



MONACHUS 45 PHAROS

Flexibel en sterk

Voor vernieuwende motorjachten ben je in landen als Slovenië en Kroatië aan het goede adres. Daar is na de sombere Oostblok-jaren sprake van een nieuw elan, want ondernemers hebben er eindelijk de mogelijkheden om lang gekoesterde botenbouwplannen te realiseren. Met een vaak verrassend resultaat, zoals in het geval van de Monachus 45 Pharos.

Tekst en foto's: Epco Ongering

Het voormalige Joegoslavië was volgens de charismatische werfeigenaar Hari Tabak een waar paradijs. "Niemand had honger, niemand zat zonder geld en niemand hoefde al te hard te werken. Je moest je alleen niet met politiek bezighouden, want dan liep je gevaar. Maar de zon schijnt hier meestal en binnen bepaalde grenzen was zakelijk gezien veel mogelijk. Door de banden met zowel Rusland als de USA beschikten we over alles wat we nodig hadden. Maar de oorlog maakte daar een wreed einde aan. "Tabak werkte oorspronkelijk voor een overkoepelende organisatie van Joegoslavische jachthavens en later voor de Griekse zeilbotencharteraar Kyriagoulis. Na het einde van de oorlog werd hij importeur van diverse Italiaanse merken luxe motorjachten. De nieuwe kapitalistische koers maakte de weg vrij voor een flinke stroom luxe jachten van de andere kant van de Adriatische zee. Merken als Feretti, Azimut, maar ook Fairline en Sunseeker werden in Kroatië goed verkocht en toonden aan dat daar

een groeimarkt voor luxe snelvarende jachten bestaat.

MONNIKSROB

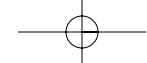
Tabak besloot op grond van zijn jarenlange ervaring met verkoop, service en onderhoud aan boten een nieuw merk te gaan opzetten. Hij koos als naam de Latijnse familienaam van het ras Mediterrane monniksrobben (monachus monachus). Dit bijna drie meter lange zeezoogdier wordt tegenwoordig met uitsterven bedreigd. De vissers op de Adriatische Zee beschouwen het zien van een monniksrob als een goed voorteken. Zo ook Hari Tabak, die toen hij plannen had om een eigen werf te beginnen ging vissen. In een flits zag hij het bedreigde dier opduiken en hij besloot op grond van dit voorteken zijn bootbouwplannen waar te maken. En vanaf dat moment stond de naam van zijn bedrijf vast: Monachus. De werf is op een half uur van Split in het binnenland van Kroatië gevestigd en heeft een productie-

capaciteit van maximaal achttien boten per jaar. Het eerste model werd door Tabak in samenwerking met nautisch ontwerper Srdjan Djakovic op papier gezet en daarbij kwam de ervaring van beide gelouterde watersportondernemers goed van pas.

GROTE WERK

De meeste boten in het luxe Mediterrane segment zijn zogenaamde flybridge jachten, maar de laatste jaren winnen de Lobster-achtige boten aan populariteit. In de lijn van de populaire Mochi's en Hinckleys moet ook de Monachus 45 Pharos worden gezien. Een luxe Lobster met een modern interieur en degelijke vaareigenschappen. Er zijn twee varianten van de romp: met klassieke ronde teruglopende flanken bij het achterschip en een ruimere vierkante versie. Ook de opbouw kent twee versies. In de eerste plaats is er de Pharos, genoemd naar de Griekse naam van het Kroatische eiland Hvar dat bekend staat om zijn





MONACHUS 45 PHAROS



trendy bezoekers. Daarnaast is er de Explorer. Bij deze stoere uitvoering is het kajuitdak met 1.20 m naar voren verlengd en daaronder een opvallende negatieve voorruit. Deze Explorer lijkt door de aparte kajuitopbouw op de 'passagemakers' en oceaantrawlers en is door zaken als tankinhoud en rompconstructie ook geschikt voor dit 'grote werk'. De eerstvolgende Monachus 45 die na twee Pharos modellen van de productielijn rolt zal naar verwachting zo'n opvallende Explorer zijn.

FLEXIBEL

De basis van een luxe snelle motorboot is een goede stevige, maar toch flexibele romp. In tegenstelling tot veel andere botenbouwers bouwt Monachus de rompen met enige flexibiliteit omdat te stijve boten een onprettig stuiterend zeedrag vertonen. Tabak is daar duidelijk over. "In de natuur is de dolfin het toonbeeld van zeewaardigheid. Die is sterk, maar toch ook heel flexibel. Zo bouwen wij ook de boten. "In de volglas bodem wordt als ruggengraat een gigantisch zwaar uitgevoerd polyester frame gelamineerd, dat bestaat uit vier langdraggers en negen spanten. De langdraggers lopen omhoog naar de structurele

schotten, maar worden door deze watervast multiplex delen onderbroken. Hierdoor is beweeglijkheid tussen de verschillende delen mogelijk en gedraagt de boot zich vriendelijker in ruwe zee. Om dezelfde reden worden de schotten wel aan de bodem vastgelamineerd, maar niet aan de zijkanten van de romp. Daar zijn ze met een flexibele ijzersterke Simsonlijm vastgezet, zodat de constructie niet aan sterkte hoeft in te boeten, maar toch torsie in de romp mogelijk is. Bovendien wordt iets van de energie van de golven door de beweeglijkheid van de romp geabsorbeerd. Voor het vaargedrag is verder belangrijk dat alle zware onderdelen laag in de boot worden geplaatst, zo dicht mogelijk bij het zwaartepunt. Dus zijn de tanks, accu's, de generator en de motoren laag en redelijk centraal gepositioneerd. En de voortstuwing is verder redelijk conventioneel. In afwijking van de huidige motorbotentrend heeft Tabak niet gekozen voor IPS aandrijving van Volvo Penta. Die levert bij aangroei onder de boot veel minder rendement op en loopt in de onvoorspelbare dieptes van de plaatselijke wateren een grotere kans op schade. Monachus kiest voor zescilinder diesels met V-drive en daarmee voor vertrouwde techniek die zich al jarenlang heeft bewezen.

AANGEPAST

De Nederlandse importeur van Monachus is Amber Yachting, een bedrijf dat is gespecialiseerd in exclusieve zeil- en motorjachten uit het Adriatische gebied. Met de werf is afgesproken dat de jachten ook zullen worden aangepast aan de Nederlandse markt. Dat betekent motorisering met Volvo of Yanmar motoren, veel keuzemogelijkheden in de uitvoering en nadruk op excellente comfortvoorzieningen. Cees Wijma van Amber Yachting verwacht veel van Monachus. "Door de flexibiliteit is de werf in staat de jachten naar de wensen van de klant of de importeur aan te passen. Met vier exterieuropties en een stuk of tien interieurvarianten kun je van semi custom built spreken. Daarnaast is de werf modern ingericht en heeft de leiding een

schat aan watersportervaring. Ze zijn duidelijk gericht op het maken van een degelijk kwaliteitsproduct met verrassende belijning. Zelf verwacht ik veel van de Explorer, die met de eigenwijze opbouw een stoere en toch elegante verschijning is. En dat is precies wat veel mensen zoeken in een luxe jacht."

SCHUIFPUI EN SCHUIFDAK

De geteste Pharos was het tweede jacht van de werf. Naast de fraai gelijnde opbouw met grote rond verlopende voorruit is vooral het megadegelijk uitgevoerde spantenframe opvallend. Dit toont aan dat het Monachus ernst is bij het creëren van een sterk, maar innovatief motorjacht. Dat zie je verder aan de romp, die wordt gekenmerkt door een waaiersteven, uitlopend naar een vrij vlak onderwaterschip aan de achterzijde met een deadrise van 19 graden. De boot beschikt over een relatief smal (65 cm) zwemplateau over de volledige breedte. Het is ook mogelijk om dit plateau hydraulisch te laten verzinken. De kuip is ruim en aan de achterzijde zijn twee brede zitjes, die omgeklapt toegang bieden tot een grote opbergruimte (bakboord) en een crewcabin aan stuurboordzijde. Hierin vind je naast een groot éénpersoons bed

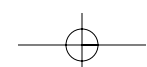
ook het toilet voor de bemanning. Aan de achterzijde is de rvs schuifpui eveneens degelijk uitgevoerd. Eindelijk een pui die onder het varen niet rammelt en gemakkelijk te openen en te sluiten is. Binnen is aan bakboord een U-vormige bank, bekleed met oranje leer. Ook de relatief smalle tweezits stuurbank is met deze opvallende kleur leer bekleed. Het stuurwiel bevindt zich precies in het midden van de tweezits bank en dat is niet ideaal. Daarom heeft de werf besloten de zitbreedte van de 96 cm brede bank te verruimen van 76 naar 86 cm. Ook kan het stuur meer naar de zijkant worden geplaatst. Er is bijzonder veel glasoppervlak, maar dat is op de schuifpui na, niet te gebruiken voor ventilatie. Daarom is in het dak een elektrisch verzonken schuifdak gemaakt, dat ventilatie onder alle omstandigheden mogelijk maakt. De afwerking is netjes. Tegen het plafond is Alcantara verwerkt en de betimmering bestaat uit Tanganjika mahonie en een wengé vloer.

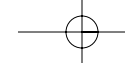
UITSTRALING

Eén niveau onder de salon vind je aan stuurboord de kombuis. In de testboot was de indeling vanwege de plaatsing van de koelkast niet

Een luxe Lobster met een modern interieur en degelijke vaareigen- schappen

erg praktisch, maar ook hier is de indeling naar wens van de klant aan te passen. Aan bakboord is de doorgang naar de gastenhut met twee gescheiden, 70 cm brede bedden. Voorin is de eigenaarshut met een bed van 200 cm lang bij 140-180 cm breedte. Ook de matrassen zijn degelijk en comfortabel: 12 cm dik koudschuim. Op de boot vind je twee natte ruimtes: aan bakboord die voor de gasten en aan stuurboord is de natte ruimte die bereikbaar is vanuit de





MONACHUS 45 PHAROS

Eindelijk een schuifpui die onder het varen niet rammelt



eigenaarshut. De voorzieningen zijn goed, al is het toilet voor de gasten wel erg laag (38 cm). Er is voldoende opbergruimte en ook de ventilatiemogelijkheden zijn prima. De verlichting bestaat uit LED lampen, die op zich een vrij steriele lichtstraal verspreiden. Maar door de bespanning van de wanden met Himalaya katoen en de opvallende kleurkeuze krijgt het geheel toch een warme uitstraling. Op het vorderdek is een groot zonnebed en daar is ook de diepe ankerkluis met lier en geïntegreerde kettington. Dat ziet er allemaal netjes uit. De dekken van het testschip zijn voorzien van

het optionele teakhout. Dit is netjes gelegd en voorzien van lijfhouten. De zeereling is degelijk, maar loopt niet helemaal door tot aan de kuip. Dat is gedaan om opstappen vanaf de zijkant gemakkelijker te maken, maar deze reling kan naar wens van de klant tot achter worden doorgetrokken.

EFFECTIEF

In het geteste schip rustten op de met rvs platen verstevigde motorsteunen twee 313 kW (425 pk) Cummins QSB dieselmotoren. De standaarduitvoering begint met één 353 kW (480 pk) zescilinder diesel. Verder is er ook nog keuze uit twee 280 kW (380 pk) of twee 480 pk Cummins dieselmotoren. De basis voor al deze QSB motoren is een 612 kilo zware zescilinder common rail diesel. Deze heeft een cilinderinhoud van 5900 cc (boring 102 mm x slag 120 mm) en is voorzien van turbo en aftercooler. De motoren zijn via een V-drive keerkoppeling verbonden met de vuistdikke watergesmeerde schroefassen en de vierblad 22" x 27" schroeven. Voor een effectieve verbranding wordt in de Monachus de buitenlucht met een ventilator direct in het luchtfilter gespoten. De motoren zijn onder het achterdek prima te bereiken. Er is voldoende ruimte om de belangrijke onderdelen direct te kunnen onderhouden en via een omweg is ook aan de buitenkant van de motoren te werken. Volgens Tabak is elke motor in ongeveer een half uur uit te bouwen. In een aparte ruimte meer naar voren vind je de rvs tanks (tweezijdig afgelast) voor water (510 liter) en diesel (2 x 770 liter) plus de 7 kVA Onan generator. Bijzondere aandacht is gegeven aan de ontbreuning en de motorkamerisolatie.

ROTS

Ten tijde van de test heerste er een hittegolf in Kroatië, dus zochten veel mensen verkoeling op het water. Desondanks was het rustig op het water voor de oude Romeinse vestingstad Split. Er was een zwakke wind en de golven waren niet hoger dan pakweg een halve meter. Ideale testomstandigheden dus. De zitpositie is prima



en je hebt er een goed overzicht. Staand sturen is lastiger omdat je dan tegen de dakrand aankijkt. Met de twee motoren en zowel boeg- als hekschroef is de boot gemakkelijk te manoeuvreren. Als de twee motoren ingeschakeld staan bedraagt de basissnelheid al vijf en een halve knoop, maar als dat te snel mocht zijn, is op de boot ook op één motor goed op koers te houden. Bij ongeveer 1600 toeren komt de boot in plané. De snelheid is dan 13,4 knopen en achter de boot verschijnt dan de mooie V-vormige hekgolf. Ook op één motor is het een planerend schip. Dat blijkt als we één van de motoren uitschakelen en met de ander volgas geven. Dan stopt de teller op 19 knopen, maar heb je nog altijd uitstekende controle over het schip. Stilliggend in de zelf veroorzaakte golven blijkt het effect van het lage zwaartepunt. De boot schommelt maar kort en ligt vervolgens als een rots in het water.

OVERSTEEK

Volgas bereikt de Monachus een top van 30 knopen, omgerekend 55 kilometer per uur. Er is maar weinig trim nodig en dan blijkt ook dat de boot sterk en toch flexibel is. Dit jacht is duidelijk ontworpen rondom een goede basis en de details zijn later ingevuld. Om volgas bochten te draaien moet je flink wat stuurbewegingen maken. Het totale stuurbereik bedraagt maar liefst 7 ¼ omwenteling. Maar het jacht dendert

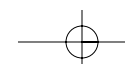
degelijk en comfortabel door het water en doet exact wat je ervan mag verwachten. Ook de acceleratie is goed, want al na twaalf tellen planeert de Monachus. Het geluidsniveau is normaal voor dit soort jachten. Op topsnelheid meten we 80 decibel, ongeveer de grens van het aanvaardbare. Maar als je op kruissnelheid (2400 toeren, 24 knopen) vaart, is er nog maar 75 decibel te meten. De actieradius bedraagt dan 635 mijl en dat betekent dat je gemakkelijk met een flinke snelheid de Adriatische zee kunt oversteken. En dat is niet alleen onder de ideale testomstandigheden best een aantrekkelijke gedachte.



Warme uitstraling door wanden met Himalaya katoen en de opvallende kleurkeuze

CONCLUSIE

De Monachus 45 Pharos is niet alleen een jacht met een aantrekkelijk uiterlijk. Het is tevens een degelijk gebouwd schip met veel verschillende gebruiksmogelijkheden. Onder de moderne lijnen gaan een doordachte constructie en een solide voortstuwing schuil. En dankzij de goede voorzieningen is het uitgebalanceerd en gemakkelijk te varen. Dat maakt de Monachus tot een sterk en flexibel jacht met ruim voldoende comfort voor frequent gebruik.





TECHNISCHE SPECIFICATIES

MONACHUS 45 PHAROS

TESTIMPRESSIE | MONACHUS 45 PHAROS

DISTRIBUTIE GEGEVENS	WERF/VERKOPER/IMPORTEUR(S)	AMBER YACHTING
STRAAT	INDUSTRIEWEG 19A	
POSTCODE EN WOONPLAATS	8531PA LEMMER	
TELEFOON	0514-534444	
FAX	0514-533661	
E-MAIL	INFO@AMBERYACHTING.NL	
WEBSITE	WWW.AMBERYACHTING.NL	

ALGEMEEN BOOTGEGEVENS	MERK EN TYPE	MONACHUS 45 PHAROS
WERF	MONACHUS YACHTS	
LAND VAN HERKOMST	KROATIE	
ONTWERPER	DJAKOVIC & TABAK	
CE- CATEGORIE	B	
MAX AANTAL PERS. VOLGENS CE	GEEN OPGAVE	
MAX BELADING VOLGENS CE	GEEN OPGAVE	

MATEN	LENGTE OVER ALLES (IN M)	13,85
	LENGTE ROMP (IN M)	13,80
	LENGTE WATERLIJN (IN M)	12,06
	BREEDTE (IN M)	4,20
	DIEPGANG (IN M)	0,95
	DIEPGANG OPTIONEEL (IN M) (*)	NVT
	DOORVAARTHOOGTE (IN M)	3,97
	WATERVERPLAATSING (IN KG)	11400
	BALLAST (IN KG) (*)	NVT

MOTORGEGEVENS	MOTORTYPE STANDAARD	1 X CUMMINS QSB 5.9 LITE
	MOTORVERMOGEN IN KW (PK)	280 KW (375 PK)
	MOTORTYPE TESTSCHIP	2 X CUMMINS QSB 5.9 LITE
	MOTORVERMOGEN IN KW (PK)	2X 313 KW (425 PK)
	AANTAL CILINDERS PER MOTOR	6
	KEERKOPPELING TYPE	GEEN OPGAVE
	OVERBRENGINGSVERHOUDING	GEEN OPGAVE
	STANDAARD SCHROEF # BLADEN	4
	DIAMETER X SPOED	22" X 27"

TANK VOLUME GEGEVENS	INHOUD BRANDSTOFTANK (LTR.)	1440
	INHOUD WATERTANK (LTR.)	510
	INHOUD VUILWATERTANK (LTR.)	120
	INHOUD GRIJSWATERTANK (LTR.)	120

ELEKTRISCHE INSTALLATIE	VOLTAGE	12V
	STARTACCU (AANTAL EN AH)	2 X 120AH
	SERVICE NET (AANTAL EN AH)	2 X 215 AH
	ACCULADER CAPACITEIT	80AH
	OMVORMER MERK EN TYPE	GEEN OPGAVE
	GENERATOR MERK EN TYPE	ONAN 7 KW

CONSTRUCTIE	ROMP: MATERIAAL	VOLGLAS ONDER WATER, FOAMCORE
	VERWERKING	SANDWICH BOVEN WATER EN OPBOUW
	DEKMATERIAAL	HAND LAY-UP
	VERSTEVIJINGEN	FOAMCORE SANDWICH
	ROMP - DEK VERBINDING	FRAME VAN 9 SPANTEN EN 4 STRINGERS
	ANKERUITRUSTING STANDAARD	LJUM, BOUTEN EN DEELS GELAMINEERD
		ANKERLIER PLUS KETTING

INRICHTING	AANTAL HUTTEN	2
	AANTAL VASTE SLAAPPLAATSEN	4
	AANTAL NATTE CELLEN	2
	MAXIMALE STAHOOGTE	202 CM

UITRUSTING EN PRIJS	STANDAARD VANAF PRIJS	€ 372.000 EX BTW AF WERF
	PRIJS GETEST SCHIP	€ 510.000 EX BTW AF WERF
	INCLUSIEF	2 MOTOREN, TEAKDEKKEN, GANGWAY IN CASSETTE, ETC, ETC
	PRIJS VAARKLAAR MET YACHT VISION	GEEN OPGAVE
	STANDAARDUITRUSTING**	GEEN OPGAVE
	GARANTIE ALGEMEEN	GEEN OPGAVE
	OSMOSE GARANTIE	

INCLUSIEF	TRANSPORTKOSTEN	FRANCO NL
	AFLEVERINGSKOSTEN	€ 300,-
	MINIMAAL HALVE TANK BRANDSTOF	€ 100,-
	LANDVASTEN FENDERS, VLAGGENSTOK EN VLAG	INCL
	STUURWIEL IPV	NVT
	HELMSTOKBESTURING (***)	
	KUSSENSET (***)	€ 1200,-
	KOMPAS (***)	OPTIE
	LOG/DIEPTEMETER (***)	OPTIE
	DEKZEIL / BUISKAP (***)	NVT
	KABELARING EN KOPLEGUAAN (***)	NVT

ACCELERATIE

	KNOPEN	KM/UUR
NA 5 SECONDEN	3,8	7,04
NA 10 SECONDEN	9,6	17,78
NA 15 SECONDEN	22,2	41,11
NA 20 SECONDEN	26,3	48,71
NA 30 SECONDEN	28,9	53,52

GELUID

MINIMAAL DB(A)	57 STUURSTAND
MAXIMAAL DB(A)	80 STUURSTAND

* = ALLEEN ALS VAN TOEPASSING ** = YACHT VISION DEFINITIE VAARKLAAR IS INCLUSIEF
 *** = ALLEEN ALS VERKRIJGBAAR

BEREKENDE WAARDEN

	45 PHAROS STANDAARD	45 PHAROS GETEST
LENGTE O.A. (CM)	1385	1385
LENGTE WATERLIJN (CM)	1206	1206
BREEDTE (CM)	420	420
WATERVERPLAATSING (KG)	11400	12400
MOTORVERMOGEN STANDAARD (KW) PK	280	616
MOTORVERMOGEN GETEST (KW) PK	375	850
RATIO LENGTE / BREEDTE	3,30	3,3
3 = GEMIDDELD, 2 = EXTREEM BREED 4= EXTREEM SMAL		
THEORETISCHE ROMPSNELHEID (IN KN.)	8,44	8,44
HOGER IS LANGERE WATERLIJN		
RATIO LENGTE OVER ALLES /WATERVERPLAATSING	6,15	5,98
5 = GEMIDDELD, 4 =ZWAAR, 6 = LICHT		
RATIO LENGTE WATERLIJN / WATERVERPLAATSING	5,36	5,21
5 = GEMIDDELD, 4 =ZWAAR, 6 = LICHT		
RATIO WATERVERPLAATSING / MOTORVERMOGEN (KW)	8,04	3,76
0-20 FORS 20-40 MATIG, >40 RELATIEF LICHT GEMOTORISEERD		
RATIO WATERVERPLAATSING / MOTORVERMOGEN (PK)	6,00	2,72
0-15 FORS 15-30 MATIG, >30 RELATIEF LICHT GEMOTORISEERD		

TESTGEGEVENS OMSTANDIGHEDEN

TEMPERATUUR	30 GR. C.
WINDSNELHEID	MAX 10 KN, 3 BFT
GOLFHOOGTE	MAX 50 CM
VAARGEBIED	SPLIT, KROATIE

DRAAICIRKEL

DRAAICIRKEL SB	14 METER
DRAAICIRKEL BB	14 METER

SNELHEID EN GELUID

	KNOPEN	KM/U	DECIBEL DB(A)
MINIMAAL 640 (1 MOTOR)	3,5	6,5	57
MINIMAAL 640 (2 MOTOREN)	5,5	10,2	58
900	7,0	13,0	62
1200	9,1	16,9	69
1500	11,0	20,4	71
1800	15,2	28,2	73
2100	19,6	36,3	75
2400	24,3	45,0	78
2700	27,7	51,3	78
MAXIMAAL 3000	30,0	55,6	80

VERBRUIK EN ACTIERADIUS

	VERBRUIK (L/H)	ACTIERADIUS (MIJL)	ACTIERADIUS (KM)
MINIMAAL 640 (1 MOTOR)	2	4667	8643
MINIMAAL 640 (2 MOTOREN)	4	3667	6791
900	8	2334	4322
1200	15,8	1536	2845
1500	30	978	1811
1800	53,3	761	1409
2100	74,2	704	1305
2400	102	635	1177
2700	133	555	1029
MAXIMAAL 3000	164	488	903

+ Pluspunten

Degelijke flexibele constructie
 Prima vaareigenschappen
 Comfort van hutten en salon
 Mediterrane uitstraling

- Minpunten

Uitzicht bij staand sturen
 Kombuisindeling testboot

