

Vaartest Day.M8

GEBRUIKSGEMAK OPNIEUW UITGEVONDEN



DAY.M8

Lengte over alles	8,50 m
Breedte	2,35 m
Diepgang	1,15 m

Tientallen jaren bouwde Klaas Bood allerlei *one-offs* voor anderen en voor zichzelf. Eigenlijk was hij al gestopt met boten bouwen. Maar omdat het bleef kriebelen, bouwde hij een boot die nog nét in z'n garage paste. Het resultaat is een nette dagzeiler: de DAY.M8 – uitgesproken op z'n Engels, als *daymate*. Waarom is deze boot de moeite waard?

Tekst MARINUS VAN SIJDENBORGH / marinus@zeilen.nl Foto's LAURENS MOREL

De mal van een scheepsrump hangt tussen vier verandapalen op de oprit van een soort vakantiebungalow. Hier moet ik zijn. Een half uur geleden verliet ik de snelweg om de door Klaas Bood ontworpen en gebouwde DAY.M8 te kunnen varen. Het herinnert mij aan de tijd dat zelfbouw gemeengoed was en er in heel wat schuren en tuinen aan Neerlands' oevers boten lagen in diverse stadia van ontwikkeling. Ook Bood bouwde zijn boot in een garage, naar eigen inzicht en inspiratie. Maar verder houdt de vergelijking hier op. Klaas Bood was de amateurbouw al vroeg ontgroeid en maakte er zijn beroep van, waardoor de DAY.M8, anders dan vele andere zelfbouwprojecten, rap werd voltooid.

LOOPT HET GESMEERD?

"Gooi maar los." Geruisloos maakt de 8 meter lange boot zich los van de kant. De zwarte spriet steekt zo'n 80 centimeter uit voor de boot, maar omdat de fokroller er ook op staat, kun je er goed omheen manoeu-

verren. Ik zet de boot in z'n achteruit. Anders dan de wind die ruist door de groene bladeren, horen we niets. Slechts het geluid van efficiëntie. Als we ontsnapt zijn aan het doolhof van Terhorne en de Zoutepoel bereiken, hijsen we de zeilen. Dat betekent: 6 millimeter vallen en hijsen op de hand. Bedenk nu even hoe dun een 6 millimeter lijn is en dat je je grootzeil daarmee zou moeten hijsen. Dat klinkt pijnlijk, maar op de DAY.M8 gaat het uitstekend. In een vloek en een zucht is het zeil boven. Je bent de wrijving zo gewend dat het gebrek eraan bijna goedkoop aanvoelt. "Ik heb overal gekozen voor blokken met kogellagers," zegt Bood. "Zodat het makkelijk blijft." Lichtgewicht laminaatzeilen, een spiksplinternieuwe mast en de dunne lijnen maken het natuurlijk ook gemakkelijker. Bovendien houdt een subtiel modelletje giekophouder de giek al voor ons omhoog. Met een druk op de knop gaat de elektromotor stilletjes uit en draaien we weg naar het Sneekermeer. De boot pakt direct snelheid. Dat voelt goed!

AMBACHTSUREN

Het Flexiteek dek breekt het felle zonlicht. Ook het potdeksel, dat volledig rondom op de verschansing is aangebracht, is voorzien van een strip kunststof teak. "Handig als houvast," merk ik op. "Dat stuk bij de spiegel had nog wel wat voeten in de aarde," vertelt Klaas Bood. De vertakking in het potdeksel op het achterdek is strak afgewerkt. "Drie dagen ben je daarmee bezig. Ik heb direct maar een mal gemaakt, zodat ik er niet nog een keer over na hoeft te denken. Ja, het is wel kostbaar." Maar dan heb je ook een prachtige overgang.

MAATPAK

Bood heeft ervoor gekozen om de overloop achterwege te laten. "Ik ben een overloopadept, maar ik heb gemerkt dat maar heel

1. XXXXXXXXXXXX
2. XXXXXXXXXXXX
3. XXXXXXXXXXXX
4. XXXXXXXXXXXX

Bijschrijft nog toe te voegen.



1

2

3

4



weinig mensen – als ze een overloop hebben – 'm ook echt gebruiken," vertelt Bood. "Zelfs bij zwaar weer staat de kar nog gewoon in het midden." De grootschoot grijpt aan op het eind van de giek (voordelig voor de krachtenverdeling, dan heb je geen enorm zwaar beslag nodig) en loopt in een spruit naar het dek, met een snapblock aan loef en eentje aan lij. "Nu waait het ongeveer 10 knopen, maar als het iets minder waait, kun je de spruit ook iets verder naar binnen zetten voor meer twist," zegt Bood. Het werkende eind van de schoot loopt via een Ronstan flipflop-blok naar de stuurpositie. Dat naar boven schoten is even wennen; meestal komt de schoot vanaf de kuipvloer naar je toe. Ook als er veel druk in het zeil staat, is de schoot gemakkelijk uit de curryklem op de giek te wippen. Op sommige koersen is er wel voorzichtigheid geboden als er iemand aan lij zit in de kuip; je slaat de schoot dan gemakkelijk bij iemand in het gezicht. De boot pakt op deze ruime koers een klein beetje helling. Zoals het een keefok op ruime koersen betaamt, staat hij er niet fantastisch op, maar de snelheid is er niet minder om. Op het vlakke Sneekermeer klokken we zo'n 5,6 knopen.

ZELF DOEN

We loeven op naar aan de wind. Op de streamers aan het grootzeil en de telltales in de fok kunnen we uitstekend trimmen. De giek trekken we naar binnen om hoger te kunnen varen. Dat resulteert in iets meer helling. Ik trek de hekstag iets aan en de verjongde top van de mast buigt braaf naar achteren. Bood zet iets meer spanning op de cunningham en ik probeer aan loef over de kuiprand te gaan zitten. "Daar maken we nog een kussentje voor," zegt Bood. "Zo eentje dat onder het potdeksel precies in dat hoekje blijft liggen, zodat het ook niet weg kan waaien." Dat lijkt me heerlijk. Voor deze stuurhouding – of als je wat verder naar voren in de kuip wilt gaan zitten – heb je ook een helmstokverlenger nodig. Nu is er een kort model op gezet, wat geen soelaas biedt voor een sportieve zeilhouding. Doch smaken verschillen en een andere verlenger is in een handomdraai aangeschaft. De boot maakt meer snelheid richting het vakantiestrandje van het Terhorne. Ik noteer 5,8 knopen op een koers van zo'n 30 graden – 93 procent van de theoretische rompsnelheid! Dat is een uitstekende score. Ik stuur

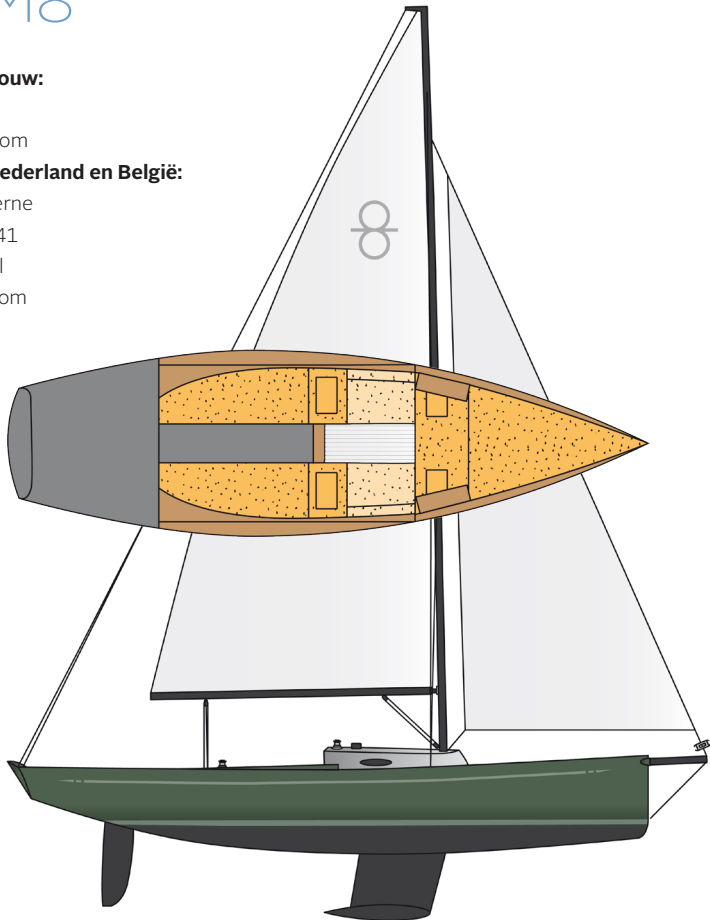
DAT NAAR BOVEN SCHOTEN IS EVEN WENNEN



DAY.M8

Ontwerp en bouw:

Klaas Bood
www.bybood.com
Leverancier Nederland en België:
By Bood, Terherne
+316 43007641
info@bybood.nl
www.bybood.com



MEETRESULTATEN

Testomstandigheden: Sneekmeer,
8-10 knopen/3 beaufort, vlak water
Onder zeil
Theoretische rompsnelheid (trs): 6,1 knp

Windhoek	Snelheid	trs
(schijnbaar)	(knopen)	(%)
30°	5,7 knp	93%
35°	5,8 knp	95%
90°	5,7 knp	93%
135°	6,0 knp	98%
160°	5,8 knp	95%

Kruishoek: 100°
(verschil kompaskoers aan de wind/aan de wind)

Op de motor	
kruissnelheid	4,3 knp
Kajuitingang	87
Kuip	85

volle kracht	5,7 knp
Kajuitingang	90
Kuip	87

dB(c) 80 stil – 90 normaal – 100 luid – 110 zeer luid

BEOORDELING

Ontwerp	▲▲▲▲▲
Zeileigenschappen	▲▲▲▲▲
Zeilcomfort	▲▲▲▲▲
Bedieningsgemak	▲▲▲▲▲
Gedrag op motor	▲▲▲▲▲
Staannd want	▲▲▲▲▲
Lopend want	▲▲▲▲▲
Ergonomie aan dek	▲▲▲▲▲
Beslag	▲▲▲▲▲
Roer, constructie & effect	▲▲▲▲▲
Kwaliteit bijgeleverde zeilen	▲▲▲▲▲
Interieur	▲▲▲▲▲
Interieurafwerking	▲▲▲▲▲
Kombuis	n.v.t.
Slaapaccommodatie	▲▲▲▲▲
Toilet en douche	n.v.t.
Bergruimte	▲▲▲▲▲
Ergonomie binnen	▲▲▲▲▲
Plaatsing tanks en accu's	▲▲▲▲▲
Motorinbouw	▲▲▲▲▲
Constructie kiel	▲▲▲▲▲
Ventilatie	▲▲▲▲▲
Waterafvoer (bilge)	▲▲▲▲▲
Prijs-productverhouding	▲▲▲▲▲

0 = slecht tot 5 = zeer goed

DE BOOT VAART EEN STUK LICHTER DAN DAT ZE ERUIT ZIET

de boot overstag; anders dan sturen hoeft er niets te gebeuren om te wenden. Een kind kan de was doen. De fokkenschoot trek ik aan vanaf de stuurpositie. De doorlopende schoot kun je zowel vanaf loef als vanaf lij aantrekken met een Lewmar 15 zelfhalende lier. Had ik al geschreven dat het makkelijk was? Na een paar overstagen noteren we de kruishoek op 100 graden. Een nette score, die iets onder het gemiddelde valt.

DICHT BIJ HET WATER

Naarmate de helling toeneemt, komt er steeds meer druk op het balansroer. Het vasthouden van de verlenger wordt dan onpretig, tenzij je aan lij gaat zitten. Een prachtig plekje, hoewel je geen zicht hebt naar loef. Het water schiet voorbij op 50 centimeter van mijn hoofd, zonder dat ik nat word. De dubbele verschansing en het potdeksel houden het gangboord en de kuip eenvoudig droog. “Het balansdeel maak ik nog 2 centimeter langer,” zegt Bood over de roerdruk. “Maar meer hoeft er wat mij betreft niet meer te veranderen. De rest is perfect.” De respons op het roer vertelt de stuurman dat er druk weggenomen moet worden. Niet dat er meer helling ontstaat of dat de snelheid terugloopt overigens, maar iets meer drift zal er naar verwachting wel zijn. Even trimmen dan maar: een klein beetje meer cunningham; een klein beetje minder schootspanning en de druk is weer weg. Goed dat het roer laat voelen waar de grens ligt, ruim voordat het oncomfortabel zou kunnen worden. Gaat het reven ook zo gemakkelijk? Dat proberen we uit. In plaats van de standaard reefhaak is er een smeereep geplaatst aan de voorzijde. Geen single-line reefing, maar een smeereep achter én een smeereep voor. Ik stuur de boot naar een hoge aandewindse koers en leg de helmstokverlenger in de hoek op de kuipbank om het roer in het gareel te houden. (Alles werkt zo soepel dat de boot eenvoudig van zijn koers afwijkt als je de helmstok niet vasthoudt.) Dan laat ik het grootzeil en de giek in de ophouder zakken en trek ik

eenvoudig de smeerrepen op de hand aan. Ook het grootzeil laat zich zonder lier gemakkelijk weer hijsen.

GEVOEL VAN VRIJHEID

De rechte boeg snijdt gemakkelijk door het water. Aan de achterzijde laat de geveegde kont het water gemakkelijk weer los. De boot vaart een stuk lichter dan dat ze eruit ziet. Misschien dat de kleur en het doorlopende potdeksel de illusie wekken van gewicht? Bood heeft duidelijk moeite gedaan om het beslag zo subtiel en klein mogelijk te houden (“meer heb je niet nodig”)... Komt het door de grote kuip? De hekgolf van een passeren-de klassieker benadrukt de waarheid met een flinke slinger: 1250 kilo voor een boot van deze lengte met een dergelijk interieur is behoorlijk licht. Dat de boot gemakkelijk in je eentje onder controle te houden is, geeft een gevoel van vrijheid. Je bent niet afhankelijk van je bemanning om de schoot aan te trekken in de overstag en de kuip is dermate groot, dat je eenvoudig met z’n vieren op pad kunt,

zonder dat die andere drie op hoeven te staan. Tegelijkertijd zorgen de hoge verschansing en het potdeksel ervoor dat je je veilig voelt in de kuip. Het ruim 1,80 meter lange achterdek leent zich uitstekend voor de betere zonnekoers; zowel schoot als giek komen daar niet eens in de buurt.

LICHTGEWICHT

Terug aan de steiger nemen we de constructie onder de loep. Hoe kan het dat een boot van dit formaat zo licht is? De romp is gebouwd van volglas laminaat (geen sandwich-/kernmateriaal). Het dek is op de horizontale delen wel voorzien van een pvc-schuimkern. Het grootste verschil zit ’m in de bouw binnen. Ingelamineerde multiplex schotten – en een paar spanten – zorgen voor de stijfheid van de constructie en vormen het interieur. Dat is een veel lichtere oplossing dan het gebruik van een polyester binnenschaal. Het dek is aan de binnenzijde beplakt met een product van Vivavinyl. “Gewoon met epoxy, niet met een lijm die na zoveel jaar loslaat,” zegt Bood.



Bijschrift mist nog.

XXXXXXXXXX

“Ik ben sowieso wel een epoxyman. Ik heb geen polyester topcoat gebruikt voor de binnenzijde, maar gewoon een witte epoxyverf. Op die manier hoeft je niet allerlei kritische bewerkingen te doen als je iets nieuws in de boot wil zetten.” Ter vervanging van de maststut heeft Bood een praktische, maar arbeidsintensieve oplossing bedacht. “Met zo’n ding midden in de kajuit houd je geen binnenruimte over. Daarom heb ik de compressie met een ingelamineerde balk en twee stutten overgebracht naar de romp.”

BOUWEN BIJ HOORA

Als de verkoop van de boot gaat lopen, dan kan Bood de DAY.M8 niet in zijn garage blijven maken. “De eerste romp is bij Zaadnoordlijk gelamineerd, maar die hebben hun handen al vol aan bijvoorbeeld Waaijer. Ik heb afspraken gemaakt met Hoora in

Heeg. Zij beschikken over de kennis en de faciliteiten om de boot in vacuüminfusie te bouwen,” stelt Bood. Dat kan bij Zaadnoordlijk ook, maar is voor de eerste DAY.M8 niet toegepast. “Dan zou het dek nog 50 kilo lichter worden. Dat gewicht kunnen we dan weer in de kiel steken. Of weglaten.” De kielconstructie heeft Bood als volgt aangepakt: de kielwortel maakt onderdeel uit van de romp – net als bijvoorbeeld bij Hallberg-Rassy’s. De polyester kielvin, waar ook de loden bulb aan vastgebout is, is vervolgens aan de kielwortel gelamineerd. De boot heeft een diepgang van 1,15 meter. “Tijdens het Friese Meren Project hebben ze alle Friese wateren op diepte gebracht. Met die 1,15 kun je tegenwoordig overal varen. Met 1,30 ook wel trouwens.”

MAN VAN DE PRAKTIJK

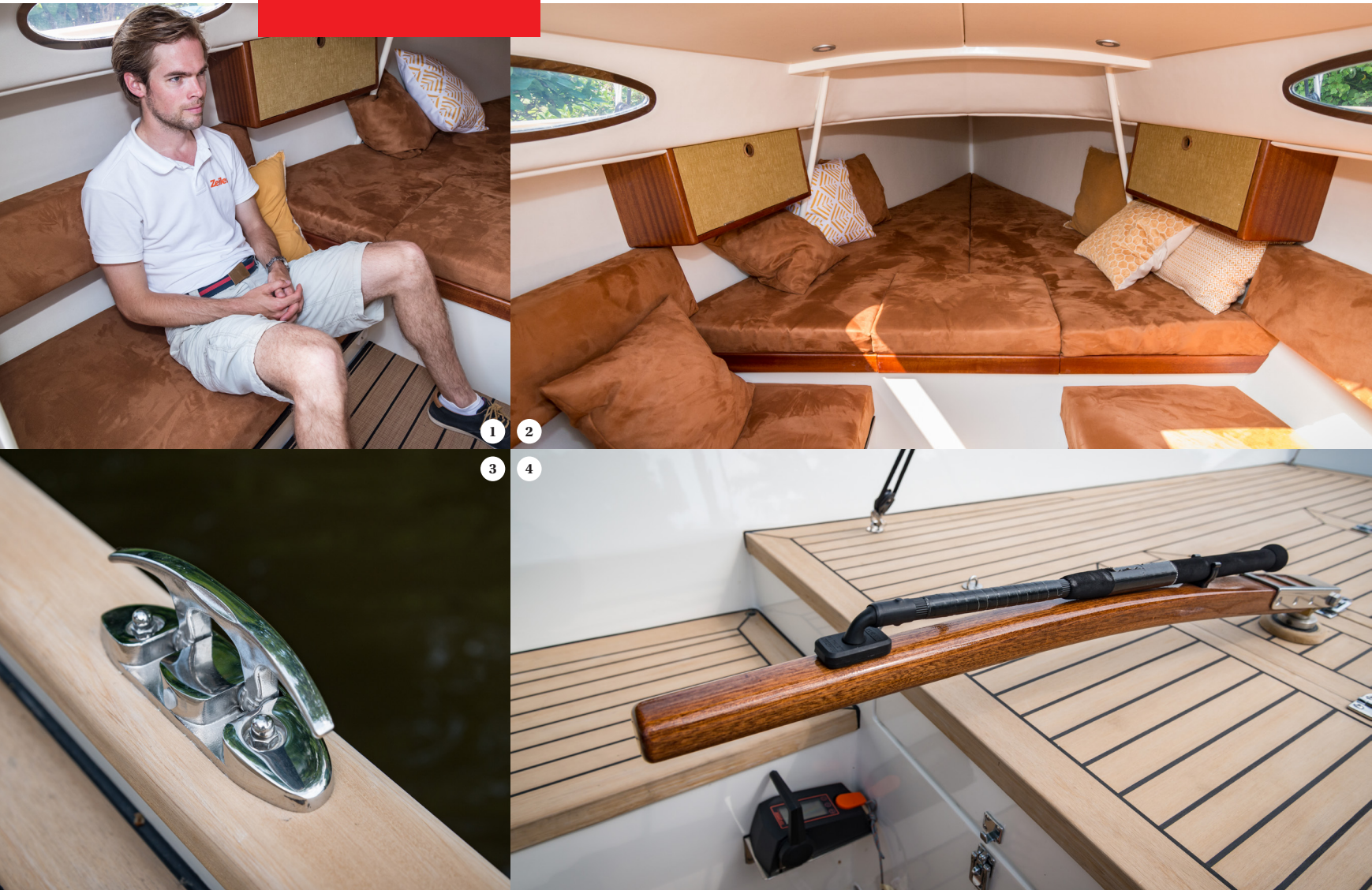
Het Z-spar mastprofiel is door Bood zelf voorzien van beslag. Ook heeft hij het beslag zwart laten poedercoaten bij een bedrijf in Duur; een groot deel van het Lewmar beslag is in zwart uitgevoerd om de boot zo

DE KIELWORTEL MAAKT DEEL UIT VAN DE ROMP

subtiel mogelijk te laten ogen. De fractioneel verstaagde mast is sterk verjongd en is voorzien van gepijlde zalings en een verstelbaar hekstag. De voorstag grijpt via de boegspriet aan op een waterstag. De dekindeling werkt prettig. In het achteronder is voldoende ruimte voor allerlei aanmeergelij. De ruimte onder de helmstok kan worden gebruikt als bun voor een eventuele buitenboordmotor. Nu is daar slechts de aansluiting te zien van de elektrische Torqeedo pod motor. De accu voor de elektromotor is onder de kuip geplaatst, achter de kajuittrap. Voor zover je een trede een trap kunt noemen. In diezelfde ruimte bevindt zich ook de laadelektronica voor de motor.

1. XXXXXXXXXXXX
2. XXXXXXXXXXXX
3. XXXXXXXXXXXX
4. XXXXXXXXXXXX

Bijschriften moeten nog ingevuld worden.



ALTERNATIEVEN

Foto's missen nog (en tabellen zitten verstopt)

SAFFIER SC 8 M CABIN

Luxer, met meer faciliteiten beneden-deks. Eenvoudig alleen te zeilen dankzij de keerkok. Steekt iets minder diep en heeft relatief minder zeiloppervlak.

Lxbxd	8,00 x 2,45 x 1,03 m
Waterverplaatsing	1,80 m³
Zeiloppervlak	28,35 m²
Prijs vanaf	69.900 euro
www.saffieryachts.com	

D-SAILER 23

Kleiner en met klassieker lijnen. Een volumineuzer ontwerp met standaard meer faciliteiten en bergruimte beneden-deks. Ook hier is het afwerkniveau hoog.

Lxbxd	7,00 x 2,25 x 1,00 m
Waterverplaatsing	1,25 m³
Zeiloppervlak	23 m²
Prijs vanaf	52.500 euro
www.damarin.nl	

BIEHL 8.8

Iets zwaarder met variabele diepgang. Faciliteiten en luxe benedendeks vergelijkbaar. Valt wat prijs betreft in een iets duurdere categorie.

Lxbxd	8,7 x 2,2 x 0,99-1,69 m
Waterverplaatsing	1,65 m³
Zeiloppervlak	33 m²
Prijs vanaf	64.872 euro
www.biehlmarin.com	

Op deze manier kun je de accu's in een paar uur tijd weer volledig opladen op de walstroom. Kiest een koper voor een dieselmotor, dan is hij ruim 2500 euro meer kwijt. “Dat zit hem met name in de uren die het kost om zo’n ding en alle toebehoren in te bouwen,” stelt Bood. “Mijn vrouw en ik hebben er nu al flink wat mee gevaren en we zijn nog niet te kort gekomen aan accucapaciteit hier in Friesland. Ik zou er ook nog wel het Wad mee op durven.” Zo veel is de motor natuurlijk ook niet nodig. Voorwaarde is dan wel dat de boot gemakkelijk zeilt: dat is gelukt. De elektra is voorbeeldig aangelegd en weggewerkt in kabelgoten. Dat is ook het geval bij het schakelpaneel en de serviceaccu, die onder het bed in de punt is geplaatst. Twee paddenstoelventilatoren zorgen voor een permanente ventilatie.

LANGSLAPERS

Aan de onderzijde is de boot vrij vlak, getuige de schaarse ruimte onder de banken

en onder de vloer. Dat betekent ook dat je, gezeten op de kajuitbankjes, laag bij de vloer zit. Je kunt evenwel gewoon rechtop zitten zonder dat je in de knel komt met het gangboord. De bedden zijn lekker lang; de hondenkooien maar liefst 2,65 meter! Verder naar voren, aan weerszijden van het bed in de punt, zijn goed afsluitbare kastjes geplaatst. Het vingergat zit nog iets te hoog, maar dat is gemakkelijk op te lossen. Onder het bed in de punt is veel bergruimte, waar eventueel ook een chemisch toilet kan worden verstouwd. De kleurstelling zal niet iedereen kunnen bekoren, toch springt die er wat ons betreft positief uit: het laat zien wat kleur kan doen met een boot. Deze DAY.M8 is gewoon gewrappt, een exercitie die ongeveer evenveel kost als het professioneel laten schilderen van de romp; ongeveer 2000 euro. Uiteraard zijn er allerlei kleuren mogelijk. De standaard wordt gebroken wit. ●

EINDOORDEEL

Hoe zeilt het?

De DAY.M8 zeilt heerlijk. Geruisloos, vloeiend en verijnd. De lijnen lopen licht, en klemmen en lieren laten zich eenvoudig bedienen. Je kunt met meerdere mensen op pad zonder dat ze noodzakelijk zijn voor het manoeuvreren onder zeil. Mede door het geringe gewicht zeilt de boot bovendien behoorlijk rap. Het strakke onderwaterschip en het reservedrijfvermogen in de bredere kont zorgen voor een stabiele vaart, ook onder helling. Het roer reageert goed en laat duidelijk weten wanneer er iets moet gebeuren.

Oordeel

De plassen op	▲▲▲
Dagtochten IJssel-/Markermeer	▲▲▲
Wadvaren	▲▲▲
Kleine oversteek	▲▲▲
Grote oversteek	▲▲▲
0 = ongeschikt tot 3 = zeer geschikt	

Buitengewoon handelbaar
Alles werkt vlekkeloos
Ruime kuip

Verhouding kuip/opbouw
Schuurwerk niet overal strak