

RUDERANLAGEN
Neuer Trend im Yachtbau:
Aber ist doppelt wirklich besser?

SEITE — 84

SEGELSPEKTAKEL
Atemberaubende Manöver in
den norwegischen Schären

SEITE — 44

„MAVERICK TOO“

**Gelebter Traum:
Johannes Erdmann über
zwei Jahre unter Segeln**

SEITE — 30

ERSTER TEST

RÜCKKEHR EINES BESTSELLERS

Kann die neue Dehler 34 den größten Erfolg der Werft wiederholen?

SEITE — 18

„AUMWUNDER“

*Yacht Kojen auf sieben
Meilen fern: Phobos 24.5*

SEITE — 74

„WAPPEN VON BREMEN“

*Die neue Vereinsschiff
geht auf große Fahrt*

SEITE — 110

REVIERREPORT

*Comer See: Genießer-
Törn in Bella Italia*

SEITE — 64

DEUTSCHLAND 5,20 EURO

A: 5,90 CH: 9,60
EURO 4 190744 005204 19 FRANKEN

BeNeLux 6,00 € - Italien 6,90 € - Spanien 6,90 € - Frankreich 6,90 €
Slowenien 6,90 € - Griechenland 7,50 € - Dänemark 57,00 DKK
Printed in Germany - H 74 40



GUTE JAHRGÄNGE

*Mit der **DEHLER 34** runden die älteste deutsche Großserienyacht das aktuelle Programm nach unten ab. Hat die Neue das Zeug zum Klassiker wie vor 30 Jahre die Optima? Ein Rück- und Ausblick*

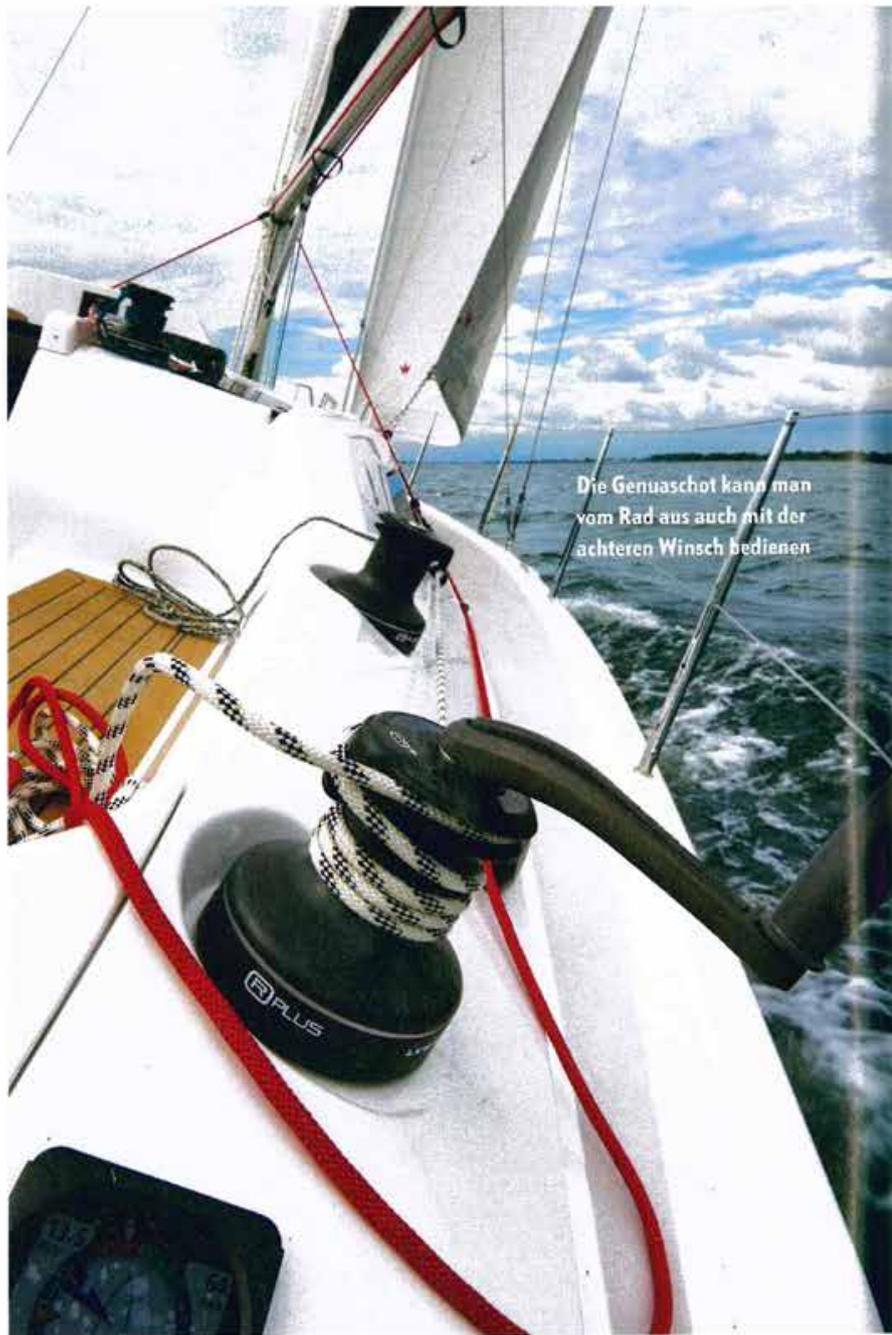




Der Platz hinter den optionalen Rädern reicht gerade so aus



Die teleskopierbare Leiter verfügt über zwei Hörner für einfacheren Aufstieg



Die Genuaschot kann man vom Rad aus auch mit der achteren Winsch bedienen

DAS BOOT LÄSST SICH IDEAL DEN INDIVIDUELLEN WÜNSCHEN ANPASSEN

Ein neues, 34 Fuß langes Serienschiff muss dem bootsinteressierten Menschen nicht zwangsläufig den Blutdruck nach oben treiben. Auch nicht, wenn es aus einer renommierten Werft stammt und von namhaften Konstrukteuren gezeichnet wurde. Wenn es sich dabei allerdings um eine Dehler in dieser gängigen Größe handelt, wird's schon spannender. Immerhin rangiert die älteste deutsche Serienwerft in Umfragen der YACHT stets in den Top Drei, wenn es um den Bootsbesitz oder gar um die Traumyacht geht.

Wichtiger noch: Dehler schafft derzeit Besonderes. Die Werft zeigt bereits mit den älteren Schwestern, dass der Performance-

Cruiser lebt und Stückzahlen machen kann. Die Dehler 38 markierte 2013 den Start und wurde sogleich mehrfach ausgezeichnet, auch mit dem prestigeträchtigen Award Europas Yacht des Jahres. Es folgten die 46 und

zuletzt die 42, alles vielbeachtete Typen aus dem totgesagten Segment des sportiven, regattatabuntauglichen und dennoch komfortabel bewohnbaren modernen Bootes. Ein Credo, das Dehler seit jeher lebte und an dem sich nichts geändert hat, seit Hanse-yachts im Jahr 2013 die Marke aus Freienohl übernahm.

Und nun die 34, die das existente 35-Fuß-Design von Simonis/Voogd ablösen wird. Endlich, möchte man fast ausrufen. Weil die Größe gut handhabbar für die gängige Zweier-Crewstärke und somit auch für die kleine Familie ist, der Preis im Rahmen der Möglichkeiten erschwinglich gestaltet werden konnte und auch, weil die erste Dehler 34 quasi als Prototyp des modernen Performance-Cruisers gilt.

1980 war das, zur Blüte der International Offshore Rule, einer Zeit, die viele heute noch als gut oder gar golden bezeichnen würden. Mit der db1 und später der 2 (s. auch Seite 27) fuhr Dehler internationales Silber bis zum Weltmeistertitel ein und brachte das Boot in der Serie auf den Markt. Es sollte in verschiedenen Derivaten von der Dehler bis zur Optima 106 rund 1300-mal gebaut werden – ein noch bestehender Rekord.

MIT HERZBLUT DABEI

Da liegt sie nun, die Neue, in Greifswald am Auslieferungssteg. Achtern breit, offenes Heck, per Klappe geschlossen, der markante dynamische Aufbau mit den langgezogenen Katzenaugen, ein hohes Rigg, der Bug mit einem GFK-Spriet verlängert.

Im Cockpit: Karl Dehler werkelt mit Maßband, Notizblock und Dyneema-Stropfs. „Kalle“, wie ihn alle nennen, ist in seinem Element und wie immer mit vollem Elan dabei. Fine-Tuning. Die auf beide Seiten geführte Achterstagtalje stört noch den Ruder-gänger, sie wird mit Blöcken beige-bunden. Der Projektmanager war schon zur Hanse-group gestoßen, bevor es die Dehler-Werft tat; nun sind beide wieder zusammen. Ein großer Gewinn, auch weil der Mann mit dem Namen für sein Handeln einsteht.

Und der Kreis schließt sich weiter, neben-an liegt eine Optima 106 von 1987, ein Derivat der alten Dehler 34 zum Vergleich mit der aktuellen Ausgabe. Sie gehört Kalles Tochter Rebecca. Die frühere Deutsche Meisterin im 420er, zusammen mit Bruder Thomas, möchte mit dem vom Großvater entwickelten Boot auf Blauwasserreise gehen. Eine Seglerdynastie eben.

Raus aus dem Ryck, durch die immer noch handbediente Wiecker Holzklappbrücke auf den Greifswalder Bodden. Schon die schnell gesetzten Raumwindsegel zeugen vom Zeitenwechsel. Die Crew auf der alten Dehler muss einen Baum mit Toppnant und Niederholer und Schoten mit Barberholer für den Spinnaker riggen. Auf der neuen wird das Vorschiff noch nicht einmal betreten, um den Gennaker an der Nase zu setzen. Und die Geschwindigkeiten? Ohne Mühe zieht die neue 34 an der Optima vorbei, nach Belieben. Das Erstaunliche: Die Alte hat sogar etwas mehr Segelfläche im Verhältnis zum Gewicht, fährt eine Segeltragezahl von 4,9 im Vergleich zu den 4,8 der Dehler 34. Eigentlich müsste sie der Neuen Pa-



ANDERS, NICHT ARTIG

*Im Vergleich bietet die alte Optima vor allem **WENIGER PLATZ**, auch im Cockpit. Mit geringerem **FREIBORD** segelt das Boot deutlich nasser an der Kreuz*



VORBILD

Warum gibt es das nicht mehr? Durchsichtige Schielbelukgarage für mehr Licht unten



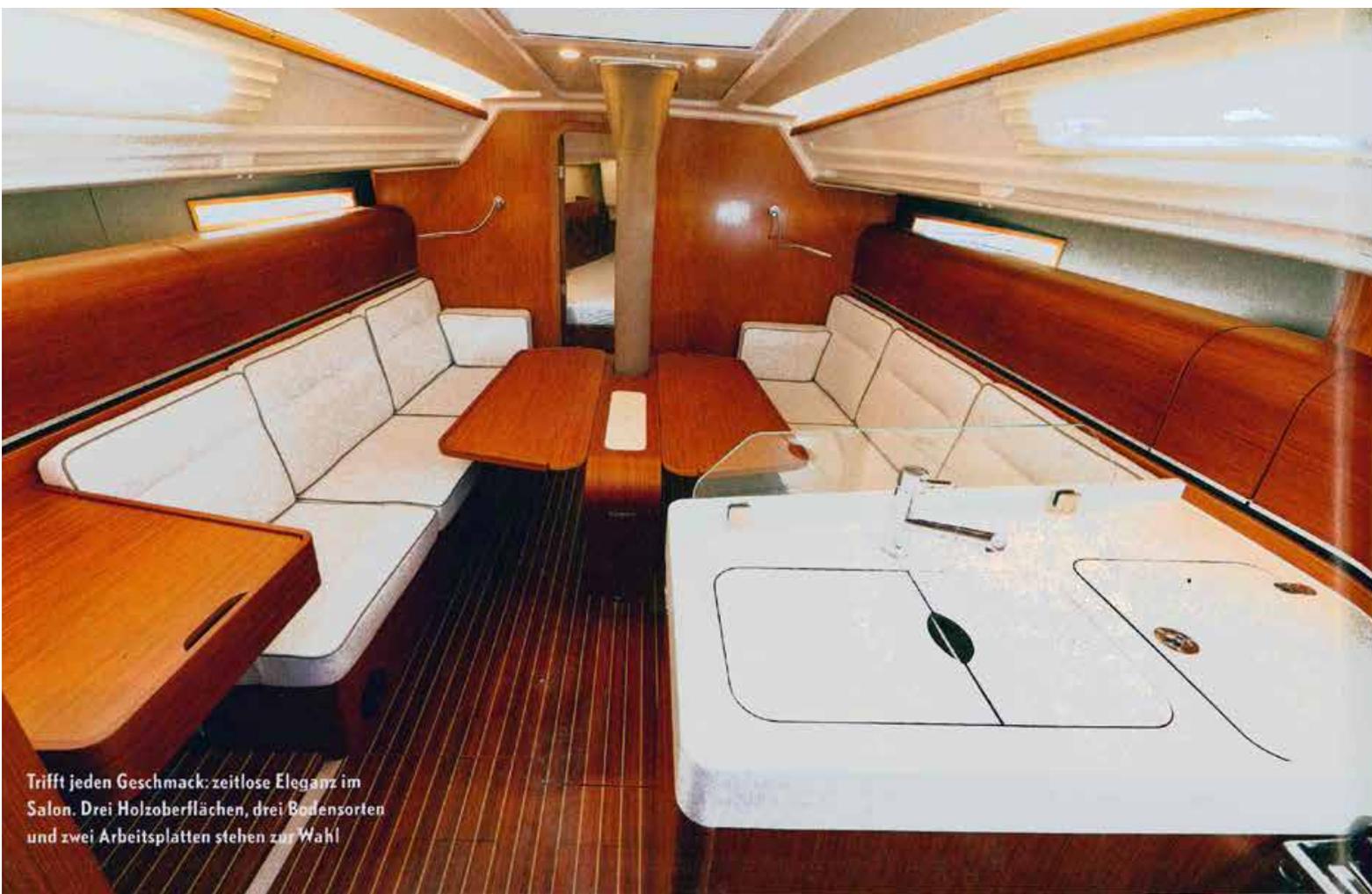
VORLÄUFER

Keine Badeklappen, aber so ähnlich: Das schmale Heck lässt sich öffnen

rolle bieten können. Der widerstandsärmere Rumpf, ein glatteres Unterwasserschiff und frischere Segel stehen dem jedoch anscheinend entgegen.

Auf der Kreuz zeigt sich bei rund 12 Knoten Wind ein ähnliches Bild. Die alte Optima segelt ordentlich und auch recht hoch, aber es fehlt eine größere Genua; das neue Boot ist ihr klar überlegen. Kalle Dehler: „Trotz des höheren Rumpfes haben wir durch den moderneren Kiel und die größere Breite mehr Stabilität.“

Die Dehler 34 von 2016 bringt bei diesen Bedingungen hoch am Wind Speeds von rund 6,5 Knoten ins Wasser bei Wendewinkeln von unter 90 Grad. Dazu begeistert das Steuern. Die Neue entwickelt den favorisierten leichten Ruderdruck, der über Traveller und Großschot hervorragend justierbar ist. Mit eineinviertel Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag steuert sie sich schön direkt. Sie zeigt sich agil in der Wende und nimmt Wellen dynamisch. In später auftretenden Böen zeichnet sich die Judel/ →



Trifft jeden Geschmack: zeitlose Eleganz im Salon. Drei Holzoberflächen, drei Bodensorten und zwei Arbeitsplatten stehen zur Wahl



FUNKTIONALE PANTRY

Zwei Waschbecken, zweifach zugänglicher Kühlschrank und ausreichend Stauraum: Die Pantry kann sich sehen lassen



ABGETEILTE DUSCHE

Mit der Tür wird der Dusch-/WC-Raum von der übrigen Nasszelle oder beide Räume vom Salon getrennt. Wird schon kopiert



VERSTECKTE TECHNIK

Platz für die Schalter, Funk, Musik und weitere Einbauten. Das Ganze verschwindet bei Bedarf hinter zwei Klappen - schön!

Vrolijk-Konstruktion durch eine hohe Stabilität aus; auch mit mehr Krängung besteht keine Tendenz zum Sonnenschuss.

Kalle Dehler: „Das war uns ein sehr wichtiger Punkt in der Konstruktion. Wir haben deshalb das Ruder weiter vorn platziert, wo es keine Gefahr läuft, bei viel Schräglage Luft zu ziehen und es so von oben zu einem Strömungsabriss kommen kann, der sich blitzschnell bis ganz nach unten fortsetzt.“ Daher habe man auch in Kauf genommen, dass der Ruderkoker am Fußende innen an

der Trennwand zur Backskiste durch das Kojenpolster in der Heckkabine verläuft.

FÜR EINHAND SCHNELL UMBAUBAR

Jedenfalls steuert sich die Dehler 34 genussvoll, wozu auch die ordentlichen Sitzpositionen beitragen. Auf einem Boot dieser Größe wird das für die Konstrukteure ein Kampf um Zentimeter, besonders mit geteiltem Achterstag, das großes Störpotenzial für den Rudergänger hat, will dieser hinter dem Rad stehen. Denn der Aufbau braucht Platz für

das Interieur, die Duchten benötigen Länge zum Sitzen und Liegen, dann kommen die Räder - und schon wird's achtern eng. Auf der Dehler gelang der Kompromiss.

Und es fand sich sogar noch Raum für die neuen sogenannten Plotter-Pods: formschön-schicke Konsolen für die elektronischen Seekarten. Was jedoch deren doppelte Ausführung und zwei Plotter bedingt, will man vom jeweils benutzten Rad aus gute Sicht und den direkten Zugriff auf die Instrumente haben.

Apropos Erreichbarkeit: Die Genuaschoten laufen auf Winschen in üblicher vorderer Position im Süll. Und die Tampen des German Sheeting System enden auf Trommeln, die direkt vom Rudergänger aus erreichbar sind, sie lassen sich abklemmen. Die liegenden Hebelstopper für die Großschot und die Schotführungen erlauben es zudem, beide Schoten auf die achteren Winschen zu führen: in Lee die Genua-, in Luv die Großschot. Zum Wenden wird die Großschot in Luv abgeklemmt und die Genua dort im Manöver dichtgeholt. Nachdem im alten Lee die Genua losgeworfen wurde, ist die Winsch wieder für die Großschot frei. Somit ist das Boot perfekt einhand- und kleincrewtauglich.

DIE RÜCKKEHR DER PINNE

Im Standard ist das Boot mit einer Pinne ausgestattet. Die langt aufgrund der vorlichen Position des Ruders recht weit ins Cockpit. Das kann im Regattabetrieb mit mehreren Personen stören, weil es vorn in der Pflicht zwischen den Genuawinschen und dem Niedergang eng wird. Beim Fahrtensegeln jedoch sitzt der Steuermann fast unter der Sprayhood und erreicht auch alle Winschen, ohne Abklemmerei der Schoten. Unsere Prognose: Die Pinne werden nur die wenigsten wählen, auch wenn die Radanlage rund 3500 Euro Aufpreis kostet. Räder haben sich nun mal durchgesetzt, sie gelten vielen als schiffiger und bringen Platz.

Ebenfalls Standard ist ein 1,95 Meter tiefer Kiel, ein großes Maß für ein 34-Fuß-Boot. Die Flachversion geht 1,55 Meter tief und ist 125 Kilogramm schwerer; der Performance-Kiel aus dem Competition-Paket ragt satte 2,10 Meter ins Wasser und ist 400 Kilogramm leichter als die Basisware. Dazu gibt es entsprechende Ruderblätter, das Competition-Profil kann durch die belastbarere geringer dimensionierte Nirowelle dünner ausfallen. In jedem Fall kommen selbstausrichtende Ruderlager zum Einsatz. Die Jefa-Doppelradanlage arbeitet mit nur einem Seil, was etwas günstiger in der Produktion ist, aber keine Redundanzen im Schadensfall mit sich bringt (siehe auch Seite 84).

Für das Rigg wird im Standard ein Zweisalings-Seldénprofil angeboten, in der Competition-Variante ist es rund 70 Zentimeter länger und bringt neben Rodrigg sechs Quadratmeter mehr Tuch an den Wind. Die Sportversion ist auch als Carbon-Ausführung



ENG, ABER VOLLSTÄNDIG

Flacherer Rumpf, KLEINERER AUFBAU – der Salon passt aus heutiger Sicht eher zu einem 26-FUSS-BOOT. Er bietet aber eine komplette Navigationsecke und gute Seekojen



ANDERE GEWICHTUNG

Die Zentrale am Niedergang: viele Instrumente, ein echter Kartentisch, dazu ein Sitz



WENIGER KOMFORT

Kein Ofen, kein Warmwasser, eine kleinere Eisbox – wie's vor 30 Jahren nun mal war

zu haben. Im Grundpreis sind bereits Elvströms triradial geschnittene sogenannte FCL-Segel (Fast Cruising Laminate) an Bord. Die hochwertigen Tücher haben mit üblicher OEM-Ware wenig gemein. Sie zeigen eine saubere Formgebung, sind trimmfreudig, auch bei mehr Wind profiltreu, und ihnen ist eine hohe Haltbarkeit zuzutrauen. Für Letzteres stehen auch die vier durchgehenden Segellatten im Groß.

In jedem Fall überzeugen das Deck und sein Layout in Funktion und auch Ausstat-

tung. Beispiele: Die Sitzpositionen im Cockpit sind hervorragend, ein Rezz in den Duchten bietet den Füßen Halt, wenn man bei Lage bequem auf dem Süll sitzt. Groß- und Genuafall sind mit rechkarmen Dyneema-Kernen bestückt. Die Genuaschienen liefern einen Schotwinkel von 12 Grad. Mit optionalen Inhaulern lässt sich der wirkungsvoll verkleinern. Die Genuawagen sind leinenverstellbar. Zehn Stopper im Fallenschapp genügen. Der feste Baumkicker ist im Standard an Bord. Die Fallen verschwin- →

Die Werft bietet drei Masten, drei Kiele und zwei Ruderblätter an. Es gibt zwei Kabinen



DEHLER 34

YACHT-BEWERTUNG

Mit der Dehler 34 hat die Werft das Konzept der erfolgreichen 38 und ihrer jüngeren Schwestern nicht nur fortgeführt, sondern weiterentwickelt. Bugnase und Plotter-Pods sind zwei Beispiele dafür. Ansonsten: ein erwachsenes, gelungenes Schiff für moderne Segler, das sich an viele Vorlieben anpassen lässt

Konstruktion und Konzept

- + Viele Leistungsstufen wählbar
- + Modern-zeitlose Linien
- + Angemessene Preisgestaltung

Segelleistung und Trimm

- + Großes Leistungspotenzial
- + Hohe Stabilität
- + Gute Trimmöglichkeiten

Wohnen und Ausbauqualität

- + Gefälliger Innenausbau
- + Dusche separierbar/Raum
- + Schubladen unter den Sofas

Ausrüstung und Technik

- + Gehobene Grundausstattung
- + Stauräume im Heck optimal genutzt
- Kleinere Ausbaumängel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Judel/Vrolijk & Co
 CE-Entwurfskategorie A
 Rumpflänge 10,30 m
 Gesamtlänge 10,70 m
 Wasserlinienlänge 9,60 m
 Breite 3,60 m
 Tiefgang/altern. 1,95/2,10, 1,55 m
 GPH-Rennwert 633 sec/nm
 Gewicht/altern. 5,95/5,45, 6,10 t
 Ballast/altern. 2,10/1,70, 2,25 t
 Masthöhe ü. Wl./alt. ... 16,27/17,02 m
 Großsegel/altern. 37,5/41,0 m²
 Rollgenau (105 %)/alt. 27,5/30,0 m²
 Maschine (Volvo) 13 kW/18 PS
 Kraftstofftank (Kunststoff) 160 l
 Frischwassertank (Kunststoff) 230 l
 Fäkalientank (Kunststoff) 35 l

Segelklare Übergabe 464 €
 Preis segelfertig² 133 023 €
Darüber hinaus im Preis enthalten:
 Faltpropeller, Dyform-Rigging, versenk-
 bare Klampen, Traveller, Dyneema-
 Fallen, selbstausrichtende Ruderlager,
 Baumkicker, Dimmer-System

Garantie/gegen Osmose 2/2 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²
 Leinenverstellbare Holepunkte inkl.
 Traveller mit Leinenführung inkl.
 Elektrische Ankerwinsch 1654 €
 Rohrkicker inkl.
 Achterstagspanner inkl.
 Springklampen inkl.
 Sprayhood 1726 €
 Teak im Cockpit 536 €
 UKW-Funkgerät 1178 €
 Logge und Echolot 893 €
 Windmessanlage 1178 €
 Autopilot 1250 €
 Ladegerät inkl.
 Landanschluss mit FI-Schalter inkl.
 230-Volt-Steckdose (eine) inkl.
 12-Volt-Steckdose in der Navi inkl.
 Heizung 3927 €
 Druckwassersystem inkl.
 Warmwasser-Boiler inkl.
 Dusche WC-Raum inkl.
 Cockpitdusche inkl.
 Komfortpreis² 145 365 €

Werft Dehler, Ladebower Chaussee 11,
 17493 Greifswald; www.dehler.com

Vertrieb Händlernetz

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

42 Grad	6,5 kn
60 Grad	7,3 kn
90 Grad	7,5 kn
130 Grad*	8,5 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 11–13 kn (4 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 0,1 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ¹ = 4,8

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Der Wert gilt für die Competition-Version,
 die Normalvariante kommt auf 4,4

KOJENMASSE

Vorschiff	2,04 x 1,70/0,50 m
Salon (Bb)	2,00 x 0,60 m
Achtern	1,96 x 1,67/1,07 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

STEHHÖHE

Vorschiff	1,80 m
Salon	1,77–1,89 m
Nasszelle	1,86 m
Achtern	1,91 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

SCHALLDRUCK

Plicht	65 dB(A)
Kajüte	68 dB(A)
Achterkabine	71 dB(A)
Vorschiff	60 dB(A)

Leise 65 Normal 75 Laut

Gemessen in Marschfahrt
 (80 % der Höchstdrehzahl):
 5,7 kn, 2200 min⁻¹

¹ Dimensionlose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/P \cdot V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
 Sandwich mit Balsaholzkern im Hand-
 auflageverfahren. Schotten mit Winkel-
 laminat befestigt, Rumpf-Deck geklebt
 und teilweise laminiert

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft 129 115 €
Standardausrüstung² inklusive:
 Motor, Schoten, Reling, Positionslater-
 nen, Batterie, Kompass, Polster, Pan-
 try/Kocher, Lenzpumpe, WC, E-Kühl-
 fach, Fäkalientank mit Absaugung
 Segelkleid 1095 €
 Anker/Kette 821 €
 Fender/Festmacher 360 €
 Antifouling 1168 €

DEHLER 34/OPTIMA 106



Yacht - BEWERTUNG

Das recht sportliche und bewährte Schiff begeistert durch volle Urlaubstauglichkeit und solide Bauweise, es wurde in verschiedenen Varianten über 1300-mal gebaut. Ein echter Gebrauchstbootstyp

Konstruktion und Konzept

- + Hoher Ballastanteil
- + Günstiger Gebrauchstbootpreis
- Flacher Rumpf, schmales Heck

Segelleistung und Trimm

- + Solide Eigenschaften
- + Viel Segelfläche
- + Simple Trimmeinrichtungen

Wohnen und Ausbauqualität

- + Seegerechte Salonkojen
- + Gelungene Raumaufteilung
- + Sauberer Innenausbau
- Stehhöhe knapp

Ausrüstung und Technik

- + Funktionales Deckslayout
- Originalmotor nur einkreisgekühlt

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Van de Stadt
Rumpflänge	10,10 m
Gesamtlänge	10,60 m
LWL	8,60 m
Breite	3,40 m
Tiefgang/alternativ... 1,70/1,45 m	
Gewicht	3,8 t
Ballast/-anteil	1,8 t/47 %
Großsegel	27,8 m ²
Genua	32,8 m ²
Segeltragezahl ²	4,9
Neupreis 1982	57 350 €
Gebrauchstbootpreis (ø) ...	30 000 €

den bei Bedarf in Decksluken. Das Steckschott ist teleskopierbar. Sinnvoll positionierte Haltegriffe am Niedergang, am Cockpittisch und auf dem Kajütdach verschaffen Sicherheit. Insgesamt alles effektive Lösungen von Seglern für Segler – zuweilen an den Buchhaltern vorbei. So ist man es von Dehler gewohnt.

EIN UNIVERSELLES INTERIEUR

Für eine auf der Praxis fußende Entwicklung stand Dehler schon immer, es ist eine latente Regel, die sich durch die Geschichte der Firma zieht: pfliffige Ideen, die eine oder andere Innovation, gute Steuerbarkeit und ein ordentliches Segelverhalten auch bei weniger als zehn Knoten Wind. „Damals wie heute:

Wir wollen keine werftvorgereiften Schiffe!“, sagt Karl Dehler. Das alles trifft auch auf die neue Dehler 34 zu.

Angekommen in Stralsunds schöner Stadtmarina, treten aber auch wieder die Unterschiede zwischen dem ersten und dem jüngsten Performance-Cruiser zutage. Während der Bugspriet des neuen Bootes fast →

TECHNIKRÄUME



LICHT UND SCHATTEN

Die Bodengruppe wirkt kräftig und scheint sauber anlaminiert. Mit nur einer Backskiste fällt diese groß und tief aus. Der Wassertank sitzt unter der Vorschiffskoje, nicht optimal für einen Performance-Cruiser. Am Motor sind bis auf den Impeller alle Teile gut erreichbar