

VAARIMPRESSIE

FRIENDSHIP 26 FREE

ALLEMANSVRIEND



Plus

- + Bouw/constructie en afwerking
- + Vaareigenschappen

Min

- Watertank onder voorkooien
- Kwaliteit kussens
- 'Tapijt'afwerking huid binnen

Een beetje sceptisch waren we wel. Waarom zou iemand nou die oude Friendship 26 opnieuw gaan bouwen? En waarom zou iemand hem willen kopen? Een gedateerd ontwerp; wie zou daar op zitten te wachten? Om daarachter te komen, namen we de boot mee op een wonderig IJsselmeer. Waar alle scepsis als sneeuw voor de zon verdween.

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S RICHARD DE JONGE

EERST maar eens een stukje geschiedenis, opgefrist na een telefoontje met de ontwerper van de 26, Koos de Ridder. Friendship was destijds - we hebben het nu over halverwege de jaren zeventig - op zoek naar een nieuw model. De werf klopte aan bij De Ridder met het verzoek om een nieuwe 23-voeter op papier te zetten. De Ridder stelde toen echter voor niet één, maar twee nieuwe modellen te tekenen: de 22 en de 26. Na wat terughoudendheid in het begin werd voor deze optie gekozen. In 1977 was de 26 een feit. In de jaren die volgden, zouden honderden boten van dit type worden gebouwd.

De Ridder baseerde het ontwerp voor de 26 op de Extension, een pure IOR-racer van zijn hand die werd gebouwd door Lensveld in Middelharnis. 'Een beetje een gedrochtje', aldus De Ridder nu; een bootje met nogal wat knikken en bobbels om zo gunstig mogelijk binnen de meting te vallen. De 26 stamt daar rechtstreeks vanaf, maar is veel 'geciviliseerder'. Toch zie je nog duidelijk de achtergrond terug in de 26. Het schip is smal op z'n waterlijn (om zo in de meting weinig stabiliteit te krijgen) waardoor de aanvangsstabiliteit aan de lage kant is. Dat merk je bijvoorbeeld als je aan boord stapt: de 26 is wat tuitelig vergeleken met 'moderne', bredere schepen. Geen enkel probleem, er kan bovendien heel gemakkelijk iets aan worden gedaan.

Na het faillissement van Friendship zijn de mallen - je zou bijna zeggen: zoals het hoort



VAARIMPRESSIE

met mallen uit een failliete boedel - nogal eens verhuisd. Tot ze halverwege de jaren negentig terechtkwamen bij De Slinke. Toen ook boog De Ridder zich eens opnieuw over het ontwerp. Hij paste op papier het zeilplan enigszins aan (wat hogere mast met groter grootzeil in combinatie met high aspect fok). Ook tekende hij een nieuwe kiel. Net zo zwaar, maar met een bulbje. Het resultaat: die eerder genoemde hogere stabiliteit (volgens De Ridder zo'n 5 tot 7 procent) en daardoor een wat hoger zeildragend vermogen. Ook het roer werd aangepast. Let wel: het betreft hier aanpassingen op papier; deze 'nieuwe' versie van de 26 is nooit gebouwd - ook niet door MarineCenter Marieholm. Daar zijn de oude tekeningen nog gebruikt. Wel is de mast inmiddels hoger

De nieuwe 26 is beter dan zijn voorgangers ooit zijn geweest

en wordt de boot standaard met een high aspect fok aangeboden. De boot in deze Vaarimpressie krijgt de aanduiding 'Standaard'. Er staat tevens een 'Comfort'-uitvoering op het programma. Met daarin: een vaste kombuis, meer keuze in stoffering, en plaatbekleding van de vlakke interieurdelen in plaats van vloerbedekking.

BEPERKTE DOELGROEP

MarineCenter Marieholm begon een paar jaar geleden met het - opnieuw - bouwen van de Marieholm 33 (zie Waterkampioen 1, 2001). Een exclusief jacht voor een beperkte doelgroep waarvan Simon Hoekstra van MarineCenter Marieholm al bij voorbaat wist dat het geen boot zou zijn waarvan grote aantallen gebouwd zouden worden. Dat was ook helemaal niet de bedoeling; het bedrijf bouwt er nu twee per jaar. Dat gaat in de toekomst naar acht per jaar als de boot op de Europese markt komt. Maar Hoekstra wilde er nog wel graag een boot bij hebben waarvan er op jaarbasis meer gebouwd zouden kunnen worden. Gezien de 33 zou het voor de hand liggen om de IF of de Marieholm 26 te nemen. Maar er was één groot probleem: van die boten zijn alle mallen vernietigd. En opnieuw maken, zou de prijs voor een IF of 26 torenhoog opdrijven, en daarmee

de boot onverkooptbaar maken. En toen kreeg Hoekstra de mogelijkheid om de mallen van de Friendship over te nemen. Nou werkte bij MarineCenter Marieholm al voormalig Friendship-personeel en bovendien deed het bedrijf al veel reparatiewerk aan Friendships. Wat lag er dus meer voor de hand dan als tweede model voor een 'oude' Friendship te kiezen?

PROBLEMEN DE BAAS

Nou waren er met de verschillende Friendships nogal eens moeilijkheden. Met roeren bijvoorbeeld, maar ook met de mastondersteuning. Op de 26 waren met name de - te lichte en soms ondeugdelijk ingelamineerde - wrangen een 'probleempunt'. Eén van de voordelen voor MCM is dat ze al die punten al eens voorbij hebben zien komen. En er dus bij de nieuwbouw rekening mee kon worden gehouden. Hoekstra: 'Bovendien zijn we door de bouw van de Marieholm 33 gewend aan kwaliteitsbouw. Dat vinden we belangrijk en het is dus logisch dat we dat doortrekken in de Friendship. Ik durf best te stellen dat de nieuwe 26 beter is dan de oude Friendship ooit is geweest.' Tel daarbij dan ook nog de betere producten die tegenwoordig voor de bouw voorhanden zijn. Dat alles zou van de 26 een eigentijds schip moeten maken. Maar is dat ook gelukt?

STERKER EN STIJVER

Om die vraag te kunnen beantwoorden, bekijken we eerst de constructie van het schip. Wat dat betreft heeft Hoekstra niets te veel gezegd. De nieuwe 26 is sterker en stijver dan zijn voorgangers ooit zijn geweest. Alle schotten en interieurdelen die deel uitmaken van de constructie zijn solide aan romp én dek gelamineerd. Ook is het geheel keurig afgewerkt met topcoat. Voor het (door de computer uitgefreesde) interieur worden uitsluitend Bruynzeel-platen gebruikt; wel wat duurder, maar de kwaliteit is er ook naar. Bovendien vallen een paar zaken op die de aandacht voor detail verraden: bouw op vlam bijvoorbeeld, of mooie massieve lijstjes. Allemaal zaken die op deze maat jachten in deze prijsklasse niet vaak voorkomen. Het komt doordat MarineCenter Marieholm een relatief eenvoudige 26-voeter veel ambachtelijker bouwt dan de grote productiewerven. Natuurlijk is er daardoor wel wat prijsverschil, maar waarom de Friendship 26 wat meer moet kosten, zie je wel direct terug. Overigens: de standaardprijs van 57.500 euro is bestlist goed voor deze boot. Binnen is de 26 een 'grote, kleine boot'. Anders dan tegenwoordig gebruikelijk

is, heeft hij geen hut achterin. Dat is niet 'ouderwets', het is een andere benadering van een ontwerp. De 26 heeft wel een afgescheiden tweepersoonshut voorin, een toiletruimte, een ruime kajuit en - in het geval van deze boot - de optionele hondenkooi. Kenmerkend is verder de 'schuifkombuis' in een lade die verdwijnt onder de bakboordkuipbank. (Overigens heeft De Ridder ook een uitvoering met een vaste kombuis op papier staan.)

De hoogte binnen loopt uiteen van 1,45 meter in de voorhut tot 1,72 meter onder het schuifluik in de kajuit. Geen sta-hoogte dus, maar dat zal de liefhebbers van dit soort bootjes een zorg zijn. Zitten kun je prima; alleen de kussens zijn slap, die moeten beter. Jammer is de afwerking met tapijt langs de wanden; erg gedateerd en ook niet zo praktisch. Zo ook de watertank die voorin zit; daar 60 kilo extra is zeker op een boot als deze een erg ongunstige plaats.

OPTIONELE ROLGENUA

We voeren vanuit Lemmer op een behoorlijk vlagerig IJsselmeer. De wind is matig tot vrij krachtig, dik 4 tot 5 beaufort. Deze nummer 1 (met de 1,10 meter diepe kiel) is voorzien van de optionele rolgenua in plaats van de standaard high aspect fok. Omdat we liever de rolgenua niet willen reven (zoals iedereen weet komt dat de vorm niet ten goede) steken we het eerste rif in het grootzeil. De zeilvoering met een iets groter grootzeil in combinatie met een high aspect fok (een zeilgarderobe die je dan eventueel nog zou kunnen uitbreiden met bijvoorbeeld een halfwinder en een spinnaker) lijkt voor deze boot echter optimaal. Hij gaat nu in vlagen toch behoorlijk 'in de genua hangen' en dat levert zeker niet meer voortstuwung op. Dat neemt echter niet weg dat de Friendship 26 het onder deze omstandigheden uitstekend doet. Dat heeft alles te maken met het rompontwerp van de boot. Zoals we al aangaven: het ontbreken van een hut achterin is niet ouderwets, het is een andere benadering van ontwerpen. De Friendship 26 is mooi slank achterin en heeft allesbehalve een dikke kont. Vooren achterschip zijn mooi in evenwicht en de vertrimming onder helling (zoals bij moderne schepen: breed in de kont, schraal in het voorschip) is miniem. De boot heeft nauwelijks neiging tot loeven, ook niet in vlagen, en het roer blijft optimaal functioneren.

Nou stond de 26 ondanks z'n constructieve tekortkomingen altijd al bekend als een goed zeilende, sportieve boot. Dat is natuurlijk niet veranderd. Integendeel: door de betere bouw en con-



1



2

1 + 2 De bank aan stuurboord kan worden omgetoverd tot een - smal - tweepersoonsbed.

3 'Maar' 26 voet, maar toch opvallend veel binnenruimte.

4 Ook bekend uit de oude Friendships: de schuifkombuis. Heel handig op de 22, minder noodzakelijk op de aanzienlijk ruimere 26. Een vaste kombuis is door De Ridder al op papier gezet.

5 Met een vulstuk maak je in de voorpiek in een handomdraai een ruim tweepersoonsbed.

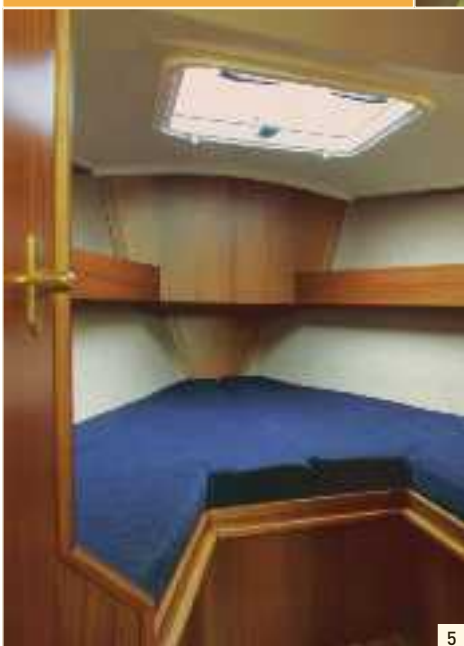
6 Blik in de kajuit naar achteren; rechts op de foto de schuiflade waarin de 'kombuis' zit; links op de foto de optionele hondenkooi.



3



4



5



6

VAARIMPRESSIE



1 Een fijne, ruime werkkuip maakt de Friendship 26 ook een heel geschikte boot voor de (club)wedstrijden.

2 Mooi smal achter en een goede balans tussen voor- en achterschip zorgen voor beperkte vertrimming onder helling. Prima stuureigenschappen zijn mede daardoor gegarandeerd.

structie is de boot alleen maar stijver geworden, wat de vaareigenschappen ten goede komt. Aan de wind kunnen we slagen maken tussen de 45 en 40 graden over elke boeg. En dat is dan met de 1,10 meter diepe kiel; de diepe versie zal dit nog gunstig beïnvloeden. Aan de wind lopen we continu rond de 5 knopen. Met een knikje in de schoot tot halve wind komt daar nog een dikke halve knoop bij. Toch zit er nog wel meer in de boot. De set zeilen (De Vries, Lemmer) is heel behoorlijk voor de toerzeiler. (Een logische keuze overigens: nummer 1 is bestemd voor een verhuurbedrijf.) Maar wil je echt sportief varen, dan zou een extra investering in een set zeilen gerechtvaardigd zijn. Dan zouden alle trimmogelijkheden (de 26 heeft een fractioneel tuig met een te trimmen achterstag) beter tot hun recht komen. Een wat overbodig detail is het babystag op de boot. Het grijpt aan op het dek en kan best vervallen als de zalingen wat verder naar achteren worden gezet.

RUIME WERKKUIP

In de kuip word je opnieuw geconfronteerd met de sportieve achtergrond van deze boot. Een ruime werkkuip

met goede zit op de kuipranden onder helling. Met een grote overloop over de gehele breedte van de kuip. De stuurman (of -vrouw natuurlijk) heeft alles direct onder handbereik. Als je wat naar voren gaat zitten - aan te bevelen om het achterschip mooi vrij te houden van het water - kun je én sturen en de overloop en grootschoot bedienen. Overigens zouden de klemmen op de overloop wat omhoog mogen staan, zodat je de lijnen er makkelijker inklemt en uittrekt. Maar dat is eenvoudig af te stellen. Als je de genuaschoot via de lier aan de lage kant om de loeflier legt, kan de stuurman/vrouw die ook nog eens trimmen. De bemanning kan dan in het hoge gangboord blijven. Maar zo sportief hoeft het allemaal niet. Je kunt ook prima in de kuip blijven. Daar zit je - ook weer een voordeel van het ontbreken van een achterhut - lekker beschut en dicht bij het water. Gewoon gezellig toerzeilen kan met de 26 net zo goed. De boot is sowieso een echte allemansvriend. Een boot voor twee, maar ook voor een jong gezin. Een boot voor de instapper, maar ook voor de ervaren zeiler die een handzame, vlotte, maar wel kleinere boot zoekt.

Ook op de motor varend, blijkt het oog voor degelijkheid van MarineCenter Marieholm. Bij 2.500 omwentelingen per minuut vaart de boot een kleine 5 knopen en komt het geluidsniveau niet boven de 73 decibel. Zelfs bij aanzienlijk grotere - en duurdere - schepen is zo'n geluidsniveau zeker niet vanzelfsprekend.

CONCLUSIE

En zo is het de hoogste tijd om onszelf eens op de vingers te tikken. Gedateerd ontwerp? Wat een onzin. Het is tegenwoordig misschien wat minder gebruikelijk om een boot als de Friendship 26 te ontwerpen en te bouwen. Een kajuitjacht van 26 voet zonder achterhut? Zo'n bootje is zeldzaam. Maar dat maakt het allesbehalve gedateerd. Integendeel. Het rompontwerp van de 26 heeft ontegenzeggelijk onder zeil voordelen boven dat van de moderne 'ruimteschepen'. Het zeilt gewoon een stuk prettiger. Bovendien biedt de 26 ook naar de huidige maatstaven binnen nog altijd meer dan voldoende ruimte. ☺



FRIENDSHIP 26 FREE IN DETAIL

Gewicht	2.200 kg
Ballast	700 kg (gietijzer)
Motor	Volvo Penta 2010, 7,4 kW (10 pk) met saildrive; isolatie: Illbruck
Brandstof	25 l
Water	60 l
Vuilwater	25 l
Bouw	met de hand gebouwde volglas polyester romp, isophtaalzure harsen gebruikt voor de buitenste lagen; sandwich dek; romp/dekverbinding afgelamineerd
Voorpiek	voorzien van tweepersoonsbed (met vulstuk); breedte 30 tot 180 cm; lengte 200 cm; watertank onder het bed; binnenhoogte 1,45 m onder vluchtluik
Toilettruimte	voorzien van wasbakje en onderwatertoilet met vuilwatertank; binnenhoogte 1,60 m
Kajuit	bb bank 198 x 52 cm geschikt als kooi; sb U-bank met tafel; om te bouwen tot - krap - tweepersoonsbed: 198 x 96 cm; optionele hondenkooi: 20 tot 50 cm breed, 220 cm lang
Kombuis	kombuis in lade onder bb kuipbank voorzien van berging, spirituskooktoestel en wasbakje
Ontwerp	Jac. de Ridder
CE	B
Prijs	vanaf € 57.500
Standaard	onder meer: inboardmotor, De Vries, Lemmer-zeilen (grootzeil en high aspect fok), Andersen-lieren, Lewmar-beslagen, Seldén-rondhouten, hydrofoor, 2 x accu's met diodebrug, lenspomp, vuilwatersysteem, spirituskooktoestel, log/dieptemeter, vaarinventaris
Prijs schip	€ 61.160
Vaarimpressie	
Extra's	rvs watertank, rolsysteem voorzeil plus rolgenua, hondenkooi, tafelbevestiging kuip
Bouw en verkoop	MarineCenter Marieholm Vuurtorenweg 2 8531 AJ Lemmer telefoon (0514) 56 57 97 fax (0514) 56 28 06 e-mail friendship@marinecenter.nl www.friendshipyachts.nl