

# TEST: COOPER34





1

# HET AZUURBLAUWE WATER LONKT

Met de Cooper34 richt Cooperyacht zich op de internationale markt, waaronder het gebied rond de Middellandse Zee. Hiervoor is de moderne tender uit te rusten met twee Yanmar diesels van 250 pk om extra snel over het azuurblauwe water te kunnen vliegen. Maar ook in onze contreien en met wat minder vermogen komt de degelijk gebouwde en met zorg afgewerkte tender goed tot zijn recht.

JOLANDA SCHNEIDER EN YVONNE ZWAAN

Op het terras van het Fletcher Hotel in Loosdrecht zit André Tromp van Cooperyacht ons al op te wachten. Vanaf hier hebben we een mooi zicht op de Coopermarina, waar zoals de naam al doet vermoeden de Cooper tender goed vertegenwoordigd is. We zien diverse exemplaren van de Cooper680 en 800, maar ook nog een Cooper1000, die al drie jaar niet meer wordt gebouwd. In de verte zien we de Cooper34 arriveren, die vanuit Nieuwersluis, waar Cooperyacht is gevestigd, hierheen wordt gevaren voor onze testvaart van vandaag. Op onze vraag of we de Cooper34 als een vervanger van de Cooper1000 moeten zien, reageert

hij wijfelend. "De Cooper1000 was eigenlijk een grotere versie van de Cooper800. De Cooper34 is een totaal andere boot geworden. Kijk zelf maar." We vergelijken het uiterlijk van de twee boten en zien zo op het eerste oog als voornaamste verschil dat de vormgeving van de Cooper34 meer verfijnd is. De romp heeft meer zeeg en de spiegel heeft elegante rondingen gekregen. Richting het achterschip wordt de romp bovendien iets smaller; de boot heeft als het ware een 'taille'. Verder is het ovale patrijspoot in de boeg vervangen door een smal, rechthoekig vast raam en is de vormgeving van de luchtinlaten voor de motor-

**1** De Cooper34 is een snelvarende tender met een planerende romp.  
**2** De testboot is voorzien van een elektrische ankerlier. **3** De stuurstand van de Cooper34 is goed ingedeeld. Wel staat de gashendel wat ver weg als je zittend achter plaatsneemt. **4** De zithoogte op de comfortabele banken onder de buiskap is goed.

ruimte strakker geworden. André vult aan dat ook het onderwaterschip is aangepast. “De Cooper34 heeft een iets scherpere V gekregen en de schroef is wat naar voren geplaatst, in een halve maanvormige tunnel. Ook de gewichtsverdeling aan boord is geoptimaliseerd. Het lijken slechts details maar het komt allemaal ten goede aan het vaargedrag en de prestaties, die de boot geschikt maken voor ruim water zoals de Middellandse Zee.”

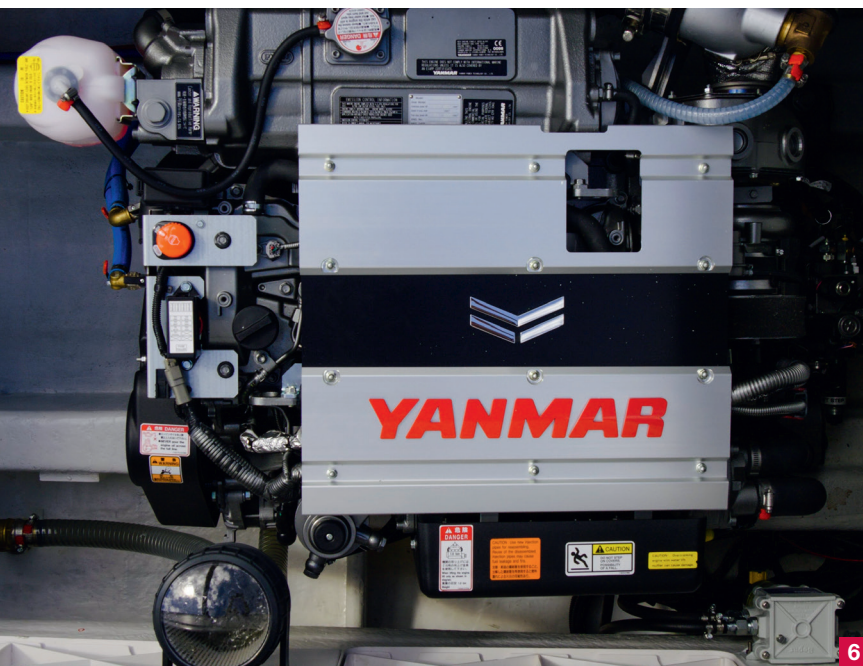
Alle modellen van Cooperyacht werden tot op heden in Cambodja gebouwd, maar voor de Cooper34 is een eigen werf in Turkije opgericht. “Dat is logistiek gezien handiger”, merkt André op. “Het transport van de Cooper34 kan nu via de weg en we hebben de mogelijkheid met klanten een bezoek te brengen aan de werf. Bovendien laat de bouw van dit model zich wat lastig inpassen in het strak geregelde en gestandaardiseerde bouwproces dat we in Cambodja voor de kleinere modellen hanteren. De bouw van de Cooper34 vraagt om een andere aanpak. In Turkije hebben we een team vakmensen kunnen aantrekken dat niet alleen goed polyesterwerk levert, maar ook met moderne elektronica overweg kan en maatwerk kan doorvoeren.” De ambitie is om zes tot acht boten per jaar te bouwen op de Turkse werf. Van de Cooper 34 is inmiddels bouwnummer drie verkocht.

## ZONNEDEK

Onze testboot van vandaag heeft inmiddels een plaatsje ingenomen aan een steiger in de Coopermarina. De witte romp schittert in de zon. De dekken en het potdeksel zijn met teak belegd, wat voor een warme en luxe uitstraling zorgt. “Wij passen liever plantageteak toe in plaats van kunststof, omdat je uit teak vlekken beter kunt verwijderen”, aldus André. “Bovendien vind ik echt hout veel mooier.” De Cooper34 heeft een groot zwemplateau dat ook is belegd met teak. Onder het grote zonnedeck achterop gaat de motorruimte schuil, waar in het geval van onze testboot een 250 pk Yanmar diesel in staat. Aan bakboord is een doorloop vrijgehouden die zwemplateau en zelflozende kuip met elkaar verbindt. “Mocht een klant kiezen voor twee motoren, dan komt er een doorloop in het midden van het zonnedeck”, legt André uit. Zo kun je eenvoudig via het zwemplateau aan boord stappen, of – indien mogelijk – via een van de opstapjes aan weerszijden van de kuip.

We nemen meteen maar even een kijkje onder het zonnedeck, waar alle techniek blijkt te zijn ondergebracht. Aan bakboord zien we de Mastervolt en CZone apparatuur en





## COOPER34

### AFMETINGEN

Lengte over alles	10,30 m
Breedte	2,90 m
Diepgang	0,75 m
Kruiphoogte	2,55 m (met buiskap) / 1,45 m (zonder buiskap)

### CASCO

Gewicht	ca. 3.600 kg
Materiaal	polyester, handgelamineerd
Rompvorm	diep-V, planerend
CE-markering	C

### TANKS

Brandstof	250 l, optioneel uit te breiden met extra tank
Water	110 l
Vuilwater	80 l

### VOORTSTUWING

Motorisering	standaard: Yanmar diesel, 80 pk testboot: Yanmar diesel, 250 pk maximaal mogelijk: 2 x Yanmar diesel, 250 pk
Aandrijving	V-drive
Besturing	hydraulisch
Boeg- en hekschroef	optie, proportioneel bedienbaar, Vetus

### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	12/230 V
Elektrische installatie	CANbus systeem van C-zone, gehele boord-systeem is digitaal geschakeld. Te bedienen en bewaken via Raymarine MFD op stuurconsole
Accu's	starten: 130 Ah, Mastervolt AGM service: 130 Ah, Mastervolt AGM
Acculader	optie, Mastervolt
Omvormer	optie, Mastervolt
Walstroom	optie

### PRESTATIES

Aanvangssnelheid	4,2 knopen (is te verlagen dmv trolling valve)
Topsnelheid	27,5 knopen bij 3700 rpm
Kruissnelheid	ca. 19 knopen bij 3000 rpm
Verbruik	26 l/u bij kruissnelheid, ofwel 1,4 l/nm

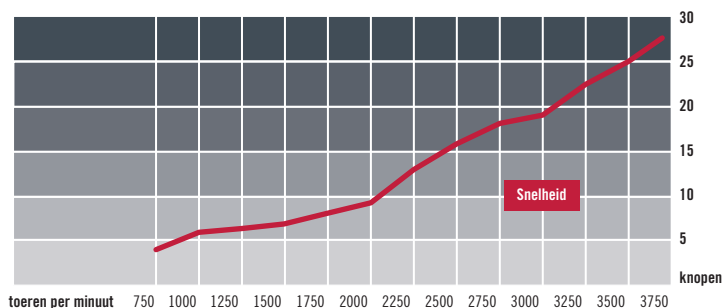
### PRIJZEN

Vanafprijs	€ 199.750,- incl. btw
Prijs testboot	€ 245.000,- incl. btw
Belangrijkste extra's	zwaardere motor, boegschroef, CZone systeem, Raymarine MFD, extra Dometic koelkast en lade, elektrische ankerlier, antifouling

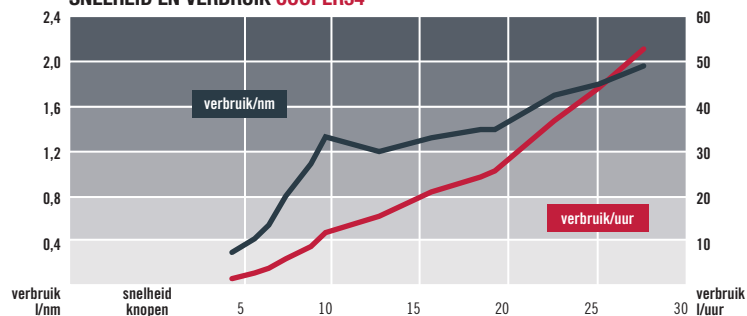
### BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	Studio Cooper, Flamme Yacht Design
Bouw	Cooperyacht Turkije
Verkoop	Cooper Yacht Angstelkade 2 a, unit 116, Nieuwersluis tel: 06-38675151 (Seb van der Hilst) tel: 06-1422 6325 (Harald Hoevenaar) tel: 06-5533 1677 (André Tromp) info@cooperyacht.com / www.cooperyacht.com

TOERENTAL EN SNELHEID COOPER34



SNELHEID EN VERBRUIK COOPER34



5 Over het interieur van de Cooper34 zijn we aangenaam verrast.

6 en 7 In de motorruimte van de testboot staat een 250 pk Yanmar diesel. De topsnelheid van de Cooper34 met deze motorisering is 27,5 knopen.



7

automatische zekeringen. De installatie ziet er keurig uit en de bedrading is gelabeld en fraai weggewerkt in kabelgoten. Aan stuurboord vinden we de accu's en midscheeps staat de motor. Om de voortstuwingsinstallatie compact te houden is gekozen voor een V-drive opstelling, waarbij de motor achterstevoren staat met dus de keerkoppeling aan de voorzijde. Rondom de motor is ruimte genoeg voor het uitvoeren van onderhoud en de viercilinder common rail diesel heeft voldoende lucht om aan te zuigen. Op het vlak zien we stevige stringers, die alleen nog wel een lijke vrf kunnen gebruiken. André beaamt dit. "Bij dit eerste bouwnummer moeten nog wat puntjes op de i worden gezet. Je ziet overigens dat de stringers een sandwich constructie hebben, de rest van het casco is vol polyester."

### OPEN KUIP

We sluiten de motorruimte, waarna we onze blik verleggen naar de open kuip. Die voelt prettig en ruim aan. Het voorste deel van het zonnebed achterop is voorzien van een omklapbare rugleuning, waarmee een bank ontstaat waar je met twee tot drie personen op kunt zitten. De schipper heeft vanaf hier de gashendel en het stuurwiel onder handbereik. De stuurconsole staat midscheeps en is zo gepositioneerd dat je er zowel zittend als staand achter kunt plaatsnemen.

Aan de voorzijde van de stuurconsole ligt de kuipvloer iets lager. Slim, want mede hierdoor is de zithoogte onder de

buiskap goed terwijl de vormgeving van de kap mooi aansluit bij de strakke lijnen van de tender en je er staand achter de stuurconsole overheen kunt kijken. De kap kan op allerlei manieren worden opengeritst, waardoor je hem zelfs als bimini kunt gebruiken. Haal je de voorste ramen eruit, dan ontstaat meteen een veilige doorgang naar het zonnedeck voorop. Gangboorden en een zeereling ontbreken immers op deze moderngelijnde boot. Voor de stootwillen is voorzien in een systeem waarbij de stootwillen op meerdere vaste punten in het potdeksel kunnen worden vastgeklikt.

De banken hebben een prettig diepe zit en hoge rugleuning en zijn voorzien van stevige kussens. Uiteraard is de ruimte in de banken te benutten als bergruimte en standaard wordt hier een grote koelkast geplaatst. Optioneel kan voor extra koelruimte worden gekozen, onder meer in de vorm van een koellade in de kajuit. Onder de kuipvloer staan de tanks opgesteld. Deze ruimte is bereikbaar vanuit de kajuit, door de toegangstrap weg te halen.

### KAJUIT

Een solide schuifdeur van rvs met getint glas biedt toegang tot de kajuit. Meestal is het interieur van een tender een ondergeschoven kindje, maar in dit geval zijn we aangenaam verrast over de zorg die er is besteed aan de afwerking van deze ruimte. André vertelt trots dat hij een interieurarchitect heeft geraadpleegd en het resultaat daarvan is duidelijk

zichtbaar. Rustieke kleuren als taupe, grijs en gebroken wit worden afgewisseld met panelen in fineer met een modern, maar warm houtmotief. Rechte lijnen zijn gecombineerd met ronde, zachte vormen en achter plafond en wandpanelen is indirecte, gele verlichting aangebracht. Daarbij is de ruimte effectief benut met zo veel mogelijk planken, laden, nisjes en kastjes. Het vaste V-bed voorin is ruim genoeg om met twee personen op te slapen en in het Corian aanrechtblad van het keukentje aan bakboord kan een kookplaat worden geplaatst. Aan stuurboord is achter een deur van getint glas de toiletruimte ingericht. De hoogte is beperkt, zelfs rechtop zitten is er niet bij, maar het is toch fijn dat de boot standaard over een elektrisch toilet in een afsluitbare ruimte beschikt.

## VAREN

We manoeuvreren de kleine haven uit voor een testvaart op de Loosdrechtse Plassen. Er staat een stevig windje dat gemakkelijk vat krijgt op de hoge romp, dus maken we dankbaar gebruik van de optionele proportioneel bedienbare boegschroef van Vetus. Een boegschroef is eigenlijk een must op deze boot, evenals de trollingfunctie op de gashendel waarmee we de vrij hoge aanvangssnelheid kunnen verlagen bij het manoeuvreren. De stuurstand is prettig ingedeeld, al zit de gashendel wel wat ver weg als we zittend vanaf de bank willen sturen. In staande positie is alles prima onder handbereik en is het overzicht rondom perfect. Door de rugleuning van de bank naar voren te klappen, kunnen we hier tegenaan leunen. Nu zit hiervoor nog iets teveel speling in de rvs constructie, maar dat wordt volgens André nog aangepakt.

In het midden van de stuurstand is een multifunctioneel

display van Raymarine geplaatst, dat niet alleen fungeert voor de navigatie, maar ook de motorgegevens weergeeft en is gekoppeld aan het CZone CANbus systeem dat op deze boot is geïnstalleerd. Alle op het C-Zone netwerk aangesloten voorzieningen zijn via een display van C-Zone in de kajuit te bedienen, via het display op de stuurstand en zelfs op afstand via een app op een smartphone.

Zodra we de ruimte hebben, laten we de snelheid van de Cooper34 geleidelijk oplopen. We voelen de boeg even omhoog komen, maar rond 18 knopen komt de boot in plané en vliegen we soepel over het water. Boot en motor voelen goed in balans. Aan isolatie in de motorruimte is nog niets gedaan, maar de diepe brom die de viercilinder diesel produceert ervaren we niet als storend. Als we bochten inzetten, blijft de Cooper34 stabiel op het water liggen en laat zich niet verleiden tot agressief vaargedrag. Op de testboot is het optionele Zipwake systeem met interceptors in de spiegel niet geïnstalleerd, maar de voorbereiding ervoor wordt wel standaard in de romp aangebracht. Echt noodzakelijk is de voorziening voor deze boot niet, de Cooper34 komt zonder ook moeiteloos in glijvaart.

## CONCLUSIE

De Cooper34 is een mooie tender met goede vaareigenschappen. De boot heeft een doordachte indeling en is met zorg afgewerkt. Daarnaast biedt Cooperyacht diverse mogelijkheden de boot naar eigen wens en smaak en afgestemd op het gebruiksdoel en beoogde vaargebied te laten uitrusten. We zijn benieuwd of de Cooper34 de mediterrane wateren gaat veroveren. Op de Loosdrechtse Plassen heeft hij in ieder geval al heel wat lovende blikken en opgestoken duimen geogst! **M**

**8** Ondanks het vrij hoge vrijboord is de Cooper34 een elegante verschijning.







De boottesten van Motorboot worden onafhankelijk van de werf, importeur of dealer uitgevoerd door een ervaren testschipper. Tijdens een boottest bekijkt de testschipper de boot kritisch van spiegel tot boeg, daarbij lettend op zaken als constructie, veiligheid, ergonomie, technische installatie en afwerking. Daarnaast maakt de testschipper een proefvaart, waarbij vaareigenschappen, rompontwerp en manoeuvreerbaarheid worden getoetst. De testschipper verricht dan ook metingen naar onder meer het geluidsniveau van de motor, hoe het motorvermogen zich verhoudt tot de boot, naar het brandstofverbruik en de snelheid.

Deze test is verschenen in het septembernummer van Motorboot 2023.