

ONBEPERKT VAARGEBIED





De deels overdekte gangboorden, de naar achteren toe verlaagde verschansing en de waaierstevan geven de Integrity 47 XL een heel eigen gezicht.



Stel dat je met je motorjacht naar Zuid-Frankrijk wilt. Ga je dan binnendoor, of buitenom? Met de Integrity 47 XL kan het allebei! Motorboot bleef met de in China gebouwde polyester waterverplaatser echter wat dichterbij huis, tijdens een testvaart op het IJsselmeer bij Hindeloopen.

HANS PAPENBURG

Bij zeegaande motorjachten hoop je altijd stiekem op zo beroerd mogelijke weersomstandigheden op de dag van de testvaart. Maar ook bij de Integrity 47 XL zit het ons weer eens tegen: een grijze dag in oktober, met nauwelijks een zuchtje wind. We zullen importeur Frans Dellevoet vandaag dus op zijn woord moeten geloven als hij zegt dat het schip het 'juist opvallend goed doet in ruw water'.

Samen met echtgenote Els runt Dellevoet het tegenwoordig in Hilversum gevestigde bedrijf Swanta-Yachting, dat sinds 2008 Integrity-importeur is voor Noord-Europa. Integrity bouwt zo'n 50 boten per jaar, in negentien verschillende uitvoeringen van 32 tot 65 voet. Ongeveer de helft daarvan gaat naar Australië, waar gemiddeld twee boten per maand worden verkocht. In Noord-Europa gaat het minder hard. Sinds 2008 verkocht Swanta-Yachting drie stoere trawler-jachten van de Chinese bouwer, alle drie naar Scandinavië. Met de 47 XL verwacht Dellevoet echter een boot in handen te hebben die juist ook voor de Nederlandse markt interessant zou kunnen zijn: een typische exzeilersboot, met een opvallend groot vaargebied. Behalve voor lange vaartochten op zee, is de 47 XL met zijn kruiphoogte van 3 meter (met de mast neer) en zijn diepgang van 1,40 meter ook bij uitstek geschikt voor binnenwater. Een toertocht door Friesland of door de Kop van Overijssel behoort daarmee net zo goed tot de mogelijkheden, als een vaartocht op de Waddenzee of eventueel een uitstapje naar Engeland. Of natuurlijk een wekenlange vaartocht over de Franse kanalen, met dan overigens wel permanent de mast omlaag omdat de kruiphoogte met de mast omhoog zo'n 4,50 meter bedraagt.

EIGEN GEZICHT

Wat het eerste opvalt, als we de Integrity zien liggen in de jachthaven van Hindeloopen, zijn de deels overdekte gangboorden en de naar achteren toe verlaagde verschansing. Samen met de waaiersteven en het opvallend hoge voordek - het is bijna een bakdekker - geeft dat deze kruiser beslist een heel eigen gezicht. Tegelijkertijd stellen we vast dat de boot wel heel erg wit is en we vermoeden dat het tot

over de kuip doorgetrokken dak van het stuurhuis mede daardoor nogal kolossaal oogt. Als we opzij aan boord stappen, via een opening in de heuphoge zeereeling, merken we dat het gangboord lekker ruim is. En dat wordt even later bevestigd, als we de rolmaat erbij pakken: 44 centimeter. Eenmaal in het gangboord kun je via drie treden naar het opvallend hoge en volledig vlakke voordek, of de andere kant op: naar de kuip. Op het voordek kun je prima een zonnedeck maken. Aan de voorzijde van het stuurhuis is hier een trapje gemaakt, om gemakkelijk bij de achterop dit dak bevestigde mast te kunnen komen.

De ruime open kuip - die eigenlijk niet echt 'open' is, omdat hij door het verlengde dak van het stuurhuis volledig wordt overdekt - heeft onder de vloer een enorme opbergruimte. Ook onder de U-bank is bergruimte gemaakt. De bank wordt aan stuurboord onderbroken door een deur, die toegang geeft tot het zwemplateau, dat aan de achterzijde is voorzien van een reling. Op het plateau heb je tevens toegang tot een speciale bergruimte voor het standaard aanwezige reddingvlot, dat hier volledig gebruiksklaar een fraaie eigen plek heeft gekregen.

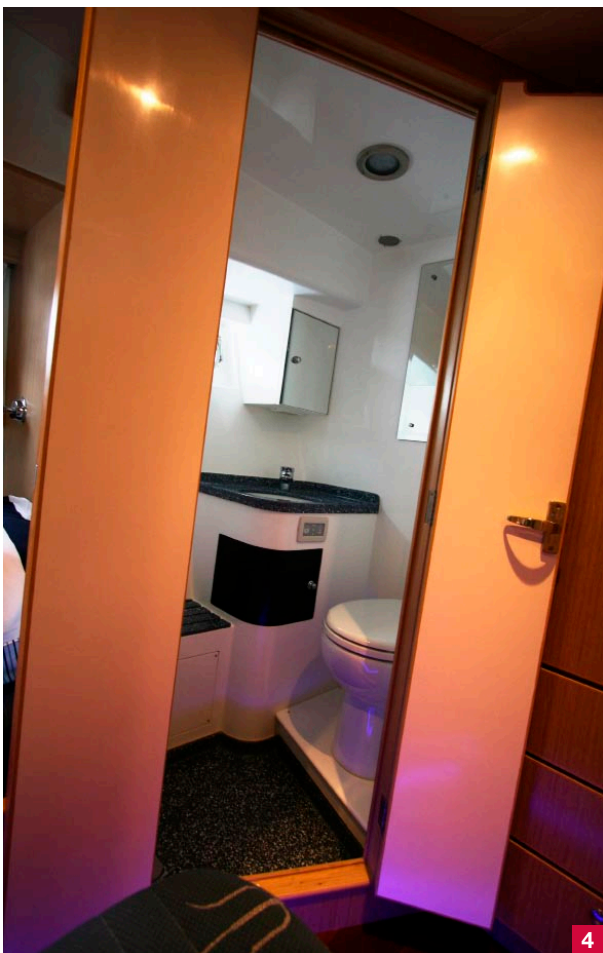
De boot ziet er van buiten keurig verzorgd uit, maar de manier waarop de kikkers en ook de reling op de verschansing zijn gebouwd spreekt ons iets minder aan. Op zich is daar niets mis mee, maar een verzonken bevestiging was op een jacht van dit formaat mooier geweest.

INTERIEUR

Via een fraaie glazen deur in de volledig in glas en rvs uitgevoerde achterpui komen we in de stuursalon. Aan bakboord zien we daar een keuken, die op dit schip is uitgerust met een elektrische vierpits kookplaat, een magnetron, een 130 liter koelkast en veel opbergruimte in kastjes en laden. Vóór de keuken is een L-vormige hoekbank gemaakt, met frisse blauwe kussens erop. Tegenover deze bank zijn twee comfortabele losse stoelen geplaatst, met tussen de bank en de stoelen in een tafel waarvan het blad in delen kan worden neergeklapt. Achter de beide stoelen is een tv-toestel ingebouwd, dat met een druk op de knop uit een kastje omhoog komt. Iets meer naar voren bevindt zich aan stuurboord de stuurstand, met ernaast een pantograafdeur naar het gangboord. De stuurstand is relatief bescheiden, voor een jacht van dit formaat, maar wel doelmatig ingericht met bovendien goed zicht naar alle kanten. De bovenop een extra koelkast geplaatste stuurstoel is comfortabel, maar helaas niet verstelbaar; dat wordt nog aangepast. Een meevaarbank ontbreekt. Naast de U-bank is er wel een brede houten leuning waarop je als co-schipper plaats kunt nemen om met de schipper mee naar voren te kijken, maar ideaal is dat niet. In de opbouw van de stuurstand bevindt zich een kast voor alle techniek aan boord, met voor vrijwel elke functie keurig een afzonderlijke zekering.

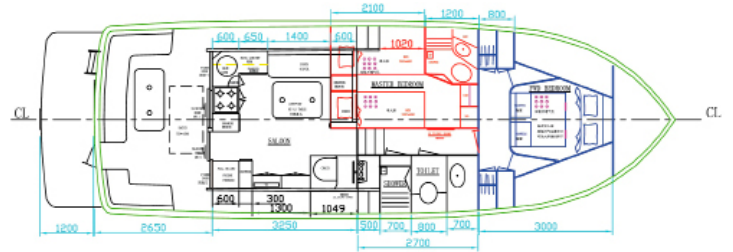
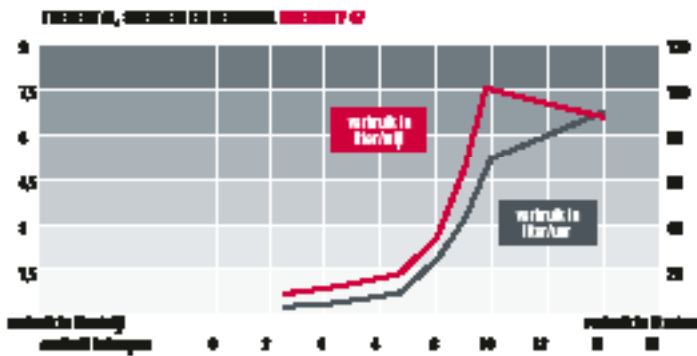
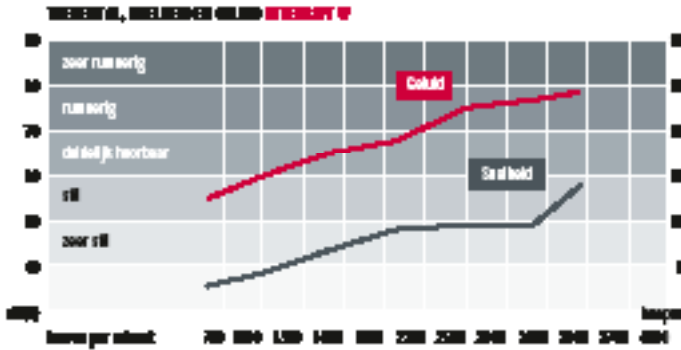
Het stuurhuis heeft rondom grote ramen en tevens een groot dakluik, wat ervoor zorgt dat je hier baadt in het licht. Vanaf de bank en de beide stoelen heb je door al die ramen

1 De fraai afgewerkte stuursalon baadt in het licht. 2 De gastenhut heeft twee eenpersoons bedden. 3 De eigenaarshut. 4 De badkamer van de gastenhut. 5 Kombuis.





TEST INTEGRITY 47 XL



INTEGRITY 47 XL

CASCO

Afmetingen	14,40 x 4,35 x 1,40 m
Kruiphoogte	3,00 m (mast neer) 4,50 m (mast omhoog)
Materiaal	polyester / vinylester
Rompvorm	knikspant, met lange kiel
Waterverplaatsing	circa 15 ton
CE	B

VOORTSTUWING

Standaard motorisering	John Deere diesel, 225 pk, 4-cilinder
Optie	Cummins QSB6.7, 480 pk, 6-cilinder
Schroefas	rvs, watergesmeerd
Schroef	brons, 5 bladen
Boegschroef (optie)	elektrisch, proportioneel
Hekschroef (optie)	elektrisch, proportioneel

TANKS

Diesel	2 x 600 l (2 x 1000 l in combinatie met 480 pk Cummins dieselmotor)
Drinkwater	700 l
Vuilwater	250 l

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	12/230 Volt
Accu's	4 x 200 Ah
	afzonderlijke startaccu voor motor
Generator (optie)	Onan, 7 kW

PRESTATIES

Topsnelheid	16 knopen (met 480 pk)
Kruissnelheid	9 knopen

Accommodatie

Indeling	Open kuip, stuursalon met kombuis, 2 hutten, 2 badkamers.
----------	--

PRIJZEN

Vanafprijs	€ 479.000,- incl. BTW
Testschip	€ 697.00,- incl. BTW
Belangrijkste extra's:	Het testschip is voorzien van alle opties, waaronder een zwaardere motorisering, boeg- en hekschroef, Naiad stabilizers, generator, verwarming, een uitgebreid navigatiepakket, een elektrische ankerlier en teak op het voordek.

BOUW EN INFORMATIE

Werf	Jiangghua Marine Engineering, Zuha (China)
Importeur	Swanta-Yachting Mozartlaan 15G 1217CM Hilversum Tel.: 06-27890535 www.integritytrawlers.nl E-mail: info@integritytrawlers.nl



6

6 De machinekamer oogt verzorgd, maar heeft wel een behoorlijk smalle ingang.

7 De kuip is ruim en volledig overdekt.



bovendien vrij zicht op het water, zowel naar opzij als naar achteren. De salon doet al met al heerlijk ruim aan. Het in licht Amerikaans eiken uitgevoerde en bovendien fraai afgewerkte houtwerk versterkt dit effect nog, terwijl de donkere vloer daar tegelijkertijd dan weer fraai mee contrasteert. De inrichting van de salon is overigens geen vast gegeven. Els Dellevoet houdt zich bezig met de indeling van het schip en in overleg met haar is vrijwel elke optie bespreekbaar, zonder dat daar direct een meerprijs tegenover staat. Zo kan er onder meer worden gekozen voor een andere plek voor de keuken, of voor een interieur van mahonie, teak of kersen. Een verwarming ontbreekt in de standaarduitvoering; als optie is voor € 12.241,- een verwarmingssysteem van Webasto leverbaar.

Vanuit de stuursalon is er – links van de stuurstand – een lekker luie trap naar beneden. Daar bevinden zich de voorin geplaatste eigenaarshut en de aan bakboord gesitueerde gastenhut. De aangenaam lichte eigenaarshut heeft een Frans bed en een eigen badkamer, met een door een glaslus gescheiden douche. De gastenhut heeft twee eenpersoons bedden en een gecombineerde toilet/doucheruimte. De stahoogte beneden is 1,95 meter, op de rest van het schip is dat 2,10 meter.

MACHINEKAMER

De Integrity 47 XL wordt gebouwd van met de hand gelamineerd polyester, met aan de buitenzijde een aantal lagen vinylester voor extra bescherming tegen osmose. Het schip weegt ongeveer 15 ton en wordt standaard geleverd met een 225 pk John Deere. Bij dit testschip, dat van alle beschikbare opties is voorzien, staat er echter een Cummins QSB6.7 in de machinekamer. Deze zescilinder levert 480 pk. “Heerlijk, die dikke motor, vooral op zee”, vindt Dellevoet. “Bij zeegang blijft-ie gewoon gaan!” Onder ideale omstandigheden haalt het schip met de standaard John Deere een snelheid van 12 knopen, voor de Cummins wordt een top van 16 knopen opgegeven. Wij zullen later vandaag overigens een top van 14 knopen noteren, maar op dieper zout water zou dat wellicht meer zijn geweest.

De motor staat onder de salonvloer, in een tot in de puntjes verzorgde machinekamer. Hij is daar goed bereikbaar voor dagelijks onderhoud, maar de toegang naar het motorruim is op deze 47 XL wel wat krap. Dellevoet wilde het luik van de machinekamer nu eenmaal per se kunnen openen, zonder de stoelen in de salon daarvoor te hoeven verplaatsen. Als gevolg daarvan is het luik wat kleiner dan gebruikelijk. Maar ook dat kan op wens van de klant eventueel worden aangepast.

VAREN

Mede dankzij de als extra op het testschip aanwezige en proportioneel bedienbare boeg- en hekschroef kost het weinig moeite om de jachthaven van Hindeloopen uit te sturen, richting het IJsselmeer. Buiten de haven brengt de Cummins ons vervolgens soepel naar een kruissnelheid



van dik negen knopen bij 3000 toeren per minuut. In het stuurhuis meten we bij die snelheid een geluidsniveau van 76 dB(A), wat niet uitzonderlijk stil is, maar niettemin alleszins aanvaardbaar.

Het verbruik bij deze snelheid is 69,8 liter per uur, oftewel 7,5 liter per mijl. Neem je wat gas terug, dan vaar je bij 2500 toeren nog altijd ruim 8,5 knoop, met dan een verbruik van 40 liter per uur. Dat scheelt je dus een kleine 3 liter brandstof per mijl en dat loont de moeite. Wij klokken uiteindelijk een top van 14 knopen, nadat de meter vanaf 11 knopen heel langzaam steeds verder oploopt. Met die 14 knopen verbruik je een kleine 6,5 liter diesel per mijl en opmerkelijk genoeg vaart het schip volgas daarmee dus economischer dan op een kruissnelheid van 9 knopen.

De boot vaart buitengewoon prettig, is zeer koersvast en luistert perfect naar het roer en dat zijn uiteraard ideale eigenschappen voor een toervaarder. Het als optie leverbare Naiad stabilisatiesysteem waarmee ons testschip is uitgerust, hebben we vandaag niet nodig. Hoe deze Integrity zich in golven zal houden kunnen we op het spiegelgladde water onmogelijk vaststellen. De zeer solide indruk die het schip tijdens onze testvaart maakt, rechtvaardigt echter het vermoeden dat deze toerboot bij uitstek zich ook op wat ruwer water voorbeeldig zal gedragen.

CONCLUSIE

Vooraf vanwege de veelzijdige gebruiksmogelijkheden, in combinatie met de concurrerende prijsstelling, werd de Integrity 47 XL genomineerd voor de titel Europees Motorboot van het jaar. De nominatie voor deze prestigieuze Award onderstreept nog eens dat deze heerlijk varende polyester waterverplaatser een serieuze overweging waard is, voor wie op zoek is naar een degelijk en comfortabel schip voor lange en verre vaartochten. 