



DE HYBRIDE VERSIE VAN BARKAS HEEFT DRIE SCHROEVEN; DE MIDDELSTE IS VAN DE ELEKTROMOTOR.

OPMERKELIJKE INNOVATIE OP BRANDARIS BARKAS SUPERSPORT

# Twee diesels én een elektromotor

Op de afgelopen Hiswa te Water in 2023 waren twee nieuwe exemplaren van de Brandaris Barkas te zien. Respectievelijk de 900 Supersport en 1100 Supersport, gebouwd door Mogano Shipbuilding in Loosdrecht. De Barkas is al jaren op de markt, en ogenschijnlijk is er niets veranderd, maar beide boten bevatten onderdeks en onder de waterlijn een grote innovatie. Namelijk: drie motoren en drie schroeven, waaronder een elektrische aandrijving.

“We hebben tussen de twee diesels als extra krachtbron een elektromotor weten te plaatsen”, legt botenbouwer Menno Luyer van Mogano Shipbuilding uit. “De vraag naar elektrisch of hybride varen neemt toe, dus zochten we naar een manier om met de Brandaris Barkas ook elektrisch te kunnen varen, want in steeds meer gebieden wordt dat een vereiste. Een hybride opstelling met een elektromotor achter de diesel was niet ideaal, omdat een zware diesel een andere schroef vraagt dan een elektromotor. Na wat brainstormen kwamen we op het idee om de diesels iets op te schuiven en daartussen de elektromotor te plaatsen. Omdat het onderwaterschip geen kielbalk heeft en de romp geen binnenschaal, was die aanpassing mogelijk. Bijkomend voordeel is dat de schroef van de elektromotor ook dienst kan doen als stroomopwekker. Hij draait mee wanneer de boot op de diesels vaart en laadt dan de accu's op.”

Het extra gewicht achterin wordt gecompenseerd met loodballast van circa 250 kilo in de boeg, zodat de boot in balans blijft. Met de 2+1 configuratie kan de Barkas zowel snelvaren op ruim water als emissieloos fluisterstil toeren in de stad en natuurgebieden. De 9 meter heeft een elektromotor van 10 kW en de 11 meter heeft het dubbele vermogen; de motoren worden geleverd door Combi EPS uit Vollenhove. Als verbrandingsmotoren installeert de werf standaard Yanmar diesels van 110 tot 250 pk.

De 900 Supersport meet 9,00 x 2,75 x 0,65 meter. De 1100 heeft als maten: 11,00 x 3,00 x 0,70 meter. De boegschroef is een SidePower/Sleipner. De diepgang hangt af van de motorkeuze en uitrusting. De grotere versie heeft een accommodatie in het voorschip.



## Belijning gaat voor comfort

### HOUTBOUWERS

De boten worden gebouwd bij Mogano (Italiaans voor mahonie) Shipbuilding in Loosdrecht.

De werf is eigendom van Menno Luyer (1962), en zijn compagnon Chris de Jong



VAREND OP DE DIESELS LOOPT DE BRANDARIS BARKAS SUPERSPORT 900 HARD.

FLUISTERSTIL VAREN IN HET GROEN MET DE 1100.



(1986), die op termijn het bedrijf zal overnemen. Beide mannen zijn bevlogen ambachtslieden met hart voor hout. Luyer heeft een lange staat van dienst als houtbouwer, nadat hij de vakopleiding jacht- en sloepenbouw aan de LTS had voltooid. Daarna ging hij aan de slag bij de Scherpel-werf in Loosdrecht, bekend van de vletten. In 1990 begon hij voor zichzelf met de bouw van houten boten, waaronder de Scherpel vlet en Mogano Launch. Voor Dorus Wajer timmerde Mogano Yachts

de Kapiteinsloepen in; dat waren er in de hoogtij dagen zo'n tien per jaar, met acht man personeel.

In die dagen had botenverhuurder Ottenhome een werkboot in gebruik die in het oog liep. Deze barkas was gebouwd als begeleidingsschip voor de Olympische Spelen van 1936. Menig watersporter wilde dit schip kopen. Lang verhaal kort: Luyer kon op een gegeven moment de boot inmeten, veranderde het onderwaterschip van rondspant naar een knikspant, voor

MENNO LUYER (L) EN CHRIS DE JONG: VOORLIEFDE VOOR HOUT.



meer snelheid. Daarmee was eind jaren negentig de basis gelegd voor nieuw merk: de Brandaris Barkas.

Het schip van 8,50 meter lengte had aanvankelijk een Volvo van 150 pk, maar werd later uitgerust met twee keer 115 pk. Menno Luyer: "Wij deden bouw en Arthur Oskamp van 't Wijhe Watersport verzorgde de verkoop. Met succes; we hebben een tachtigtal Barkassen gebouwd. Later kwam er een elf meter bij, en tenslotte een 9 meter die de 8,50 verving."

#### OP HET OOG

Nadat Oskamp het merk had verkocht, liep de populariteit terug, al is er nu weer sprake van hernieuwde belangstelling. In 2020 kreeg Mogano de mal van de 11 meter aangeboden en voorzag het schip van een nieuwe dekmal. Slimme vondst: de bimini wordt onderdeks opgeborgen, wat ook op de 9 meter is toegepast.

Luyer vervolgt: "De romp is van polyester en wordt bij Theuws Polyester in Wieringerwerf gebouwd. Omdat er geen binnenschaal in zit, zijn custom built-uitvoeringen goed mogelijk. Wij bouwen de romp geheel in hout af, inclusief houten wrangen." Als ervaren vakman bouwt Luyer de boten nog op het oog.

Hij beschrijft zijn klassieke werkwijze die hij toepaste voor het ontwerp van de 11 meter.

"Op een blok vurenhout heb ik op schaal 1 op 10 een deklijn getekend die ik mooi vind. Die lijn heb ik uitgezaagd en vervolgens heb ik de kim bepaald, met behulp van een strooklat; gewoon op het oog. Daarna ben ik het model gaan schaven, eerst grof, daarna fijn. Steeds de vorm controlerend met strooklatten, net zo lang tot het model naar mijn zin was. Dat heb ik vervolgens om de 10 cm ingezaagd tot de hartlijn. In die zaagsneden heb ik papier met centimeterverdeling gestoken en zo de contouren van de spanten getekend. Die heb ik verder vergroot en uitgeslagen op een houten plaat, zodat er een lijnenplan op ware grootte ontstond. De spanten hebben we op de kop opgesteld en latten erlangs aangebracht. Door goed te kijken zie je



AMBACHTELIJKE HOUTBOUW BIJ MOGANO SHIPBUILDING IN LOOSDRECHT.



of die lat mooi strookt in de lengte. Zo krijg je een mooi gelijnde romp." En dat aspect weegt zwaar voor Luyer. "We willen wel dat onze schepen mooi ogen. We moeten achter ons product kunnen staan, want onze naam staat er op. Belijning gaat voor comfort", zegt hij stellig. De boten worden afgetimmerd

met teak en mahonie en stralen kwaliteit en klasse uit.

#### ONDERHOUD EN REPARATIE

Afgezien van de romp en bekleding, die door Aabes Bekleding in Nederhorst den Berg wordt gedaan, bouwt de werf alles aan de Barkas zelf en legt zich verder toe

op onderhoud en reparatie.

Het is duidelijk, bij Mogano wordt ambachtelijk werk geleverd met een hoofdletter A. Ook Chris de Jong kan zich daarin vinden. Tijdens zijn opleiding aan het Hout- en Meubilerings College in Amsterdam, liep hij stage bij Mogano Shipbuilding, om er daarna te gaan werken. Sinds een jaar of vijf jaar neemt hij de zaak geleidelijk over. "We bouwen in samenspraak met de klant en realiseren wat hij voor ogen heeft. Dat is een mooi proces."

Hij heeft vertrouwen in de toekomst. "Er zullen altijd mensen zijn die van mooie spullen houden en in een bijzonder, eigen schip willen varen", zegt hij vol overtuiging, "omdat we er slechts twee per jaar nieuw bouwen, blijft de Brandaris Barkas exclusief."

[www.brandarisyachts.nl](http://www.brandarisyachts.nl)

TEKST: LAURENS VAN ZIJP

BEELD: MOGANO SHIPBUILDING

