Fahrbericht
Veha Euroclassic 50

Von Hans Wischer

Abbildung: Copyright VEHA

Typisch holländischer Trawler mit Komfort

Seit über 30 Jahren fertigt Veha aus dem niederländischen Groningen, vorwiegend Motoryachten aus Stahl in bester Qualität. Hans Wischer berichtet über die Werft, hat den schnellen, modernen und überaus komfortablen Trawler Euroclassic 50 gefahren.

Seitdem Henk Venema im Jahre 1968 mit dem Yachtbau begonnen hat, entstanden unter seiner Federführung über 1.400 Motoryachten, zumeist typisch holländische Stahlverdränger. Angefangen hat er in Harkstede (daher der Werftname: Veha - Venema Harkstede) östlich von Groningen in einer Wellblechhalle im Garten seines Privathauses mit einem 7,80 Meter langen Modell.

Das war seinerzeit für 29.000 Mark zu haben, wurde rund 250-Mal verkauft. Zu Venemas Kunden zählte in den ersten Jahren auch eine andere Werft im Groninger Land, für die er beispielsweise 37 Boote fertigte.

Größe bewies er bereits 1972 mit dem Bau eines 15 Meter langen Kaskos. Sogar Segelboote wurden gefertigt, nach Entwürfen des 3-D-Zeichners Robbert Das und angereichert mit den Praxis-Erfahrungen vom Wassersportjournalisten Lex Pranger - damals überaus bekannte Namen in der niederländischen Yachtszene.

Nach mehreren Standortwechseln hat Henk Venema seine Werft schrittweise und stets gesund erweitert, ist heute in einem Industriegebiet im Norden von Groningen ansässig - auf einem Areal von 5.800 qm mit zwei zusammen 1.850 qm großen Hallen direkt am Wasser und Liegeplätzen auf eigener Wasserfläche und Winterlagerkapazitäten.

Heute konzentriert sich der 53-Jährige Henk Venema auf Motoryachten, stammen die Entwürfe von seinem 28-Jährigen Sohn Bert (gelernter Elektriker, seit sieben Jahren in der Werft dabei). Vom Konstruktionsbüro Vripack in Sneek kommen die Bauzeichnungen, die Kaskos entstehen außer Haus bei zwei friesischen Unternehmen nach höchst genauem, computergesteuerten Plattenzuschnitt bei Centraalstaal. Centraalstaal liefert per Hydrotherm-Plasma-Schneider (gasförmig geschnitten im kühlenden Wasserbad für extreme Genauigkeit) gefertigte Stahl- und Aluminiumplatten an zahlreiche Yacht- und Berufsschiffwerften in aller Welt. Centraalstaal hat seinen Sitz in Sichtweite von Veha Jachtbouw. Womit sich der Produktionskreislauf in unmittelbarer Nachbarschaft schließt. Elektro- und Holzarbeiten sowie der Maschineneinbau erfolgen direkt in der Werft mit derzeit neun Mitarbeitern, für die Maler- und Lackierarbeiten kommen Subunternehmer dorthin.

Gebaut wird nur nach Kundenauftrag, werden deren Wünsche berücksichtigt. Rund 15 Boote (elf verschiedene Modelle von 35 bis 50 Fuß Länge) entstehen derzeit pro Jahr: Zu 70 Prozent für deutsche Klientel, aber auch für niederländische und Schweizer Eigner. Seit 1975 werden Veha-Boote alljährlich auf der boot in Düsseldorf vorgestellt. Auch auf der hanseboot in Hamburg zählt Veha seit vielen Jahren zu den Ausstellern.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Veha Euroclassic 50

Von Hans Wischer

Die gefahrene Veha Euroclassic 50 mit Multiknickspantrumpf und Aufbauten aus Stahl besticht beispielsweise durch perfekte Verarbeitung, exzellentes Finish dank siebenfacher Lackierung, Teakholzbelag auf allen Decksebenen und einer Reeling mit Holzbelag und gesicherten Reelingspforten für den bequemen, seitlichen Einstieg. Von unten belüftete Lattenholzrahmen bei den Betten sorgen für angenehmes Schlafklima, Kabola-Heizungen für Bordwärme auch an kühleren Tagen.

Die kleine Zwei-Personen-Sauna im Achterschiff ist ideal fürs Gesund-Schwitzen während des gesamten Jahres. Getönte und acht Millimeter starke Glasscheiben minimieren die Sonnenwärme-Einstrahlung von außen, eine Klimaanlage für den Unterdeckbereich gibts als Extra - wie auch Geschirrspüler, Waschmaschine und Trockentümmler, Tiefkühlschrank und Lederpolstern auf den Sofas.

Auf spezielle Kundenwünsche geht die Werft ein, lotet sie vor dem Bau sorgfältig aus - wie bei Semi-Custom-Builts üblich. So war die gefahrene Euroclassic 50 namens Allegra beispielsweise mit Raytheon-Kartenplotter und -Autopilot, Simrad-UKW-Funkanlage, butterweichen Microcommander-Schaltungen am Innensteuerstand im Decksalon und Außensteuerstand auf der Flybridge bestückt.

Sowie mit BAS-Alarmanlage von Thitronik, elektrischem 7,4-kW-Querstrahlruder im Bug, von beiden Steuerständen aus fernbedienbarer, elektrischer Ankerwinde, Sea-Roq-Stabilisatoren und Klappmast mit Antennen und Suchscheinwerfer. Nach schnellem Legen von Mast und Windschutzscheiben auf der Flybridge reduziert sich die Höhe über der Wasserlinie auf von 3,20 Meter. Das heisst: Von einer Brückenöffnung im Binnenland ist man nicht abhängig, kann sie nach Legen von Mast (und Fly-Windschutzscheiben) ohne Wartezeit passieren. Angenehm: Ein Beiboot hängt während der Fahrt an den Davits über der Badeplattform am Heckspiegel, muss für niedrige Brückenpassagen nicht verlagert werden.

Auf der Flybridge sitzen Pilot und Co auf der Doppelsitzbank am Aussenfahrstand recht hoch - offensichtlich hat der Eigner der Allegra lange Beine, um sie bequem abzustützen. Weitere Sitzmöglichkeiten auf der Flybridge: Fehlanzeige. Auf dem ein paar Stufen tieferliegenden Achterdeck gibt's zu beiden Seiten praktische Stauräume für Leinen und Fender, mit Teakholz belegt und als Sitzmöglichkeiten geeignet. Platz für das Aufstellen von Klappstühlen ist reichlich vorhanden, ein wettergeschützter Stauraum bei Nichtgebrauch für sie indes fehlt. Es sei denn, man lagert sie dann irgendwo im Deckssalon. Auf einem Boot von knapp 15 Meter Länge muss man halt Kompromisse hinnehmen.

Keine Kompromisse macht die Werft beim Innensteuerstand mit bestem 360-Grad-Rundumblick. Vier der fünf Frontscheiben sind mit Scheibenwaschwischern bestückt, die fünfte verfügt über eine der Berufsschifffahrt abgeschauten Schleuderscheibe. Vom Innensteuerstand führt der Weg nach außen durch zwei Schiebetüren zum breiten, seitlichen Gangbord und achtern im Salon über eine gewendelte Treppe aufs Achterdeck. Ebenso gewendelt gehts nach unten in den Achterkabinenbereich. Neben der bereits erwähnten Sauna gibts dort eine Gästekabine mit Etagenbetten. Und die Eignerkabine mit einem breiten und einem normalen Bett sowie Eigner-Duschbad.

Die Pantry im Vorschiff ist reichhaltig ausgestattet - mit Vier-Kochfeld-Ceran-Herd, Dunstabzugshaube, Mikrowelle, Geschirrspülmaschine und großem 150-Liter-Kühlschrank sowie kleiner Tiefkühlbox. Vis-à-vis der Pantry ist das geräumige Gäste-Duschbad mit Waschmaschine und Trockentümmler angeordnet. In der Gästekabine ganz vorn nächtigen zwei Personen auf Einzelbetten. Dass nun die Duschen anstelle einer festen Abtrennung lediglich über einen Vorhang und nur wenig Super-Yacht-typisch verfügen, mag der Eigner der Allegra so gewollt haben. Feste Türen schützen das übrige Bad vor Spritzwasser sicherlich optimaler. Super-Yachttypisch hingegen ist das Salon-Detail eines auf Tastendruck ins Sideboard elektrisch absenkbaren Fernsehers.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Veha Euroclassic 50

Von Hans Wischer

Über das Fahrverhalten im Rauhwasser kann an dieser Stelle keine Aussage gemacht werden. Wir waren auf einem Kanal mit 3,8 Meter Wassertiefe unterwegs, ermittelten bei 2.500 Motorumdrehungen - aus dem Stand heraus nach 25 Sekunden erreicht - 9,3 Knoten (17,1 km/h) mit hohem Wellenschlag. Reduziert auf 2.000 Touren, lag die schnelle Marschfahrt bei 7,8 Knoten (14,4 km/h). Als angenehme Reisegeschwindigkeit mit flacher Welle und entsprechend vernünftigem Verbrauch ermittelten wir bei 1.500 U/min 6,1 Knoten (11,3 km/h). Dann kommt man mit einer Tankfüllung von 5.000 Liter Diesel rund 1.000 Seemeilen (1.800 km) weit. Das ist mehr als Langstrecken-Format für weite Reisen, reicht für über 160 Fahrstunden.

Die Minimalfahrt - wichtig für das Manövrieren im Hafen und auf Gewässern mit Tempolimit - beträgt 3,8 Knoten (7 km/h), reduziert sich bei einer ausgekuppelten Maschine auf 2,9 Knoten (5,4 km/h). Dank Umsteuerung von beiden Maschinen und kurzzeitige (eine längere Betätigung zieht zuviel Saft aus den Batterien) Unterstützung durch das elektrische Bugstrahlruder dreht die Euroclassic 50 bei kleiner Geschwindigkeit auf dem Teller, in voller Fahrt wird auf zwei Bootslängen gedreht = 30 Meter Wendekreis. Das alles sind respektable Werte.

Noch respektabler ist die Schallkapselung des Maschinenraumes, in die die Werft pro Euroclassic 50 rund 50.000 Mark investiert - aus einem rund 10 Zentimeter starken Sandwich. Aufgebaut von unten nach oben: Folie, 4 Zentimeter Schaumstoff, Stahlplatte, Paste, Entdröhnungsblech, 3 Zentimeter Merford-Dämmschicht, 18 Millimeter Sperrholz und einer Gummimatte. Dieser Aufwand zahlt sich aus: Im Decksalon liegt der Schallpegel von den Maschinen gerade bei 60dB. Damit ist die Euroclassic 50 eine der leisesten Motoryachten, die wir je gefahren haben.

Daten

L.ü.A.:	14,95 m
Breite:	4,80m
Höhe ü.WL.:	3,95 m
Tiefgang:	1,20 m
Gewicht:	28 t
Frischwasser:	2.000 l
Abwassertank:	400 l
Motorisierung:	2x Volvo Penta TAMD 41D
Kraftststoff:	5.000 l
Werft:	Veha Jachtbouw Stockholmstraat 3 NL-9723 BC Groningen Tel. +31/50/311 77 11 Fax 311 77 07

© 2006: Hans Wischer