



Betaalbaar, maar niet goedkoop

Rego is bekend als een van de Barkasbouwers en tevens als bouwer van de Pilot en de Newlander. Dat kun je rustig luxe boten noemen. Met de Standard 35, een nieuw ontwerp van Lammert Huitema, richt de werf zich meer op de zogenaamde low-budgetmarkt. Standaardisering – de naam zegt het al – is dan één van de sleutelwoorden. Rego combineert dat echter met kwaliteit en een voor de prijs opvallend hoog uitrustingsniveau. En dat blijkt te werken: er zijn inmiddels al meer dan 20 boten verkocht.

ALBERT EEFING EN HANS PAPANBURG

„Verwar ‘standaard’ nu niet met ‘minder goed’”, zegt Rego-directeur Henny Broere. „Ik gebruik voor de Standard 35 gewoon dezelfde materialen die ik ook in de andere boten heb zitten en dat zijn luxe schepen, waaraan wij hoge kwaliteitseisen stellen. Het aantal opties is bij de Standard echter beperkt en voor wat betreft het interieur kan slechts worden gekozen uit twee verschillende

versies. Daardoor heb ik voor deze boot betere contracten kunnen afsluiten. Bovendien kan ik sneller werken, doordat veel stappen in de productie goed zijn voorbereid en ook de timmerman met geprefabriceerde interieurs snel uit de voeten kan. Zelfs het afmonteren gebeurt met vooraf gemaakte kabelbomen en borden met voorgemonteerde filters en pompen. Buiten de boot werk

je nu eenmaal een stuk vlotter. En dus goedkoper.”

LEKKER BOUWEN

Broere ontvangt ons in de kantine van zijn werf, in werkkleding. Rego heeft geen receptioniste en ook geen luxe kantoren. „Ik wil gewoon lekker bootjes bouwen, liefst 15 per jaar”, verklaart Broere. „En als het maar even kan werk ik zelf mee in de productie.” Broere weet zo doende heel goed wat er speelt, waar het de productie van zijn boten betreft. Tegelijkertijd houdt hij echter oog voor wat er leeft onder zijn klanten. Vandaar dat er bij Rego elke zaterdag een gezellige bijeenkomst is voor kijkers en kopers. Broere werkt met opvallend weinig personeel: twee man voor de bouw van de casco's, een timmerman en twee monteurs. Wie met die bezetting 15 boten per jaar wil bouwen, is

aangewezen op een strak werkschema, een beperkt aantal inrichtingsvarianten, een niet al te uitgebreide optielijst en goede afspraken met de toeleveranciers.

Het bouwen van één casco duurt bij Rego drieëneenhalve week. Het schilderwerk wordt vervolgens uitbesteed aan het letterlijk om de hoek gevestigde Yacht Painting Lelystad. „Zij krijgen om de drie tot vier weken een boot te schilderen en dat is toch een mooie basis”, meent Broere. „Vandaar dat ook zij wat aan de prijs konden doen.”

Het snijplan voor het casco is gedigitaliseerd door Jan Visser. Tegenwoordig wordt daarbij gewerkt met een zogeheten ‘strokenprogramma’, aan de hand waarvan je precies kunt zien waar bij het buigen en vastzetten van de drie gangen spanningen ontstaan. Als je die span-

ningen al in de bouwtekening wegneemt, scheelt dat veel tijd tijdens het lassen. Bovendien geeft het een beter resultaat: de platen buigen nu als vanzelf om de op maat gesneden spanten. Zo ontstaat een stijf en strak casco met vloeiende lijnen.

De romp van de Standard is gemaakt van gestraalde platen van 5 millimeter. Voor de opbouw worden platen van 4 millimeter gebruikt. Het casco wordt geslepen en geschuurd en daarna voorzien van een tweecomponenten systeem. Voor het onderwaterschip wordt gewerkt met een systeem van International, boven water wordt verf van De IJssel gebruikt.

MOOIE BOOT

Standaardisering mag dan een centrale rol hebben gespeeld bij de ontwikkeling van de Standard 35, het eindresultaat is er niet minder om. Ontwerper Lammert Huitema is een oude rot en ook met deze

Standard 35 heeft hij weer een mooie boot afgeleverd. Dat het schip een aantal duidelijke trekjes van de Barkas heeft, zal niemand verbazen. Het schip heeft zelfs de van de Barkas bekende apostelen, al zijn die niet door Huitema maar door Rego zelf aangebracht. Toch heeft de Standard met een ruim aan alle kanten overstekend kajuitdak en drie grote zijramen wel degelijk een eigen gezicht gekregen. Dat Huitema de verhoudingsgewijs de tamelijk brede boot daarbij iets elegants heeft weten mee te geven, is een prestatie op zich. Maar al te vaak oogt zo'n brede boot immers een beetje 'bonkig'.

SMAL GANGBOORD

De afwerking aan dek is prima. Op het toch al behoorlijk hoge boeisel staat een goed gelijnde en stevige rvs reling, die doorloopt tot aan de kuip. Rond de kuip is er geen gangboord en dan heb je ook geen reling

nodig. Op het voordek staan boven het boeisel uitstekende bolders, midscheeps vinden we aan weerszijden een klamp naar eigen ontwerp. Door tussen de twee poten ervan een extra verbinding te maken kun je nu een landvast beleggen zonder dat de verf wordt geraakt. Dat maakt een slijtstrip overbodig. Achter staat nog meer nieuws. Omdat daar geen plaats was voor een stevige bolder, ontwierp Rego een soort 'hoekkikker'.

Het voordek is niet al te groot en het gangboord is uitgesproken smal: slechts 30 centimeter en vooraan bij de kajuit nog minder. Wie over dit gangboord naar het voordek wil, moet zijn voeten voor elkaar zetten en dus lopen als een mannequin. Bij het ontwerpen van een boot moeten nu eenmaal keuzes worden gemaakt en meestal gaat het daarbij om kiezen tussen gemak en ruimte. Tegenover het 'ongemak' van

REGO STANDARD 35

Toerental per min.	Snelheid		Geluid in decibels	
	km/u	knopen	binnen	buiten
850	6,7	3,6	54	61
1000	7,3	3,9	54	64
1200	8,7	4,7	54	64
1400	10,2	5,5	57	67
1600	11,1	6,0	59	68
1800	12,1	6,5	62	68
2000	12,6	6,8	62	71
2200	13,4	7,2	65	72
2400	13,9	7,5	69	77
2600	14,5	7,8	73	82
2800	15,0	8,1	72	82
3050	15,6	8,4	74	83

ROMPSNELHEID: 14,3 km/u.

Tijdens proefvaart 1 km spuiroom mee. Er werd gevaren met vier personen aan boord. Windkracht: 6 Beaufort.

DECIBELWAARDEN: tot 60: stil; 60-70: niet hinderlijk; 70-80: aanvaardbaar; boven 80 onaanvaardbaar. Elke 3 decibels is voor het gehoor een verdubbeling van het geluid.

een smal gangboord staat in dit geval een ruime slaaphut, met veel hoofdruimte.

INTERIEUR

Het standaard in teakhout uitgevoerde interieur (van Jachtwerf Goorden) is strak gehouden. Veel rechte schotten en hoeken dus, maar wél goed afgewerkt. Er is niet afgedaan aan de kwaliteit; het interieur ziet er prima – en dus nergens 'goedkoop' – uit.

Voor een boot van ruim 10.00 meter (zonder het zwemplatform) is de slaaphut wonderlijk ruim. Het bed is hoog, maar er zijn prima opstappen. De hut biedt veel hoofd- en bewegingsruimte. Ook vóór het bed – je moet je tenslotte ook behoorlijk kunnen aankleden – en in de twee kasten is er veel ruimte.

Aan de stuurboordzijde is tegenover een grote kast de ingang naar een tweepersoons 'hondenkooi'. De salonbank erboven is verhoogd, waardoor je in de hut toch nog behoorlijk wat hoofdruimte hebt. Maar hoe je het ook wendt of keert, voor mensen met engtevores of stramme ledematen zijn dit soort slaappleatsen niet geschikt.

De douche/toilet combinatie is niet groot, maar wel compleet uitgevoerd. De warmwatervoorziening is standaard.

STUURHUIS

Het stuurhuis (met overal een



1, 2 en 3 De Rego Standard 35 is een prima varend schip, waarmee je ook nog eens goed voor de dag kunt komen.



stahoogte van 1,95 meter) ligt twee treden hoger en daar vinden we aan bakboord een goed uitgeruste kombuis met een mooi inbouw driepits gas-komfoor en dito spoelbak. De glazen afdekplaten kunnen ook als aanrecht dienen. De koelkast is ingebouwd naast de bank tegenover de kombuis en heeft een inhoud van maar liefst 130 liter. De oven in deze boot is natuurlijk een extra. De nieuwe schipperse heeft een speciale liefhebberij in koken, vandaar.

Aan bakboord staat ook de stuurstand, met een losse stuurstoel. De ruimte is krap, maar het gaat. Het instrumentenpaneel is overzichtelijk en bevat

alles wat noodzakelijk is: motor-instrumenten, tankmeters en de gangbare schakelaars. Alles wat je daarnaast aan navigatie-apparatuur denkt nodig te hebben, staat in de optielijst. Aan stuurboord staat een L-bank met stevige tafel. De bank staat op een verhoging, zodat je

goed naar buiten kunt kijken. Overigens niet naar voren en een meevaarstoel ontbreekt in deze versie. Voor eigenaren die graag grotere reizen maken, met lange dagtochten, heeft Rego daarom een andere versie van het interieur. De salonbank maakt dan plaats voor een di-

nette en daardoor komt dan tevens ruimte beschikbaar voor een tweede stuurstoel. De dinette kan worden omgebouwd tot een tweepersoonsbed – minder privacy maar goed of zelfs beter bruikbaar voor korte periodes – en de hondenkooi wordt welkome extra bergruimte. Wie verre

4 Stuurstand. **5** De stuursalon heeft twee massief teakhouten toegangsdeuren. **6** Douche/toiletcombinatie. **7 en 8** Smal gangboord en hoge opstap ernaartoe. **9** Stuursalon. **10** Henny Broere aan het roer. **11** Kombuis. **12** 'Hoek-kikker'. **13** De ruime kuip beslaat bijna een derde van de scheepslengte.



reizen maakt, heeft immers nooit genoeg ruimte! Voor de goede orde: de uitvoering met dinette (die onze voorkeur zou hebben) is standaard. Voor de indeling met salonbank en hondenkooi moet 4.970 extra worden betaald.

Onder de vloer van de salon liggen de tanks voor brandstof (staal, 250 liter) en drinkwater (kunststof, 390 liter). De zwart-watertank (kunststof, 100 liter) is een all-in-one systeem van Auerhaan.

KUIP

Twee massief teakhouten deuren geven vanuit de stuursalon toegang tot de ruime kuip, die twee L-banken heeft. Er is een hoge drempel, om eventueel inkomend water buiten de salon te houden. De zelflozende kuip is ruim. Hij beslaat bijna een derde deel van de bootlengte.

In het midden van de spiegel zit de toegang tot het zwempleateau. Dat zal waarschijnlijk ook de meest gebruikte opstap op de boot zijn. En dat is maar goed ook, want de opstap naar het gangboord – en daar moet je tijdens het varen heel vaak naar toe – is te hoog. Er is een trede en daarna moet je op een kastje stappen (aan bakboord staan daar de twee gasflessen in, aan stuurboord is het bergruimte) en dat is een hele stap voor korte of niet meer zo jonge benen. De werf gaat dit

nog verbeteren, heeft Broere beloofd. De teakvloer en de bankbekleding in de kuip van ons proefvaartschip is niet standaard. Ook de tent over de kuip is een extra. Voor de vloer en de bankbekleding ben je 6.560 kwijt, de tent kost 2.175 euro. Het kan echter ook heel goed zonder. Volgens onze maatstaven moet je met een standaardboot zo kunnen wegvaren, ook voor lange tijd. En daar voldoet deze Standard 35 ruimschoots aan. Dat zelfs de boegschroef tot de standaarduitrusting wordt gerekend, is voor een boot in deze prijsklasse zelfs vrij uitzonderlijk.

TECHNIEK

Ook de elektrische installatie is meer dan compleet. De boordspanning is 12 volt. Er liggen drie 'natte' accu's onder de vloer: één van 85 Ah voor het starten van de motor, één van 180 Ah voor de boegschroef en één van 230 Ah voor het verbruik. De laatste twee zijn van het type semi-tractie. Walstroom is standaard en een acculader van 30 Ampère ook. Verder omvat de professioneel in goten en buizen gelegde installatie voldoende stopcontacten, navigatie- en interieurverlichting, aardlekschakelaar en een accuwacht, waarop de conditie van de energieopslag kan worden gecontroleerd. In het toilet en boven het aanrecht vinden we een afzuigventilator.



REGO STANDARD 35

AFMETINGEN

Lengte:	10,70 m
Breedte:	3,85 m
Diepgang:	0,85 m
Doorvaarthoogte:	2,30 m (zonder mast)
Gewicht:	8.000 kilo (lege tanks)
CE-markering	C (kust)



CASCO

Materiaal:	staal (romp 5 millimeter, opbouw 4 millimeter)
Romp:	multitriknikspant, 3 gangen
Constructie:	spanten om de 40 centimeter
Schotten:	twee waterdichte schotten
Schilderwerk:	tweecomponenten systeem van International en De IJssel

TANKS

Diesel:	(staal) 250 l
Drinkwater:	(kunststof) 390 l
Zwartwater:	(kunststof) 100 l

VOORTSTUWING

Motor:	Yanmar 4JH4 vier cilinder 54 pk bij 3000/min (proefvaart: Yanmar 75 pk)
Keerkoppeling:	hydraulisch, Yanmar 2,3:1 Watergesmeerde as, afdichting Vetus vierbladschroef 18 x 17 duim boegschroef standaard
Blusinstallatie:	automaat CO ²

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet:	12 Volt dynamo 80 Ah
Accu's:	startaccu, boegschroef en een (230 Ah) voor boordnet, acculader 30 Ah, (omvormer niet standaard), boiler 40 l met 220V spiraal, walstroom, 2 lenspompen plus 1 hand.

PRESTATIES

Topsnelheid:	15,6 km/u
Draaicirkels:	over stuurboord > 1 lengte over bakboord < 1 lengte
Stopweg:	1 scheepslengte

PRIJZEN

Standaard:	vanaf 127,975 euro, (inclusief BTW)
Proefboot:	158.000 euro
Belangrijkste extra's:	zwaardere motor teak in de kuip elektrische ankerlier en maststrijkinrichting navigatieapparatuur (o.m. plotter) verwarming

BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp:	Ing. L. Huitema
Werk:	REGO Watersport BV Tel. 0320-2614444, fax 261614 Internet www.rego-watersport.nl



14



15



16



17

14 Eigenaarshut. 15 Ingang hondenkooi. 16 Voordek, met ankerlier en boven het boeisel uitstekende bolder. 17 Machinekamer onder de kuipvloer.

MOTOR

De motor ligt onder de kuip en dat is – net als de kombuis in de stuursalon – weer helemaal Barkas. Het heeft per slot van rekening ook enkele voordelen, zoals een beter ruimtegebruik en minder motorgeluid in de stuursalon. De goed geïsoleerde motorruimte heeft voldoende ventilatie, stevige werkplateaus en biedt genoeg ruimte voor onderhoud. Er is zelfs nog plaats voor berging van allerlei spullen, bij voorbeeld voor een paar vouwfietsen.

Standaard wordt een Yanmar 4JH4 ingebouwd. Het gaat daarbij om de nieuwe uitvoering van deze viercilinder diesel, die 54 pk levert bij 3000 toeren. Onze proefboot heeft dezelfde motor, maar dan in de uitvoering van 75 pk. En eigenlijk is dat een overbodig extra. De extra pk's kosten slechts brandstof, zonder dat de boot er ook maar een meter sneller door zal varen. Een motor loopt nu eenmaal het mooist (en dus ook het zuinigst en het schoonst), als boot en vermogen zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd. Helaas wil dit

nog steeds niet goed doordringen tot de kopers, met als gevolg dat veel boten in ons land overgemotoriseerd zijn. Juist bij deze 'Standard', waarbij door de werf een juiste motorkeuze werd gemaakt, wijzen we daar nog maar eens op.

Achter beide motoren wordt overigens een standaard keerkoppeling van Yanmar gemonteerd met een overbrengingsverhouding van 2,6:1. De watergesmeerde as (van Vetus) is gekoppeld via een homokineet.

VEILIGHEID

Uit de uitrusting op het gebied van veiligheid blijkt eens te meer dat Rego bij deze boot niet heeft bezuinigd op standaard voorzieningen. Zo heeft de gasinstallatie een detector met automatische gasflusafsluiting en zijn in het dak van de stuurhut niet minder dan vier openingen aangebracht voor permanente ventilatie. Dat laatste verdient een pluim, want die noodzakelijke voorziening is op veel boten gebrekkig! Ook elders is er op deze boot overal voldoende ventilatie, hoewel

wij de schuiframen uit de optielijst (745 euro) wel sterk aanbevelen. Tijdens warme zomers kunnen die méér dan van pas komen.

VAREN

Het waait hard op de dag van onze proefvaart (ongeveer windkracht 6) en met tegenzin besluiten we op de Hoge Vaart in de polder te blijven. Lelystad ligt op de lage wal en – hoewel we er alle vertrouwen in hebben dat deze boot dat wel kan hebben – zien we dat voor deze middag even niet zitten. Er moet per slot van rekening méér worden getest dan alleen golfgedrag.

De Standard is een stabiele boot waarmee je gemakkelijk vaart, al moet gezegd dat hij op het roer enigszins 'nervus' reageert. Dat wil zeggen dat de boot met geringe roeruitslag direct van koers verandert. Ook bij de proeven voor het koershouden merk je dat. De boot doet dat goed, maar niet zodanig dat je er als het ware bij kunt weglipen. Dat is overigens voor de veiligheid maar beter ook.

Boven de 10 kilometer per uur begint een hekgolf te lopen. Bij 12 km/u draait de motor met 1800 toeren als een zonnetje. Het geluidsniveau is dan binnen nog maar 62 decibels en dat is een mooi getal. Buiten is het een stuk meer, logisch want daar ligt de motor, maar ook daar kun je dan met 68 decibels goed verblijven. Bij de topsnelheid gaan we buiten echter ruim over de 80 dBA-grens en dat is wel veel.

De Standard is zeer wendbaar en dat maakt de boegschroef bijna overbodig.

Ook bij het achteruitvaren is de vaarrichting goed te corrigeren.

CONCLUSIE

De Rego Standard 35 is zonder meer een aanwinst: laaggeprijsd, maar niet 'goedkoop'. Het is een degelijk gebouwd en opvallend compleet uitgerust schip, dat heel plezierig vaart en waarmee je ook nog eens goed voor de dag kunt komen. Een prima toerboot dus, waarmee je – ook in de standaarduitvoering – probleemloos heel Europa door kunt.