

ESSENCE 33

STREVEN NAAR PERFECTIE

Ze legden de lat hoog en wilden de Bentley onder de dagzeilers maken. Essence Yachts, nieuwe speler op de markt van dag- en weekendzeilers, levert met de Essence 33 een meesterwerk als debuut.

TEKST MARINUS VAN SIJDENBORGH FOTO'S EN ADVIES ROB BONTE

FLUSH
De tackline loopt onderdeks door een rvs buis naar de kuip.

HOEK DESIGN
De verticale lijnen van de opbouw verraden Hoek-signatuur.

**SPECIFICATIES
ESSENCE 33**

Lengte	11,17 m
Breedte	2,70 m
Masthoogte	12,13 m
Diepgang	1,80 m



We treffen eigenaar van Essence Yachts Michel Hof en compagnon Wout van der Meer aan de steiger, naast de twee eerste exemplaren van de Essence 33. Het eerste exemplaar was te zien op de Hiswa Amsterdam Boat Show begin dit jaar. Daar gooiden de ontwerper van André Hoek hoge ogen. Letterlijk, want de 1,80 meter diepe stekende kiel had flink wat ruimte nodig. “We wilden de Bentley onder de dagzeilers maken”, zegt Hof. “Een jacht waarop alles perfect is. We hebben overal over nagedacht.” Stellige uitspraken als deze, daar smullen we van. Kan een leverancier iets dergelijks waarmaken?

Bedrijf

Essence Yachts is als bedrijf nieuw op de markt, maar heeft in verschillende losse onderdelen ervaring opgedaan. Het voormalige Yagt, dat opging in Essence Yachts, leverde houten scheepsinterieurs. Hof zwaaide eerder de scepter bij het refitten van luxe motorjachten, waarvoor hij ook Yagt inschakelde. “We mikken met de Essence 33 op een publiek dat zich thuisvoelt in de wateren van St. Tropez”, aldus Hof. “We hebben er bewust voor gekozen om bekende merken te gebruiken. Dan weet de klant dat er iets goeds in huis wordt gehaald.” De Essence staat dan ook bol van de eerste klas materialen van gerenommeerde producenten. Het interieur is ontworpen door Guido de Groot Design. Ontwerpbureau Hoek Design is gekozen voor het jachtonwerp. Het oeuvre van Hoek bestaat vooral uit grotere moderne jachten met een klassiek uiterlijk. Dat maakt de Essence 33 een kolfje naar zijn hand.

De zeeglijn is licht oplopend naar het voorschip toe. In tegenstelling tot het gros van de markt van klassiek ogende dagzeilers is de Essence 33 voorzien van een kaarsrechte boeg. De koolstof boegspriet, die net als de rest van de rondhouten geproduceerd is door Hall Spars, past naadloos

in de boeg. Opvallend is het voorstag, dat in plaats van op de boeg aangrijpt op de spriet. Schijnbaar moeiteloos leidt een waterstag de krachten af naar de romp. Het voorzeil, dat daarvoor voorlijk van de boegpunt aangrijpt, biedt de gewenste klassieke aanblik.

In epoxy

De Essence 33 bestaat uit een met vacuüminfusie gebouwde epoxy-glasvezel sandwichconstructie, waarbij op zwaarbelaste punten koolstofvezel versterkingen in het laminaat zijn aangebracht. Het dek en de mast zijn van composiet materialen, en ook de kiel is van een schuim composiet versterkt met rvs staven die aan de kielbulb van 850 kilo zijn gemonteerd. Een ballastpercentage van 31 procent lijkt heel normaal, maar levert inclusief de langere arm (de 1,80 meter diepe stekende kiel) een groter oprichtend vermogen dan bij de gebruikelijke diepgang. Dat verklaart de ontzettend grote lap zeil op de Essence 33. De 54,5 vierkante meter zeiloppervlak aan de wind is goed voor een absurd hoge SA/D-verhouding van 28; normaal voorbehouden aan pure racers. De korte koorde van de kiel doet echter ook een kleine groeve vermoeden, waardoor uw stuurmanskunsten op de proef worden gesteld als u écht hoog wilt varen. De sportieve eigenschappen van de Essence 33 zijn subtiel verborgen. Waar de eerste boot was uitgerust met Quantum zeilen, zijn op de testboot North Sails 3di zeilen gebruikt. Met die puur koolstofvezel zeilen mochten we eerder varen (op de Xp33, zie *Zeilen* 6-2013), wat een waar trimgenot opleverde.

Tegen het rif

We zeilen rustig richting het Braassemmeer. Het vlakke water en de stabiele wind bieden alle kans om hoge snelheden te halen. De wind krijgt vat op het ongereefde tuig en duwt de boot gemakkelijk op één oor. De breedte van de boot past 3,7 keer in de romplengte. Dat maakt de boot tamelijk smal, dus we verwachten veel helling, zeker met dit tuig. Het water komt net niet tot

over de boordrand, dus we laten het zeil staan. De roeruitslag kost van nok tot nok slechts één stuurwielomwenteling, waardoor de boot erg direct reageert op het roer. Ook met veel helling is het roer nog goed te houden. De boot reageert daarbij zeer direct op de trim door de toepassing van buitengewoon rekvrij staand en lopend want en de 3Di zeilen. Druk lozen is een eitje.

Zelfrichtend

Op een koers van 30 graden aan de wind meten we 5,2 knopen snelheid. Minder dan we hadden verwacht. We betalen de prijs voor het extra nat oppervlak dat de helling met zich meebrengt. Daar staat tegenover dat de boot ook met extreme helling zelfs in de vlagen goed voelt op het roer. Een poging om uit het roer te lopen wordt halverwege in de kiem gesmoord door het balansroer. Na overtrekken verdwijnt de roerwerking doorgaans vrijwel geheel, maar bij de Essence komt er halverwege weer druk op het roer. De boot volgt gehoorzaam en valt weer af. Zonder handgrepen op het kajuitdak en zeerailing is een trip naar de boeg niet zonder gevaren, maar in principe hoeft u daar tijdens het zeilen ook niet te zijn. Zeker niet als u de optionele keerfok installeert. De zit in het gangboord over de kuiprand is uitstekend en het zicht naar voren goed. De grootschoot loopt naar een console voorlijk van de stuurstand. De console doet ook uitstekend dienst als voetensteun. De snelheid loopt op als we de schoten vieren en afvallen naar halve wind. De boot krijgt minder helling en de cijfers naderen de theoretische rompsnelheid (trs, 6,8 knopen).

Rompsnelheid

Voor het voorstag steekt nog een klein stukje boegspriet uit, voor een asymmetrische spinnaker. De tackline loopt door de boom en binnendoor via een ingelamineerde rvs pijp naar het orgel, dat in tweeën is gesplitst. De lijnen lopen alle onderdeks of via de kuiprand naar stoppers op consoles aan weerszijden van het stuurwiel. We hijsen een snuffer met daarin een flinke asymmetrische spinnaker. Via lichtgewicht blokken die volgens het houtje-touwtje principe aan de boot verbonden zijn, wordt de spischoot naar de lieren geleid. We loeven op naar halve wind en klokken 7,6 knopen, meer dan de theoretische rompsnelheid (trs). Onderweg terug naar huis lopen we ruime wind netjes op die trs.

Stil

De testboot is uitgerust met een 10 kilowatt elektromotor van Mastervolt en is dus stukken stiller dan een dieselmotor. Op deze boot zijn kosten



De koolstof boegspriet past naadloos in de boeg en behoeft geen fixatie; door de stagspanning blijft hij staan.



De afwerking, plaatsing van het bestag en ergonomie in de kuip zijn subliem. Let op de naadloze overgangen in de kuiprand.



Gesloten ligt het luik op nokjes.



In het motorruim past zeker anderhalve diesel.

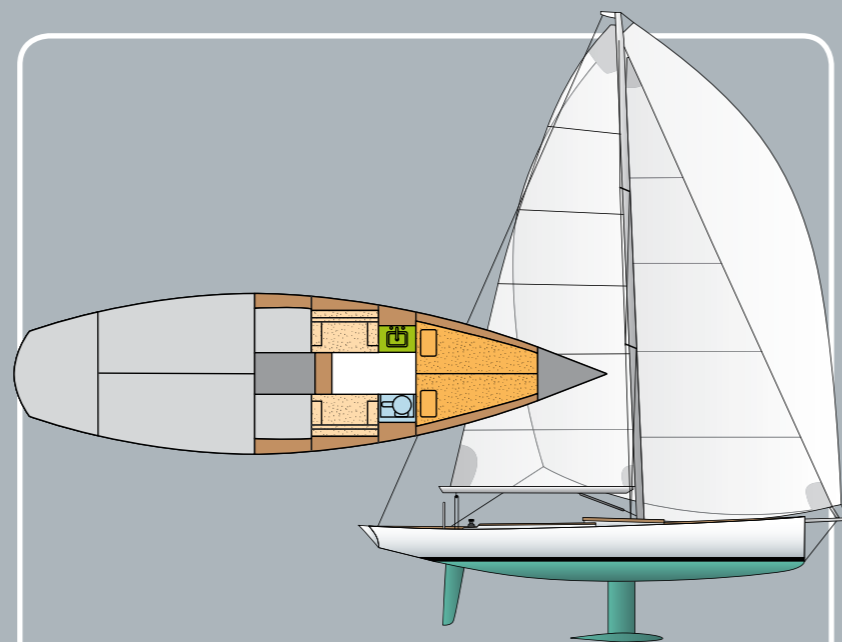


Dikke contraplaten spreiden de keilbelasting.

Elektronica en stuurautomaat onder de kuip zijn van de vloer gehaald.



Stuurstand en hierconsole zijn eveneens voetsteun onder helling.



SPECIFICATIES

LENGTE OVER ALLES (LOA)	11,17 m
LENGTE ROMP	10,12 m
LENGTE WATERLIJN (LWL)	7,80 m
BREEDTE ROMP (BMAX)	2,70 m
BREEDTE WATERLIJN (BWL)	2,11 m
MASTHOOGTE BOVEN WATERLIJN	12,13 m
DIEPGANG STANDAARDKIEL	1,80 m
HOOGTE VRIJBOORD (KUIP/VOORDEK)	0,78/1,00 m
BALLASTGEWICHT (BALLASTPERCENTAGE)	850 kg (31%)
WATERVERPLAATSING LEEG	2,75 m ³
ZEILOPPERVLAKE (GROOTZEIL/GENUA/ASYM. SPI)	28/26,5/± 85 m ²
I	12,15 m
J	4,40 m
P	11,20 m
E	4,20 m
MOTOR (ELEKTRISCH/DIESEL)	Mastervolt 10kW/Volvo Penta 13 Pk
INHOUD BRANDSTOF(TANK(S))	50 l
INHOUD WATERTANK(S)	60 l
INHOUD VUILWATERTANK	50 l
TOILETTEN	1
SLAAPPLAATSEN (MAX.)	2 (4)
ONTWERPCATEGORIE	CE B (zee, windkracht ≤8 Beaufort, golfhoogte ≤ 4 m), met Lloyds certificering
PRIJS VANAF (SPORTVERSIE)	298.870 euro (< 200.000 euro)
STANDAARDLUXEPRIJS	312.420 euro (+5%)

DE STANDAARDLUXEPRIJS is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking. Hierbij zijn alle extra's berekend die wij (nagenoeg) onmisbaar achten of waarvan wij zeer waarschijnlijk achten dat u deze zult aanschaffen. Bij de Essence 33 worden veel dingen standaard meegeleverd die bij andere jachten vaak onder de opties vallen. Standaard is onder andere laminaat uit epoxy en glas-/koolstofvezel, koolstofvezel mast, giek en boegspriet, rod rigging, Holmatro hydraulisch verstelbare achterstag en neerhouder, Lopolight navigatieverlichting en AWL Grip tweecomponentenlak. In de berekening van de standaardluxeprijs is een basisset zeilen en een grootzeilhuik meegenomen. Vanwege de aard van semi-custom bouwen is de prijs zeer afhankelijk van de wensen van de klant.

INFORMATIE

ONTWERP	Hoek Design, www.hoekdesign.com
ONTWERP INTERIEUR	Guido de Groot Design, www.guidodegroot.com
BOUW	Essence Yachts, Koudekerk a/d Rijn, www.essenceyachts.nl
LEVERANCIER	Essence Yachts, Hondsdijk 5, 2396 HG, Koudekerk a/d Rijn, 071-3421010, info@essenceyachts.nl , www.essenceyachts.nl

PRESTATIES

KOERS	Snelheid (knoepen)	Percentage van trs (6,8 knopen)
HOOG AAN DE WIND (30°)	5,2	76%
AAN DE WIND (35°)	5,6	82%
HALVE WIND (90°)	6,7	99%
HALVE WIND (90°) (met spi)	7,6	112%
RUIME WIND (135°) (met spi)	6,5	96%
VOOR DE WIND (160°) (met spi)	6,7	99%

OP DE MOTOR

Kracht elektromotor	Snelheid (knp)	Geluidsniveau (dB(A)) BB/kajuitingang/SB
HALVE KRACHT (eco)	5	96/74/94
VOLLE KRACHT (eco)	6,3	94/79/94
HALVE KRACHT	5,5	93/79/84
VOLLE KRACHT	7	89/94/89

ESSENCE 33 SA/D: 28, D/L: 153, TRS: 6,8

SA/D = SAIL AREA/DISPLACEMENT: zeiloppervlak in m²/(waterverplaatsing in m³)0,67
De verhouding van zeiloppervlak ten opzichte van waterverplaatsing geeft aan hoeveel voortstuwing per hoeveelheid waterverplaatsing kan worden geleverd. Een boot met een hoge SA/D-verhouding heeft relatief weinig wind nodig om snelheid te maken, terwijl er eerder gereed zal moeten worden bij toenemende wind. Wedstrijdjachten hebben typisch een hoge SA/D-verhouding. Een boot met een lage SA/D-verhouding heeft meer wind nodig, maar kan bij toenemende wind langer zonder rif.

D/L = DISPLACEMENT/LENGTH: waterverplaatsing in m³ x 0,98/(0,01x(lengte waterlijn in meters/0,30))³

De verhouding tussen waterverplaatsing en lengte wordt gebruikt om de relatieve waterverplaatsing van een boot weer te geven. Een boot met een hoge D/L-verhouding ondervindt veel weerstand bij voorwaartse verplaatsing, terwijl een boot met een lage D/L-verhouding gemakkelijk door het water gaat. Een toerjacht heeft typisch een hoge D/L-verhouding, terwijl bij een wedstrijd jacht de D/L-verhouding laag is.

TRS = THEORETISCHE ROMPSNELHEID: 2,45x/lengte waterlijn in m

De theoretische rompsnelheid is de theoretisch maximaal haalbare rompsnelheid van een waterverplaatsend object. Door de waterverplaatsing ontstaat een golf. Als de golf de lengte van het object heeft bereikt, neemt de weerstand ervan sterk toe. Om die weerstand te overwinnen en half te glijden of te planeren is veel energie nodig.



Onder het wegklapbare keukenblok is het toilet geplaatst.



Stuurboord is een goed geïsoleerde koelkast geplaatst.



Waar nodig voor inspectie zijn interieurdelen wegneembaar.

BEOORDELING

TESTOMSTANDIGHEDEN:

Braassemermeer, 16-21 knopen/5 Beaufort, vlak water

BEOOGD VAARGEBIED:

Binnenwater en kustwateren, Middellandse Zee

	1	2	3	4	5
Ontwerp	●	●	●	●	●
Zeileigenschappen	●	●	●	●	●
Zeilcomfort	●	●	●	●	○
Ergonomie Kuip	●	●	●	●	●
Bedieningsgemak	●	●	●	●	○
Staand want	●	●	●	●	○
Lopend want	●	●	●	●	○
Kwaliteit bijgeleverde zeilen	●	●	●	●	○
Beslag	●	●	●	●	○
Roer, constructie & effect	●	●	●	●	○
Interieur	●	●	●	●	○
Interieurafwerking	●	●	●	●	○
Kombuis	●	●	●	●	○
Slaapaccomodatie	●	●	●	●	○
Toilet en douche	●	●	●	●	○
Bergruimte	●	●	●	●	○
Plaatsing tanks en accu's	●	●	●	●	○
Motorinbouw	●	●	●	●	○
Gedrag op motor	●	●	●	●	○
Ventilatie	●	●	●	●	○
Waterafvoer (bilge)	●	●	●	●	○
Constructie kiel	●	●	●	●	○
Ergonomie binnen	●	●	●	●	○
Prijs-productverhouding	●	●	●	●	○

+ PLUS

- Sublieme afwerking
- Ontwerp en functionaliteit roer
- Nauwkeurig geconstrueerd

- MIN

- Ondeugdelijk anker
- Matige ventilatie

*Aan dek is
elk schroefje,
elke
vierkante
centimeter
bedacht*

NED
8447

HOGE STANDAARD
Romp en dek zijn standaard van
epoxy en glasvezel.

noch moeite gespaard om perfectie te benaderen, dus we verwachten ook een goede geluidsisolatie. De resultaten zijn opvallend. Hoewel de geluidsterkte bij de kajuitingang beduidend minder (onder de 80 dB) is dan bij een diesel, is de herrie in de kooien ongeveer even groot. Als we de gas-hendel maximaal naar voren duwen is het geluid gelijk aan dat van een diesel rond de 2200 toeren. De manoeuvreerbaarheid is uitstekend.

Vakman aan het werk

Aan dek is elk schroefje, elke vierkante centimeter bedacht. Voor de stuurman is er een extra inham op het niveau van de kuipbanken, zodat er gemakkelijk een voet kan worden geplaatst. Het formaat van de grootschootlier is uitgezocht op het snel genoeg binnen kunnen halen van de schoot, op de Lopolight die het heklicht vormt is een vlaggenstokhouder op maat gemaakt. Het verloop van de kuiprand naar het potdeksel is naadloos en zelfs de onderkant van de luikjes naast de mast – zodat u de wegwijzers voor vallen en trimlijnen kunt bereiken – ziet er mooi uit. De rugleuningen binnen kunnen ook buiten op de kuiprand worden geplaatst. Het interieurontwerp vloeit over in de kuip.

De ankerbak, die op de oorspronkelijke tekeningen tot op het vlak reikte, is opgehoogd. De trim is na de eerste tewaterlating nog aangepast en de tanks zijn nu in de punt geplaatst. Dat lijkt ons voor de rompbewegingen in zeegang niet wenselijk, maar dat hebben we niet kunnen testen. De ankerbak herbergt een van de weinige punten waar we kritiek op hebben. De mooie teak nokjes die het anker borgen kunnen de aard ervan niet ontkennen. Een paraplu-anker hoort thuis op een roeiboot, niet op een jacht van drie ton. De bakskisten zijn waterdicht af te sluiten. Om de luiken niet op de scharnieren te laten hangen, is er een kunststof nokje aangebracht aan de binnenzijde van de opening. Een elegante en doeltreffende oplossing voor een veelgezien probleem.

Onderdeks

Ook binnen is de boot geperfectioneerd. De bekleding is geïnspireerd op die van de Riva, een klassiek motorbotenmerk. Alle bekleding is van Sunbrella-materiaal gemaakt, zodat het tegen een stootje kan. Op de vloerdelen is kunstleer aangebracht van Vivavinyl. Blijft dat mooi? Hof: "Bij De Vries Lentsch (superjachtenwerf, red.) hebben ze dat tijdens de productieperiode van een jacht op de loopplank gelegd. Daar is honderden keren overheen gelopen en dat bleef goed." In de kleine kajuit kan met vier personen worden geslapen. Alle vier de banken hebben een lengte van minimaal twee meter.

Het elektrische toilet bevindt zich aan bakboordszijde onder de spoelbak met kraan. Het hele meubel klappt open op het kussen ernaast. Aan stuurboord zit een koelkast, met een flinke isolatielaag eromheen. Er is wat weinig kastruimte, maar er hoeft dan ook niet veel verstouwd te worden.

Motor en accu's

Onder het bed in de punt is een flinke hoeveelheid accu's aangebracht voor de elektromotor. Ze zijn goed vastgesnoerd en netjes gezekeerd. De bekabeling is uitstekend aangelegd en alle onderdelen zijn goed bereikbaar. De motorruimte is a-typisch. De levendigheid van een diesel heeft plaats gemaakt voor een stille elektromotor. Alle zaken zijn netjes geïnstalleerd en goed bereikbaar. Door de kleine elektromotor is de ruimte zeer overzichtelijk.

Installatiewerk

De kielbouten zijn goed te inspecteren. Zowel in het interieur als in de bakskisten is een elektrische bilgepomp aangebracht. Het kwadrant is goed bereikbaar via de bakskisten en in geval van nood ligt de noodhelmstok voor het grijpen.

Vijand van je eigen portomonnee

Alles is mooi, alles is strak afgewerkt, overal is tien keer over nagedacht. Maar, zo beaamd Hof, perfectie kost geld. "We zijn er een beetje van teruggekomen. Bij de sportversie streven we naar een totaalbedrag van rond de 150.000 euro." Hof beschikt dus over realiteitszin. Aan de achterkant van een paneel hoeft niet evenveel tijd besteed te zijn als aan de voorkant. De bouwkwaliteit, de gebruikte materialen en de gedachte achter de Essence 33 spreken ons ten zeerste aan. We zagen een soortgelijke instelling, zij het in mindere mate, in de Solaris 48 (Zeilen 10/2012). Het enige dat ons ervan weerhoudt om navolging te prediken is de prijs.

Conclusie

De Essence 33 is uitermate goed gelukt. Zowel vanbinnen als vanbuiten ziet de boot er prachtig uit. Het ontwerp is eenduidig en compleet, de afwerking subliem. De gebruikte methoden en materialen zijn van zeer goede kwaliteit. De combinatie van esthetiek en zeilkwaliteiten, vaak moeilijk te verenigen in een zeiljacht, komt hier goed uit. Onze enige aanmerking is het anker. Dat past niet bij de zorgvuldige overwegingen die aan de materiaalkeuzen vooraf zijn gegaan. Een kwaliteit als die van de Essence 33 heeft zijn prijs. Drie ton voor een dagzeiler is gewoon duur. Maar daarvoor krijgt u dan wel een Bentley. ●

ALTERNATIEVEN

FLYER 33

LXBXD	10,10X2,66X1,35 m
WATERVERPLAATSING	2,7 m ³
ZEILOPPERVLAK	48,6 m ²
PRIJS VANAF	211.750 euro
INTERNET	www.flyeryachts.nl



Soortgelijk in concept is de Flyer 33. Ontworpen door Dykstra Naval Architects, in zekere zin concurrent van de ontwerper van de Essence 33 Hoek Design. Wat betreft afmetingen zijn de jachten vrijwel overeenkomstig. De halve meter dieper stekende Essence draagt zes vierkante meter meer zeil, wat een hoger snelheidspotentieel oplevert. De Flyer is wat minder strak en modern afgewerkt, maar kost dan ook bijna een ton minder. SA/D 25, D/L 137, TRS 6,95

EAGLE 36

LXBXD	10,70x2,58x1,20 m
WATERVERPLAATSING	3,3 m ³
ZEILOPPERVLAK	50,90 m ²
PRIJS VANAF	161.535 euro
INTERNET	www.leonardoyachts.nl



De Eagle 36 beschikt over vier vierkante meter minder zeil dan de Essence. De romp is zestig centimeter langer. De overhangen en de 500 kilo meer gewicht geven de Eagle een comfortabeler en minder sportief karakter. De 36 heeft een beperktere accommodatie en heeft een klassiekere uitstraling. De Eagle 36 kost bijna de helft van de Essence. SA/D 23, D/L 190, TRS 6,81