



anwb.nl/watersport, de site voor watersporters

z . g . a . n .

Swin Comfort

f 30.000,- tot f 40.000,-

Technische gegevens

Lengte: 9,50 m

Breedte: 3,10 m

Diepgang: 0,95 m

Kruiphoogte: $\pm$ 2,20 m
(met gestreken mast)

Bouwmateriaal: romp 3 mm
staal; opbouw polyester

Rompvorm: knikspant

Bouwjaar: $\pm$ 1972

Aantal slaappleatsen: zes

Werk: van 1966 tot 1974 Jachtwerf
Swinboten in Hellevoetsluis

Richtprijs: f 30.000,- tot
f 45.000 gulden



Boven: De eerste wedstrijd van de tweede dag is er nog geen vuiltje aan de lucht.

Links: De laatste dag. Eindelijk kunnen de deelnemers zich ontspannen nu hun doelstelling is gehaald: een plaats bij de eerste tien.



De sponsor

De Van Uden Group bv uit Rotterdam: projectontwikkeling, bouwen, logistiek, transport en 'warehouse management'. Waarom sponsort dit bedrijf een wedstrijdboot? Financieel directeur Patrick van 't Hoff: 'De eerste reden is naamsbekendheid. Verder is zeilen een hobby van al onze directeuren. We vinden het leuk om te doen, maar we hebben er zelf geen tijd voor. Dus laten we het over aan mensen die dat wel hebben en die het beter kunnen. Een ander doel is om in combinatie met de wedstrijden af en toe iets te organiseren voor onze klanten. Zo hebben we tijdens de North Sea Regatta een boot gehuurd waarmee we naar de wedstrijden hebben gekeken. Ik vind het jammer dat we niet hoger zijn geëindigd op dit WK, maar ik begreep van de jongens dat het erg lastig was. Het doel van het team is om volgend jaar wereldkampioen te worden. We hebben voor de Mumm 30 een tweejarenplan opgesteld. In 2002 zal het EK waarschijnlijk in Nederland plaatshebben en dat willen we ook meepakken. Daarna kijken we verder.'

De Swin Comfort in deze aflevering van 'Zo goed als nieuw' is ontworpen in 1964 en werd gebouwd tot halverwege de jaren zeventig; een periode dat polyester als jachtbouw materiaal bezig was aan een razend-snelle opmars. Waarschijnlijk is dit de reden dat de bouwer destijds koos voor een stalen romp en een kunststof opbouw, een combinatie die door weinig werven is nagevolgd.

Ook de vormgeving van de Swin – de strakke, polyester opbouw en de romp met het forse, terugvallende boeisel – is afwijkend van wat we op motorboot-gebied gewend zijn.

Ze maken de Swin zeer herkenbaar en geven het ontwerp een weinig Nederlandse uitstraling.

Tekst: Jan Fraterman,

Foto's: Bart Hautvast



Boven: Standaard indeling met langsscheepse kombuis, dinette en V-kooien in het voorschip.



Links: Kombuis anno 1970: naar huidige maatstaven geen gelikte afwerking, maar met spoelbak, wegklapbaar kooktoestel en voldoende werkruimte is er eigenlijk weinig op aan te merken.

Afgemeerd tegenover de woonboten aan de Veenendaalkade – Haagser kan haast niet – maken we aan boord van de Nieuwe Gein kennis met eigenaar André Bastiaanse. Hij blijkt zijn Swin Comfort al twaalf jaar in bezit te hebben en is de vierde eigenaar sinds het schip in 1972 werd gebouwd. In die periode heeft de motor volgens de teller 3.800 uren gedraaid. Bastiaanse gebruikte zijn Swin de afgelopen jaren voor tochten door Nederland, België en Noord-Frankrijk. 'Eigenlijk ben ik in hart-en-nieren een zeiler', zegt hij, 'maar vroeg of laat ben je uitgekeken op het twintig keer op-en-neer varen van dezelfde plas. Laten we eerlijk zijn: voor watersporters die net als ik houden van toervaren op het binnenwater, biedt een motorboot veel meer mogelijkheden dan een zeilboot. In de Waterkampioen krijg ik echter nogal eens de indruk dat motorbootvaren vooral is weggelegd voor oudere watersporters die minder fit zijn. Wat mij betreft is dit imago absoluut niet terecht.' We kunnen niet anders dan Bastiaanse gelijk

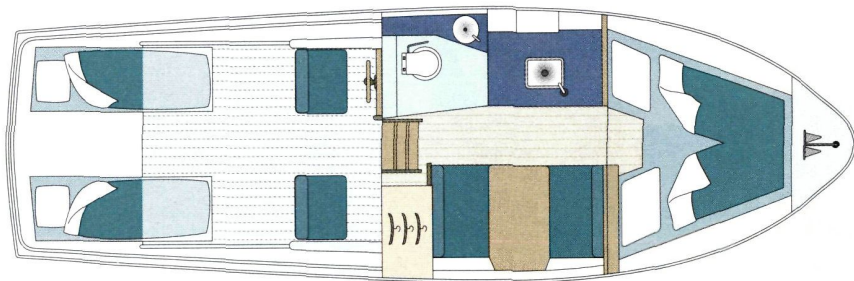
geven. Feit blijft wel, dat met name niet-meer-piepjonge zeilers een groeiende belangstelling tonen voor motorbootvaren en zij vaak beschikken over meer tijd en dus soms ook langer aan boord verblijven. Dat daarbij behoefte bestaat om aan boord over vergelijkbaar comfort te beschikken als thuis, klinkt logisch.

Stalen romp, polyester opbouw

'Ontwerper en eerste bouwer van de Swin was de heer Marinissen', vertelt ANWB-expert Jaco Feenstra. 'Wij praten in dit geval over de zestiger jaren. Naast de goede eigenschappen die er toen de ronde deden, waren er ook opmerkingen over roestproblemen. De tweede bouwer, Swinboten te Hellevootsluis, heeft dat probleem aangepakt door de casco's te stralen en te voorzien van een zinkbehandeling, in de regel waarborg voor een jarenlange goede conservering van het onderwaterschip. Veel Swins zijn door particulieren als casco of vaarklaar casco gekocht en in eigen beheer afgetimmerd. Samen met de leeftijd, Swin Comforts zijn tot 1974 gebouwd en dus altijd ouder dan 25 jaar – kan

Swins zijn door hun specifieke vormgeving zeer herkenbaar en moeilijk te vergelijken met andere motorboten

de kwaliteit bij deze boten dus behoorlijk verschillen. Hierdoor kan de prijs ook flink uiteenlopen van pakweg 30.000 gulden voor de oudste of minder goed verzorgde exemplaren, tot zo'n 45.000 gulden voor de jongste boten, of boten die door eigenaars zorgvuldig zijn onderhouden en waaraan in de loop der jaren ook het nodige is vervangen of gerenoveerd. Meest opvallende aandachtspunt is natuurlijk de combinatie



de combinatie van een
romp en polyester opbouw is
bijzonder, maar na 25 jaar
wel een punt van aandacht

Na 28 jaar hebben
de ruime kuip en een
open stuurstand met
wegneembare buiskap
niets van hun aantrek-
kelijkheid verloren.
Waarschijnlijk minder
hoog op het verlanglijst-
je van veel moderne
motorbootvaarders
staan de beschikbare
zes slaapplaatsen.

van een stalen romp en dek, met hier-
op een kunststof opbouw.
De overgang bestaat uit een stalen
dekflens, waarover de polyester
kajuit met een houten regellat, kit en
bouten is vastgezet. Bij veel schepen is
die overgang niet meer geheel water-
dicht. Ook bij dit schip zijn sporen
van lekkages in het interieur terug te
vinden. Probleem is dat zowel de houten
vullat als het staalwerk op de overgang
tussen dek en opbouw moeilijk zijn te
conserveren, als het oorspronkelijk
aangebrachte verfsysteem eenmaal is
versleten. Een technisch correcte repa-

ring voor
en stoot-
en in het
voordek.

ratie met epoxy is echter mogelijk,
maar arbeidsintensief. Indien je dit door
een werf laat uitvoeren, staan de kosten
waarschijnlijk niet meer in redelijke
verhouding tot de waarde van het
schip. Een handige doe-het-zelver kan
de kosten echter tot een realistisch
niveau terugbrengen door het probleem
zelf aan te pakken. Een overdekte stal-
ling is dan aan te raden en in meer op-
zichten de moeite waard, bijvoorbeeld
voor een uitgebreide schilderbeurt.
Het verfsysteem vertoont op het boven-
watergedeelte zichtbare sporen van
slijtage. En wanneer de conservering
van het onderwaterschip nog niet eer-
der is aangepakt, mag je aannemen
dat dit ondanks de zinkbehandeling
van destijds nu toe is aan een complete
renovatie.'

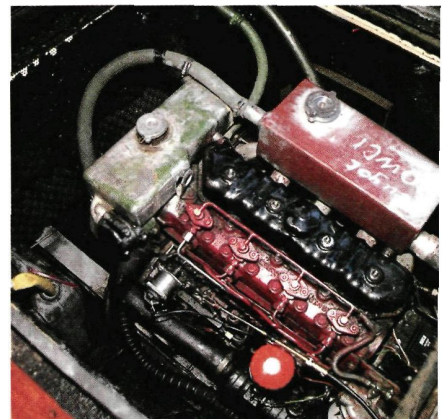
Interieur en technische installatie

De indeling van deze Swin Comfort is
zoals op de originele folder van de
werf. De ruime kuip met de stuurstand
en wegneembare buiskap zal veel
(oud)zeilers aanspreken. In de compacte
achterkajuit zijn twee aparte slaap-
plaatsen. Vanuit de kuip naar voren
voeren drie treden omlaag naar de
kajuit. Hier vind je aan bakboord een
afgesloten toiletruimte en een langs-
scheepse kombuis met wegklapbaar
kooktoestel en spoelbak. Er tegenover
aan stuurboord bevindt zich een
dinette die tot een dubbele slaapplaats

is om te bouwen. De twee v-kooien in
het voorschip zijn met een halfhoog
schot van de rest van het interieur ge-
scheiden.

De in de romp meegelaste, stalen
watertank was aanvankelijk aan de
binnenzijde gecementeerd. Door de
eigenaar is het cement vervangen
door een epoxyverfsysteem. De motor
is voorzien van een door de werf be-
dacht gesloten koelsysteem, waarbij
de schroefas-scheg als warmtewisse-
laar fungeert. Een 'winterhard' systeem.
Oorspronkelijk had de dieselmotor, de
veel toegepaste viercilinder Indenor
Peugeot, dan ook een droge uitlaat.
Later is die door de eigenaar vervangen
door een watergekoelde uitlaat.
Hiervoor is een aparte buitenwater-
pomp gemonteerd die via de kruk-
aspoulie wordt aangedreven.

Zoals veel oudere scheepsdiesels vertoont
de viercilinder Indenor Peugeot motor nog-
al wat leksporen van zwetende pakkingen.



WATERKAMPIOEN 1 - 2001

44



Aparte toiletruimte direct aan bakboord bij de kajuitingang. Let op het verdiepte voetgedeelte voor optimale zithoogte.



Punt van zorg: met een spiegeltje en een zaklantaarn beoordeelt de expert de verbinding tussen stalen dek en polyester opbouw.



De open stuurstand met buiskap zal vooral (oud)zeilers aanspreken.

Vergelijkbare schepen

Swin 900

Lengte: 8,90 m
Breedte: 3,10 m
Diepgang: $\pm 0,95$ m
Bouw materiaal: romp staal;
opbouw polyester
Richtprijs koerslijst:
geen prijsopgave bekend



Swin Patio

Lengte: 10,30 m
Breedte: 3,10 m
Diepgang: $\pm 0,95$ m
Bouw materiaal: staal
Richtprijs koerslijst:
f 31.00,- tot f 57.500,-



André Bastiaanse heeft zelf een interieurverwarming aangelegd die gebruik maakt van het warme koelwater van de motor. De motor zelf is destijds waarschijnlijk in eigen beheer door de eerste eigenaar gemariniseerd, onderdeel de expert, wijzend op componenten als een warmtewisselaar en een keerkoppeling. Die wijken af van wat leverancier DTN toepaste. Dit type motor met zogeheten natte cilindervoeringen is bij het ouder worden gevoelig voor oververhitting, maar de eigenaar meldt hier nog geen problemen mee te hebben. Wel is de dynamo al eens opnieuw gewikkeld, is de startmotor vervangen, net als de motorsteunen. Die zijn standaard van aluminium en wat licht gedimensioneerd, aldus expert Jaco Feenstra, maar vervangingssteunen van staal zijn leverbaar. Zolang de motor geen grote problemen vertoont, gewoon rustig blijven varen, is het advies. Wie aan vervanging denkt zonder de fundatie aan te passen, kan voor de modernere 2,3 liter uitvoering van dit betrouwbare Peugeot-blok nog steeds terecht, onder andere bij de firma Drinkwaard in Sliedrecht en Mulder Motoren in Rotterdam (zie de Boordgids, geleverd bij Waterkampioen 4/2000 en na te bestellen bij Lezersservice). ♦

Advies van ANWB-expert Jaco Feenstra

– **Het ontwerp:** Dit was voor de tijd zeker apart met de combinatie van stalen romp en polyester opbouw. Hetzelfde geldt voor de styling: een vrijboord met fors invallend boeisel en een kajuit met een strakke daklijn. Het maakt de Swins zeer herkenbaar en moeilijk te vergelijken met andere schepen. De werf achtte het schip destijds geschikt voor ruw water, waaronder ik de kanalen, grote rivieren en bijvoorbeeld het Deltagebied wil rekenen, maar bij meer wind niet het IJsselmeer of de Wadden.

– **De motor:** Het viercilinder Peugeot Indenor-blok werd destijds tot scheepsmotor gemariniseerd door de firma DTN. De motor in dit schip is waarschijnlijk een standaard Peugeot-blok dat in eigen beheer tot scheepsmotor is omgebouwd. Om oververhitting bij hogere toerentallen en de hieruit voortvloeiende problemen te voorkomen, is een extra koeler bij deze 'losse bussenmotor' vaak aan te bevelen. Zoals bij oude scheepsdiesels vaak het geval is, zijn er nogal wat oliesporen van zwetende pakkingen. Het advies: zolang de motor het doet, niet te zwaar belasten en lekker mee varen.

– **Zinkprimer:** Deze Swin Comfort is nu 28 jaar oud. Mocht het onderwaterschip sinds de bouw nog niet grootschalig zijn aangepakt, dan moet dat nu snel gaan gebeuren. Bij ooit met zink behandelde oppervlakken geldt echter dat het oude zink geen geschikte basis is voor een nieuw verf-systeem. Stralen is eigenlijk de enige goede oplossing. Verder is de in de romp opgenomen

watertank een punt van aandacht. Voor oude tanks geldt in de regel: verwijderen van de oude cementering en een epoxysysteem aanbrengen voor behoud van het vlak en een goede drinkwaterkwaliteit.

– **Aandachtspunten:** Bij deze toch wel apart gelijnde en gebouwde schepen met de opbouw van polyester en de romp van staal, is de verbinding tussen die twee delen nu een punt van zorg. De overgang bestaat uit een verticale flensverbinding met daartussen een houten regel, waarbij het geheel met bouten is vastgezet. Deze verbinding is, zoals in dit geval, vaak niet meer waterdicht. Ook moet er rekening worden gehouden met roestvorming. Aanpak is makkelijker gezegd dan gedaan, omdat de opbouw, die elders ook met betimmeringsdelen is verbonden, niet 'even' gelicht kan worden. Conserveren voor een langere periode zou kunnen, door de verbinding gedeeltelijk te verwijderen en omringende verlagen zo goed mogelijk schoon te maken, te drogen en de verbinding te vullen met een ingedikte epoxy. Wellicht hebben andere Swin eigenaren op dit gebied nog aardige tips.



WATERKAMPIOEN 1-2001

45