



# COMFORTABELE ZEEBONK

Sinds 2015 komt de Kuster niet meer uit Vriezenveen, maar Harlingen. North-Line Yachts voegde de serie zeewaardige stalen motorboten toe aan haar modellenlijn, als aanvulling op haar snelvarende polyester motorjachten. Zo'n vijftien jaar na de introductie van de Kuster 38 vond werfeigenaar Sipko van Sluis het hoog tijd de stalen multiknikspant aan een update te onderwerpen. Toch duurde het tot dit jaar voordat de nieuwe Kuster werd gepresenteerd. "We hebben uitgebreid de tijd genomen hem goed op papier te krijgen, nu kan hij er weer twintig jaar tegen!"

YVONNE ZWAAN

"Sipko, this boat must be very rolling", luidde de reactie van Arthur Mursell nadat hij de tekeningen van de Kuster 38 had gezien. Mursell, jachtarchitect van TT Boatdesign, geestelijk vader van de Nelson en de daarvan afgeleide North-Line, zag duidelijk verbeterpunten in het rompontwerp van de zeewaardige stalen motorboot. "In eerste instantie zouden we alleen wat details in de vormgeving aanpakken", vertelt directeur/eigenaar Sipko van Sluis. "Arthur Mursel zou het schip hoofdzakelijk voorzien van een modernere uitstraling. Naar aanleiding van zijn reactie op het ontwerp hebben we echter besloten de Kuster opnieuw op de tekentafel te leggen en grondiger te werk te gaan." De meest ingrijpende veranderingen zijn doorgevoerd in het onderwaterschip. Zo is de romp op de waterlijn breder en 90 cm langer geworden voor meer aanvangsstabiliteit. Verder is de voorvoet nu vlak en gaat het vlak vervolgens over in een kiel. "De Kuster heeft meer volume onder de waterlijn gekregen", licht Sipko toe. "Bovendien geeft de nu langere kiel het schip meer gewicht en dus meer zijdelingse weerstand en koersvastheid." Met dat gewicht zit het sowieso wel snor, want met zijn 14 ton is de 12 meter lange Kuster behoorlijk zwaar gebouwd voor zijn formaat! Dat komt volgens Sipko vooral door de oerdegelijke constructie van de romp, die onder de waterlijn is gebouwd met staalplaten van 6 en boven de waterlijn van 5 mm dikte. Om de 40 cm zijn dwarsspanten geplaatst en van midscheeps tot de boeg loopt een groot langsspannt. Die zware constructie draagt eveneens bij aan de stabiliteit van het schip.

### STRAKKER

Boven de waterlijn zijn de veranderingen ook goed zichtbaar, maar niet zo rigoureuus dat we de Kuster er niet meer in herkennen. "Dat was ook onze opzet", reageert Sipko. "Er is bijna geen detail hetzelfde gebleven en toch heeft het schip nog steeds de uitstraling van een Kuster." Mursell voorzag de stoere waterverplaatser van een strakkere vormgeving en belijning met inachtneming van de voor de Kuster kenmerkende elementen, zoals de fraaie zeeg, de lagere verschansing ter hoogte van de middenbolter voor een gemakkelijke instap in het gangboord en het verhoogde voordek. Het gangboord loopt ook zoals voorheen door achter de open kuip langs, maar is ter hoogte van de spiegel wat breder gemaakt om hier veiliger te kunnen lopen. Een belangrijk detail dat bijdraagt aan de modernere uitstraling van de nieuwe Kuster zijn de ramen in de opbouw, die niet langer zijn voorzien van aluminium profielen maar geheel volgens de laatste technieken zijn geplakt.

### ACHTERPUI

In de haven van North-Line Yachts en Kuster Yachts in Harlingen stappen we aan boord van ons testschip van van-



daag. Vanuit het gangboord stappen we in de lager gelegen kuip, waarvan de vloer en banken zijn belegd met teak. De kuip doet gerieflijk aan dankzij het gangboord waardoor het wordt omringd en het aan de achterzijde overstekende kajuitdak. In het midden van de vloer is een groot luik, waar een riante bergruimte onder schuil gaat. Hier laat je met gemak een paar vouwfietzen en stootwillen in verdwijnen. In tegenstelling tot de meeste schepen met open kuip waar we de laatste tijd mee hebben gevaren, treffen we aan boord van de Kuster geen in meerdere delen te openen pui aan waarmee kuip en stuursalon van elkaar worden gescheiden, maar een massief teak deur aan bakboord en een raam aan stuurboord, met daarin een kleiner raam dat kan worden geopend. Aangezien aan de binnenzijde van de achterpui de keuken staat, is goed denkbaar dat dit raampje als doorgeefluik van versnaperingen gaat fungeren! Aan de buitenzijde is onder het raam ruimte voor een losse stoel, als uitbreiding van het aantal zitplaatsen in de kuip.

### MEEVAARBANK

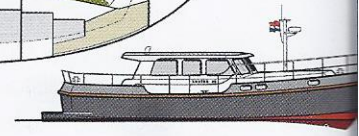
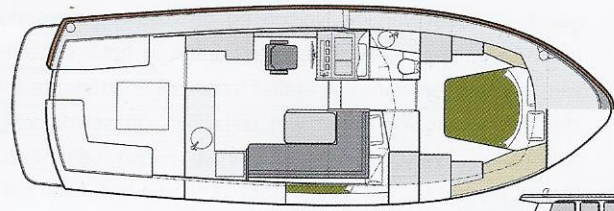
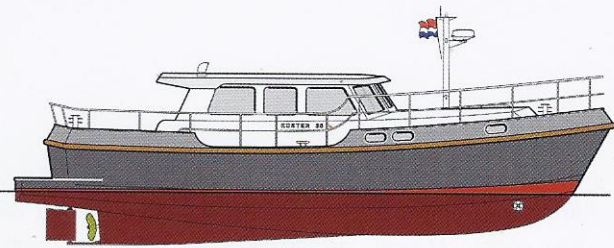
Niet alleen het uiterlijk van de Kuster is gemoderniseerd, ook het interieur heeft een facelift ondergaan. De werf heeft hier een balans gevonden tussen modern en toch scheeps, met afgeronde hoeken in de betimmering en de combinatie van teak en lichte wanden en plafonds. De gekozen klassieke gordijnen als raambekleding vinden we dan wel weer een tikkeltje ouderwets, maar dat is een kwestie van smaak. Sipko geeft aan dat hij nog niet helemaal tevreden is met de vormgeving van de salontafel, die nu wel heel dominant aanwezig is door zijn robuuste poot en hoogglans gelakte blad. "Daar komt in het vervolg een subtieler exemplaar voor in de plaats", zegt hij. Verder wordt momenteel een constructie ontwikkeld waarbij de achterste zitplaats van de salonbank op een slede naar



3



5



4

## KUSTER 38

### AFMETINGEN

Lengte over alles	12,00 m
Lengte waterlijn	11,06 m
Breedte	4,04 m
Diepgang	1,10 m
Kruiphoogte	2,40 m

### CASCO

Waterverplaatsing	14 ton
Bouwmateriaal	staal, opbouw 4 mm, romp 5 mm
Constructie	groot langsspannt over gehele lengte romp, dwarsspannten om de 40 cm
Rompvorm	multiknik met skeg
CE-markering	B

### TANKS

Diesel	ca. 1.250 l, staal, geïntegreerd in casco
Water	ca. 450 l, staal, geïntegreerd in casco
Vuilwater	ca. 200 l, kunststof, onder bed eigenaarshut

### VOORTSTUWING

Standaard motor	Vetus Deutz 4 cilinder 120 pk
Motor testschip	Perkins 6 cilinder 148 pk
Aandrijving	rvs watergesmeerde schroefas

### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	gescheiden 12 V systeem met 1 startgroep en 1 boordgroep
Accu's	startaccu 100 Ah, boordnet 2 x 400 Ah
Lader/omvormer	WhisperPower WP 12/2000-18
Walstroom	aansluiting inclusief 15 m walstroomkabel en scheidingsdraaf met softstart

### PRESTATIES

Topsnelheid	8,5 knopen (15,7 km/uur)
Kruissnelheid	6,8 knopen (12,6 km/uur)
Draaicirkels	1 scheepslengte over stuur- en bakboord

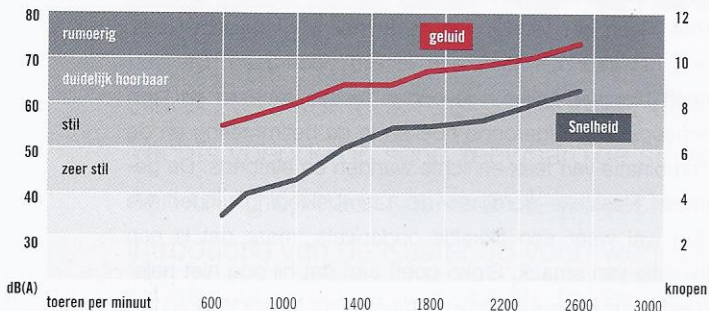
### PRIJZEN

Vanafprijs	€ 400.000,- incl. btw
Prijs testschip	op aanvraag
Belangrijkste extra's	zwaardere motor, teak betimmering ipv Kaya, generator, lederen bekleding, stabilisatoren

### BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	TT Boatdesign
Werk	Kuster Yachts Kelvinstraat 2D Harlingen tel: 0517-391054 e-mail: info@kusteryachts.nl www.kusteryachts.nl

TOERENTAL, SNELHEID EN GELUID KUSTER 38



Vanaf de goed zittende bank in de stuursalon kun je goed over het water meekijken.

Zijaanzicht en indeling van de Kuster 38.

De keuken neemt een centrale plaats in aan boord.

De Kuster 38 maakt gemakkelijk gang en laat zich eenvoudig besturen.

voren kan worden geschoven en in de vaarrichting kan worden gedraaid. Handig als meevaarstoel én als extra zitplaats aan de tafel, mocht hier aan gegeten worden. Overigens is het zitcomfort van de bank dik in orde, de kussens zijn goed gevormd en stevig. Ook de keuken, waarvanuit je door zijn slim gekozen locatie zowel met de open kuip als de salon contact hebt, is goed uitgerust met onder meer een groot aanrechtblad, vierpits gaskomfoor en voldoende kasten en lades. Extra proviand kan bovendien worden opgeslagen onder een van de luiken in de salonvloer.

De trap midscheeps tussen de salonbank en de stuurstand in leidt ons naar het voorschip. Helemaal voorin is de eigenaarshut, met een Frans bed en veel praktische kastruimte. Een tweede hut is deels onder de salonvloer ondergebracht, aan stuurboord. Ook hier is aandacht besteed aan het creëren van voldoende bergruimte. Voor daglicht en frisse lucht is voorzien in patrijspoorten en een dakluik. Aan bakboord vinden we de badkamer, voorzien van toilet, wastafel en gescheiden douchecabine. Wat ons opvalt, is het stevige deurbeslag dat in het hele interieur is toegepast: het ligt lekker in de hand en is rammelvrij.

## TECHNIEK

Als we het motorluik in de salonvloer openen, zien we een installatie die grote gelijkenissen vertoont met die aan boord van een North-Line. Degelijke componenten, overzichtelijk ingedeeld en goed toegankelijk. Bovendien is de motorruimte netjes afgewerkt met traanplaat en voorzien van deugdelijke geluidsisolatie. De stalen salonvloer is voorzien van loodrubberplaten en akoestisch schuim van Merford. Sipko geeft aan dat de luiken binnenkort worden voorzien van een iets dikkere rubber strip, waarmee geluidslekken verder worden beperkt. Een andere overeenkomst met North-Line vormen de handlenspompjes in het achter- en voorcompartiment en de loospipen, die allemaal boven de waterlijn zitten en zijn uitgevoerd in rvs. De werf

heeft voor de Kuster duidelijk dezelfde hoge norm gehanteerd als voor haar North-Line-serie.

## VAREN

We laten de werf aan de Kelvinstraat achter ons en maken een korte proefvaart op het Van Harinxmakanaal. De 148 pk zescilinder Perkins diesel onder het motorluk laat een prettige brom horen, maar is ook een stukje zwaarder dan de standaard 120 pk Vetus Deutz waar de Kuster mee wordt uitgerust. Voluit, bij 2.500 toeren per minuut, registreren we een snelheid van 8,5 knopen bij 73 dB(A). Voorzien van de 120 pk Vetus diesel zullen snelheid en geluid ongetwijfeld lager uitpakken. Volgens Sipko is de topsnelheid in dat geval slechts een fractie minder: 8,43 knopen. Een prettige kruisnelheid stellen we vast tussen de 1.250 en 1.450 toeren. We glijden dan met een soepel gangetje van ruim 6 knopen door het water, waarbij de Kuster een heel bescheiden hekgolf produceert. Wat de koersvastheid betreft scoort de 38 zoals verwacht hoog, maar daarbij blijkt de multiknikspant ook nog eens heel wendbaar. Mede dankzij het goed gevormde visstaart roer draait het schip zowel over stuurboord als bakboord binnen een scheepslengte rond. Dat maakt manoeuvreren wel heel gemakkelijk!

## CONCLUSIE

Natuurlijk is de stalen waterverplaatsende Kuster een totaal ander schip dan de polyester planerende North-Line. Dat de schepen onder dezelfde vlag vallen en door dezelfde werf worden afgebouwd, is echter duidelijk te zien. Door voor de Kuster op veel vlakken dezelfde hoge kwaliteitsstandaard te hanteren als voor de North-Line heeft de Kuster een flinke stap voorwaarts gezet. Hierdoor is niet alleen het design weer helemaal toekomstbestendig, maar zeker ook de techniek. Een sterk staaltje van een werf die tot voor kort uitsluitend bekend stond om zijn hoogwaardige CE-A gecertificeerde motorjachten van polyester! **M**

6

