



MEDEWERKERS WERKEN AAN DE CONSERVERING VAN ENKELE CASCO'S

JUBILARIS WERKT AAN PROTOTYPE VOLLEDIG ELEKTRISCH JACHT

75 jaar Linssen Yachts

Dit jaar viert Linssen Yachts haar 75-jarig bestaan. De werf uit Maasbracht bouwt jaarlijks zeventig nieuwe motorjachten en staat bekend om de efficiënte manier van seriebouw. Het jubileum is ook een moment om vooruit te kijken. "In 2025 hopen we een prototype te kunnen laten zien van een volledig elektrisch jacht."

Het devies van oprichter Jac. Linssen was: "Je moet altijd trachten je klant net iets méér te leveren dan hetgeen je hem verkocht hebt." Dat is tot de dag van vandaag nog steeds een rode draad die door de bedrijfsvoering van Linssen Yachts loopt. "Wordt een detail aan een van onze modellen gemodificeerd of verbeterd, dan

voeren we dit integraal door. De opdrachtgever profiteert zo van het continue proces van optimalisatie," zegt Yvonne Linssen, commercieel directeur en derde generatie van het familiebedrijf. Gevestigd in het Limburgse Maasbracht, bouwt en verkoopt Linssen Yachts zo'n zeventig nieuwe luxe stalen motorjachten

van 30 tot 55 voet per jaar. Het bedrijf, opgericht in 1949, heeft onder andere naam gemaakt met de Classic-, Dutch- en Grand Sturdy-modellen. Waaraan dankt de werf die dit jaar 75 jaar bestaat, nu zijn succes? En hoe ziet het Linssen-jacht van de toekomst eruit? De grootste troef van Linssen Yachts is

dat het uitsluitend jachten in serie bouwt, al sinds 2006. "In die periode zijn we begonnen met het doorvoeren van een efficiëncyclus in onze logistieke processen en het minimaliseren van onze voorraden. We werken aan de hand van zeer strakke plannings", vertelt marketing manager Paul Beelen. De werf bouwt de motorjachten volgens een 'lopende band'-principe waarin de jachten door de hallen naar de volgende werkplek schuiven.

WE ZIJN EIGENZINNIG

Het productieproces is sinds 2006 volgens hem niet wezenlijk veranderd, al is het nog efficiënter, sneller en verfijnder geworden. Beelen: "Dat zit in allerlei details. Onze medewerkers zetten nu vrijwel alle onderdelen buiten het jacht in elkaar, zodat die alleen nog maar hoeven te worden geassembleerd. Net zoals de auto-industrie dat doet." Een voorbeeld. "Onze mensen bereiden het dashboard op het eerste moduleplatform voor. Ze bevestigen alle metertjes en het display.

EEN OVERZICHT VAN DE HAL WAAR DE LAATSTE HAND AAN DE JACHTEN WORDT GELEGD.



Vervolgens gaat het dashboard als een compleet pakket naar de volgende module. Daar legt iemand anders het in het houtwerk en sluit aan de achterkant de apparatuur aan."

Vershil zit met name in wát er in de schepen wordt ingebouwd. Waar bijvoorbeeld tot een jaar of vijf geleden elektriciteitskabels door de schepen heen liepen, zijn dat nu CAN-bus kabels. Daar hangt een computersysteem aan dat signalen stuurt naar de verschillende apparaten aan boord. Er zijn tal van bestaande domotica-systemen. Beelen: "Maar wij zijn altijd een beetje eigenzinnig en hebben zelf onze eigen printplaten en software laten maken, zodat we precies de toepassingen hebben die nodig zijn op een jacht. Niet meer en niet minder."



DE LINSSSEN GRAND STURDY 500 SEDAN.



Vroeger werkten we uitsluitend met vaste leveranciers, dat is tegenwoordig een steeds grotere uitdaging



DE INTERIEURBOUWERS WERKEN AAN HET BINNENWERK VAN DE JACHTEN.

DEALERS SPELEN CRUCIALE ROL

Het is een zeker (financieel) risico, maar Linssen Yachts weet niet beter dan dat het begint met bouwen nog voordat alle jachten zijn verkocht. "Dat betekent dat we altijd een paar boten in productie hebben waaraan nog geen klant is gekoppeld. Onze dealers spelen een cruciale rol in de verkoop. Zij kunnen actief werven met de types die wij in productie hebben. Voordeel voor de klant

DE LINSSEN '75 EDITION' SL-SERIE KRIJGT DE KRACHTIGE MAHOGANY RED KLEUR.



DE LINSSEN GRAND STURDY 40 AC INTERO.



is dat die een korte levertijd heeft als hij besluit een jacht te kopen”, zegt Beelen. “We werken al sinds 2006 op deze manier. Soms duurt het wat langer voordat een schip verkocht is, maar op een bepaald moment komt er altijd iemand die precies dat jacht zoekt.” Uitdaging ligt eerder in het waarborgen van de toelevering van materiaal. Dat is sinds de coronapandemie lastig. Beelen: “Komende jaren zal het moeilijk blijven om onze voorraad op peil te houden. Iets wat essentieel is als je in serie bouwt. We merken nu al dat we vaker moeten switchen van leverancier omdat producten niet (op tijd) leverbaar zijn. Vroeger werkten we uitsluitend met vaste

leveranciers, dat is tegenwoordig een steeds grotere uitdaging.”

DUURZAME ALTERNATIEVEN

Linssen houdt innovaties in de markt nauwlettend in de gaten. “Regelmatig staan we in contact met regionale collega-bedrijven, onderwijs en leveranciers om up-to date te blijven en te zien welke mogelijkheden de toekomst ons te bieden heeft”, zegt Linssen. “Kunnen we lichter bouwen door moderne constructietechnieken, rekenmethodes en materialen? En welke machines kunnen we toepassen om bijvoorbeeld het lasproces efficiënter te maken of de laskwaliteit te verhogen?”

Ook op het gebied van coating is er van alles gaande. Linssen: “Ontwikkelingen zoals efficiëntere verfspuitpompen, preciezere en fijner vernevelende verfpistolen, geautomatiseerd mengen en warmteterugwinning op de spuitcabines, volgen we op de voet.” Onlangs kondigde Linssen Yachts aan koers te zetten naar een groenere toekomst: stalen motorjachten en elektrische aandrijving. Een eerste belangrijke stap in duurzaamheid is het gebruik van GTL-diesel (Gas to Liquid). Maar daar blijft het niet bij. Met de Zero Emission Timeline wil de werf nog een stap verder gaan in het streven naar duurzaamheid door te werken aan

jachten met een efficiëntere romp, minder brandstofverbruik en uiteindelijk een geheel nieuwe lijn van motorjachten met elektrische aandrijving. “Op een gegeven moment ontkomen we daar niet aan. Dieselmotoren zijn voorlopig nog wel even leverbaar, maar er komt een tijd dat dat niet meer zo is”, zegt Beelen. “Kijk maar naar de Volvo D3 motoren die we tot drie jaar geleden inbouwden in onze jachten van 40 voet en groter. Volvo bouwt die dieselmotor niet meer. Daarom zijn we overstapt naar een ander merk dieselmotor. Die bevat goed, maar we moeten gaan kijken naar andere duurzame alternatieven.”

NIET VOLDOENDE SNELLADERS

Eenvoudig is dat niet. “Voor een stalen waterverplaatser heb je behoorlijk wat capaciteit nodig. Bovendien zijn havens voorlopig nog niet ingericht met voldoende snelladers.” Beelen: “We zijn daarom op dit moment een systeem aan het ontwikkelen waarbij je de accu’s van de elektrische motor kunt bijladen

met een generator of een andere krachtbron.” Linssen heeft daartoe zelf een systeem gebouwd (LIPPCON ofwel Linssen Integrated Propulsion and Power Configuration) dat zorgt voor de energieverdeling aan boord van de elektrisch aangedreven modellen. “Er zijn tal van bestaande systemen maar ook hier geldt: we gaan voor 100 procent efficiëntie. Ons systeem op maat levert exact de juiste hoeveelheid energie die nodig is voor het gebruik van de kookplaat of wasmachine. In de modellen van 40 voet en groter passen we dit systeem al toe.” Een volgende stap is volgens Beelen volledig elektrisch. “Gevolgen voor de manier van bouwen zal dat niet hebben. We hoeven alleen geen dieselmotor meer in te bouwen maar een elektromotor. In 2025 hopen we een prototype te kunnen laten zien van een volledig elektrisch jacht.”

BEELD: LINSSSEN YACHTS
TEKST: FLOORTJE GUNST

Jubileumeditie

Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan, introduceert Linssen Yachts ‘75 Edition’ jachten. Die verschillen in een aantal opzichten van de ‘gewone’ versies. Ten eerste wordt de Grand Sturdy-serie in Velvet Green uitgevoerd, een chique donkergroene kleur, terwijl de Linssen SL-serie de krachtige Mahogany Red kleur krijgt. De ‘75 Edition’-jachten worden standaard uitgerust met een aantal exclusieve extra’s, waaronder het ‘Meren’-navigatiepakket, een elektrische ankerlier, teaktafel op het achterdek (AC) of kuip (Sedan), origineel Linssen teakdek op achterdek en tredes op de spiegel (AC), een elektrische hekschroef en draadloze afstandsbediening voor boeg- en hekschroef en Smart Controller voor de autopiloot en nog meer. De jachten zullen worden voorzien van unieke genummerde 75 Edition-emblemen.

DE LINSSSEN 45 SL AC.



75 jaar Linssen

De grondlegger van de werf Jac. Linssen begon in 1949 in Maasbracht zijn eigen timmerbedrijf. Hij bouwde, eerst in de loods van zijn schoonvader, die eerste jaren vooral stuurhutten van teakhout voor binnenschippers. Van het afvalhout van de stuurhutten maakte Linssen stuurwielen, wat zo'n grote vlucht nam dat hij daarvoor ook nieuw teak moest inkopen. Hij leverde in 1957 het stuurwiel voor de Groene Draeck van prinses Beatrix. De werf begon met stalen roeiboten en in 1957 volgden de eerste motorjachten, de St. Jozefvlet 500, 600 en 700. Aan de Industriehaven in Maasbracht maakte Linssen naast een scheepsreparatiebedrijf toen al een begin met het seriematig bouwen van jachten. Telkens lagen twee boten in de showroom en waren er een zestal in aanbouw. In 1964 ontwikkelde Linssen de eerste motorkruisers: de Limburgia-serie. Door de jaren heen zijn er door Linssen Yachts zo'n 3.600 stalen motorjachten gebouwd. In 1968 kwam zoon Jos in het bedrijf, en later ook zijn broers Jan, Harry en Peter. Jos nam in 1975 het roer over van zijn vader en introduceerde onder meer de Sturdy-modellenreeks. Sinds 2016 vormen Yvonne Linssen, Jac Linssen en Ruben Houben de directie van het familiebedrijf.



IN DE SPIJTCABINE WORDT EEN CASCO GECOAT.

