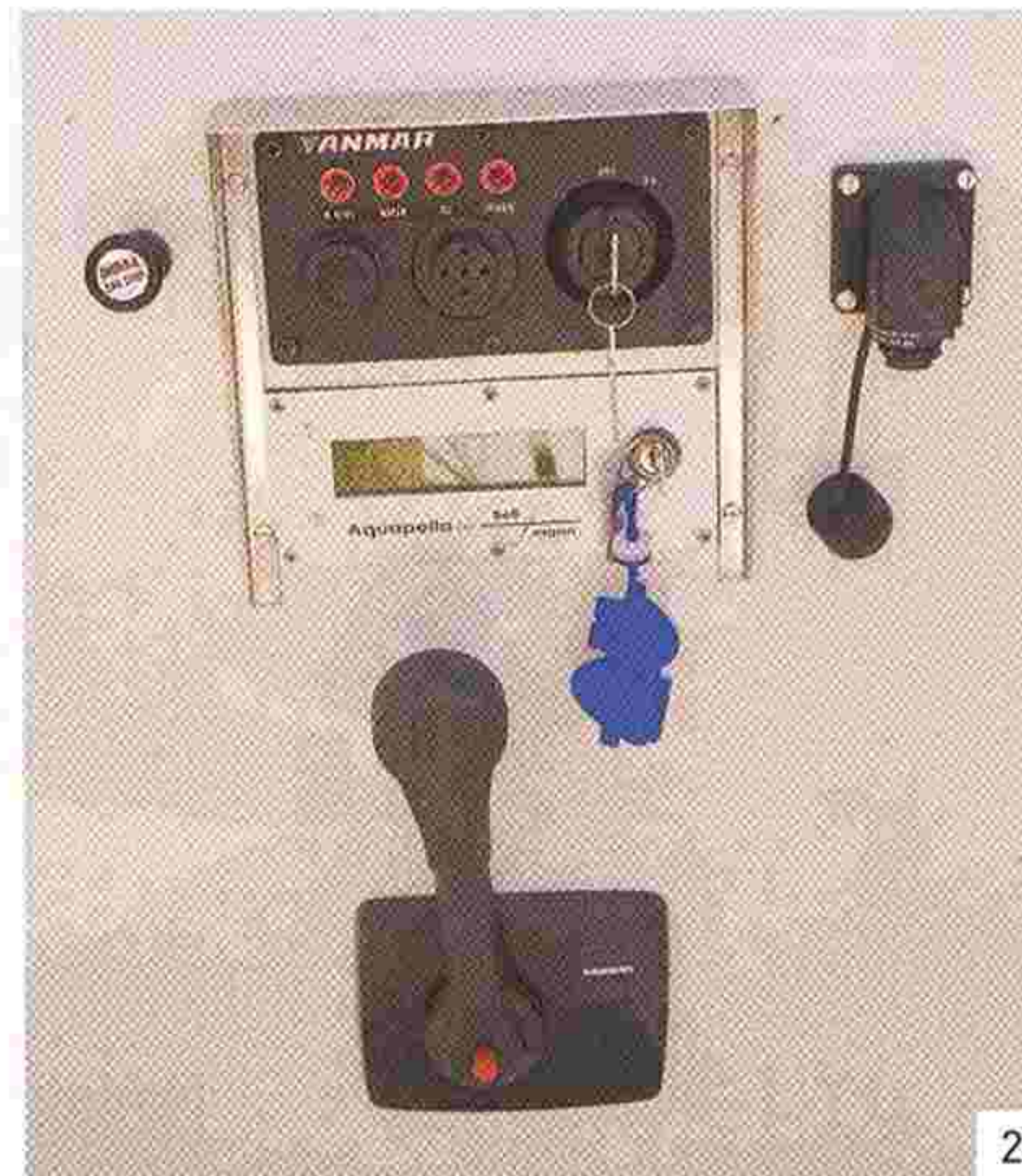
## VOORDELEN

Is zo'n installatie niet wat veel van het goede? Nee dus. Je waardeert hem direct als je de boot mee uit neemt; in ons geval tijdens een dag met een dwarrelend windje op de Loosdrechtse Plassen. Het voordeel van een elektromotor boven een diesel is meerledig. Ten eerste is de bediening bijzonder eenvoudig: aan/uit, vooruit/achteruit en 'gas' is gecombineerd in één knop die aan het uiteinde van de helmstok zit. Om de motor in dan wel uit te schakelen hoef je niet meer te doen dan aan de knop te draaien. Naar rechts draaien betekent vooruit, naar links achteruit. En hoe méér je draait, hoe harder je gaat. Je hoeft niet eens te gaan verzitten, want de helmstok heb je toch al vast tenslotte. Dat is niet alleen handig bij het in- en uitvaren van de haven, maar ook om bijvoorbeeld even snel een blakke achter een bosje aan de wal te passeren. Je draait eenvoudig aan de knop en de elektromotor brengt je geluidloos – voordeel nummer twee – door de windstille. Het derde voordeel van dit bedieningsgemak: je zet de motor ook weer uit. En denk nou niet dat dit zo logisch is. Immers: de ervaring leert dat dat met een diesel vaak niet gebeurt. Draait die eenmaal, dan blijft-ie over het algemeen ook draaien.

En zonder motor? Is de Brendan ook een heel aangenaam bootje. Vergelijk de eigenschappen nou niet met die van een zwaardboot. Daarvoor is de Brendan te 'gewichtig'. Hij voelt meer als een klein langkielertje of – beter nog – als een platbodempje. Je moet hem ook zo varen: niet te hoog. Geef hem maar wat ruimte en laat de boot op gang komen. Dat gemis aan hoogte maak je wel weer goed door die extra snelheid. De gennaker is een welkome aanvulling op de zeilgarderobe. Op ruimwindse koersen natuurlijk, maar desgewenst kun je er bijna tot halve wind mee komen. Het maakt varen met de Brendan nog een stuk levendiger. En gaat het je niet hard genoeg? Eén draai aan de knop is dan voldoende. ☺



1

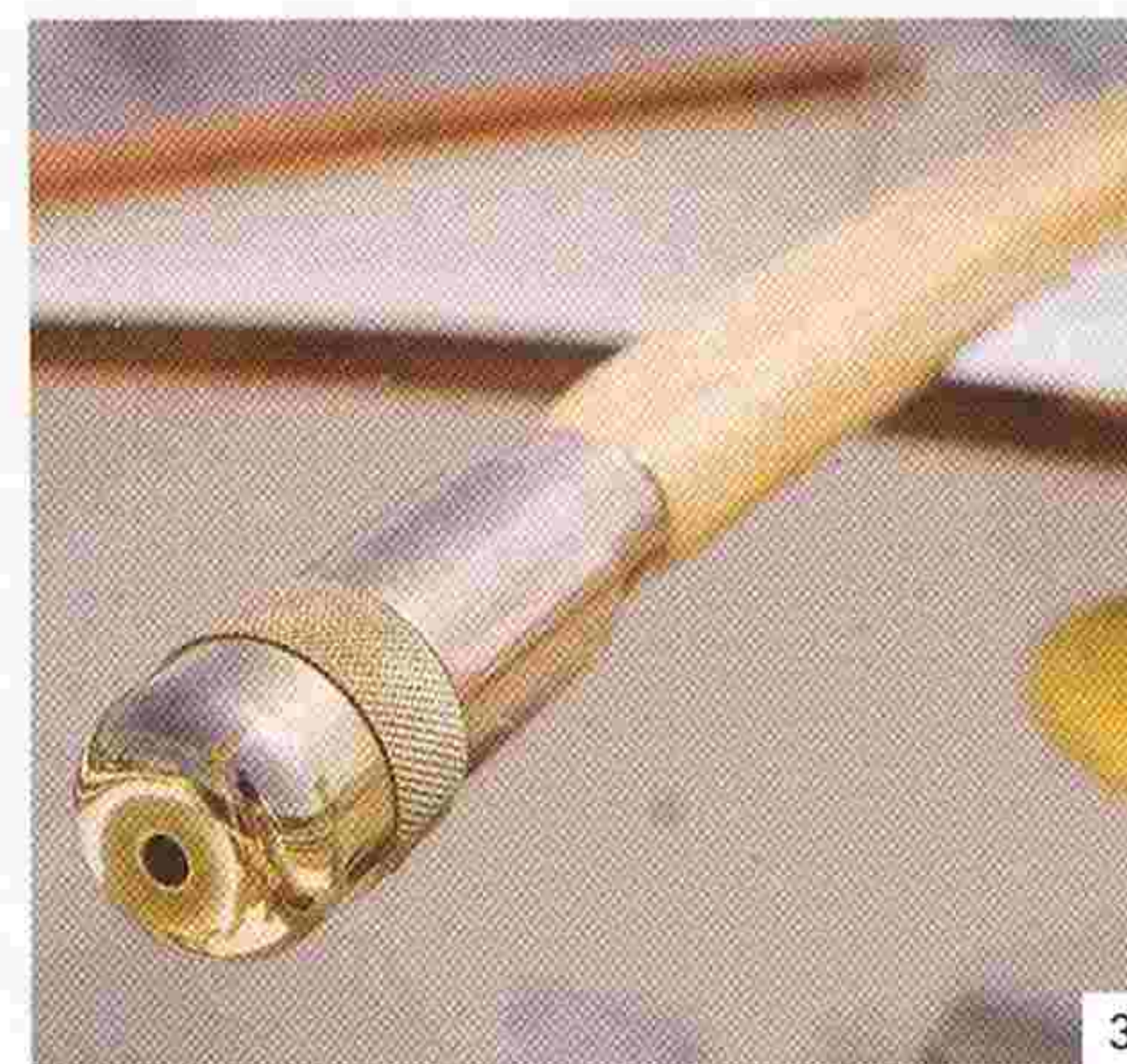


2

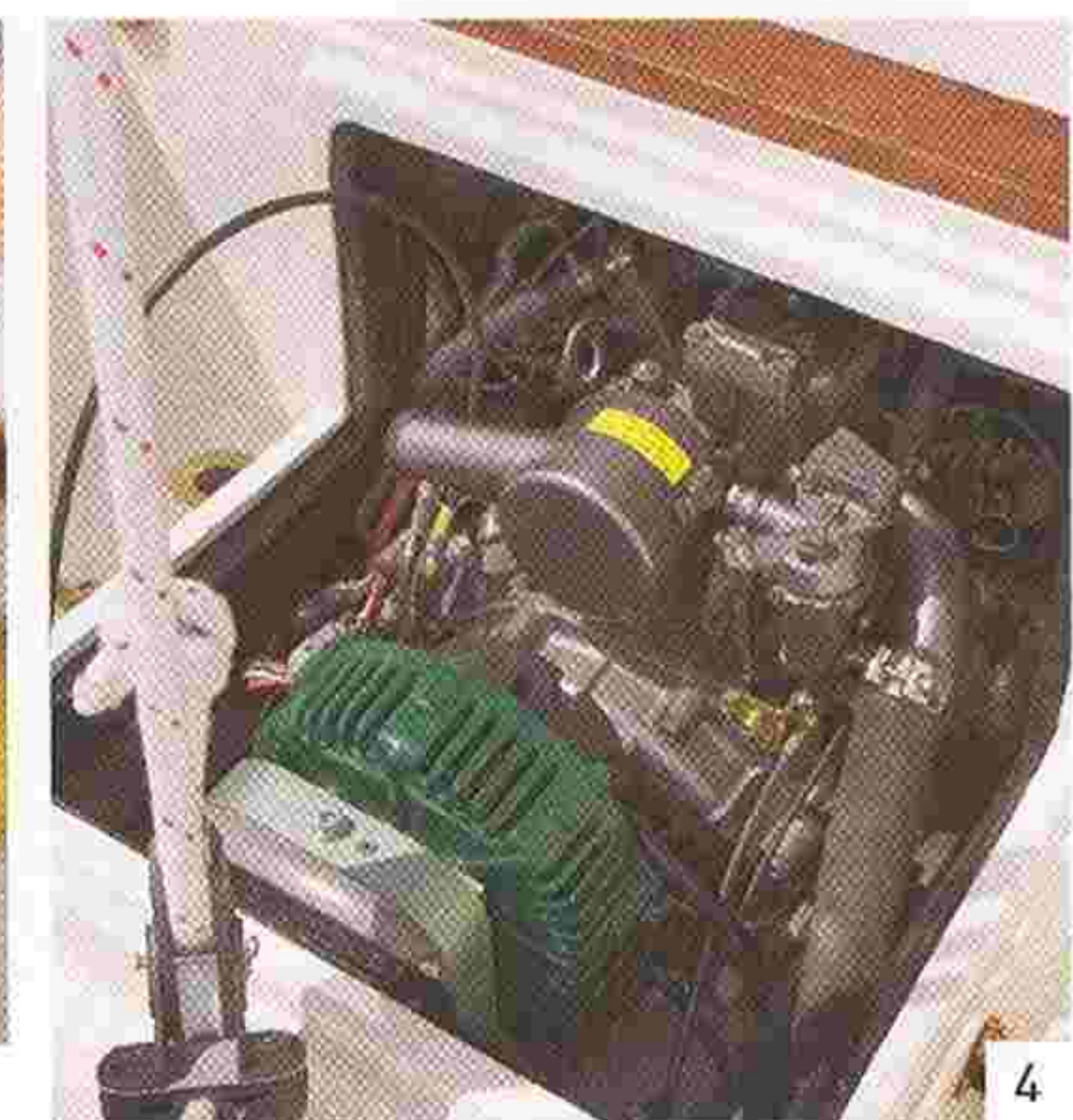
1 Veelzijdig: makkelijk te strijken mast. Vallen en marlijn los, gaf felklauw openklikken, mastje tillen (16 kilo) en achterover leggen. Klaar.

2, 3 en 4 Hybride: een elektromotor op de schroefas, boven de hendel van de dieselmotor de bediening van de elektromotor en op de helmstok de knop die aan/uit, voor- en achteruit en 'gas' bedient.

5 Bescheiden kampeeraccommodatie – in de hybride uitvoering staan de accu's onder het bed.



3



4



5

