

EUROPAS GRÖSSTES
SEGELMAGAZIN

17
8.8.2018

Yacht

SEENOT

GEKENTERT IM STURM:
DRAMATISCHE RETTUNG
ZWEIER WELTUMSEGLER

EXKLUSIV-TEST

ELEGANT UND KOMFORTABEL:
DIE NEUE OCEANIS 46.1

MITTELMEER

CALANQUES & MARSEILLE:
SÜDFRANKREICH VON
SEINER SCHÖNSTEN SEITE

IM VERGLEICH

VIER FAHRTENYACHTEN DER
10-METER-KLASSE: WER BIETET
DAS BESTE GESAMTPAKET?

RECHT

WANN SKIPPER FÜR
FEHLER IHRER CREW
HAFTEN MÜSSEN

NEUE TECHNIK • NEUE REGELN

SO GEHT FUNK HEUTE

15 topmoderne UKW-Anlagen im Test • Satelliten-Telefonie und
-Datentransfer per Smartphone • Die wichtigsten Regeln für den Notfall





DEHLER 34 Sehr individueller Designstil unter Deck. Holzer, Farben und Stoffe gibt es in fast epischer Vielfalt zur Auswahl



DIVA 34 SC Klassisch und skandinavisch. Die Möbel und die Schotten sind aber aus Kompositmaterialien gebaut und federleicht

SCHNELLER WOHNEN

Die vier **PERFORMANCE-CRUISER** im großen YACHT-Klassenvergleich, Teil 2.
Welche Schiffe punkten in den Sparten Komfort, Wohnlichkeit, Stauraumangebot sowie in der Qualität? Stimmen die Preise? Und: Gibt es am Ende eine klare Siegerin?



ELAN S4 Luftig und freundlich: Der helle Innenausbau ist der Standard bei Elan. Einziges Schiff im Vergleich mit U-Sofa



J/97 E Einfach, schnörkellos, aber trotzdem nicht ungemütlich. Das Vorschiff kann zum Salon nicht separiert werden



Nochmal von außen: die vier Testyachten unter Segeln. Konzeptionell gibt es Unterschiede, in der Leistung über alle Windbedingungen aber kaum



„Die ELAN S4 kann mit der hellsten und freundlichsten Wohnatmosphäre unter Deck punkten. Sich hier aufzuhalten macht gute Laune.“

Lasse Johannsen, YACHT-Redakteur

Jetzt naht das große Finale – welches der Testboote bietet das beste Gesamtpaket? Im ersten Teil des großen Gruppentests in der Klasse der Performance-Cruiser um zehn Meter Rumpflänge (34 Fuß) mussten sich die vier Vergleichsboote in den Kategorien Leistung sowie Segel- und Manövrierfähigkeiten beweisen. Zugleich ging es im letzten Heft, der Ausgabe 16/2018, um Bedienung, die segeltechnische Ausstattung sowie die Ergonomie an Deck.

Das Resümee: Bei den vergleichenden Tests bei Wind hat die Elan in der sportlichen Version S4 am Ende meist die Nase vorn. Die dynamische Slowenin ist das größte Boot im Vergleich mit der längsten Wasserlinie und zeigt vor allem auf den Vorm-

wind- und Raumkursen ein erhebliches Potenzial. Bei weniger Wind segelt die Gruppe dann aber deutlich geschlossener zusammen, wahrnehmbare Leistungsunterschiede gibt es kaum noch. Vor allem die J/97 E aus Frankreich, das kleinste und leichteste Boot der Flotte, trumps dann mit agiler Sportlichkeit auf, was auch der geringeren benetzten Fläche geschuldet sein dürfte.

Aus Deutschland wird die Gruppe mit der Dehler 34 ergänzt. Das noch junge Modell aus Greifswald erweist sich als eine grundsätzliche Allrounderin, die mit Welle und Wind keine Probleme hat und das Tempo der Elan S4 insbesondere auf der Kreuz mitgehen kann. Aus Schweden wird die Konkurrenz durch die Diva 34 SC komplettiert, ein ganz neues Boot mit einem spannenden, weil ungewöhnlichen und detailverliebten

KLASSISCH BIS INNOVATIV

Ansatz. Auch sie zeigt ein hohes Potenzial am Wind und kann sichtlich mehr Höhe laufen als die anderen Kandidatinnen.

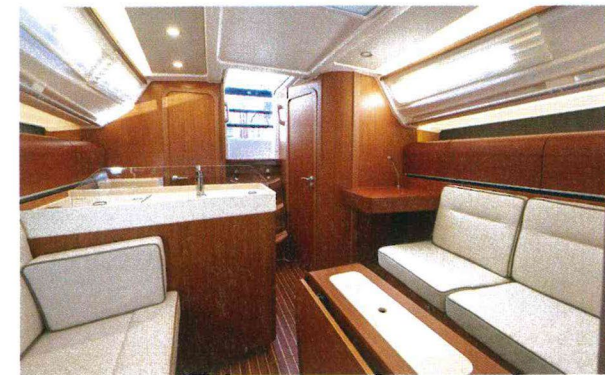
Unter Berücksichtigung aller Kriterien bleibt es nach Teil eins des Tests letztlich bei einem recht ausgeglichenen Ergebnis. Jetzt müssen die Boote wortwörtlich zeigen, was in ihnen steckt. Wie ihre Bezeichnung schon deutlich macht: Performance-Cruiser sollen nicht nur gut und schnell segeln, sondern zudem auch komfortabel und gut bewohnbar sein. Und schon ein erster vergleichender Einblick in die Welt jenseits des Niedergangs lässt erkennen, dass sich die Boote unter Deck doch deutlich weniger homogen präsentieren als unter Segeln.

DREI KABINEN SIND DIE AUSNAHME

Die Elan S4 und die Diva 34 SC nehmen mit der Möglichkeit auf einen Ausbau mit zwei oder drei Doppelkabinen schon mal eine Sonderstellung ein. Bei der Dehler 34, der J/97 E sowie der restlichen Konkurrenz (siehe Übersicht auf Seite 72) bleibt es ohne Alternativen bei einem Layout mit zwei Kabinen und einer Nasszelle – das ist der Klassenstandard bei den Performance-Cruisern dieser Größe. Zur Abgrenzung: Bei echten Fahrtenschiffen im gleichen Längensegment, wie etwa von Bavaria, Hanse, Beneteau oder Jeanneau, ist die Auswahl von zwei oder drei Doppelkammern schon üblich. Ob sie sinnvoll ist auf zehn Meter Länge, ist eine andere Frage.

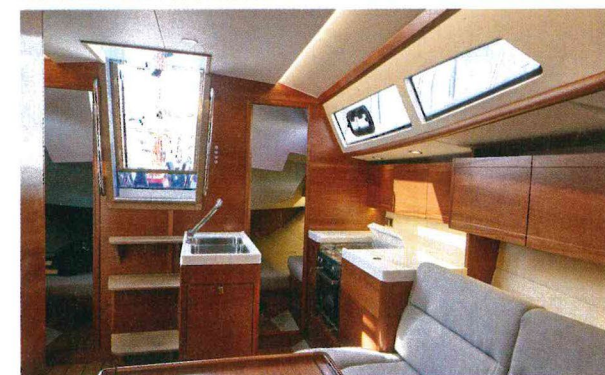
Als einziges Schiff im Vergleich kommt die Diva 34 SC als Dreikabiner zum Test an die Ostsee, was die direkte Gegenüberstellung mit den anderen drei Yachten etwas erschwert, insbesondere bezüglich der Komfortmaße in den Achterkabinen. Es gibt aktuell nur ein Schiff dieses Typs; an einem zweiten Boot, mit zwei Kabinen, wird derzeit gearbeitet. Die Schweden bauen in diesem Fall aber nur das Achterschiff auf der Steuerbordseite um und installieren dort anstelle der dritten Kabine eine große Backskiste sowie zusätzlich ein abgetrenntes Duschabteil. Dazu wird das Längsschott etwas zur Steuerbordseite verlegt, damit in der Backbord-Kabine mehr Platz zur Verfügung steht. Dies gilt es hinsichtlich der Kojenmaße zu berücksichtigen.

Die Elan S4 stellt sich dem Test mit zwei Kabinen und ist deshalb auch direkter mit der Dehler 34 und der J/97 E vergleichbar. Auch beim Boot aus Slowenien wird für →



DEHLER 34

Die große L-Pantry auf der Steuerbordseite beansprucht relativ viel Platz im Schiff. Dagegen ist die Navigation gegenüber in Größe und Funktion reduziert. Die langen Aufbaufenster lassen sich zur Lüftung öffnen



DIVA 34 SC

Die Schweden stellt sich als einziges Boot dem Gruppentest mit einem Ausbau als Dreikabiner. Das zentrale Pantrymodul bietet Festhaltungsmöglichkeiten, versperrt jedoch die Durchgänge. Optional geht es auch ohne



ELAN S4

Klassisches Layout mit den Funktionsbereichen Pantry und Navigation seitlich am Niedergang. Es gibt viele und sehr gut positionierte Festhaltungsmöglichkeiten, aber seitlich nur kleine Fenster zum Lüften



J/97 E

Auch sie zeigt die bewährte Aufteilung innen. Pantry und Navi teilen sich den Raum mittschiffs. Die Durchgänge sind gut, und auch die großen Fenster lassen sich alle öffnen. Allerdings gibt es keine Luke im Aufbau



DEHLER 34

Die größte Nasszelle im Vergleich. Dank der innovativen „Uni Door“-Lösung lassen sich Toilette und Dusche vom Waschbereich separieren. Auch Stauräume gibt es reichlich



DIVA

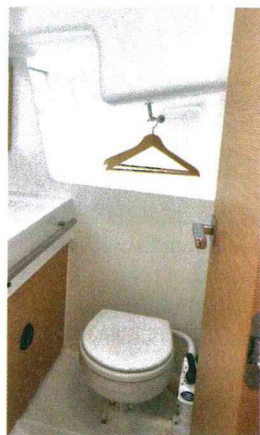
In der Version mit drei Kabinen fällt das Bad auf der Diva 34 SC sehr klein aus. Beim Ausbau mit nur zwei Kabinen wird das Angebot um eine abgetrennte Dusche erweitert



KEINE EXPERIMENTE IM BAD

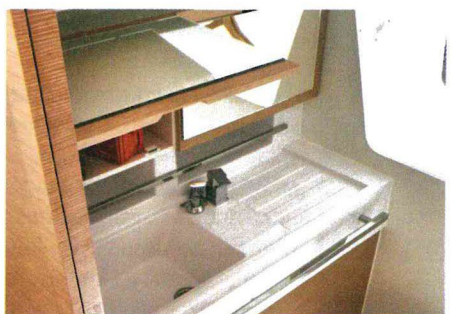
ELAN S4

Mit Auszugsbrause kann man auch hier duschen. Die Stehhöhe im Bad beträgt über 1,90 Meter. Einen gut belüfteten, halb offenen Schrank für nasses Ölzeug gibt es dazu



J/97 E

Auch sie bietet viel Platz im Bad, und es mangelt nicht an Stauräumen, inklusive Nassschrank. Duschen ist auch möglich, allerdings mit nur eingeschränkter Stehhöhe (1,76 Meter)



den Ausbau mit drei Kammern das Trennschott mittig im Achterschiff eingesetzt. Und die üppige Nasszelle wird verkleinert nach vorn in den Salon verschoben und verdrängt dort die Navigation. Die Layout-Zeichnungen auf Seite 70 erklären die Varianten auf einen Blick.

VON EDEL BIS NÜCHTERN

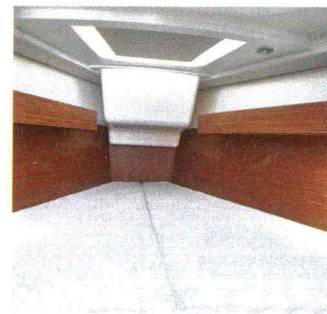
Die Dehler 34 gefällt unter Deck mit ihrem sehr individuellen Design-Stil auf Anhieb. Das bewährte Konzept von Hanse Yachts ermöglicht auch dem Dehler-Eigner eine ungewöhnlich große Auswahl verschiedener Farben und Materialien für die persönliche Gestaltung des Interieurs. Mahagoni ist für den Möbelausbau der Standard; helleres Teak- oder Kirschholz ist optional wählbar.

Die Diva 34 SC überrascht unter Deck mit ihrem äußerst gemütlich und heimelig wirkenden Teakholz-Interieur nach nordischer Machart. Die auffällige Besonderheit ist der längs im Schiff stehende Pantryblock mit Doppelspüle. Dieses Arrangement bietet im Hafen beste Funktionalität. Unter Segeln und bei Krängung allerdings behindert das mittige Modul den Abstieg über den ohnehin schon sehr schmalen Niedergang, welcher zudem seitlich leicht versetzt eingebaut ist. Auf Wunsch lässt die Werft den Pantryblock weg und erweitert dafür die Küchenzeile zur L-Form.

Hell, freundlich und sehr geräumig, so präsentiert sich der Innenausbau der Elan S4. Als einziges Schiff im Vergleich kann die Slovenin im Salon mit einem großen U-Sofa um den beidseitig abklappbaren Tisch aufwarten; hier können mehr Personen bequemer sitzen als bei den Konkurrenzbooten. Das Testschiff ist in hellem Eichenholz ausgebaut, dazu gibt es wahlweise etwas dunklere wie auch hellere Töne sowie Varianten mit gebürsteter oder gekalkter Eiche.

Bei der J/97 E kommen auch bezüglich des Interieurs die Sportboot-Genen durch. Der Innenausbau ist auf das Wesentlichste reduziert, er präsentiert sich einfach. Die weißen Oberflächen des Testbootes kontrastieren gut mit dem dunklen Walnussholzausbau. Das wirkt schlicht, edel und modern. Die in Frankreich in Lizenz gefertigte Amerikanerin kann man unter Deck aber auch mit hellem Eichen- oder Kirschholz bestellen. Das kleinste Schiff im Vergleich verfügt über keine separate Vorschiffskabine; die Liegefläche zieht sich bis zum halb-

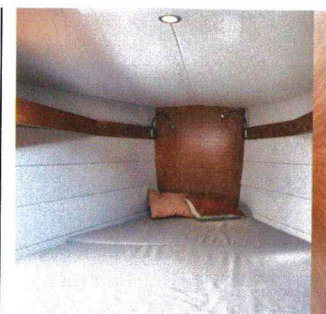
SCHLAFEN NACH MASS



DEHLER 34

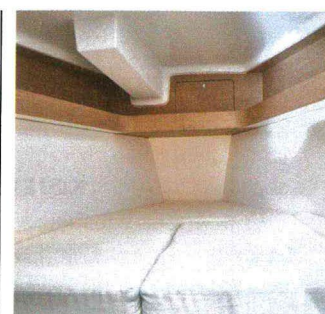
Freundlicher und heller Ausbau in den Kabinen der Dehler.

Große und gut eingeteilte Kästen sorgen für Ordnung, und es gibt genug Platz zum Umkleiden. Überdies lassen sich beide Kammern über große Decksluken prima durchlüften



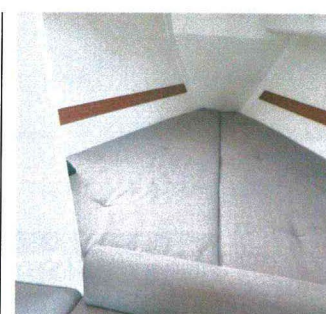
DIVA 34 SC

Hübscher und qualitativ hochwertiger Ausbau in den Kabinen achtern und vorn. Beim Ausbau mit drei Kammern beträgt die Breite der Kojen achtern nur 1,30 Meter auf Höhe der Schultern – für zwei Personen ist das zu knapp zum Schlafen



ELAN S4

Große Kojen und viel Platz zum Stauen gibt es auf dem slowenischen Schiff. Die Polsterungen sind mehrfach längs und quer unterteilt, das kann beim Schlafen stören. Dafür sind die Fächer unter den Kojen so einfacher zugänglich



J/97 E

Vorn gibt es kaum Stauräume. Optional kann man seitlich Kästen einbauen lassen, dann aber wird die Liegefläche in der Breite knapp. Die Kojen achtern ist schön breit; die Motorenabdeckung schränkt die Länge auf der Innenseite allerdings ein



offenen, weit vorn eingebauten Hauptschott durch. Deshalb sind auch keine Türen oder Abtrennungen zwischen Salon und Vorschiff vorgesehen. Bei der Dehler können die Eigner wählen, ob sie die Vorschiffskabine separieren wollen oder eine offene Gestaltung bevorzugen.

Die Elan und die Diva hingegen zeigen beide ein Layout mit einer komplett abtrennbaren Vorschiffskabine. Auf allen vier Yachten im Vergleich variieren die Abmessungen der Kojen im Vorschiff trotzdem nur unwesentlich – ausreichend Platz für zwei Personen zum Schlafen gibt es überall. Bei der J/97 E wird es mit einer Breite von gerade mal 35 Zentimeter bei den Füßen etwas eng. Dafür hat sie mit 2,18 Metern auch die längsten Liegeflächen, was die knappen Platzverhältnisse im Fußraum wiederum relativiert. Auch in den Achterkabinen sind die Kojen groß genug für eine Doppelbelegung.



„Betreffend Innenausbau ist die J/97 E genau mein Ding – weil sie unter Deck so schön schlicht und trotzdem noch gemütlich ist. Die klare Formensprache gefällt mir besonders gut.“

Michael Good, YACHT-Testredakteur

Anders bei der Diva 34 SC, das allerdings nur in der zum Test vertretenen Variante als Dreikabiner. Mit einer Breite von 1,30 Metern bei den Schultern sind die Liegeflächen in den beiden Achterkammern für zwei Mitsegler nicht groß genug; in der Version als Eignerschiff mit nur einer Kabine achtern wäre die Kojen der Diva 34 SC etwa 30 Zentimeter breiter und damit wieder vergleichbar mit den Testyachten.

Ähnlich verhält es sich bei der Elan S4. Bei zwei Kabinen achtern sind auch bei ihr die Kojen mit einer Breite von 1,37 Metern zu schmal für zwei.

Innerhalb der Testgruppe bietet nur die Dehler 34 einen Toilettenraum mit einem separierten Duschbereich. Allerdings würde die Diva in der Ausbauvariante mit zwei statt drei Kabinen ebenfalls mit dieser Annehmlichkeit aufwarten können, so versprechen es zumindest die Layoutpläne. Bei der Elan →

DIE MESSWERTE

Genug Platz zum Stehen und Liegen in den Kojen? Wenig Krach unter Motor? Der **KOMFORT** an Bord lässt sich teilweise in Zahlen ausdrücken

STEHHÖHE

DEHLER 34	Vorschiff	1,81 m
	Salon	1,89 m
	Nasszelle	1,88 m
	Achtern	1,84 m

DIVA 34 SC	Vorschiff	1,69 m
	Salon	1,86 m
	Nasszelle	1,80 m
	Achtern	1,87 m

ELAN S4	Vorschiff	1,74 m
	Salon	1,96 m
	Nasszelle	1,91 m
	Achtern	1,93 m

J/97 E	Vorschiff	0,80 m
	Salon	1,80 m
	Nasszelle	1,76 m
	Achtern	1,74 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

KOJENMASSE

DEHLER 34	Vorschiff	2,06 x 1,67/0,50 m
	Salon (beids.)	1,99 x 0,63/0,60 m
	Achtern	1,97 x 1,69/1,06 m

DIVA 34 SC	Vorschiff	2,00 x 1,54/0,86 m
	Salon (beids.)	1,90 x 0,66/0,54 m
	Achtern	2,00 x 1,30/1,06 m

ELAN S4	Vorschiff	2,05 x 1,63/0,47 m
	Salon (beids.)	2,08 x 0,60 m
	Achtern	2,10 x 1,55/1,26 m

J/97 E	Vorschiff	2,18 x 1,60/0,35 m
	Salon (beids.)	1,91 x 0,58/0,48 m
	Achtern	2,01 x 1,64/1,30 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

SCHALLDRUCK

DEHLER 34	Plicht	67 dB (A)
	Salon	68 dB (A)
	Achternkabine	73 dB (A)
	Vorschiff	58 dB (A)

DIVA 34 SC	Plicht	70 dB (A)
	Salon	65 dB (A)
	Achternkabine	73 dB (A)
	Vorschiff	60 dB (A)

ELAN S4	Plicht	75 dB (A)
	Salon	73 dB (A)
	Achternkabine	79 dB (A)
	Vorschiff	59 dB (A)

J/97 E	Plicht	75 dB (A)
	Salon	74 dB (A)
	Achternkabine	79 dB (A)
	Vorschiff	69 dB (A)

Leise 65 dB(A) Normal 75 dB(A) Laut

¹ Gemessen in Marschfahrt (80% der Höchstzahl)

und bei der J bleibt es bei einer einfachen und kompakten Nasszelle mit WC, Waschbecken und Auszugsbrause als Duschoption. Dafür können diese beiden Schiffe im Bad mit einem zusätzlich integrierten und offenen Kleiderschrank für nasses Ölzeug punkten. Auch gut.

NAVI – JA ODER NEIN?

Wie so oft und fast überall scheiden sich auch innerhalb der Testgruppe der Performance-Cruiser die Geister bezüglich der Navigation. Elan und J/Boats messen dem traditionellen Kartentisch offenbar immer noch große Bedeutung zu, und sei es nur als Büromöbel: Sie bauen durchdacht gestaltete und gut nutzbare Funktionsbereiche mit ausreichend Stauraum. Hier sitzt man auch unterwegs und bei Krängung gut und sicher in Fahrtrichtung und kann prima mit der Seekarte arbeiten – oder mit dem Laptop.



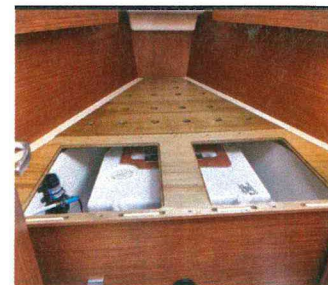
„Muss ein Performance-Cruiser auch unter Deck NÜCHTERN UND REDUZIERT sein? Es passt vielleicht besser, aber einladend ist das nicht.“

Fridtjof Gunkel, stellv. Chefredakteur YACHT

Überraschenderweise verzichten ausgerechnet die Schweden von Diva auf einen ausgewiesenen Navigationsbereich. Ihrer Ansicht nach soll man – falls überhaupt und nicht am Kartenplotter – am großen Salontisch mit Karte und Stechzirkel arbeiten, wofür an dieser Stelle sogar ein Kartenfach integriert ist – eine mögliche Alternative.

Auf der Dehler 34 gibt es nur einen kleinen Navi-Tisch, an dem man auf dem Sofa mit dem Rücken zur Fahrtrichtung sitzt. Für die Arbeit mit der Karte ist die Pultfläche aber zu klein, sie dient in der Praxis vielmehr als Ablage sowie als Stauraum für allerhand Kleinmaterial des täglichen Gebrauchs. Auch bei den Yachtbauern aus Greifswald scheint die elektronische Navigation mittlerweile der Standard zu sein.

Gerade auf Performance-Booten sind die Lage und die Volumen der Tanks für Treibstoff und Frischwasser wichtige Themen. Auf



DEHLER 34

Die Werft in Greifswald verbaut schon im Standard die größten Tanks im Vergleich. Der PVC-Frischwasserspeicher im Vorschiff fasst satte 210 Liter



DIVA 34 SC

Der Tank im Vorschiff nimmt 100 Liter Frischwasser auf. Die Installation und die Verankerung sind tadellos. Die Kojenbretter lassen sich auch ganz entfernen



ELAN S4

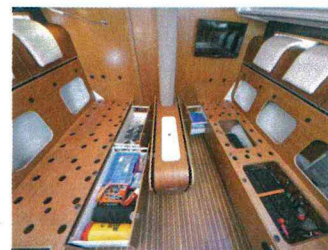
Das Volumen unter der Vorschiffskoje bleibt unverbaut und bietet sich als Stauraum für Großes und Sperriges an. Die Zugänglichkeit ist prima



J/97 E

Der sauber installierte Wassertank beim Testschiff (Foto) fasst 200 Liter. Im Standard wird ein kleinerer Speicher mit nur 100 Liter Inhalt eingebaut

TANKS IN DER MITTE HEISST: GEWICHT ZENTRIERT



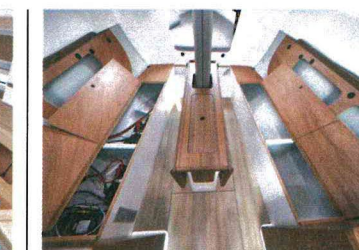
Komfortable Schubladen statt nur offene Fächer – Dehler legt in Sachen Erreichbarkeit des Stauguts vor. Das ist vorbildlich gelöst



Der Platz unter den Sitzbänken im Salon steht nur zum Teil zur Verfügung; die technischen Installationen beanspruchen relativ viel Raum



Die Tanks sind bei der Elan unter den Bänken im Salon eingebaut. Stauräume gibt es hier deshalb keine, und die Kojenbretter sind entsprechend fest verschraubt



Die Deckel der Gepäckfächer im Salon öffnen über Scharniere und gewähren so beste Zugänglichkeit. Auf der Backbordseite sind die Batterien eingebaut

der Elan S4 werden die Speicher unter den Bänken im Salon integriert. Die Gewichtszentrierung ist für eine gute Leistungsfähigkeit unter Segeln und für das Verhalten in der Welle mitbestimmend. Der Nachteil: Im Salon stehen somit die Volumen unter den Sofas nicht mehr als Stauräume zur Verfügung. Dafür bietet die Elan mehr Raum zum Lagern von größeren Gegenständen unter den Kojen im Vorschiff und achtern – dort, wo bei den anderen Booten im Vergleich die Tanks eingebaut sind.

STAURAUMLÖSUNG DEHLER

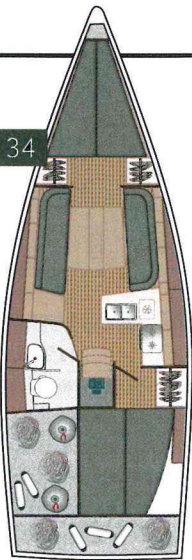
Mit ihrem eher einfachen und reduzierten Innenausbau verfügt die J/97 E im Testfeld über weniger Stauräume. Diese sind allerdings leicht und gut erreichbar, speziell unter den Salonbänken. Im Vorschiff sucht man jedoch vergeblich nach Platz zum Unterbringen von Sachen, seitliche Schwalben-

PLATZ GENUG GIBT ES FÜR ALLES. DIE FRAGE IST NUR: WOHIN DAMIT?

nester wie bei den Konkurrenzbooten gibt es hier nicht. Nur als Option kann man zusätzlich kleine Kästen einbauen lassen, so wie auf dem Testschiff. Die voluminöse Elan bietet deutlich mehr Staufächer, die zum Teil aber nur schlecht oder gar nicht unterteilt sind. Das gilt übrigens auch für die Diva. Auch die Schweden machen es sich leicht und bauen Stauräume ohne Gliederung ein. Da könnten die Werften mit wenig Aufwand nachbessern und dabei gewinnen.

Im Gegenzug kann die Dehler 34 bezüglich ihres Stauraumangebots voll und ganz überzeugen. Die diversen gut erreichbaren Staufächer und Ablagen bieten innen durchdachte und funktionsbezogene Einteilungen wie zum Beispiel in der Pantry. Und wo immer es geht, baut Dehler Schubladen ein, die schneller und besser zugänglich sind als die herkömmlichen Staufächer, speziell unter den Kojen und Sitzpolstern. →

DEHLER 34



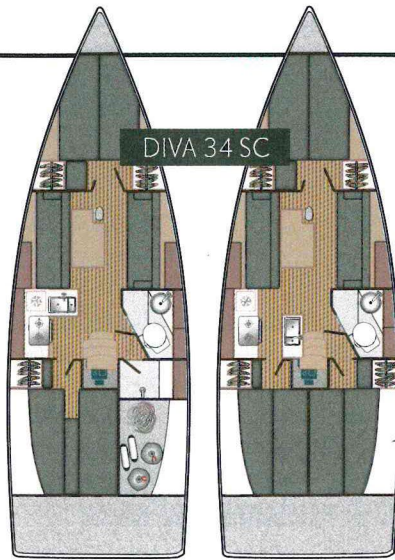
AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	133 875 €
Standardausrüstung ¹ inklusive:	
Motor, Segel (Groß und Genua), Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, E-Kühlfach, Feuerlöscher	
Segelkleid	1095 €
Anker mit Kette	820 €
Fender und Festmacher	360 €
Fäkalientank mit Absaugung	1965 €
Antifouling	1170 €
Segelklare Übergabe	465 €
Preis segelfertig ¹	139 750 €

Aufpreis für Komfort-Ausstattung ¹	
Leinenverstellbare Hölspunkte	inkl.
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektrische Ankerwisch	1655 €
Rohrkicker	inkl.
Achtertagsspanner	inkl.
Springklampen	inkl.
Sprayhood	2130 €
Teak im Cockpit (Boden)	inkl.
UKW-Funkgerät	1180 €
Logge und Echolot	E-Paket
Windmessaanlage	E-Paket
Elektropaket	3150 €
Autopilot	3925 €
Ladegerät	inkl.
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	inkl.
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	3870 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.
Komfortpreis ¹	155 660 €

WERFT Dehler, 17493 Greifswald;
www.dehler.com
VERTRIEB Handlernetz

DIVA 34 SC



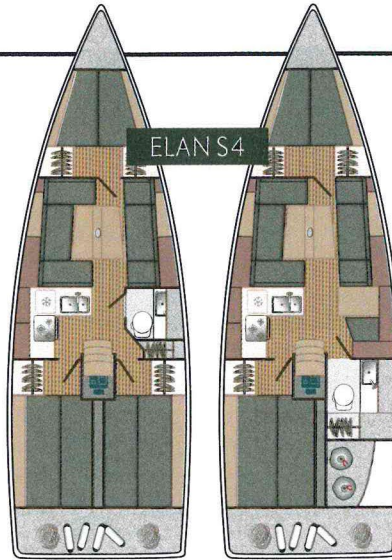
AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	146 600 €
Standardausrüstung ¹ inklusive:	
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, Fäkalientank mit Absaugung	
Segel (Groß u. Genua / Laminat)	15 495 €
Segelkleid	585 €
Anker m. Kette / Fender u. Festmacher (Paket)	1450 €
E-Kühlfach	2205 €
Antifouling	2805 €
Segelklare Übergabe	2695 €
Preis segelfertig ¹	171 835 €

Aufpreis für Komfort-Ausstattung ¹	
Leinenverstellbare Hölspunkte	inkl.
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektrische Ankerwisch	2250 €
Rohrkicker	inkl.
Achtertagsspanner	inkl.
Springklampen	400 €
Sprayhood	2450 €
Teak im Cockpit	5585 €
UKW-Funkgerät	890 €
Logge und Echolot	
und Windmessaanlage (Paket)	1810 €
Autopilot	4255 €
Ladegerät	E-Paket
Landanschluss mit FI-Schalter	E-Paket
230-Volt-Steckdose (eine)	E-Paket
Elektropaket	1590 €
12-Volt-Steckdose in der Navi	230 €
Heizung	3480 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	1515 €
Dusche WC-Raum	1245 €
Cockpitdusche	830 €
Komfortpreis ¹	198 365 €

WERFT Fabola Yachts Stockholm, Bavaria Yachts;
13902 Djurhamn (Schweden); www.divayachts.se
VERTRIEB www.apyachting.de

ELAN S4



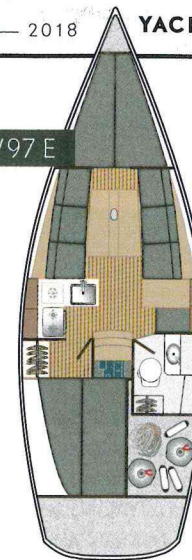
AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	176 000 €
Standardausrüstung ¹ inklusive:	
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, E-Kühlfach, Feuerlöscher, Fäkalientank m. Absaugung	
Segel (Groß u. Genua / Dacron)	7250 €
Segelkleid	1060 €
Anker mit Kette	700 €
Fender und Festmacher	240 €
Antifouling	1200 €
Segelklare Übergabe	1500 €
Preis segelfertig ¹	187 950 €

Aufpreis für Komfort-Ausstattung ¹	
Leinenverstellbare Hölspunkte	inkl.
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektrische Ankerwisch	2250 €
Rohrkicker	inkl.
Achtertagsspanner	inkl.
Springklampen	inkl.
Sprayhood	1890 €
Teak im Cockpit	inkl.
UKW-Funkgerät	E-Paket
Logge und Echolot	E-Paket
Windmessaanlage	E-Paket
Autopilot	E-Paket
Elektropaket	12 960 €
Ladegerät	inkl.
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	590 €
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	3200 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.
Komfortpreis ¹	208 830 €

WERFT Elan Yachts, 4275 Begunje na Gorenjskem (Slowenien); www.elan-yachts.com
VERTRIEB www.blue-yachting.de

J/97 E



AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	138 780 €
Standardausrüstung ¹ inklusive:	
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung	
Segel (Groß u. Genua / Dacron)	6100 €
Segelkleid	405 €
Anker mit Kette / Fender u. Festmacher (Paket)	1020 €
Feuerlöscher	55 €
Antifouling	1250 €
Segelklare Übergabe	1430 €
Preis segelfertig ¹	149 040 €

Aufpreis für Komfort-Ausstattung ¹	
Leinenverstellbare Hölspunkte	inkl.
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektrische Ankerwisch	1700 €
Rohrkicker	inkl.
Achtertagsspanner	inkl.
Springklampen	530 €
Sprayhood	2155 €
Teak im Cockpit	-
UKW-Funkgerät	E-Paket
Logge und Echolot	E-Paket
Windmessaanlage	E-Paket
Autopilot	E-Paket
Elektropaket	9810 €
Ladegerät	890 €
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	870 €
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	7210 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	1490 €
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	370 €
Komfortpreis ¹	174 065 €

WERFT J/Composites, 20402 Olonne sur Mer (Frankreich); www.jcomposites.eu
VERTRIEB www.mittelmanswerft.de

Unterwegs bei Wind und Welle kommt man auf der Dehler 34 sowie auf der Elan S4 gut durch das Schiff. Lange und robuste Handläufe sowie gut positionierte Festhaltungsmöglichkeiten sorgen hier für Sicherheit. Auf der J/97 E gibt es leider nur kurze Handläufe hinten im Schiff; weiter vorn muss man sich am Salontisch oder am durchgesteckten Mast festhalten. Und auch seitlich am Niedergang fehlen Griffe. Die Diva aus Schweden bietet unter Deck die wenigsten Möglichkeiten: Handläufe fehlen hier komplett, und beim Gang durchs Boot muss man nach gutem Halt und Stand suchen.

LEICHT UND TROTZDEM SCHÖN

Die Verarbeitungsqualität unter Deck ist bei allen vier Yachten im Vergleich gut und wertig. Der schöne und gediegene Innenausbau der Diva 34 SC könnte zu der Annahme verleiten, das Boot sei nach skandinavischen Standards ausgebaut, mit viel massivem Vollholz. Aber genau das Gegenteil ist der Fall – und das ist positiv gemeint. Die Möbel, sämtliche Abdeckungen sowie die Türen sind bei der Sportlerin aus Komposit-Materialien gefertigt, das heißt mit ultraleichtem Hartschaum anstelle von Sperrholz im Kern. Auch die Schotten und die Bodenbretter sind auf diese Weise ultimativ auf Leichtbau getrimmt.

Elan spart beim Innenausbau ebenso Gewicht, wo irgend möglich. Anders als bei der Diva allerdings wirkt der Innenausbau der S4 in Teilen etwas weniger wertig, weniger solide und eher schwach. Die Türen zum Beispiel schließen nicht überall bündig ab. Und manche Einbauten sind nur mit Holzimitat (Laminat) überzogen.

Im Hinblick auf die Ausbaugüte können die Dehler 34 sowie auch die J/97 E die gute und ordentliche Norm definieren. Die Boote sind sauber gebaut, mit vielen robusten Vollholzteilen, schönen Verkleidungen, bequemen Polsterungen und soliden Beschlägen.

Wer für Wartungs- und Kontrollarbeiten an die Maschine muss, hat es nicht überall leicht. Bei der Dehler und bei der Elan kann der Niedergang ganz einfach hochgehoben werden und bleibt mit Gasdruckfedern oben arretiert. Zudem kann man an die beiden Maschinen auch von den Seiten her gelangen. Bei der J/97 sowie bei der Diva 34 muss der Niedergang dafür relativ umständlich ganz oder in Teilen abgebaut werden. →

¹ Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

STARKE KLASSE, GROSSE VIELFALT



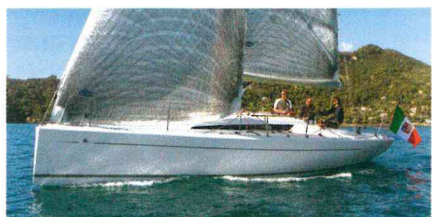
ARCONA 340 Hübsches Performance-Boot aus Schweden mit klassischen Linien. Schöner Innenausbau. Test in YACHT 18/2009

Rumpflänge ... 10,40 m Gewicht ... 5,2 t
Breite ... 3,45 m Segelfläche ... 67,2 m²
Tiefgang ... 1,80/1,95 m Grundpreis ... 169 800 €



GRAND SOLEIL 34 Leistungsstarkes Regatta-boot von Cantieri del Pardo. Abstimbar auf ORC oder IRC. Test in YACHT 23/2017

Rumpflänge ... 10,70 m Gewicht ... 4,9 t
Breite ... 3,60 m Segelfläche ... 68,0 m²
Tiefgang ... 2,17 m Grundpreis ... 165 410 €



ITALIA 9.98 Starkes Performance-Boot aus Italien mit Weltmeistertitel. Regattaorientierte Ausstattung. Test in YACHT 25/2015

Rumpflänge ... 9,98 m Gewicht ... 4,5 t
Breite ... 3,54 m Segelfläche ... 70,0 m²
Tiefgang ... 1,90 m Grundpreis ... 153 510 €



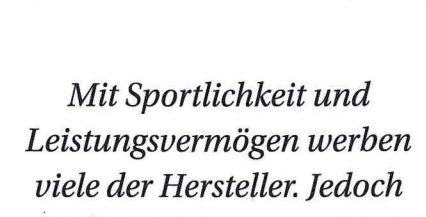
M.A.T. 1010 Attraktiver Racer von Mills Design mit reduziertem Reisekomfort. Gebaut in der Türkei. Test in YACHT 6/2014

Rumpflänge ... 10,15 m Gewicht ... 4,3 t
Breite ... 3,32 m Segelfläche ... 57,0 m²
Tiefgang ... 2,10 m Grundpreis ... 177 740 €



AZUREE 33 C Moderne und schnelle Konstruktion aus der Türkei. Das Design kommt von Ceccarelli. Test in YACHT 5/2011

Rumpflänge ... 9,90 m Gewicht ... 5,1 t
Breite ... 3,66 m Segelfläche ... 66,0 m²
Tiefgang ... 1,90 m Grundpreis ... 138 040 €



Mit Sportlichkeit und Leistungsvermögen werben viele der Hersteller. Jedoch ist die INTERPRETATION der optimalen Umsetzung höchst unterschiedlich



DJANGO 9.80 Sportlicher und sehr leichter Küstenkreuzer aus Frankreich mit drei Kielvarianten. Test in YACHT 2/2016

Rumpflänge ... 9,80 m Gewicht ... 3,2 t
Breite ... 3,60 m Segelfläche ... 57,0 m²
Tiefgang ... 1,10-2,40 m Grundpreis ... 152 850 €



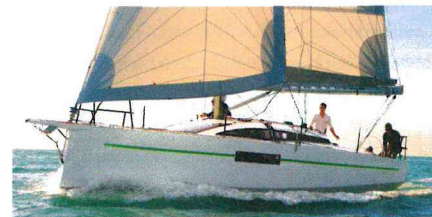
HALLBERG-RASSY 340 Komfortabler, wohnlicher, aber zugleich sportlicher Tourer aus Schweden. Test in YACHT 20/2017

Rumpflänge ... 10,36 m Gewicht ... 6,0 t
Breite ... 3,47 m Segelfläche ... 65,9 m²
Tiefgang ... 1,90/1,55 m Grundpreis ... 223 700 €



LINJETT 34 Kommt aus Schweden. Die konservative Optik täuscht über ihr hohes Potenzial hinweg. Test in YACHT 11/2015

Rumpflänge ... 10,66 m Gewicht ... 5,8 t
Breite ... 3,45 m Segelfläche ... 74,0 m²
Tiefgang ... 1,85 m Grundpreis ... 186 560 €



RM 970 Äußerst dynamischer und stark wandelbarer Performance-Cruiser, gebaut aus Sperrholz. Test in YACHT 7/2017

Rumpflänge ... 9,65 m Gewicht ... 3,9 t
Breite ... 3,70 m Segelfläche ... 63,3 m²
Tiefgang ... 1,98/1,65 m Grundpreis ... 147 600 €



IPK 10.10 Hochseetüchtiger Racer aus Frankreich, gebaut und konzipiert für aktiven Regattasport. Test in YACHT 25/2010

Rumpflänge ... 10,00 m Gewicht ... 3,7 t
Breite ... 3,39 m Segelfläche ... 58,0 m²
Tiefgang ... 1,98 m Grundpreis ... 127 900 €



OFCET 32 SC Spannendes Boot aus Frankreich. Auch optisch sehr weit weg von den Klassenstandards. Test in YACHT 11/2017

Rumpflänge ... 9,80 m Gewicht ... 3,2 t
Breite ... 3,36 m Segelfläche ... 61,0 m²
Tiefgang ... 1,90 m Grundpreis ... 142 800 €

DIE YACHT-BEWERTUNG

DEHLER 34

Mit ihrem schön gefertigten und überdies stark wandelbaren Innenausbau kann die Dehler 34 im Vergleich punkten. Auch bezüglich der Preisgestaltung bündelt sie starke Argumente für eine Kaufentscheidung

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Optisch individuell abstimbar
- + Große Nasszelle mit Duschabteil
- Funktional reduzierte Navigation

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Größte Tanks im Vergleich
- + Schubladen statt offene Stauräume
- + Gute Festhaltungsmöglichkeiten

DIVA 34 SC

Spannende, weil ungewöhnliche Innenraumgestaltung. Die Schwedin ist in Varianten mit zwei oder drei Kabinen erhältlich, was sie zur Konkurrenz abgrenzt. Vorbildliche Bauausführung

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Schöner, hochwertiger Ausbau
- + Salontisch und Navi kombiniert
- Relativ kleine Nasszelle

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Konsequente Leichtbauweise
- Kaum Festhaltungsmöglichkeiten
- Maschine umständlich erreichbar

ELAN S4

Auch die voluminöse Elan kann man in Varianten als Zwei- oder Dreikabiner bekommen. Das schöne und helle Interieur präsentiert sich optisch hübsch, zeigt beim Testboot aber kleine Qualitätsmängel im Detail

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Heller und freundlicher Ausbau
- + Voluminös mit großen Stehhöhen
- + Zweckmäßige Pantry

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Tanks mittig zentriert
- Nur kleine Fenster zum Lüften
- Stauräume ohne Unterteilungen

J/97 E

Im direkten Vergleich mutet der Ausbau der J/97 E eher schlicht und nüchtern an. Aber die klare Einteilung und die schnörkellosen Strukturen bieten eine hohe Funktionalität. Auch preislich ein attraktives Paket

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Einfaches, aber funktionales Interieur
- + Seegerechte Navigation
- Keine Abtrennung zum Vorschiff

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Robuste Holzarbeiten
- + Offener Schrank für nasses Ölzeug
- Beim Motoren achten laut

Dann sind aber auch ihre Motoren gut und von allen Seiten her zugänglich.

Bezüglich der Schallisierungen gibt es Nachbesserungsbedarf bei der Elan sowie bei der J. Mit gemessenen 79 Dezibel bei Marschfahrt (80 Prozent der Höchstdrehzahl) ist es in den Achterkabinen dieser beiden Boote ziemlich laut.

AUCH DER PREIS MUSS STIMMEN

Mit einem Grundpreis von knapp 134 000 Euro ist die Dehler 34 das günstigste Boot im Vergleich. Und die Yachtbauer aus Greifswald statten ihre Wettbewerberin sogar noch mit einem Satz ordentlicher Segel aus. Bei allen anderen Schiffen wird die Garderobe – wie bei Performance-Cruisern üblich – gemäß der Wünsche der Eigner konfiguriert und mit entsprechendem Aufgeld abgerechnet. Die Schweden schlagen für einen hochwertigen Satz Laminatware gut 15 000 Euro auf, was den Preis bis zur segelfertigen Ausstattung (gemäß YACHT-Definition) für die Diva 34 in die Höhe treibt (siehe Übersicht auf Seite 70/71).

Bei den Mehrkosten bis zum Komfortpreis weisen die Listen weniger Ausschläge auf. Hier kann wieder die Dehler 34 mit ihrer schon ab Werft recht kompletten Ausstattung vorlegen, sie übt sich auch bezüglich der Aufpreise in Bescheidenheit. Damit bildet das deutsche Boot aus der Großserien-



„Trotz konsequenter Leichtbauweise hat die DIVA 34 SC einen schönen Innenausbau. Das sehr spezielle Layout mit dem zentralen Pantry-block kann mich allerdings nicht überzeugen.“

Michael Rinck, YACHT-Testredakteur

werft selbst nach der ausstattungs bereinigten Preiskalkulation finanziell das interessanteste Paket.

ALLES IN ALLEM

Eine deutliche Siegerin lässt sich auch nach dem zweiten Teil des Vergleichstests nicht benennen. Die Dehler 34 kann vor allem beim Innenausbau und beim Wohnkomfort Trümpfe ausspielen. In Verbindung mit ihren ordentlichen Segeleigenschaften und der attraktiven Preisgestaltung behält sie in der Summe die Oberhand und bietet vielleicht das beste und attraktivste Angebot als Crossover-Boot.

Wer es lieber sportlich mag und auf gehobenen Wohnkomfort nicht allzu viel Wert legt, der ist mit der J/97 E gut bedient, die als kleine Außenseiterin mehr aktiven Segelspaß ermöglicht. Die Elan S4 und die Diva 34 SC wiederum können beides: schnell segeln und hohen Tourenkomfort bieten. Damit sind sie ebenfalls richtig gute Performance-Cruiser.

Am Ende entscheidet der Käufer, der es mit der Auswahl nicht leicht hat – dafür hier aber auch kaum etwas falsch machen kann.

MICHAEL GOOD

MITARBEIT: FRIDTJOF GUNKEL,
LASSE JOHANNSEN, MICHAEL RINCK