

Elegant **und** zeitlos –

Vri-Jon 42 OK open

Rund 250 Schiffe haben die Vri-Jon-Werft in den zurückliegenden 22 Jahren verlassen. Eine stolze Bilanz, hinter der sich eine Menge an fachlichem Wissen und Erfahrung verbirgt. Der enge Kontakt zum Eigner, permanenter Gedankenaustausch, Eingehen auf dessen Wünsche, all das hat dazu geführt, dass sich Vri-Jon Yachten nicht nur in den Niederlanden, sondern in ganz Europa einer hervorragenden Reputation erfreuen. Paradebeispiel dafür ist der jüngste Spross der Werft, die hier vorgestellte Vri-Jon 42 OK.



Die Vri-Jon Werft in Ossenzijl angesiedelt, dem Tor zu einem der schönsten Fahrtenreviere in den Niederlanden, der Kalenberger Gracht, kann mit Fug und Recht von sich behaupten, dass sie zu den modernsten Werften in den Niederlanden zählt, dabei aber immer noch den Charme des Familienbetriebes bewahrt hat. Gerade mal 20 Mitarbeiter sind mit dem Bau von exzellenten Stahlschiffen beschäftigt und besonders stolz ist Werftchef Jan Jonas auf die erst kürzlich fertig gestellte Wasserliegeplatzhalle mit 15 sich anschließenden Schiffshäusern samt Garagen. Dort liegen Schiffe von 8,50 m bis 16 m sicher wie in Abrahams Schoß.

Auch der Service, den die Werft neben dem Bau von Yachten zu bieten hat – hier passiert alles in Eigenregie, vom Entwurf über die Metallarbeiten bis hin zur Lackierung – kann sich sehen lassen: Wartung, Reparatur, Ausrüstung, Yachthafen mit Sanitäreinrichtungen, Winterlager, Yachtvermittlung etc. Neuestes Projekt ist ein 50 Fuß

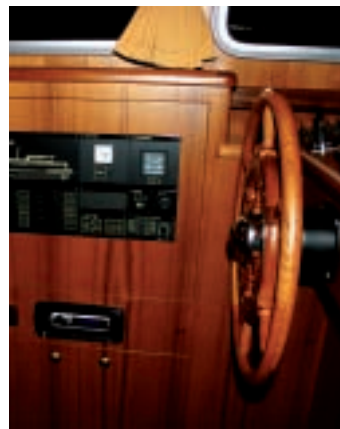
Rundspanter, der demnächst vorgestellt werden soll. Darüber hinaus fungiert Vri-Jon Yachts als anerkanntes Ausbildungsunternehmen für angehende Bootsbauer. Handwerkliches Können, gepaart mit modernsten technischen Einrichtungen, bietet Jugendlichen die Chance perfekten Bootsbau von der Pike auf zu erlernen, sei es mit Hilfe von CNC-Schneidemaschinen, der Anwendung von 3D-Software oder Entwürfen auf CAD/CAM-Basis. Dabei kommt der rein handwerkliche Aspekt jedoch nicht zu kurz, denn ohne ihn lässt sich Schiffsbau trotz modernstem Maschinenpark nicht realisieren.

Fahrgesellschaften

Tests im Binnenbereich auf stehenden Gewässern, wie es Kanäle nun eben einmal sind, können natürlich keinen tieferschürfenden Aufschluss über die Fahrgesellschaften eines Schiffes geben,

Kuip

Das perfekte Fahrten-schiff



das nach Kategorie „B“, außerhalb von Küstengewässern, zertifiziert ist. Dennoch ist davon auszugehen, dass eine Werft, der diese Klassifizierung für ein Schiff erteilt wurde, auch weiß, welche Bedingungen auf offener See mitunter herrschen und was es bedeutet, diese Reviere zu befahren. Wie dem auch sei, dem Testprobanden darf man diesen Einsatz getrost zutrauen, denn bei einer Breite von 4,25 Metern und knapp 13 Meter Länge, präsentierte sich die Vri-Jon mit vorbildlicher Wasserlage. So gut wie keine Krängungsmerkmale bei plötzlicher Kursänderung, sauberer Geradeauslauf ohne nennenswerte Ruderkorrekturen dank des lang durchgezogenen Kiels bis fast zum Bug und perfektes Ansprechen des „fisch-taille-ähnlichen“ Ruderblattes.

Aus dem Stand den Hebel voll auf den Tisch gelegt, muss man dem Rumpf ca. 20 Sekunden Zeit einräumen, bis unter Volllast Maximalgeschwindigkeit anliegt. Dabei pendelte sich das GPS bei 15,2 km/h (8,2 kn) ein. Der 103 kW (140 PS) starke Volkswagen Marine-Diesel dreht dabei bis knapp 3.400 U/min und die vorbildliche Schallisolierung lässt einen Dezibelwert von gerade mal 75 dB(A) zu. Unter diesen Umständen ist Kommunikation ohne Stimmbandstress garantiert. Noch sanfter wird's bei moderatem Kanaltempo von 1.350 U/min. Geschwindigkeit knapp zehn Stundenkilometer, Schallpegel 64 dB(A). Und der absolute Hammer: Kraftstoffverbrauch pro Stunde unter drei Liter! Damit kann man leben, damit reicht die Tankfüllung von 860 Li-

Technische Daten

Herstellerland: Holland
Werft: Vri-Jon Jachts b.v., Opdijk 16, NL-8376 HH Ossenzijl, Tel. 0031-(0)-561-477700, www.vri-jon.nl
Importeur Deutschland: Stewalt Yachtvermittlung, Gerd-Heinz Stenberg, Zum Tal 42, D-45731 Waltrop, Tel. 02309-785234, www.stewalt.de
Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „C und B“ (küstennahe Gewässer und außerhalb von Küstengewässern als Option)

Länge ü. A. (m): 12,80
 Länge WL (m): 11,75
 Breite ü. A. (m): 4,25
 Gewicht ca. (kg): 16.000
 Testgewicht ca. (kg): 16.500
 Baumaterial: Stahl
 Rumpfform und Konstruktion: Knickspant
 Stahl-Materialstärke (mm): 4 / 5
 Motorisierung kW (PS): 88 – 118 (120 – 160)
 Testmotorisierung: 103 (140)
 Kraftstofftank ca. (L): 860
 Wassertank ca. (L): 480
 Grauwassertank ca. (L): 250
 Elektrik (V): 12/24
 Zuladung/Nutzlast (kg): 1.100
 Max. Personen: 9
 Schlafplätze: 4 + 2
 Kabinen: 2 + Salon
 Preis ab ca. €: 279.000,-

Testmotorisierung:
 Hersteller/Typ: Volkswagen Marine / TDI 140-5*
 Bauart/Zylinder: Reihen-5-Zylinder
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 103 (140)
 Hubraum (cm³): 2.461
 Bohrung/Hub (mm): 81,0 x 95,5
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 3.400 (4.000 Basismotor)
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Direkteinspritzung VEP (Verteilereinspritzpumpe mit elektronischem Motormanagement MDC)
 Verdichtung: 19,0 : 1
 Kühlkreise: 2
 Generator (A): 120
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 265 (trocken, ohne Getriebe)
 Steuerung: Fernschaltung
 Antriebsart: Welle
 Propeller: 22 x 15"

Motorendetails: *Basismotor TDI 150-5 Dieselmotor 110 kW (150 PS), elektronische verändert durch den holländischen Importeur; Wassergekühlter Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Ölwechsel 1 x jährlich oder alle 200 Betriebsstunden, je nach dem, was früher eintritt, mit eingebauter Ölwechselanlage, Lebensdauer-Luftfilter, Keilriemenspanner.

Standardausrüstung: Unter anderem komplette Instrumentierung, Ruderlageanzeige, verstellbarer Steuermannstuhl, Niro-Reling und Mast, Ladegerät und Wandler, Landanschluss, Handankerwinde, Anker und Kette, 24 V Druckwasseranlage, 40 l Boiler, getönte Scheiben, Schiebefenster im Salon, Teakholzausbau, Feuerlöschautomatik Motorraum, Bugschraube.

Ästhetisch anzusehen, die Vri-Jon 42 OK. Ein zeitlos schönes Schiff, das mit klaren Linien schnörkellos daherkommt.



tern für rund 300 Stunden Fahrzeit. Das sind für manche Eigner drei Saisons.

Es kann auch davon ausgegangen werden, dass die 42er Vri-Jon im offenen Wasser bei gleichen Drehzahlen um 15 bis 20 Prozent schneller unterwegs sein wird, denn mit lediglich 1,5 bis 1,7 Metern Wasser unterm Kiel, kann der Effekt des sich Festsaugens kaum eliminiert werden. Ohne mit Bug- oder Heckschraube nachzuhelfen, dreht das Schiff bei niedrigster Drehzahl zwischen 1,5 und zwei Bootslängen voraus und nach achtern über Bb. bzw. Stb. Um den vollen Ruderblatteinschlag von 35° in jede Richtung auszunutzen, sind komplett von Anschlag zu Anschlag 4,5 Steuerradumdrehungen erforderlich.

Als angenehmste Reisegeschwindigkeit mit knapp zehn bis 12,5 km/h ist der Drehzahlbereich zwischen 1.300 und 2.000 U/min zu empfehlen.

Noch ein Wort zur Motorisierung. Wer in den Volkswagen Marine-Unterlagen nach einem 140er Diesel sucht, der wird zweifeln – zumindest hierzulande. Eigentlich gibt es diese Maschine gar nicht – außer in Holland. Hierbei handelt es sich um eine Spezialumrüstung des niederländischen Importeurs, der diese Drosselung des etablierten 150er durch ein modifiziertes Getriebe und den entsprechend angepassten Propeller bewirkt, was zur Folge hat, dass die Maschine noch schonender gefahren werden kann und die Kraftstoffverbrauchverbrauchscurve entsprechend effizienter ausfällt.

🔧 Ausstattung & Verarbeitung

Die Vri-Jon 42 OK präsentiert sich rund herum bestens verarbeitet, sei es im Stahlbereich, des serienmäßigen Teakholz-Innenausbau (es sind auch andere Holzvarianten möglich), der Elektrik, der Lackierung, Polsterung und Motoreninstallation. Zeitlos schön, elegant, mit Ausstattungsmerkmalen, die das Schiff bereits

in der Standardversion als fahrfertiges Produkt erscheinen lassen, so präsentiert die Werft im friesischen Ossenzijl einen ihrer jüngsten Sprösslinge. Dennoch sind den Extras (fast) keine Grenzen gesetzt und die Agenda der Optionen kann sich sehen lassen. Darüber hinaus ist die Werft stets offen für die Wünsche und Anregungen ihrer Kunden, realisiert was machbar ist, soweit die Sicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Dieses hier vorgestellte Eignerschiff besticht durch seine große, achterliche Plicht mit jeder Menge Stauraum in den Backskisten und unter dem Teakboden. Zwei seitliche Tritte mit indirekter Beleuchtung führen an Stb. und Bb. auf die Gangbords. Zwischen den L-förmig ausgebildeten Backskisten eröffnet eine schwere Stahltür den Weg auf die Badeplattform, belegt mit Teak, ausgestattet mit zusätzlichen, auf Hochglanz polierten Festmacherpollern und Landanschluss. Selbstredend, dass auch die Badeleiter nicht fehlt. Dem Salzwasser entgegengewirkt werden kann mit der Süßwasserdusche, installiert in der Stb.-seitigen Backskiste.

Sowohl die Cockpitreling als auch die umlaufende VA-Hauptkonstruktion ist so ausgelegt, dass problemlos an jeder Position Fender ausgebracht werden können, ohne umständlich eine passende Stelle suchen zu müssen. Vierflügelig konzipiert die große achterliche Tür, die im geöffneten Zustand Salon und Achterdeck zu einem Tanzsaal werden lassen. Breite Gangbords führen auf das Vorschiff, eingerahmt von der hohen, viel Sicherheit vermittelnden Seereling. Hinter dem Tulpenbug platziert, die Aufbau-Ankerwisch. Sehr schiffig wirkt die „Teakholz-Auslegeware“ an Deck, im achterlichen, auf den Backskisten und der Badeplattform. Dafür müssen zwar 18.000,- Euro veranschlagt werden, die allerdings gut investiert sind, veredeln sie das Schiff auf ganz besondere Art. Abgerundet wird das Äußere von Handläufen auf dem Salondach, einem klappbaren Mast als Geräteträger, zwei Lüftungs- bzw. Fluchtluks auf dem Vorschiff und drei Parallelscheibenwischern für die Frontscheiben.



Ebenerdig von der Badeplattform bis zur Sektion Dinette/Pantry, verrichtet unter dem Salonboden der sauber installierte Volkswagen Diesel mit dreifach gelagerter Antriebswelle, geräuscharm arbeitend dank schwerer Isolation und dickem Teppichboden, zuverlässig seinen Dienst. Für den Motorentechniker ein äußerst angenehmer Arbeitsplatz, da Platz satt um die Maschine vorhanden.

Steuerbords ein L-Sofa mit reichlich Stauraum darunter, was im Übrigen auch für alle anderen Sitzgelegenheiten im Schiff gilt, sowie in den Wegerungen, unter den Betten bzw. entsprechenden Einbauten. Davor ein Tisch und an Bb., unmittelbar hinter der Eingangstür, ein schwenkbarer Flachbildschirm, so dass die Crew TV-Programme auch vom Cockpit aus genießen kann.

Neben dem Steuerstand an Bb., installiert in die Wegerung, die elektrische Schaltzentrale und das Kassettenradio. Der Arbeitsplatz des Rudergängers wird von einer effektiven Hydraulik unterstützt, Einhebelschaltung, Anzeigen für Drehzahl, Öldruck und Wassertemperatur, Betriebsstundenzähler, Füllstände von Wasser und Kraftstoff, Echolot und Geschwindigkeit, Ruderlage, 12/24-V-Steckdose, daneben Kippschalter zum Aktivieren diverser elektrischer Bordfunktionen und die Bediensticks für die elektrische Bug- und Heckschraube. Natürlich darf auch nicht die Ukw-Funke fehlen.

Drei Stufen führen hinab in den Pantry/Dinette-Bereich. Aus dem backbordseitig eingerichteten Essplatz für vier bis sechs Personen kann ein zusätzliches Doppelbett gebaut werden. Die gegenüberliegende Pantry mit dreiflammigem Gaskocher fällt zwar nicht übermäßig groß aus, ist aber dennoch als vollwertig nutzbar. Ausstattung: Marmorimitat-Arbeitsfläche, Edelstahlspüle, Mikrowelle, Dunstabzug, Lüftungsluken und Kühlschrank. In diesem Bereich

reich führt auch der Weg an Bb. in die Unterflurkajüte, die sich über die gesamte Schiffsbreite erstreckt. Darunter der Wassertank. Die Kraftstofftanks finden Platz im Bereich des Stauraumes beidseitig unter dem Cockpitboden achtern.

Backbords vor der Dinette das „Örtchen“ mit elektrischer Toilette, pflegeleicht in Kunststoff verkleidet. Dies gilt auch für den Duschbereich, der ausschließlich von der Eignerkabine betreten werden kann. Diese wird verschlossen von einer Tür und präsentiert sich im Vorschiff mit einem großflächigen Kingsize-Doppelbett. Darunter riesiger Stauraum, der zum Vorschein kommt, wird die Matratze samt Bettrahmen angehoben, unterstützt von Gasdruckdämpfern. Fenster in Alurahmen mit Wärmeisolierung, das mittlere in Fahrrichtung zu öffnen, seitlich zu schieben, Halogenspots und Lautsprecher im Deckenbereich runden den Innenausbau ab. Für optimale Isolation sorgt die Ausschäumung zwischen Stahl und Verkleidung.

👉 Zusammenfassung

Wer das klassische, zeitlos schöne Fahrtenschiff sucht, der ist mit der Vri-Jon 42 OK sicherlich bestens bedient. Klare Linien beherrschen dieses Boot, schnörkellos ohne Kompromisse. Das Bordleben spielt sich vom Salon bis zur Badeplattform auf einer Ebene ab. Lediglich Dinette und Pantry liegen etwas tiefer, analog dazu auch die Kabine im Vorschiff. Saubere Verarbeitung, problemloses Handling, gute Basisausstattung, vernünftige Laufeigenschaften, soweit man dies auf Binnengewässern beurteilen kann. Alles in allem ein Schiff, das jedem Eigner viel Freude machen dürfte.

Claus D. Breitenfeld



Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	(kn)	dB(A) Steuerstand ⁴
650	Leerlauf		56
1.000	8,1	(4,4)	62
1.350 ¹	9,9	(5,3)	64
1.500	10,8	(5,8)	66
2.000 ²	12,4	(6,7)	71
2.500	13,1	(7,1)	72
3.000	14,1	(7,6)	74
3.400 ³	15,2	(8,2)	75



Testbedingungen:

(1 = ökonomische Kanalfahrt, 2 = Marschfahrt; 3 = Volllast; 4 = Steuerstand ist gleichzeitig Salon; Testcrew: 2 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 10%; Wind- und Wasserverhältnisse: 0-1; Beschleunigung aus dem Stand bis voll ca. 20 Sekunden; Manövrieren/Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl über Stb. und Bb. voraus und nach achtern ca. 1,5 bis 2. Wassertiefe ca. 1,70 m unter dem Kiel.