



anwb.nl/watersport, de site voor watersporters

REGO PILOT 42

FRATSENLOOS



24 | WATERKAMPIOEN#21 2004

Plus

+ Gebruik van (binnen)ruimte

+ Vaareigenschappen

+ Lawaaibestrijding

Min

- Afwerking teakdekken

De Pilot was een aantal jaren geleden een begrip op de markt voor motorjachten. Willem Nielands ontwerp met een enigszins autoritaire uitstraling bleek aan te slaan. De Ruiters startte de bouw, VDL zorgde voor het vervolg. In totaal werden zo'n zestig exemplaren gebouwd. Van het topmodel – de 44 – niet minder dan 44 (wat een toeval). Maar er waren meer modellen, zoals de 42. Een boot die bij VDL volledig mislukte. Maar die nu – zij het in een volledig andere uitvoering – een tweede kans krijgt bij Rego in Lelystad.

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF |
ILLUSTRATIES PIET VAN DOESBURG

NADAT VDL stopte met de bouw van de Pilots leek het er even op dat het type in de vergetelheid zou raken. Maar dat ging Nieland wat te ver. Het succes van de Pilot was aanzienlijk en de naam bovendien gevestigd; zonde om die combinatie te laten verstoffen, nietwaar? Maar klakkeloos de oude Pilots nieuw leven inblazen was geen optie. Daar zat bovendien Rego (ook bouwer van Barkassen en Nielands 'Newlander') niet op te wachten. Dus pakte Rego de oude 42 op en gaf aan die boot z'n eigen draai. Het oorspronkelijke ontwerp werd op essentiële punten grondig herzien. Zo kreeg de nieuwe boot een grote open kuip, vier royale vaste slaappleatsen, een groot stuurhuis en een ruimbemeten natte cel. Bovendien veranderde het karakter van de boot. Was de originele 42 bedoeld als halfglijder (in feite een kleine versie van de toen populaire Pilot 50), de nieuwe 42 is in wezen een waterverplaatser. Rego kan evenwel de boot nog altijd leveren als halfglijder. Desnoods gebouwd in aluminium, de bouw van het casco wordt in dat geval uitbesteed.

Zet je alle zaken op een rij, dan mag je gerust stellen dat de 42 is omgevormd tot een meer conventioneel 'Hollands' motorjacht. Dat de markt voor dat soort boten groter is, blijkt wel uit de bouwaantallen. Wij voeren met bouwnummer 2; nummer 4 was op dat moment in aanbouw. Van de originele 42 is slechts één exemplaar gebouwd. Voor de duidelijkheid dat het om een écht nieuwe boot gaat, noemt Rego hem dan ook Rego Pilot – mét de nieuwe 39 (die onlangs op de Hiswa te Water lag) exclusief door Rego gebouwd. Rego bouwt per jaar zo'n tien schepen, waarvan ongeveer zeven compleet worden afgeleverd.

WATERKAMPIOEN #21 2004 | 25



TANKS OP HET VLAK

Rego doet al het werk zelf, met uitzondering van de aftimmering (die verzorgt Goorden in Dinteloord). Het casco is relatief licht: van 5, 4 en 3 millimeter dik staal, waarbij alleen het vlak en de scheg van 5 millimeter wordt gebouwd. Rego levert een keurig casco, maar stapt af van het tegenwoordig gangbare

Kenmerkend voor de Pilot (en andere Nieland-ontwerpen) is het stelsel van tanks op het vlak. Dit zorgt voor extra stijfheid, een laag gewichtszwaartepunt én een relatief grote bunkercapaciteit. De romp heeft een uitwaaiierende kop en achter naar binnen vallende zijden (zogenoeten *tumblehome*). Boven water oogt de Rego Pilot daardoor als een rondspant, maar mist hij de rollende karakteristiek van zo'n scheepstype. Z'n stabiliteit haalt de boot uit twee flinke sprayrails, de knikspantvorm onder water en een onder water gelegen zwemplatform. Die laatste constructie heeft tevens als voordeel dat schroef en roer zo ver mogelijk naar achteren kunnen worden geplaatst. Om ervoor te zorgen dat het schip goed koersvast is, heeft het ongeveer vanaf het midden een scheg. Ook wat betreft de styling buitenom is de boot aangepakt. Het meest in het oog springend zijn het terugvallend boeisel voorop en de fors bemeten pet op het stuurhuis. Twee zaken die van de boot direct een conventionele motorjacht maken.

GESCHIEDEN LEEFGEDEELTES

Kenmerkend voor alle Rego-jachten, niet alleen deze Pilot, is dat het dagelijks leven zich 'boven' afspeelt. Overdag zit je in de kuip of in het stuurhuis; de kombuis is dan ook nog eens zo geplaatst dat je altijd naar buiten kunt kijken en contact houdt met de rest van

de bemanning. In het lager gelegen voorschip is ruimte voor toilet, douche en de beide hutten.

Stuurhuis annex salon vormen als gezegd het 'hart' van het schip. Je vindt er een enorme tafel waaraan vijf tot zes personen moeiteloos kunnen zitten. De 'meevaarders' kunnen daar een plekje kiezen – als het weer het niet toelaat om in de kuip te zitten. Een betere plek vind je nog op de stuurboordlangsbank bij de stuurstand. Direct naast diezelfde stuurstand is ook nog eens een zitje geplaatst, maar de functionaliteit daarvan ontgaat ons. De aftimmering van het interieur in licht teak past prima bij de uitstraling van de boot: mooi, maar zonder fratsen.

COMFORT VAN THUIS

De toegang tot de machinekamer vind je in de kuip. Een prima oplossing: er zijn geen gaten in de salonvloer nodig, waardoor geluidsslekken vanuit de machinekamer naar boven toe tot een minimum worden beperkt. En dat merk je ook in de geluidsniveaus aan boord. De machinekamer zelf is – ook weer kenmerkend voor ontwerpen van Nieland – groot en bijzonder functioneel. Er is ruimte voor allerlei extra's voor de vaarder die op z'n boot het comfort van thuis niet wil missen. Nou moet ook gezegd worden dat de technische installatie van Rego er keurig uitziet. In de motorinstallatie tref je bijvoorbeeld

De Rego Pilot verraadt een 'no nonsense' aanpak

standpunt dat het ook 'aalstrak' moet zijn. De werf gebruikt nauwelijks plamuur voor het jacht wordt geschilderd. Misschien is dat even wennen. Je ziet hier en daar wel eens een oneffenheid. 'Nou en?', vindt Rego. De wijze waarop de werf bouwt is daarom niet minder, en niet of nauwelijks plamuren scheelt een heleboel geld. Staat die aanpak je aan, dan zul je goed met de zichtbare gevolgen daarvan kunnen leven. Maar je moet het ook niet overdrijven: de afwerking van het kitwerk van het teakdek is te slordig – dat heeft niks met 'no nonsense' te maken. Volgens Rego is dit probleem inmiddels aangepakt.



1



2a



2b

1 De voorzijde van het stuurhuis wordt in beslag genomen door de kombuis aan bakboord.

2a en 2b In de achterzijde van het stuurhuis vind je kasten en een bureau annex navigatiehoek en een ruime tafel voor zes personen.

3a en 3b Kenmerkend voor Nieland: ruimte in de natte cel, met natuurlijk een aparte douchecabine.

4 Gastenhut van het 'bedstee-type'; zonder deur dus. Het bed is echter ruim bemeten voor twee personen en een gordijntje ervoor levert al behoorlijk wat privacy.

5 Keurige motorkamer met dito installatie. Let op de dubbele filters, de manier waarop het isolatiemateriaal is aangebracht en de traanplaatvloer bijvoorbeeld.

6 De lichte afwerking van de eigenaarshut voorin doet het goed.

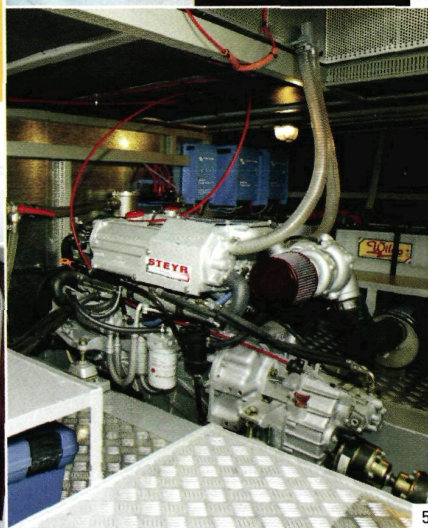
7 Volledig anders dan in z'n voorganger is de enorme open kuip. Onder de bank tegen het kajuitschot zie je het luik dat toegang geeft tot de machinekamer. Ook eigenwijs: de achterpui. Niet de gebruikelijke dubbele deur, maar een 'staldeur' waarvan ook alleen de bovenste helft openkan.



3a



3b



5



6



4



7



een dubbel groffilter/waterafscheider, dubbele koelwaterfilter, homokinetische koppeling en stuwdrukklager. Die laatste twee voorzieningen dragen ook weer eens bij aan het lage geluidsniveau binnen. De motorruimte is bovendien geheel geïsoleerd en de vloer is ontdreund.

HOEKIG

We varen met de Rego Pilot 42 vanuit Lelystad op een winderige dag op het IJsselmeer. De omstandigheden zijn af en toe behoorlijk ruig: maximaal 35 knopen wind (een goede 8 beaufort),

Het enigszins 'wrede' karakter is allerm minst onplezierig

bovendien pal lagerwal zodat voor Lelystad een kenmerkende knobbelige IJsselmeer-deining ontstaat. Ideale omstandigheden om te zien of deze 42 z'n stoere voorkomen ook eer aandoet. Daarin stelt de boot niet teleur. Je voelt dat hij zwaar is en een hoge vormstabiliteit heeft. Verstoring van z'n natuurlijke evenwicht wil hij zo snel mogelijk weer opheffen en dat geeft de boot een enigszins 'wreed' karakter. Onplezierig

De stuurstand met 'meevaardersbank' (stuurboord). De functionaliteit van het zijte naast de stuurstand ontgaat ons.

is het allerm minst, maar je moet even wennen aan z'n wat hoekige manier van bewegen. Nou is het bij 35 knopen wind natuurlijk ook aan te raden om gewoon te blijven zitten; dat is wel zo prettig.

ALS EEN KONING

De stuurman of -vrouw zit op de 42 als een koning op z'n troon. De stuurstand staat relatief ver voorwaarts, heeft een vaste stoel, een enigszins schuin geplaatst stuur en alle benodigde instrumenten direct in het zicht. Het uitzicht vanuit het stuurhuis is prima. Niet alleen voor degene die aan het roer zit trouwens, ook voor de meevaarders. Juist voor die laatsten is dat – zeker met wat minder prettige omstandigheden – wel zo prettig. Als je ergens zit 'weggestopt' is de kans op bijvoorbeeld zeeziekte vaak veel groter. Ook in de kombuis, gelegen in de overgang tussen stuurhuis en voorschip, houdt je prima zicht naar buiten.

KUNSTJES

De Rego Pilot 42 manoeuvreert gemakkelijk. De draaicirkels zijn wellicht naar huidige begrippen wat aan de ruime kant, maar dit levert in de praktijk geen problemen op. Voor 'kunstjes in de kleine ruimte' draait de boot z'n hand niet om. Wie het nóg makkelijker wil,

wordt overigens op z'n wenken be-diend: een boegschroef hoort tot de standaarduitrusting. Een absoluut pluspunt is verder de lawaaiestrijding aan boord. Willem Nieland heeft wat dat betreft inmiddels wel een naam hoog te houden (zijn door Consonant gebouwde Kusters bijvoorbeeld zijn eveneens opmerkelijk stille jachten). De diverse ontwerp-technische oplossingen (het stelsel van tanks in de bodem, de machinekamer-ingang in de kuip; om er maar een paar te noemen) werpen ook nu weer hun vruchten af. Op topsnelheid meten we in het stuurhuis niet meer dan 70 decibel; een heel goed resultaat.

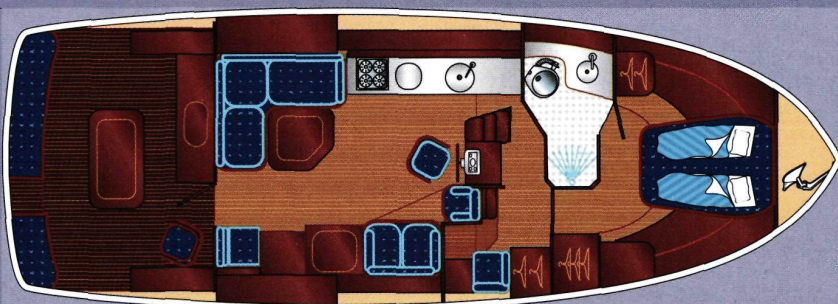
CONCLUSIE

De Rego Pilot moet je niet zien als een vervolg op de Pilots 'van vroeger'. Het model heeft een face-lift ondergaan. Al doet zich wel het vreemde voor dat die face-lift heeft gezorgd voor een gangbaarder, conventioneeler motorjacht. De kleinere Pilots van weleer waren wellicht wat té ver doorgevoerd in vormgeving en uitvoering om een groot publiek aan te spreken. Met de 42 heeft Rego de klok op een positieve manier teruggedraaid. Het resultaat is een goed gebouwde, prima varende boot die in alles een no nonsense aanpak verradert. 🌊

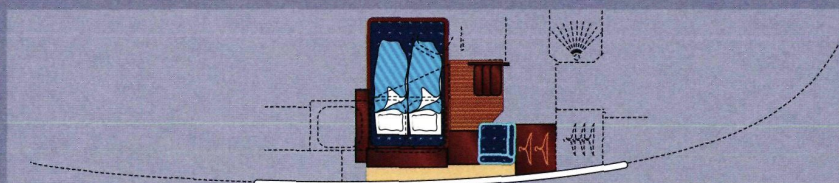


Diepgang
1,20 m

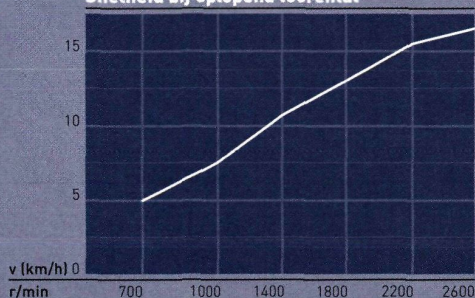
Breedte 4,39 m



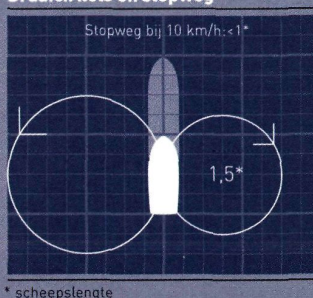
Lengte over alles 12,67 m



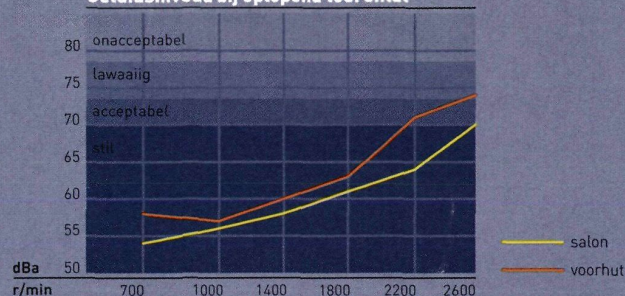
Snelheid bij oplopend toerental



Draaicirkels en stopweg



Geluidsniveau bij oplopend toerental



REGO PILOT 42 IN DETAIL

Gewicht	15.000 kg
Motorinstallatie	Steyer, 120 kW (163 pk), voorzien van homokinetische koppeling en stuwdrukklager, 45 mm watergesmeerde rvs schroefas met linksdraaiende vierbladsschroef
Brandstof	1.050 l (staal)
Water	780 l (kunststof)
Vuilwater	150 l (kunststof)
Elektrisch systeem	startaccu en accuboegschroef, 165 Ah en 200 Ah, 2 x 230 Ah serviceaccu, standaard walaansluiting met combi lader/omvormer, systeem voorzien van diodebruggen en aardlekschakelaar
Romp	vlak 5 mm staal, zijden 4 mm, dekken 3 mm, knikspant romp met sprayrail en geïntegreerd zwemplatform, waaiersteven en tumblehome in achterschip
Voorhut	dubbel bed 2 x 1,70 m; bergruimte in 2 x legkast en 1 x hangkast; binnenhoogte 2,05 m
Tweede hut	'bedstee'-type; bed 2 x 1,60 m; bergruimte in hangkast en nachtkastje; hoogte boven bed 1,10 m
Kombuis	driepitskooktoestel, oven, 100-literkoelkast en dubbele spoelbak; kastruimte onder aanrecht en enorme voorraadberging onder de vloer; stahoogte 1,95 m
Salon/stuurhuis	stuurstand met stuurstoel en apart zitje; bank, kastenwand en navigatiehoek aan sb; aan bb grote tafel voor 6 personen; bergruimte in kasten en onder banken; stahoogte 2 m
Sanitair	elektrisch toilet, wasbak en aparte douchecabine; stahoogte natte cel 2 m; stahoogte douchecabine 2,05 m
Ontwerp	Willem Nieland A Design
CE	B
Prijs in standaarduitvoering	€ 269.790
Standaard	onder meer Steyer 120 kW; dubbele filters machinekamer; boegschroef; walstroomaansluiting; koelkast, boiler, elektrisch toilet en heteluchtverwarming; teak interieur; anker en handankerlier; vaarinventaris
Prijs schip	€ 295.000
Vaarimpressie	
Extra's	onder meer aggregaat, dubbel glas, navigatieapparatuur
Bouw en verkoop	Rego Watersport bv Dokweg 14 8243 PT Lelystad telefoon (0320) 26 14 44 info@rego-watersport.nl www.rego-watersport.nl