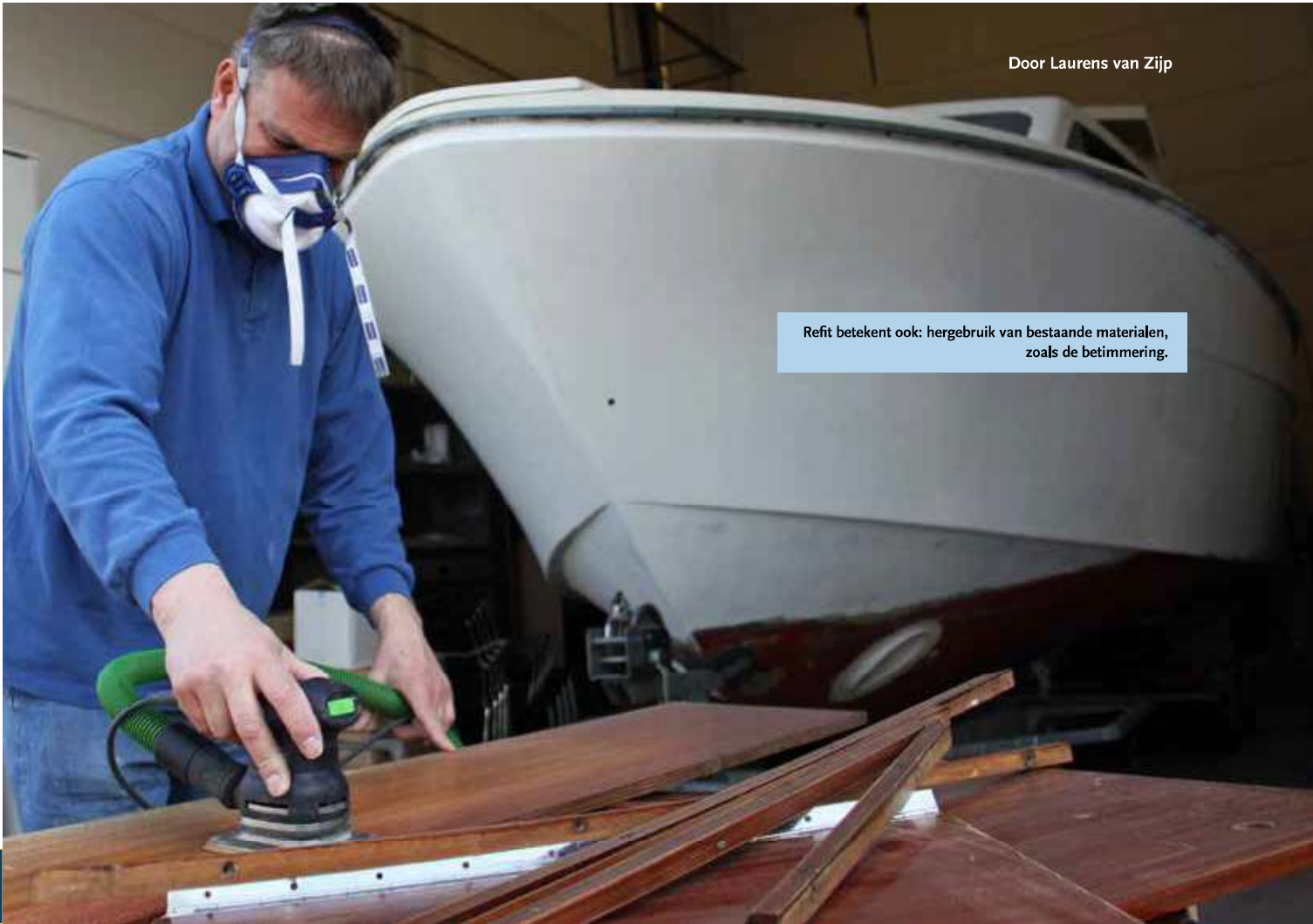


Refit betekent ook: hergebruik van bestaande materialen, zoals de betimmering.



Aqua Art geeft oude werfshipen een tweede leven

‘Grondige refit verlengt levensduur’

Het slopen van recreatievaartuigen is de laatste tijd een veelbesproken onderwerp. Onvermijdelijk voor schepen die echt aan het eind van hun bestaanscyclus zijn, maar voor andere boten is een grondige refit een optie om de levensduur te verlengen. Marco van den Berg van Aqua Art in Lelystad legt zich daarop toe. Hij heeft een bijzondere band met schepen van weleer, die zijn specialisatie verklaart.

Weinig mensen kunnen zeggen dat er een modellenlijn naar hen vernoemd is. Marco van den Berg kan dat wel. Zijn vader en moeder hadden de Marcoplast-werf, eerst in het Noord-Hollandse Blokker en later in Hoogkarspel. Ze noemden de van polyester gebouwde boten ‘Marco’. Dat waren geliefde jachten voor een groot publiek, zeg maar ‘de gewone man met smallere beurs’.

Van den Berg: “In het begin bouwde onze werf negen sloopstypen, van roeiboten tot kruisers. De Marco 560 was toen de grootste. In de jaren zeventig groeide de range met de 630, 730, 810 en de 860 tot en met een 13 meter model. In de toptijd was de productie enorm, honderden boten per jaar.” Zo zijn er duizenden Marco’s in de vaart gekomen.

Ontwikkelingen

Als kleine jongen was Van den Berg vaak op de werf te vinden en hielp dikwijls mee. Zo raakte hij vertrouwd met het boten bouwen en ontwikkelde hij zich tot vakman met twee rechterhanden. Een vaardigheid die hem vandaag de dag nog goed van pas komt; zo raakte hij onder meer betrokken bij klusprogramma’s op televisie. Een overname van Marcoplast zat er destijds evenwel niet in. Zijn vader verkocht de werf in 1983 aan Succes in Marknesse en Marco ging zijn eigen weg, de handel in en later begon hij een eigen bouwbedrijf. De watersport bleef wel trekken, hij voer

De Polaris (links) is klaar voor een nieuw leven; de 44 jaar(!) oude Marco 630 rechts wacht op een opknapbeurt.

in z'n vrije tijd met een Marco 630 en hij handelde een beetje in schepen. Steeds vaker kreeg hij vragen als 'Heb jij geen leuk bootje voor mij?' en 'Hoe moet ik dit repareren?' Dat zette hem aan het denken. Ook signaleerde hij een paar ontwikkelingen. Een grote groep watersporters kan of wil geen nieuwbouw meer betalen.

Marco: "Bij mijn vader kocht je vroeger een nieuwe boot voor 20.000 gulden, nu ben je al gauw het vijfvoudige kwijt voor een nieuw schip van vergelijkbare grootte. Tegenwoordig wordt minder tijd aan varen besteed dan vroeger. Watersporters verbleven met het gezin hele weekenden op de boot. Dat patroon is veranderd. De kinderen hebben tegenwoordig veel andere

Beaver Launches



Daar waar Aqua Art vooral de onderkant van de markt bedient, richt Jachtwerf De Rietschans in Lelystad zich met de Beaver Launches op het topsegment. De launchboot, naar een ontwerp van Peter Bosgraaf, is rijkelijk uitgerust. De polyester casco's worden in Turkije gebouwd en de afbouw met mahonie en teak gebeurt in Lelystad. Er zijn vooraan twee modellen, de 23 Sport en de 29 Picnic. Er is keuze uit een of twee motoren, waarbij een hybride voortstuwing met een diesel en elektromotor ook mogelijk is. Met de Beaver kun je dus zowel fluistervaren in een natuurgebied als snelvaren op ruim water.

www.beaveryachts.nl



Toeleveranciers

Voor de refits maakt Aqua Art uitsluitend gebruik van kwaliteitsmateriaal. De belangrijkste toeleveranciers zijn: ARC (teak), DG Rubber (slangen, leidingen, etc.), Epifanes (verf), Gebo (ramen), Lankhorst (diverse uitrusting), Viva Fabrics (stoffen, bekleding). De keuze voor nieuwe motoren gaat in overleg met de klant.

bezigheden, dus de boot wordt minder gebruikt. Waarom zou je dan een nieuw schip kopen; een tweedehands in goede staat is net zo aantrekkelijk. Of je vaart langer door met je huidige schip. Daarom is refit de ideale oplossing. En ook een duurzame, want een grondige refit geeft schepen een tweede leven."

Oersterke rompen

Met Aqua Art legt Van den Berg zich toe op de refit van courante tweedehands werfschepen, zowel motorboten als zeiljachten. "Refit is meer dan een kwastje verf opbrengen en wat slangen vervangen", verduidelijkt hij, "de kern is: grondig aanpakken en ervoor zorgen dat alles weer jaren meekan. Ik kijk altijd eerst naar de staat van het casco; als dat niet goed is, begin ik er niet aan. Maar het polyester van de merkbotten uit de jaren zeventig is van goede kwaliteit. In die tijd werd alles stevig gemaakt door extra lagen op te brengen. Dat lamineren gebeurde nog met de hand en het leverde oersterke rompen op. Osmose ben ik nog niet tegengekomen. Ik richt me vooral op werfschepen als Polaris, Waterland en uiteraard Marco, en ook zeiljachten als Dehler en Contest. We strippen de boot tot casco en bouwen hem dan weer helemaal op. Alles wat niet nog twintig jaar meekan, slopen we eruit; koelkast, toilet, bedrading, isolatie, raamrubbers, noem maar op." Dat opknappen lijkt iets wat mensen gemakkelijk zelf kunnen doen, maar zo eenvoudig ligt het niet. Een refit moet je niet onderschatten; het vraagt kennis van zaken en kost tijd.

Vervanging en hergebruik

Wat niet meer bruikbaar is, wordt vernieuwd. Spullen die hergebruikt kunnen worden, zoals een stuurstoel, worden opgeknapt en opnieuw gestoffeerd. De boot wordt van binnen en buiten geschilderd, inclusief de bakskisten en het motorruim. Met de hand, want spuiten drijft de prijs te veel op. "Het blijft tenslotte een tweede-

hands", benadrukt Van den Berg, "en vergis je niet, het is arbeidsintensief werk, zo'n open kruiser helemaal refitten kost bij elkaar zes, zeven weken. We passen de schepen aan de hedendaagse eisen aan, onder andere door een vuilwatertank of - als optie - een boegschroef in te bouwen." De voortstuwing - schroef, schroefas, koppeling, motor - wordt grondig geïnspec-

'We passen de schepen aan de hedendaagse eisen aan'

teerd. Als de motor weinig draaiuren heeft en nog goed loopt, volstaat doorgaans een servicebeurt. Een revisie is ook mogelijk, en soms is hermotorisering verstandig.

Nieuwe waarde

Vooraf maakt Van den Berg sluitende afspraken over wat er precies aan een schip gaat gebeuren. Worden de ramen wel of niet vervangen, wordt er één- of tweecomponenten verf gebruikt, et cetera. Dat voorkomt misverstanden achteraf. Hij geeft garantie van een jaar op de refit en drie maanden op een bestaande motor. Na een refit laat Van den Berg de boot beoordelen door een erkend taxateur om de nieuwe waarde te bepalen. Nuttig voor onder andere de verzekering, en de eigenaar weet dan ook wat hij jaarlijks afschrijft. Per jaar ligt dat volgens Van den Berg op circa 7% van de taxatiewaarde. De voordelen van refitten zijn zonneklaar:



Aqua Art knapt ook grote jachten op; zoals deze Brabantkruiser die verkoopklaar wordt gemaakt.

eigenaren kunnen langer blijven doorvaren, dus het gaat uitval van watersporters tegen. En als ze toch verkopen, biedt het beginnende watersporters een kans om tegen haalbare prijzen een volledig vaarklaar schip te kopen met eigentijdse techniek, dat nog lang meekan. Om een voorbeeld te geven, een gerevitaliseerde, courante Polaris Alpha met bestaande motor kost vanaf ongeveer 25.000 euro.

Kennis delen

Van den Berg schroomt niet om zijn kennis en ervaring te delen met anderen. Komende winter wil hij doe-het-zelf cursussen schilderen, elektra en motortechniek gaan organiseren voor geïnteresseerde watersporters. Ook op zakelijk gebied is hij niet

terughoudend om ervaring te delen. "Watersportondernemers moeten veel meer gaan samenwerken", zegt hij, "de tijden zijn veranderd en vragen om een nieuwe richting in de watersportbranche, waarbij we minder op eilandjes werken. Dat is echt nodig, omdat de hoogconjunctuur voorlopig niet terug zal keren." Zelf voegt hij al de daad bij het woord en schakelt geregeld collega's in om bij refit-klussen te helpen. Op zijn beurt helpt hij collega's, onder wie Robert-Jan Diepenbroek van Jachtwerf De Rietschans in Lelystad bij de afbouw van de Beaver Launches (zie kader). Intussen werkt hij ook aan een nieuwe activiteit:

Beagle boten

Onder die naam wil hij komend jaar een

nieuwe lijn open sportboten op de markt brengen. Veertien modellen, gebouwd in polyester, in lengte variërend van 3,80 tot 5,50 meter en verkrijgbaar in 21 standaardkleuren. Voor de voortstuwing zijn elektromotoren of buitenboordmotoren op gas van het Amerikaanse Lehr mogelijk. De prijsklasse ligt tussen de 3.000 en 17.000 euro en daarmee biedt Aqua Art opnieuw kansen aan het segment watersporters met kleinere beurs.

www.aquaart.nl



Het interieur is gestript en wordt weer opgebouwd, inclusief nieuwe tank.



Aanpassing aan hedendaagse techniek: een boegschroef.



In dit geval worden ook de ramen vervangen.