



ALBIN VEGA

EEN TROUWE ZWEEDSE SCHONE

In de watersportpers is de jachttest algemeen ingeburgerd: enkele redacteuren varen een dag met een boot en geven dan hun oordeel. Jachten worden echter niet één dag gebruikt, als ze pas uit de fabriek komen, maar jaren achtereen in alle soorten weer. Een reëel oordeel over een jacht kan dan ook pas worden geveld als blijkt hoe het vaarttuig zich houdt onder invloed van de tanden des tijds en des weers. Was die overweging al aanleiding voor WATERSPORT om het principe van de jachttest op de helling te zetten, de imponerende omvang van de tweedehandsmarkt was een tweede. Besloten werd eigenaren van courante typen te vragen naar de eigenschappen van hun boot. Zij hebben er in windstilte op gedobberd en in stormen in geleden; zij hebben er 's winters aan staan krabben, politoeren of restaureren; zij hebben er hun gezin zien opgroeien, enzovoort.

De spits wordt afgebeten door de *Albin Vega*, een type uit de jaren zestig, waarvan er meer dan 3500 zijn gebouwd. Van die aanzienlijke vloot varen er 300 in Nederland en de vraag naar tweedehands Vega's is levendig – voldoende reden de Vega als eersteling te selecteren.

Ook al beginnen we nu met een zeiljacht, we zullen ons zeker niet beperken tot één categorie: motorkruisers, sportboten en motorzeilers komen eveneens aan bod. De hierbij afgedrukte duurtest is de eerste – zoekend naar de juist vorm hopen wij tot een formule te geraken die door u als nuttig wordt ervaren. Bezit u een courant type maar heeft u nog niet ons testformulier ingevuld,

vraag het dan aan, opdat ook u kunt bijdragen aan deze 'gemeenschappelijke boottest'.

DE ALBIN VEGA: SOCIAAL SPORTIEF

Het ontwerp van de *Albin Vega* stamt uit 1965 en is van de hand van Per Brohäll. De naar hedendaagse begrippen geringe breedte (br/loa = 1/3,35) en de matig lange kiel met aangehangen roer verraden de leeftijd. Alhoewel de Vega er ongevaarlijk uitziet, zijn er indrukwekkende oceaanaan-oversteken mee gemaakt. Onze eigen Henk Jukkema heeft zijn tocht met een Vega over de

Atlantische Oceaan beschreven in zijn boek *Reis door het blauw*.

Opvallend is het grote percentage eigenaren dat niet alleen is aangesloten bij de Kring van Vega-zeilers (ongeveer 250 van de rond 300) maar er ook voor warm loopt en enthousiast deelneemt aan bijeenkomsten – een organisatiegraad waar de FNV jaloers op kan zijn. De meeste geïnterviewde eigenaren wisten wel enkele negatieve punten van hun boot op te noemen, maar allen bleken zij die 'gebrekjes' liefdevol te aanvaarden. Bij die trouw aan de boot bleek ook een bewuste keuze voor een niet te groot jacht te behoren.

Het kan een toevallige verhouding in de onvraagde groep zijn geweest, maar ons viel een opvallend hoog percentage oudere echt)paren op die, tijdens het opgroeien van hun kinderen, de verleiding hadden weerstaan een groter jacht te kopen, en nu in de Vega de boot hebben die zij precies samen kunnen mannen.

De meeste Kringleden doen wel aan wedstrijdje (club, Kring, 24-uurs-tocht, enz.) en een dertigtal behoort tot de 'VODA'-groep – in de ogen van de toervaarders 'fanatieke' wedstrijdzeilers. De Vega heeft de status van beperkte eenheidsklasse van het KNWV. Bij Vega-wedstrijden in serieus VODA-verband verschijnen meestal tussen de vijf en tien boten aan de start.

CONSTRUCTIE

Onder de eigenaren heerst algemene tevredenheid over het polyesterwerk. Slechts één osmo-segeval schijnt in het bestand voor te komen. De meeste boten staan 's winters op de kant, maar ook die te water overwinteren vertoonden geen problemen.

De mast wordt onderdeks ondersteund door een portaalconstructie met wc aan stuurboord en hangkast aan bakboord. In latere exemplaren is die ondersteuning versterkt met een massieve balk over het portaal. Eigenaren van oudere exemplaren, die merkten dat het strakker zetten van de verstaging leidde tot het indrukken van het kajuitdak, hebben zo 'n balk zelf aangebracht. In oudere boten staan de schotten met parkers gezekeerd, die loswerken in zwaar weer. Een enkeling klaagde over de kuipvloer annex motorluik waarvan de mogelijkheid deze te verwijderen en de waterdichtheid te wensen overlieten. Overigens was iedereen tevreden over deze constructie. Ook de waterscheiding tussen kuip en kajuit werd door sommigen als onbevredigend ervaren. Een eigenaar kreeg zelfs regen binnen als de wind op de kont stond.

Algemeen waren klachten over lekkage rond de schroefas, die op een nogal ouderwetse wijze loopt, namelijk *langs* de roerkoning, zodat de schroef achter het roer werkt. Inbouw en vermogen van de standaardmotoren tonen aan dat deze puur als hulpmotor bedoeld is en zo zien de meeste eigenaren dat ook.

VAAREIGENSCHAPPEN ONDER ZEIL

Algemeen is men enthousiast over de koersvastheid en de flinke snelheid van de Vega (tot een

kleine 6 knopen bij halve wind). Men heeft groot vertrouwen in de zeewaardigheid ('een all-weather fighter' volgens een eigenaar). Jukkema ervoer op de Atlantic dat hij, voor top en takel lenzend in een orkaan, regelmatig de kuip vol had. Toen hij later in een vergelijkbaar tempeest een puntje fok liet bijstaan, bleef de boot perfect onder controle, de kuip beheersbaar nat en plandeerde hij er een coaster uit. De wendbaarheid wordt door ieder als goed ervaren. De geringe diepgang van de matig lange kiel (1,17m) maakt de boot handig in Nederlandse kustwateren. De meeste eigenaren rapporteerden tussen de 40° en 50° aan de ware wind te varen, maar op zee iets ruimer. Vanwege het volle voorschip is het knikje in de schoot nodig om doodslaan te voorkomen. De schootvoering is nogal ouderwets, buiten het op de scheepszijden geplaatste want om. Eigenaren die een 'high aspect'-fok hebben aangeschaft zeilen een half strekje hoger. Men is tevreden over het droge varen aan-de-wind. Een enkeling vond de boot loefgierig in vlagen, maar dit bleek hoofdzakelijk een kwestie van trim te zijn. De enthousiaste wedstrijdvaarders blijken geen moeite te hebben moderne vinkielers van dezelfde grootte bij te houden of te passeren.

VAAREIGENSCHAPPEN OP DE MOTOR

Eén informant vaart nog in een boot met benzinemotor met verstelbare schroef, de overigen hebben de – in latere exemplaren standaard gemonteerde Volvo Penta MD6A-diesel (10 pk) of – de laatste serie – de 13 pk Volvo. Een enkele krachtpatser beschikt over een 18 pk diesel. Het motorlawaai werd door de meeste eigenaren niet als hinderlijk ervaren; men bleek tevreden over de isolatie en ophanging. Het schijnt dat de benzinemotor meer lawaai maakt dan de diesel – een ongebruikelijke situatie!

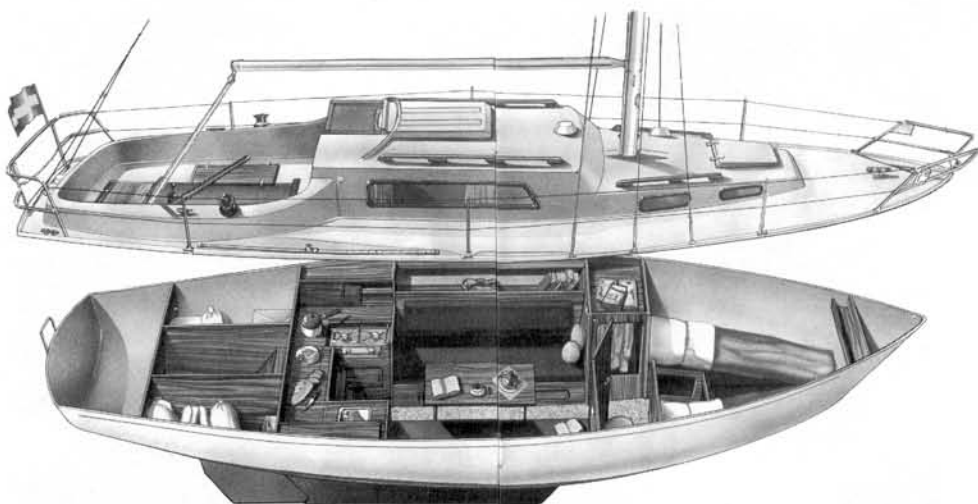
Alle eigenaren deden ietwat lacherig over de manoeuvre-eigenschappen op de motor. Eén informant vertelde dat zijn boot achteruit beter stuurde dan vooruit omdat de schroef achteruit het roer 'aanblaast'. Algemeen was de opinie dat men vaart moet houden om bestuurbaar te blijven, hetgeen nogal eens ongerust opmerkingen oplevert in jachthavens. 'Bon mot' van één eigenaar: 'Er is durf voor nodig om goed met een Vega te manoeuvreren.'

Op de meeste boten worden twee accu's gevoerd, variërend van 35 tot 95 Ah, alle ouder dan drie jaar.

In stil water varen de boten 5 tot 6 knopen kruissnelheid en zij verbruiken dan 1 à 1,5 liter dieselolie per uur. Tegen stijve bries en zee op verliezen de standaardvermogens spoedig hun aandrijvende werking, maar de meeste eigenaren waren van oordeel dat je tegen dergelijke windkrachten hoort op te kloppen onder zeil. En dat is ons uit het redactionele hart gegrepen.

COMFORT AAN DEK

De kuip is ruim, de banken zijn breed, de voertuimte is uitstekend, maar de rugleuningen



zijn te recht; in de 'gamely sixties' deden we nog niet aan ergonomische verwennerij. De rechte helmstok grijpt aan op kuipvloerhoogte en moet onder een ietwat ongemakkelijke hoek worden gehouden om het beenwerk van de bemanning te sparen.

De begaanbaarheid is goed, evenals het houvast daarbij en het werken rond de mast vindt iedereen veilig en gemakkelijk. Toch hebben veel wedstrijdvaarders vallen, neerhouder en halstalie naar de kuip geleid. Daartoe hebben zij, in aanvulling op de als voldoende gekwalificeerde schootlieren, een extra stel lieren geplaatst. Enkelen varen nog met het standaard rolrif en de schoot aan de nok van de giek. Anderen hebben een bindrif en een meer naar voren aangrijpende grootschoot op overloop. Men is tevreden over de plaats van de lijooigrails.

COMFORT ONDERDEKS

De sofakooien in de kajuit zijn voldoende lang en breed, de zithoogte is ruim voldoende. Ook hier zijn de rugleuningen iets te recht. De kajuitkooien voldoen als zee-kooi. De kooien in het vooronder zijn eveneens voldoende ruim en jonge gezinnen schrikken er niet voor terug daarin drie kinderen te laten slapen. Lange mensen vinden de stahoogte onvoldoende, maar met een lichaamslengte tot ongeveer 1,75 m is men hierover tevreden. De hoogte in het vooronder is ongeveer 1,50 m – volgens de meesten voldoende ruim om goed te kunnen bewegen. De wc wordt door sommigen als te krap gekwalificeerd, anderen vinden hem 'zeevast'. Het werkoppervlak van de kombuis vinden de meeste eigenaren iets te laag, zodat de afwas tot rugklachten kan leiden.

De meeste informanten varen met twee personen (echtparen) en vinden dat het juiste aantal voor langdurig verblijf aan boord. Gezinnen met opgroeiende kinderen blijken ook weleens vriendjes en vriendinnetjes van het nageslacht tussen de kooien in de kajuit op een luchtbed te herbergen en varen dan – zeer incidenteel – met zes mensenlijven aan boord. De kuip acht men voldoende ruim voor de vier volwassenen waarin het kooienaantal voorziet.

NAVIGATIE- EN COMMUNICATIEMIDDELEN

Alle boten hebben een magnetische kompas, echolood en ingebouwd log aan boord. De meeste voeren een (elektrisch) zelfstuurapparaat, velen hebben een marifoon en, in mindere mate, een SSB-ontvanger aan boord. AP-navigatoren en satnavs zijn zeer dun gezaaid. Windmeters komen bijna niet voor ('dat voel je toch?' meent men). Bijna niemand beschikt over een radiopeiler.

Uit dit navigatie-oeuvre blijkt ook het vaargebied van de meeste boten: IJsselmeer, Wadden, Zeeuwse wateren en Noordzeekust.

SAMENVATTING

De meeste geïnterviewden bleken echtparen van middelbare leeftijd te zijn met meerdere decennia zeilervaring en meerdere jachten achter zich. Tochten naar de Oostzee en Engeland behoren niet tot de uitzonderingen.

Velen hebben wel enkele verfraaiingen aangebracht, maar niemand kon op structurele verbeteringen worden betrapt, zelfs niet zij die zich als enthousiaste knutselaars kwalificeerden. Het boordonderhoud verricht men zelf, het motoronderhoud wordt over het algemeen aan de dealer overgelaten.

Bij de meest eigenaren ligt de nadruk op toeren, maar aan de evenementen van de Kring van Vegazeilers doet men met plezier mee. De meesten hechten meer waarde aan de contacten binnen de Kring dan aan die binnen hun eigen zeilvereniging.

De neiging om de Vega te verkopen is over het algemeen gering, hetgeen de forse tweedehandswaarde verklaart (rond de f 32.000,-). Sinds 1979 worden geen Vega's meer gebouwd, dus de enige manier om aan zo'n schip te komen is een eigenaar ervan af te praten. En dat lijkt, na onze ervaringen, geen sinecure!