

# Snel, ruim en praktisch

*De Marin van Pedro wordt al ruim twee jaar gebouwd op de Pedro-werf in Hongarije (zie Motorboot van april 2004). Intussen zijn er al meer dan 40 (tijdens de proefvaart 43) van afgeleverd. Van het oorspronkelijke concept: 'uit voorraad leverbaar in standaard uitvoering' is dan ook niets terechtgekomen.*

Albert Eefting

Het succes van de Marin (en de Skiron 35 die ook in Hongarije gebouwd wordt) valt te verklaren uit een relatief lage prijs gecombineerd met een goede kwaliteit. Ook de slimme indeling, waardoor er veel ruimte is op deze negen meter lange boot, heeft daar mee te maken. De capaciteit van de werf in Hongarije - elke drie weken twee boten, dus ruim 50 per jaar - is niet meer toereikend. De Marin wordt daarom nu ook in het Groningse Zuidbroek gebouwd. De Marins uit

Hongarije zijn trouwens ook gewoon Nederlandse boten, gebouwd van Nederlands materiaal. Alle onderdelen worden per dieplader naar Tàslár vervoerd en die neemt steeds twee complete boten op de terugweg meer naar Nederland. Alleen de stoffering (gordijnen, kussens en bedden) ontbreekt dan nog. Dat wordt op de werf in Nederland toegevoegd.

## Casco

De Marin heeft een stompe boeg, die lijkt op die van een Doerak of een Marineschouw. Onder water heeft de romp een extra knik, wat het golfge-

drag ten goede komt. De boot is met het optiepakket (17.850 in plaats van 22.051 euro voor de losse onderdelen) volledig uitgerust. Dat pakket bevat noodzakelijke dingen als een windscherm, cabriokap (de boot heeft alleen buitenbesturing), ankerlier en boiler. Ook de boegschroef zit erin. De onderdelen uit dat pakket kun je overigens ook apart afnemen. De indeling is vrijwel standaard en zodanig ontworpen door de medewerkers van Pedro, dat er eigenlijk ook weinig meer te wensen valt. Uitgangspunt bij het ontwerp is de seriebouw en de 'nesting' - hoe haal je zoveel



De Marin heeft een stompe boeg, die lijkt op die van een Doerak of een Marineschouw.



Pedro Marin varend.

mogelijk onderdelen uit een plaat - zonder materiaalverlies. Door dat alles is een relatief lage prijs mogelijk.

De romp met twee knikken en de opbouw worden gebouwd van staalplaat van vier millimeter dikte. Om de 40 centimeter zijn er dwarsspanten en elke zijde heeft twee langspanten. De afmetingen zijn: lengte over alles 9,10 meter; breedte 3,40 meter; diepgang 0,90 meter en doorvaarthoogte (zonder het windscherm): 2,45 meter. Bijzonder is dat alle onderdelen die later niet of moeilijk bereikbaar zijn, zoals bij voorbeeld de spanten, vooraf worden gestraald. Na het lassen (en slijpen) wordt het casco geheel in- en uitwendig gestraald



Overzicht van het interieur.



Spiegel.

voordat de eerste primerlaag wordt aangebracht. Dat zijn kostbare bewerkingen. Er zijn drie waterdichte schotten: voor en achter het motorruim en een piekschot. De ankerkettingbak is van kunststof

en bevat 30 meter ankerketting (bereikbaar via een luik aan dek). Voor de boeg hangt een rvs anker. Een ankerlier zit in het optiepakket. De Marin heeft een smalle doorlopende dooskiel over on-

geveer driekwart van de boot. Op de hak staat een enkelplaats roer. De gangboorden zijn 36 centimeter breed. Aan de spiegel zit een zwemplatform, waarop de zwemtrap staat. Het zwemplatform van

onze proefboot, vrij hangend boven het water, is een extra. Boven de schroef zit een inspectiekoker, een nuttige voorziening die we helaas nog maar sporadisch aantreffen. Om de romp is een rubber stootrand



Gangboord met rvs-reling.

aangebracht, met een stevige hoeklijst als basis.

Niet alleen de reling is van roestvaststaal, ook de (eigenwijze) mast, de vier bolders op voor- en achterdek en de twee klikkers midscheeps zijn van dat materiaal. Verder zijn er rvs slijtstrippen bij de bolders en bij het schuifluik over de ingang van de salon. Op het stuurhuisdak zitten rvs handrelingen.

Het casco wordt geschilderd met tweecomponenten verf van Awl Grip.

### Voortstuwing

In het met lichte verf geschilderde motorruim staat een viercilinder Perkins dieselmotor, type M92B, 86 pk (64 KW) levert bij 2200 toeren per minuut. Via een keerkoppeling van PRM met een reductie van 2:1 en een flexibele koppeling wordt een rechtse vierblad schroef aangedreven met een diameter van 21 en een spoed van 15 duim. De volgende boten worden afgeleverd met een homokinetische koppeling (met druklager) en zachtere motorsteunen. De schroefas is watergesmeerd met een afdichting van Vetus.



De stuurstand met Willy van der Velde achter het roer.

Op de motor is (met het optiepakket) een boiler van 45 liter aangesloten, die ook via de walaansluiting verwarmd kan worden. Ook de verwarming van Webasto staat in het motorruim, dat via roosters met waterkering in de boorden van verbrandingslucht wordt voorzien. De beluchting van het motorruim vindt plaats via twee openingen in de boorden, voorzien van een doradebeveiliging.

Voor het isoleren van het geluid is de salonvloer op rubber-

strippen gelegd en aan de onderzijde beplakt met schuim. Ook de tanks zijn zo geïsoleerd. Ontdreningsplaten zijn een optie.

De dieseltank (390 liter) ligt midscheeps dwars voor de motor en is een geïntegreerd onderdeel van de constructie. De tank is voorzien van slingerschotten, een inspectieluik en een meter op het instrumentenpaneel. De drinkwatertank, van rvs, staat dwars achter de motor in het motorruim. De enige isolatie is het geluidwe-

rende schuim en dat lijkt ons te weinig om het water op een koele bacterieveilige temperatuur te houden. De rvs vuilwatertank heeft een inhoud van 190 liter en is geïnstalleerd met driewegkraan en elektrische pomp.

### Elektrische installatie

De boordspanning is 12 volt en er zijn (met het optiepakket) drie accugroepen, gescheiden via een diodebrug. Voor het starten van de motor, de boeg-



De Marin bereikt zijn rompsnelheid van ongeveer 13 kilometer per uur reeds bij 1500 omwentelingen.



De trap naar het achterdek.



Salonbank met verstelbare tafel.



Toilet/doucheruimte.



Afvalbak.

schroef en de verbruikers staan er twee accu's van elk 120 ah. Een acculader van 10 ah is standaard, evenals een accuconditiometer die aangesloten is op de verbruikersaccu. De dynamo levert 90 ah. De installatie omvat onder meer twee handgeschakelde lenspompen, pla-

fondverlichting, een 12 volt stopcontact en een schakelpaneel. Plus de voorgeschreven navigatieverlichting.

### Ventilatie

Voorpiek, kajuit (kombuis en dinette) en salon vormen één ruimte. Daarin vinden we vier

patrijspoorten en een vluchtluik van Belship voorzien van een schuifhor/verduistering. Boven de kombuis zit een zonneventilator (de enige permanente ventilatie) en een klapparaam. Daarnaast kan natuurlijk de ingang geheel of gedeeltelijk open. De slaapcabine in de

achterkajuit heeft vier patrijspoorten en een vluchtluik in de achterwand. Het toilet (tevens doucheruimte) heeft twee patrijspoorten en een dakventilator voor permanente ventilatie.

### Interieur

De ruimte is zorgvuldig benut. De indeling is praktisch. Zo is er niet alleen plaats voor veel mensen - als het moet zijn er zelfs zeven slaapplekken - ook de bijbehorende spullen kun je gemakkelijk kwijt. Dat maakt dit een aantrekkelijke boot voor de verhuur.

De eenvoudige maar scheepse betimmering wordt standaard in teakhout uitgevoerd en is voorzien van massieve slingerlijsten. Hier en daar zijn speciale accenten aangebracht, bijvoorbeeld brede gestoffeerde lijsten langs de kooien en banken.

Er zijn een paar varianten op de standaard indeling moge-



De Marin is koersvast. Met de wind recht voor of achter vaart hij zonder koerscorrectie heel lang rechthuit.



Van de dinette - die onder de banken opbergruimte heeft - kun je twee slaapplekken maken.



In de eigenaarshut is de tweepersoons kooi dwars tegen de achterwand geplaatst.



De kombuis met spoelbak en driepits gaskomfoor.



Dwarsgeplaatste tweepersoons kooi in de voorpiek.

lijk. De zithoek in de salon kan groter gemaakt worden ten koste van de kooi in de voorpiek. De deur naar de achterkajuit kan ook verplaatst worden, waardoor meer ruimte in de eigenaarshut beschikbaar komt. Dat gaat ten koste van de bereikbaarheid van het toilet. Gasten moeten daar dan via de eigenaarshut in. Verder is de indeling standaard en daar valt eigenlijk ook niets meer over te wensen.

Van voren naar achteren is het interieur van de Marin als volgt.

- In de voorpiek zit dwars een tweepersoonskooi (145 centimeter breed) in open verbinding met de kajuit.

- Direct daar achter aan stuurboord is een dinette met onder de banken opbergruimte. Van de dinette kun je twee slaapplekken maken.

- Daar tegenover is de kombuis.

In het aanrecht zitten anderhalve spoelbak en een driepits gaskomfoor. Ze zijn gecombineerd en voorzien van (glazen) deksels, die als werkblad bruikbaar zijn. Er zijn kasten onder het aanrecht, een 85 liter (elektrische) koelkast, een afvalbak

(onder het bed) en een besteklade die naast het aanrecht zit.

- Twee treden hoger (dus drie stappen) ligt de salon met aan stuurboord een U-vormige bank met een verstelbare salontafel. De bekleding is van

alcantara (een extra van 2200 euro). Deze dure stof heeft het voordeel dat bij voorbeeld gemorste koffie gemakkelijk is te verwijderen. De stoffering kan overigens naar eigen smaak uit een standaard collectie gekozen worden. De kussens zijn anatomisch gevormd. Op de bank kan de zevende slaapplek gemaakt worden.

Aan bakboord wordt de wand ingenomen door kasten met meer dan normale ruimte omdat ze wat uitgebouwd zijn. Het voordeel is ruimte bovenop en veel diepere kasten. De kasten zijn aan de binnenkant afgewerkt met witte kunststof. De kastplanken zijn voorzien van een forse slingerrand. Dat voorkomt dat spullen uit de kasten vliegen bij felle golfslag.

De luiken in de salonvloer geven toegang tot het motorruim. Voor controle van de wierpot is er een apart klein

### PEDRO MARIN GELUID EN SNELHEID

Toeren per min	snelheid km/u	snelheid knopen	geluid in decibels	
			binnen	buiten
800	5,9	3,2	62	58
1200	10,2	5,5	64	64
1400	12,2	6,6	64	66
1600	13,7	7,4	65	69
1800	15,2	8,2	69	70
2000	16,1	8,7	70	71
2200	17,8	9,6	74	74

Decibelwaarden: tot 60 stil; 60-70 niet hinderlijk; 70-80 aanvaardbaar; boven 80 onaanvaardbaar.

Elke 3 decibels betekent een verdubbeling van het geluidsniveau.

1 knoop = 1,852 kilometer per uur.



De toilettafel heeft een handig krukje.

luikje. Handig, maar elk luik is ook een mogelijk geluidslek als de isolatie niet exact aansluit. Standaard ligt op de luiken vloerbedekking en dat werkt geluiddempend.

- De achterkajuit ligt twee treden lager. Het halletje heeft twee deuren. Rechts naar de toilet/doucheruimte. Ook hier is goed gebruik van de ruimte gemaakt. Het (hand) toilet staat onder de trap naar het achterdek. Een toiletmeubel met spoelbak en spiegel staat tegen de zijwand. Ook hier is veel bergruimte.

De andere deur geeft toegang tot de slaaphut. Aan de linkerkant zijn legkasten, die onder de salonbank zitten. Tegen de stuurboordwand zit een toilettafel met een zwaaikrak ervoor. Daarnaast zijn hang- en legkasten. De tweepersoons kooi (195x145 centimeter) is dwars tegen de achterwand geplaatst.



De motorruimte herbergt een viercilinder Perkins dieselmotor, die 86 pk levert bij 2200 toeren per minuut.

- Via de trap - een nadeel van dit type boot: je moet vaak die trap op en af - kom je op het achterdek met een stuurstand in het midden. Naast het motorpaneel en de tankmeters vinden we daar ook een snelheid- en dieptemeter. Vanaf de stuurstand heb je eigenlijk alleen maar goed zicht als je zit, tenminste als de kap (uit het optiepakket) erop staat. De praktijk is dat die tent eigenlijk permanent blijft staan, hoewel een boot zonder tent veel mooier is. De plastic ruiten geven een vertekend beeld. Voor het ondersteunen van die kap wordt een (wegklapbaar) buizenframe op de boot gemonteerd, dat het hele plafond draagt. Zo kun je met een beugel toe. De overige ruimte is beschikbaar voor stoelen. De tent kan gesloten worden.

### Varen

We varen vlak bij de werf op het Winschoterdiep. Het is een mooie maar winderige dag. Hoewel er voldoende ruimte is, heeft zo'n kanaal toch beperkingen. In ieder geval blijkt dat de Marin koersvast is. Hij kan heel lang zonder koerscorrectie met de wind recht voor of achter. Ook met de draaicirkels zit het goed. Hij heeft bij het rondgaan niet veel meer dan zijn eigen lengte nodig. Het verschil tussen rondgaan over bak- of stuurboord is minimaal. Windgevoelig is de boot wel. Bij het varen zul je daar weinig last van hebben, maar

## PEDRO MARIN KORT



De belangrijkste kenmerken van de Pedro Marin.

- Afmetingen: lengte 9,10; breedte 3,40; diepgang 0,90 en doorvaarthoogte 2,45 meter.
- Casco: stalen dubbelknikspant, romp en opbouw vier millimeter, spanten op 40 centimeter, twee langsspanten.
- Motor: Perkins dieselmotor M92B, 86 pk bij 2200 omwentelingen, keerkoppeling PRM 2:1, schroef 21x15 duim.
- Tanks: 390 liter diesel (staal), 225 liter water (rvs) en 190 liter vuilwater (rvs).
- CE-markering: C (binnenwateren).
- Prijs: 132.685 euro inclusief 19% btw; proefschip 152.735 euro.
- Garantie: vijf jaar.
- Bouw en informatie: Pedro-Boat in Zuidbroek, telefoon 0588 451763, fax 451338, internet: [www.pedro-boat.nl](http://www.pedro-boat.nl).

bij het achteruitvaren wordt de kop weggezet. Het is een kwestie van oefenen, zoals met veel boten. Ofwel: de boegschroef komt hier goed van pas. Verder luistert hij goed naar het roer. De motor reageert snel op de gashendel. Die moet wel met beleid gehanteerd worden, want op de topsnelheid, bij 2200 toeren een onwaarschijnlijke snelheid van 17,8 kilometer per uur, maakt de boot flinke hekgolven.

Met het geluid valt het dan nog heel erg mee. De meter geeft

zowel binnen als buiten slechts 74 decibels aan en dat is, zeker gezien de eenvoudige geluidsisolatie, weinig. Overigens blijkt hieruit dat de motor ook wel wat kleiner had gekund. Bovendien willen de meeste klanten (niet alleen de Duitse) een grotere motor, volgens de werf.

De rompsnelheid (ongeveer 13 kilometer per uur) bereiken we al bij ongeveer 1500 omwentelingen en dan is het binnen met 64 decibels en buiten met 66 nog redelijk rustig en kun je zonder stemverheffing met elkaar praten. Dat is een voordeel van zo'n relatief langzaam lopende motor. Met een homokinetische koppeling zullen die getallen zonder twijfel nog lager worden. Bij 1200 omwentelingen varen we met 10,2 kilometer per uur nog steeds behoorlijk snel. Binnen kun je dan nog goed met elkaar praten (met 64 decibels) en buiten ook. De hekgolven zijn dan bescheiden. Feit is dat je, juist doordat het allemaal zo lekker soepel gaat, al heel gauw veel te snel vaart.



Schakelpaneel.