

EUROPAS GRÖSSTES
SEGELMAGAZIN

15

11.7.2018

WASCHT

EXKLUSIV

DIE NEUE HANSE 348 IM TEST

GEHEIM

DAS SPEKTAKULÄRE DEHLER-PROJEKT

IM ZIEL

DAS PACKENDE VOLVO-FINALE

ABENTEUER

1000 MEILEN MIT DER JOLLE

UNGLAUBLICH

MYTHEN DER OSTSEE –
UND WAS DAHINTER STECKT

Traumziele • Schutz
vor Hitze • Platz finden
in vollen Häfen •
Manövertricks • Rezepte
für Sundowner •
Spiel & Spaß an Bord

100 TIPPS

FÜR DEN SOMMERTÖRN



4 190744 005204 15

Deutschland 5,20 € - Österreich 5,90 € - Schweiz 9,60 Franken - Böhmen 6,00 € - Italien 6,90 € - Spanien 6,90 € - Frankreich 6,90 € - Slowenien 6,90 € - Griechenland 7,50 € - Dänemark 8,70 DKK - Printed in Germany - H 74 40



RADIKAL

Die Baunummer auf dem Deck ist typisch für Minis, Class 40s und Imoca 60s. Es ist nicht die einzige Anleihe, welche die Dehler 30 OD bei modernen Offshore-Racern nimmt

ENTHÜLLT! DEHLERS GEHEIMPROJEKT

Mit einem leistungsstarken HOCHSEE-RENNER setzt Dehler neue Akzente. Die YACHT begleitet die Entwicklung von Beginn an und zeigt erste Details der spannenden Konstruktion

YACHTBAU Heiß sieht sie aus. Die Rumpfform mit den zum Deck hin stark eingezogenen Flanken und dem mächtigen Bugspriet erinnert an Alex Thomsons' „Hugo Boss“. Auch die Silhouette ist eine Verheißung. Flach kauert das Boot über dem Wasser, überragt vom weit achtern stehenden Carbonmast und einem im Topp gut einen Meter ausgestellten Squarehead-Groß. Der leicht negative Deckssprung verstärkt noch den Eindruck von Rasse und Klasse.

Auch wenn die Neun-Meter-Yacht bislang nur im Rechner und als 3D-gedruckte Miniatur existiert, zählt das, was Dehler für Anfang 2019 plant, schon jetzt zu den interessantesten Ankündigungen für das kommende Modelljahr. Optisch wie technisch betritt die Marke damit absolutes Neuland und löst sich von ihrem bisherigen Erfolgsprogramm.

Statt eines gemäßigten Performance-Cruisers, der auch komfortables Fahrtensegeln erlaubt, wird die Dehler 30 OD eine vergleichsweise kompromisslose Hochseerennyacht: optimiert für kleine Crews, ausgerichtet auf maximalen →



IM TREND

Die Fensterlinie entspricht aktuellen Dehler-Modellen. Der Rumpf mit Deck-Chines baut aber weit flacher und hat bei Leichtwind wenig benetzte Fläche. Ganz neu ist der achtern in einem Rezess eingebaute und ausklappbare Elektroantrieb

Segelspaß, losgelöst von Formelzwängen und ohne große Rücksicht auf den bestmöglichen Rennwert.

Es ist nicht weniger als ein Hammerprojekt, das Hanseyachts in den vergangenen zwei Jahren da heimlich, still und leise entwickelt hat: mutig, konsequent, innovativ und für jüngere oder jung gebliebene Eigner hochattraktiv.

Die Werft in Greifswald, die Dehler vor neun Jahren übernommen hatte, zählt damit zu den ganz wenigen großen Serienherstellern, die überhaupt spezielle Modelle für den Hochsee-Rennsport fertigen. Ansonsten bieten nur Beneteau (Figaro 3) und Jeanneau (Sun Fast 3200 und 3600) entsprechende Konstruktionen an. Die Nachfrage wächst zwar stetig, ausgelöst durch die weltweit steigenden Meldezahlen bei Ein- und Zweihand-Regatten. Bisher aber blieb dieser Markt mehrheitlich kleineren, meist französischen Bootsbaubetrieben wie JPK oder Pogo überlassen, wo ja auch die Trendsetter-Klassen wie Mini, Class 40 und Imoca ihren Ursprung haben.

Erfahrungen aus diesem Bereich haben die Dehler 30 OD mit geprägt. An der Entwicklung waren neben den Konstrukteuren von Judel/Vrolijk und dem Team von Hanseyachts auch Skipper aus dem Offshore-Rennsport beteiligt, etwa Jörg Riechers, seit Jahren einer der weltweit erfolgreichsten Mini-Segler, oder Oliver Schmidt-Rybandt von Speedsailing. Sie verliehen dem Projekt wichtige Impulse und sollen ihr Wissen bei der späteren Erprobung und dem Fine-tuning ebenfalls einfließen lassen.

Bemerkenswert konsequent hat das Team an der Gewichtsoptimierung gearbeitet. Mit 2,5 Tonnen ist das Boot deutlich leichter als etwa die Figaro 3 (2,9 t) oder die Pogo 30 (2,8 t); und das, obwohl die Dehler 30 unter Deck keinesfalls karg bleiben soll. Die Spezifikation sieht vier bis sechs Kojen, eine kleine Pantryzelle und ein abtrennbares WC vor – also durchaus essenzielle Komfortmerkmale. Auch zeigen die ersten Entwürfe des Ausbaus durchaus ansehnliche Stilelemente statt rein rudimentärer Zweckarchitektur. Das dürfte sie für breitere Zielgruppen interessant machen.

Ein wesentlicher Vorteil der Konstruktion wird ohne Zweifel der Elektroantrieb sein. Die Dehler soll am Heck einen nach unten schwenkbaren Torqeedo-Motor erhalten, gespeist von einem 48-Volt-Lithium-Ionen-Akku mit 5000

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Judel/Vrolijk Design
CE-Kategorie	A
Gesamtlänge (Lüa)	10,22 m
Rumpflänge	9,14 m
Wasserlinienlänge (LWL)	9,00 m
Breite	3,25 m
Gewicht	2,5 t
Ballast Kiel / Wasser / Anteil	0,9 t / 0,2 t / 44 %
Segelfläche Groß	31,0 m ²
Segelfläche Genua (106 %)	27,5 m ²
Segelfläche Gennaker	85,0 m ²
Segeltragezahl (am Wind/vorm Wind)	5,5/7,7
Motor (Torqeedo)	4 kW
GPH-Rennwert ORC (vorläufig)	608 sec/nm

Die Dehler 30 OD ist ohne Rücksicht auf Vermessungsformeln konstruiert worden. Für ein Boot aus Großserienfertigung bleibt sie mit 2,5 Tonnen bemerkenswert leicht, wozu auch das Wasserballastsystem beiträgt. Sie soll sehr gute Segeleigenschaften bieten – nicht nur raumschots, sondern auch am Wind. Derzeit durchläuft das Rumpf- und Riggdesign aufwändige Strömungsanalysen im Computer, um die Leistungsfähigkeit maximal auszureizen. Das Boot wird im Vakuum-Infusionsverfahren gebaut. Rumpf und Deck bestehen aus einem Schaumsandwich, Bodengruppe und Schotten aus Kohlefaser-verstärktem GFK, der fest angeschlagene Bugspriet aus Vollcarbon. Die YACHT wird die gesamte Entwicklung begleiten und kontinuierlich darüber berichten.



IM TEAM

Torsten Conradi, Matthias Bröker und Ann Cathrein Jacobsen von Judel/Vrolijk zeichneten die Linien, Karl Dehler und Pascal Kuhn von Hanseyachts leiten das Projekt. Oliver Schmidt-Rybandt von Speedsailing zählt zu den Beratern

Wattstunden Kapazität. Dadurch verringern sich sowohl Gewicht als auch Platzbedarf im Vergleich zu einem Dieselaggregat erheblich. Wer will, kann die Reichweite zusätzlich mit einem Generator erweitern – ein zukunftsweisendes und sauberes Konzept.

Wegen der geringen Verdrängung und des auf Wasserlinie stark eingezogenen Rumpfes bleibt die benetzte Fläche gering; ein Aspekt, der den Entwicklern wichtig war. Denn die Dehler soll über ein sehr breites Windfenster – von 4 bis 40 Knoten – und auf allen Kursen funktionieren.

Ihre Am-Wind-Segeltragezahl ist mit 5,5 nicht über-

mäßig hoch. Das überrascht zunächst, sollte aber keine nennenswerte Leistungslücke bei Leichtwind mit sich bringen, zumal hier ein Code Zero Abhilfe schaffen kann. Ein höheres Rigg wäre keine Option gewesen, weil sonst der Stabilitätsumfang nicht für CE-Kategorie A gereicht hätte – die wiederum Bedingung ist für die Teilnahme an vielen Hochseeregatten. „Wir haben da wirklich alle Varianten geprüft und durchgerechnet“, sagt Torsten Conradi.

Bemerkenswert erscheint, wie alltagstauglich das Boot in vielen Punkten ist: Mit 3,25 Metern bleibt die maximale Breite moderat, der Tiefgang mit 2,20 Metern so eben noch kompatibel mit vielen Häfen der Dänischen Südsee, des IJsselmeers oder Bodensees. Gleichzeitig reizten die Konstrukteure beim Rigg die Grenzen des Machbaren konsequent aus: Der achterstagslose 14-Meter-Mast aus Kohlefaser verfügt über nur ein Salingspaar. Um den Vorstagsdurchhang zu minimieren, wird es Trimmbackstagen geben.

In der Frühphase der Entwicklung prüften die Konstrukteure auch den Einsatz von Foils oder DSS-Schwertern. Deren Vorteile wogen Kosten und Zusatzgewicht jedoch nicht auf, weshalb die Dehler 30 OD mit konventionellen Anhängen kommt. Der Festkiel verfügt über eine Aluminiumfinne mit Bleibombe, was den Schwerpunkt niedrig hält. Zudem gibt es 200 Liter Wasserballast pro Seite, der bei Leichtwind oder mit Crew an Bord ungenutzt bleibt.

Es ist Jahrzehnte her, dass eine führende deutsche Werft ein derart ambitioniertes Projekt verfolgt hat. Und auch damals, Anfang der Achtziger, war es Dehler, die zunächst mit der Sprinta Sport und später mit DB 1 und DB 2 vielbeachtete Regattaerfolge feierte. Dass die Marke an diese Tradition anknüpfen will, ist ein starkes Zeichen – zumal jetzt, da der Welt-Segelverband die Einführung einer Einheitsklasse für Zweihand-Crews erwägt. Dehler hat sich mit der 30 OD bereits beworben. Deren Namenszusatz könnte von 2019 an Programm werden: OD steht für „Offshore One-Design“.

JOCHEN RIEKER

IM WERDEN

Erste Skizzen des Interieurs lassen bereits erkennen: Auch wenn Leichtbau und Leistung im Vordergrund stehen – unter Deck wird es bei Dehlers Renner Platz für vier bis sechs Segler geben, eine Pantry sowie eine abtrennbare Toilette

