

VRI-JON 49

WasserSport
An Bord

Flach, kompakt und elegant, so präsentiert sich die neue Vri-Jon 49 OK.



Wo Eleganz und Technik Hochzeit feiern.

Drei Baulinien ist Vri-Jon Yachts in der Lage, seinen Kunden im Segment „gehobene Ansprüche“ zu offerieren: Das sind zum einen die vier „Contessas“ von 37 bis 50 Fuß, viermal „Classic“ von 40 bis 50 Fuß und die hier vorgestellte „49“ aus der „Open Kuip-Reihe“, das größte Modell dieser ebenfalls vier Exponate umfassenden Abteilung, die bei 38 Fuß beginnt. Claus D. Breitenfeld berichtet über den Probeschlag mit einem Schiff, das sich so ganz anders präsentiert als alles, was man bislang von Vri-Jon kennt.

An der Wertphilosophie, geräumige Tourenschiffe zu bauen, die funktionell und bezahlbar sind, deren klassische Linien auch noch nach Jahrzehnten für zeitlos eleganten Wiedererkennungswert stehen, robust und schiffig in ihrer Ausstrahlung daherkommen und an technischen Feinissen kaum Wünsche offen lassen, daran hat sich nichts geändert. Verblüfft sein wird allerdings der Betrachter, geht er an Bord des Testprobanden, „das Baby“ von Junior-Chef Patrick Jonas.

Mit Superlativen um sich zu werfen, ist nicht des Chronisten Art, dennoch, die Apostrophierung „hypermodern“ könnte nicht

treffender sein. Weniger äußerlich, hier setzte Schiffskonstrukteur Martin Bekebrede durchaus auf traditionelle, ausgeglichene Linien, so wie man sie von Vri-Jon kennt. Überwältigt werden jedoch all je ne sein, die neuzeitlichen Stil- und Design-Richtungen den Vorzug geben, mit welchen man unter Deckallerorten konfrontiert wird. Und wie Patrick Jonas augenzwinkernd verschmitzt erkennen ließ, dass es nicht so ganz einfach war, sich gegen das hauseigene „Establishment“ durchzusetzen. Auf den Punkt gebracht, die Handschrift eines „jungen Wilden“ eben, der ganz genau weiß woher der Wind weht, worauf der Markt der Zukunft setzt.

Bevor wir jedoch in medias res gehen, ein paar Worte zum Unternehmen selbst. Vri-Jon konnte 2010 auf 25 Jahre Stahlyachtbau zurückblicken. Die Werft hat sich in diesem viertel Jahrhundert einen internationalen Namen als Spezialist für den Neubau von exklusiven und luxuriösen Motoryachten bis 18 Meter Länge gemacht. Der Vollständigkeit halber muss darauf hingewiesen werden, dass im Vorspann die Erwähnung auf die vierte Baulinie, die „Custom Build Maßeinheit“ bis 60 Fuß, unterschlagen wurde. Eignern, die über die 15-Meter-Grenze hinaus optieren, auch jenen kann geholfen werden. Besonderen Wert legt die Werft auf die Tatsache, dass, da alle erfor-

‘ Open Kuip



derlichen Einrichtungen, samt exzellentem Facharbeiterteam im Stahlyachtbau unter einem Dach zusammengefasst sind, ein Höchstmaß an kundenfreundlicher, flexibler Arbeitsweise zum Tagesgeschäft gehört. Der von Vri-Jon vertretene Grundsatz, höchste Qualität im Zusammenspiel erstklassiger Entwürfe und Bauprozesse, in Absprache mit dem Kunden, nur so kann ein gutes Schiff entstehen, zieht sich wie ein roter Faden durch den gesamten Produktionsablauf. Und das nicht nur in jüngster Zeit, denn gerade die legendäre „Contessa Linie“, einer der komfortabelsten und vielseitigsten Motorkreuzer seiner Art, findet heute noch Bewunderer international. Parallelen zur „Open Kuip-Linie“ zu suchen, wäre jedoch Äpfel mit Birnen vergleichen zu wollen. Aber das ist eine andere Geschichte.

Ebenso nicht unerwähnt bleiben sollte, was diese Werft und ihr Umfeld so interessant macht, nämlich die geografische Lage von Ossenzijl zwischen den Provinzen Friesland und Overijssel am Eingang zur malerischen „Kalenberger Gracht“ und die ihr angegliederte „Contessa Marina“ mit Bootshallen und

Schiffshäusern und allen erdenklichen Serviceeinrichtungen, die sich ein Gast- oder Dauerlieger nur wünschen kann, begonnen bei Service- und Reparaturarbeiten, über klimatisierte Winterlager und eine Verkaufsabteilung für gebrauchte Schiffe.

👉 Fahreigenschaften

Genug des Vorgeplänkels, der geneigte Leser will schließlich wissen, wie sich's an der Haspel am Steuerstand dreht. Flapsig geantwortet – „na, wie wohl?, so wie man es von einer Vri-Jon erwartet, sauber, exakt und problemlos.“ Doch so einfach wollen wir es uns nun denn doch nicht machen. Vorauszuschicken ist auch, dass unsere Fahrversuche bei einer Wassertiefe von nur ca. einem bis eineinhalb Metern unter dem Kiel stattfanden. Daher bereits an dieser Stelle der Hinweis auf die Werftangabe in den „Technischen Daten“ zum Thema Geschwindigkeit.

CE-Kategorie „B“, außerhalb von Küstengewässern, diese Hausnummer spricht für sich, auch im Binnenrevier. 22 Tonnen Test-

gewicht, die wollen bewegt werden. Umso erstaunlicher, dass bereits nach rund 20 Sekunden Marschfahrt von 11,7 km/h (6,3 kn) erreicht waren. Wenig sinnvoll erscheint es unter diesen Vorzeichen, wegen der Differenz von läppischen 3,6 km/h (1,9 kn) zur Volllastfahrt von 15,3 km/h (8,3 kn), den Hebel permanent auf den Tisch zu legen, um der Maschine das Maximum abzuverlangen, was sich letzten dlich nur im unverhältnismäßigen Kraftstoffverbrauch niederschlägt.

Weit aussagekräftiger sind bei diesem Test die Manövriereigenschaften und das Handling. Und die wiederum verblüffen. Bei vollem Einschlag des elektrohydraulischen, äußerst leichtgängigen Ruder und einem Drehzahlbereich von ca. 1.300 U/min, was einer Geschwindigkeit von etwa 7 km/h gleichkommt, kann von Drehkreisen fast auf dem Teller berichtet werden, ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckschraube. Auch von Krängung so gut wie keine Spur. Das Geheimnis für diese Wendigkeit der immerhin fast 15 Meter langen Vri-Jon, liegt zum einen im ausgereiften Unterwasserschiff, aber auch an der Besonderheit der Ruderblattkonfiguration. Normale Ruderblattwinkel beschränken sich auf ca. 35°. Hier haben wir es aber mit fast dem doppelten Einschlag, nämlich 65° zu tun und somit wird es vom Wasser fast von der Seite angeströmt. Bei Geradeausfahrt hingegen, zeigt der lang durchgezogene Kiel wiederum seine Stärken und hält das Schiff stabil auf Kurs, ohne nervös am Ruder korrigieren zu müssen. Resümee: Fahreigenschaften, wie man sie sich nicht besser wünschen kann, an denen es nichts zu kritisieren gibt.

👉 Ausstattung & Verarbeitung

Eigentlich sprechen die Interieur-Bilder für sich. Moderneres Design wird man derzeit schwerlich unter Deck einer holländischen Stahlyacht dieser Kategorie finden. Die dunklen Hölzer basieren auf „gesmokter Eiche“, die Fußböden sind naturbelassen, teilweise im speziell beschichtetem Textil-Look. Großen Wert legt Vri-Jon auf die Feststellung, dass nicht nur sämtliche Holzarbeiten auf der Werft



über die Bühne gehen, auch die komplette Edelstahlverarbeitung – samt und sonders von Hand hergestellte Unikate – wurde im eigenen Hause gefertigt.

Augenfällig so zum Beispiel die edlen, auf Hochglanz polierten VA-Rahmen um die Motorraumluken im Salonboden, die Tischfüße und Schlingerrahmen, die Steuerstandfuß-

stütze, Scharniere, der elektrisch zu legenden Gerätemast und sogar das extravagante Glockenspiel auf dem Vorschiff, quasi ein Muss für so ein Schiff. Für Technikfreaks mit ästhetischem Anspruch ein besonderes High-Light, der Steuerstand mit dem riesigen, achtspeichigen Edelstahlruder. Vorgezogenes Resümee: Wir haben es hier mit einem Schiff höchsten

Qualitätsstandards zu tun und können guten Gewissens darauf verzichten, jede einzelne Schraube im Detail zu beschreiben. Da her die Konzentration auf das Wesentliche bei unserem „Stubendurchgang“.

Die Atmosphäre, die den Betrachter empfängt, setzt er den ersten Fuß in den Salon, charakterisiert am treffendsten ein

langgezogenes „Wouuu“. Einladend die helle Ledercouch-Garnitur an Bb., gefertigt aus einem Material, das auch Feuchtigkeit problemlos wegsteckt und deren Pendant, sich im großzügigen Cockpit wiederfindet. Davor der Steuerstand mit Stauraum unter der breiten Doppelsitzbank. Perfekt und ergonomisch im Zuschnitt, hat hier der Rudergänger bei ungehinderter Sicht voraus sämtliche fahrtechnischen Instrumente, wie zum Beispiele den Raymarine-Kartenplotter E 120 blendfrei im Blickfeld, der so ziemlich alle wichtigen, törrrelevanten Infos rüberbringt, wie Seekarten, Wassertiefe, Geschwindigkeit, Standort, Alarmfunktionen und vieles mehr. Daneben die üblichen Armaturen für Drehzahl, Voltmeter, Kraftstoff- und Wasserfüllstand, Öldruck, Kühlwassertemperatur etc. In Reichweite auch die üblichen Schalter zum Aktivieren diverser Bordfunktionen wie Signalhorn, Lichtführung und, und, und.

Wird der Tisch der gegenüberliegenden Dinette an Stb. abgesenkt, kommt Faktor „Schlafplätze +2“ in Form eines zusätzlichen Doppelbettes zum Tragen. Dahinter in achterliche Fahrtrichtung, der schwenkbare Flachbild-TV, die Bose-Soundmaschine und ein langgestrecktes Sideboard.

Drei Stufen abwärts führen ins Vorschiff in Richtung Eigenerkabine mit großzügigen Platz-

verhältnissen. Üppig, das französische Bett, jeder Menge Stauraum, Deckenluk, TV, direkter Zugang zum nobel und modern designten Badezimmer an Bb., ausgestattet mit echten Fliesen, Halbrund-Dusche, elektrischem WC und Waschmaschine. Zwischen Salon und Eigenerkabine die Pantry an Stb., mit Zugang zum Unterflur-Gästebereich. Auch dieser Schiffsteil bietet Platz für zwei Personen samt Stauraum. Perfekt die Kombüse-Ausstattung an sich, mit vierflämmigem Ceranfeld-Kocher, Dunstabzugshaube, Mikrowelle, Külschrank, schwenkbaren Stauensätzen, Spüle, Corean-Arbeitsplatten und doppelten Lüftungsluken.

Stabil, die vierflügelige Tür, die den Salon vom Cockpit trennt. In geöffnetem Zustand verschmelzen beide Bereiche zu einer ebenerdigen, weitläufigen Wohnlandschaft, geschützt von einer straff sitzenden Persenning. Mondän anmutend das riesige achterliche Sitz-U, mittig der Durchgang auf die Badeplattform, der extrem dicht konstruiert ist, das selbst achterlich anrollende See keine Chance hat, ins Cockpit zu schwappen. Kühlkiste, Tisch, Sideboard, ein riesiger Stauraum unter dem Fußboden, der schon fast einem Keller gleichkommt und eine neue Art von hellem Flexiteak, das sich im gesamten Außenbereich wiederfindet, komplettieren diesen Schiffsteil.

In der Verlängerung nach achtern münden die seitlichen, bequem begehbaren Gangbords vor jeweils drei Stufen mit indirekter Beleuchtung auf die Badeplattform, ebenfalls mit dem neuen Flexiteak belegt. Dort installiert auch die Rückfahrkamera, der Deckswasser-Warm/kalt- und Landstromanschluss. Zusätzlich wurden für Frankreichfahrer, wegen der dort zum Teil sehr niedrigen Stege, jeweils seitlich Kameras montiert, um Abstände genau taxieren zu können.

Beidseitige Springklampen, ordentliche Belegpoller, das überdimensionale Schiebendach, eine VA-Reling mit 38 mm (!) Rohrstärke, Doppelverglasung, elektrische Ankerwisch und nicht zuletzt die Schiffsglocke auf dem Vordeck, perfektionieren diesen Langzeit-Reisedampfer.

🔗 Zusammenfassung

Wer das besondere Schiff sucht, Spaß und Sinn für neuzeitliches Design sein Ding nennt, weg vom Muff des „Gelsenkirchener Barock“ möchte (der Chronist streut im Vorfeld Asche auf sein Haupt für diese flapsige Ausdrucksweise), und dem darüber hinaus auch vorzügliche Fahreigenschaften wichtig sind, der wird an dieser Vri-Jon 49 OK seine helle Freude haben. Probieren Sie's aus, der Weg nach Ossenzijl lohnt sich.

Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: Niederlande
Werft: Vri-Jon Jachts b.v., Opdijk 16, NL-8376 HH Ossenzijl, Tel. 0031-(0)-561-477700, www.vri-jon.nl

Importeur Deutschland: Peter Hermann Yachtvermittlung, Bismarckplatz 8, D-47198 Duisburg, Tel.: 02066 – 1652, Mail: p-g-kroy@t-online.de

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 14,90
Rumpflänge (m): 14,90
Länge WL ca. (m): 13,80
Breite ü. A. (m): 4,50
Tiefgang ca. (m): 1,15
Freibord ca. (m): 1,30
Höhe ü. WL ca. (m): 2,60
Kabinenhöhe (m): 2,00
Gewicht leer ca. (kg): 19.000
Testgewicht ca. (kg): 22.000
Baumaterial: Stahl
Stahlstärke (mm): 6 und 4
Spantenabstand (m): 0,40
Rumpfform/Aufkimmung: Knickspant
Motorisierung Test kW (PS): 147 (200)
Motorisierung Standard kW (PS): 110 (150)
Motorenart: Diesel
Antriebsart: Welle

Kraftstofftank (l): 900
Frischwassertank (l): 2 x 430
Fäkalientank (l): 150
Grauwassertank (l): 350
Zuladung/Nutzlast (kg): 1.400
Personen, zul. max.: 12
Schlafplätze: 4 + 2
Kabinen: 2 + Salon
Preis ab €: 475.000,-

Testmotorisierung

Hersteller/Modell/Motorenart: Volvo Penta / D3 200
Bauart/Zylinder: Reihen-5-Zylinder
Leistung Kurbelwelle kW (PS): 147 (200)
Leistung Propeller kW (PS): 143 (194)
Hubraum (cm³): 2.400
Bohrung/Hub (mm): 81 x 93,2
Arbeitsweise: 4-Takt
Drehzahl, max. (U/min): 4.000
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: Common-Rail mit Piezo-Injektion, Turbolader mit Ladeluftkühlung
Verdichtung: 16,5 : 1
Getriebeuntersetzung: 1,99 bis 2,48 : 1
Kühlkreise: 2
Generator (A): 150
Elektrik (V): 12 Starterbatterie, 24V Verbraucherbatterie

Gewicht (kg): 301 – 335 (trocken)
Wellen-Ø (mm): 40
Propellergröße: 23 x 12“, Bronze, 5-Blatt

Motorendetails: EVC-D elektronisches Motormanagement mit elektrischer Fernbedienung für Drehzahlverstellung, Mehrfacheinspritzung per Arbeitsschub, Turbolader mit variabler Geometrie (VGT), Stahlzylinderlaufbuchsen, Alu-Zylinderblock und Kopf, Schleiflafunktion, niedrigste Abgasemissionen, 4-Ventiltechnik, 2 oben liegende Nockenwellen, Spritzöl gekühlte Kolben, austauschbare Ventilsitze, Räderkasten frontseitig, Röhrenwärmetauscher.

Messwerte:

Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁴
700 ¹	4,8	(2,6)	48
1.000	6,2	(3,3)	54
1.500	8,8	(4,8)	59
2.000 ²	11,7	(6,3)	64
2.500	12,6	(6,8)	68
3.000	13,5	(7,3)	69
3.500	14,4	(7,8)	70
4.000 ³	15,3	(8,3)	72

(*Im tiefen Wasser ca. 16,5 km/h (8,9 kn) bei 4.000 U/min

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; 2 = ökonomische Marschfahrt; 3 = Volllast; 4 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 20 sec. aus ruhender Position Marschfahrt; Wind- und Wasser: 1–2; Drehkreise: fast auf dem Teller ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckschraube bei ca. 1.300 U/min voraus über Bb. und Stb.; (* = Angabe der Werft.

Standardausstattung: Unter anderem Volvo Penta-Diesel D3 150, hydraulisches Ruder, elektrische Schaltung, komplette Instrumentierung mit 7 Alarmsystemen, Steuerstuhl verstellbar, Raymarine ST 60, Scheibenwischer mit Intervall, Seereling, Mast auf Vorschiff, Niro-Scheuerleiste, 8 Niro-Poller, Umwandler und Ladegerät, Batteriewächter, Horn 24 V mit Kompressor, Landanschluss, Handankerwinde, 40-l Boiler, Eberspächer Dieselheizung, Teak-Innenausbau, komplette Pantry, elektrische Toilette, automatische Feuerlöschanlage, Bugschraube

Mögliche Extras: Unter anderem Heckquerstrahlruder, Türen zur Pflicht in Hochglanzlack, darüber hinaus alles, was in Absprache mit der Werft möglich ist und der Fahrsicherheit nicht widerspricht.