

yacht revue

5

MAI • 2017
€ 3,50

ÖSTERREICHISCHES MAGAZIN FÜR WASSERSPORT



Sorglos im Pässat

Karibik. Mit der Flottille durch das Tropenrevier der British Virgin Islands.
Gibt das Korsett der Gruppe Halt oder engt es ein?

TEST 16 RETTUNGSWESTEN AM PRÜFSTAND

ANT-ARCTIC-LAB NORBERT SEDLACEKS NEUES ABENTEUER

FAHRBERICHTE DEHLER 34 UND JETTEN BEACH 45

YACHTREVUE ZEITREISE ZU DEN URSPRÜNGEN

40
Jahre



TEST 895

SEGELBOOTE

von Roland Duller

DEHLER 34

Vielseitig. Die Dehler 34 interpretiert das Performance-Cruiser-Konzept auf nahezu perfekte Weise. Sie kann wahlweise sehr sportlich, oder ziemlich komfortabel sein – oder sich genau in der Mitte dieser Pole bewegen

WIEDERGEBOREN

Tradition verpflichtet. Dehler hat das Performance-Cruiser-Konzept vor 30 Jahren erfunden und nun erfolgreich in die Gegenwart transferiert. Dort hat es mehr Berechtigung denn je



Erster Eindruck. Der Mahagoni-Ausbau wirkt eher elegant als sportlich, die weiße Innenschale steht für Klarheit und Funktionalität

Als die neue Dehler 34 im Sommer 2016 vom Stapel lief, bedeutete das für Entwicklungschef Karl Dehler, wie er betonte, die Wiedergeburt einer Legende. Die gleichnamige Vorgängerin segelte einst bei internationalen Regatten regelmäßig aufs Podest, sogar ein Weltmeistertitel konnte eingefahren werden. Obwohl als reinrassiger IOR-Racer konzipiert, entschloss sich die Werft 1986 dieses Modell in einer fahrtentauglichen Version auf den Markt zu bringen, mit komplettem Innenausbau, Kojen, Pantry und Nasszelle. Das war die Geburtsstunde des sogenannten Performance-Cruisers. Das Konzept schlug wie eine Bombe ein und verhalf Dehler zu weltweiter Bekanntheit; die 34er verkaufte sich über 1.300 Mal.

Der Zeitpunkt für die Präsentation der neuen Dehler 34 exakt 30 Jahre nach der Erfindung des Performance-Cruisers war nicht nur aus Marketing-Sicht klug gewählt. Dehler hat seine Palette nach Eingliederung der Werft in die Hanse Group mit den Modellen 38, 42 und 46 jüngst komplett überarbeitet und den Begriff Performance-Cruiser auf nahezu perfekte Weise neuinterpretiert. Lohn dafür waren der Titel Europas Yacht des Jahres für die Dehler 38 sowie jeweils eine Nominierung für Dehler 46, 42 und 34.

Performance-Cruiser waren immer Nischenprodukte, liegen aber aktuell total im Trend. Das liegt vor allem an den Rümpfen, deren Heck mittlerweile derart breit ist, dass das Cockpit und die Kojen in den Achterkajüten auch anspruchsvollen Seglern mehr als ausreichend Platz bieten. Schlank blieb hingegen der Vorschiffsbereich, damit die Leistung an der Kreuz nicht leidet. Ein weiterer Grund für den Zulauf durch ambitionierte Fahrtensegler hat mit der Konzeption moderner Fahrtenyachten zu tun. In diesem Segment setzen beinahe ausnahmslos alle Werften auf ein Deckslayout mit kompromissloser Ausrichtung auf kleine Crews, Maximierung der Sonnenliegen und komfortable Aufenthaltsbereiche, die frei von allen segelrelevanten Einrichtungen sind. Diese Entwicklung wird von vielen gutgeheißen – sonst



Praktisch. Die Laden unter den Bänken sind großartig, die Kojen für eine Yacht dieser Größe gut bemessen. Der kleine Navitisch passt perfekt zum Charakter der Yacht



gäbe es sie nicht. Daneben finden sich aber sehr wohl auch Menschen, für die auf einer Yacht tatsächlich das Segeln im Vordergrund steht. Sie wünschen sich sinnvoll positionierte Beschläge und ein Schiff, das wahlweise gemütlich oder sportlich bewegt werden kann. An diese Zielgruppe (sowie an Regattasegler) richtet sich die aktuelle Dehler-Palette.

Wandelbar, wunderbar

Die Dehler 34 wurde von Judel/Vrolijk & Co. konstruiert. Typische Merkmale sind schlankes Unterwasserschiff mit möglichst wenig benetzter Fläche für gute Leichtwingeigenschaften und ein breit ausladender Heckbereich über der Wasserlinie, der letztendlich der Formstabilität zuträglich ist. Das Zeichnen eines modernen, guten Rumpfes ist für Konstrukteure reine Routine und wird vielfach überbewertet. Wich-

tiger für die Leistungsfähigkeit einer Yacht sind die Kiel- und Ruderkonfiguration, die Steifheit der Konstruktion und, ganz wichtig, das Gewicht. Folgerichtig lag genau darauf das Hauptaugenmerk der Werft. War die Bodengruppe der Ur-Dehler noch mit Stahlträgern verstärkt, übernimmt diese Aufgabe nun der sogenannte Carbon Cage. Er besteht aus einem Spanten-Stringer-Gerüst, das an strategisch wichtigen Punkten mit unidirektionalem Karbon verstärkt wurde. Das erhöht die Steifheit des Rumpfes um 20 Prozent, der Bereich des Mastfundaments (Mast steht am Kiel) ist sogar um 50 Prozent steifer; außerdem spart Karbon bekanntlich Gewicht. Dadurch bleibt die Rigg-Spannung auch bei Seegang und starker Belastung hoch, der Rumpf verwindet weniger und die Yacht segelt sowohl flotter als auch höher. Wie flott und hoch hängt vom Kiel ab. Entscheiden kann man



Leicht und luftig. In der austrainierten Racing-Version können einige Mahagoni-Schapps gegen Modelle aus Stoff getauscht oder überhaupt weggelassen werden – weniger hübsch, dafür schneller. Die Bugkajüte gibt es mit Türe oder halb offen (siehe Layout auf S. 76)

nach achtern zur Großschotwintsch führen und somit problemlos alleine segeln (Genuaschot in Lee, Großschot in Luv) – wirklich clevere Lösung. Die Genuaholepunkte auf den innen an Deck, nahe dem Aufbau gelegenen Schienen können via Leine vom Cockpit aus verstellt werden. Das Testschiff verfügte darüberhinaus über Barberholer zum engeren Schoten der Genua.

Vorbildlich und leider nicht selbstverständlich ist die Ergonomie im Cockpit: Bänke mit richtiger Neigung der Rücklehnen schonen das Kreuz, beim Sitzen auf den breiten Duchten kann man sich in Ausnehmungen auf den Bänken abstützen, der optionale, klappbare Cockpittisch strukturiert das Cockpit und bietet zusätzlichen Halt.

Im Wind

Beim Test vor La Rochelle hatten wir die Gelegenheit die Dehler 34 an zwei Tagen bei Leicht- und Mittelwind zu segeln. Die Yacht war mit Doppelradanlage, Performance-Alurigg, Standardkiel und klappbarer Badeplattform ausgestattet und war ein gutes Beispiel dafür, dass dieses Modell nicht zwangsläufig entweder Racer oder Cruiser sein muss, sondern sich individuell auf die jeweiligen Bedürfnisse zuschneiden lässt. Die Segeleigenschaften spiegeln sich bei allen Bedingungen in bemerkenswerten Zahlen wider: Bei acht Knoten Wind erzielten wir 5,6 Knoten und bei 15 Knoten Wind 7 Knoten an der Kreuz, bei einem Wendewinkel von deutlich unter 90 Grad. Werftinterne Berechnungen ergaben, dass die Regattaversion mit Karbonrigg und Performance-Anhängen bei 16 Knoten Wind an der Kreuz um 0,1 Knoten und auf raumen Kursen um 0,2 Knoten schneller segelt. Gut auch zu wissen, dass die Yacht (wie ihre Schwestern) nach ORC wirklich kompetitiv ist.

In der Praxis geht gute Geschwindigkeit oft mit gutem Seegangsverhalten einher. Richtig rund wird der Gesamteindruck, wenn darüberhinaus Cockpitergonomie und Funktionalität des Layouts überzeugen. Die Dehler 34 darf genau das für sich in Anspruch nehmen. Das Gefühl am Rad war fein, man spürte soviel Druck wie für präzises Steuern nötig. In Böen reagierte sie mit guter Beschleunigung und mit einem

sich zwischen dem für eine Yacht dieser Liga üppig bemessenen Standard-L-Kiel (1,95 m), einem Kurz-L-Kiel (1,55 m) und dem 2,10 Meter tiefgehenden und um 400 kg (!) leichteren Performance-T-Kiel mit Bleibombe. Dazu gibt es jeweils ein auf den Anhang abgestimmtes Ruder, wobei das Racing-Ruder dank Nirowelle dünner und schlanker ausfiel. Auffällig ist das weit vorne positionierte Ruderblatt. Es soll verhindern, dass bei Lage Luft gesaugt wird und es zu einem Strömungsabriss kommt.

Auch beim Rigg stehen drei Varianten zur Wahl. Serienmäßig trägt die 34 ein Zweisaling-Alurigg von Selden, in der Sportversion ist der Mast um knapp 70 Zentimeter länger sowie via Roddrigg verstegt und bei dem Regatta-Mast wurde Alu durch Karbon ersetzt und damit 40 kg in einem hochsensiblen Bereich eingespart. Das Cockpit der Dehler 34 markiert den

Höhepunkt der Variabilität. Die Performance-Version wird in der Regel mit Pinne geordert. Sie ragt aufgrund des weit vorne ansetzenden Ruders aber weit ins Cockpit hinein und dürfte daher für Fahrtensegler keine Option darstellen, Regattasegler hingegen wissen direktes Rudergefühl und Gewichtsparsnis vermutlich zu schätzen. Der abgespeckten Sportversion fehlen darüberhinaus die klappbare Badeplattform und die sogenannten Plotter-Pods, das sind Ausbuchtungen der seitlichen Sülls unmittelbar vor den Rädern, auf denen Instrumente plus Plotter installiert werden können.

Das Deckslayout ist typisch Performance-Cruiser: Zwei Winschen am Kajütdach, zwei Genuawinschen vorne auf den seitlichen Duchten, die Großschotwintschene nahe beim Rad mit davor positionierten Hebelklemmen, Traveller am Pflichtboden. Bei Bedarf kann man die Genuaschoten sogar

FOTOS: ROLAND DÜLLER/WERFT ©

KONSTRUKTION

Judel/Vrolijk & Co.

WERFT

Dehler Yachts

www.dehler.com

BAUWEISE

Rumpf aus Sandwich im Handauflegeverfahren mit Balsakern, Vinyloxyesterharz in äußerster Lage (Osmoseprophylaxe), Laminat aus Roving-Glasgewebe und unidirektionalem Gewebe, Carbon-Cage (Spanten und Stringer mit Karbon verstärkt), bündige Rumpfdurchlässe, Deck aus Sandwich (Kern: Balsaholz) im Handauflegeverfahren, Aluverstärkungen für Beschläge einlaminieren, alle Schotten angeklebt, Kiel: ein T-, zwei L-Kiele, Ruder: elliptisches, vorbalanciertes GfK-Sandwich-Ruder mit Niro-Schaft

SERIENAUSSTATTUNG

Am Kiel stehender, verjüngter 2-Salings-9/10-Alumast, Dyform-Wanten, starrer Niederholer, trimmbares V-Achterstag (48:1), Fallen aus Dyneema, Rollreiffanlage, Elvström-Lattengroß und Genua im Tri-radialschnitt, German-Main-Sheet-System, Großschottraveller am Cockpitboden, Mobiliar aus Mahagoni, klappbarer Salontisch, Pantry mit Doppelspüle, zweiflammigem Herd und Backrohr, Kühlbox (130 l) von oben und vorne zugänglich, Smart Licht System, LED-Navigationslichter, 230-V-Landanschluss, AGM-Service-Batterie (12 V/160 Ah), AGM-Starter-Batterie (12 V/90 Ah), elektr. Bilgepumpe, Rigg von Selden, Segel von Elvström, Winschen und Luken von Lewmar, Beschläge von Selden und Spinlock, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Selden (Furlex), Ankerwisch von Genius, WC von Jabsco

PREIS:

Basispreis, ab Werft

€ 108.500,-

(exkl. MwSt.)

EXTRAS:

Cruising-Paket (Basis/Teak): Teak am Kajütaufbau sowie Cockpitboden und -bank, klappbare Badeplattform mit Leiter, versenkbare Springklampen, erhöhte Batteriekapazität, Kopfpolster im Salon, Faltrillos für seitliche Kajütfenster, Windanzeiger, Flaggenstock, 6 Fender, Festmacher 6.200,-

Competition-Paket (Pinne): Wasserpass und Streifen im Performance Stil, Ruder mit Racingprofil, Laufdeck und Antirutschbereich in Hellgrau, 2 Fallwischen Lewmar 40 Race Plus, Genua- und Großschotwischen Lewmar 45 Race Plus, Fock-Barberholer mit Low-friction-Ring 5.000,-

Competition-Paket (Rad): wie oben plus Doppelradanlage mit GfK-Steuerrädern in Schwarz oder Weiß 7.900,-

VERTRIEB

Hanse (Deutschland) Vertriebs GmbH & Co. KG, D-83233 Bernau am Chiemsee, Chiemseestr. 65, Tel.: 0049/8051/962 97 67, E-Mail: pkampa@hanseyachts.de, www.hanseyachtsvertrieb.de

DATEN UND MASSE

Rumpflänge:	10,30 m
Länge WL:	9,60 m
Breite:	3,60 m
Gewicht (Std./Race/Flach):	5,95/5,45/6,10 t
Ballast (Std./Race/Flach):	2,10/1,70/2,25 t
Großsegel (Std./Race):	37,5/41 m ²
Genua (105% Std./Race):	27,5/30 m ²
Gennaker (Std./Race):	90/100 m ²
Spinnaker (Std./Race):	96,2/98,2 m ²
Tiefgang (Std./Race/Flach):	1,95, 2,15, 1,55 m
Tankinhalt (Wasser/Treibstoff):	230/160 l

Kojen in Metern; Länge/Breite Kopfbereich/Breite nach 1,90 m

Vorschiff:	2,0/1,75/0,75 m
Achterkajüte:	1,95/1,60/1,20 m
Salon (Bb.):	2,0/0,60/0,60 m
Salon (Stb.):	1,90/0,60/0,60 m

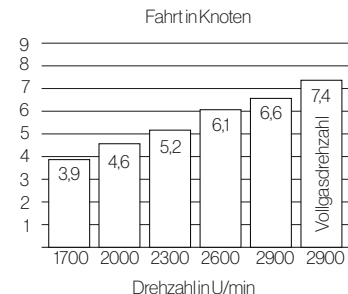
Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,90 m
Achterkajüte:	1,86 m
Vorschiff:	1,75 m
WC:	1,89 m

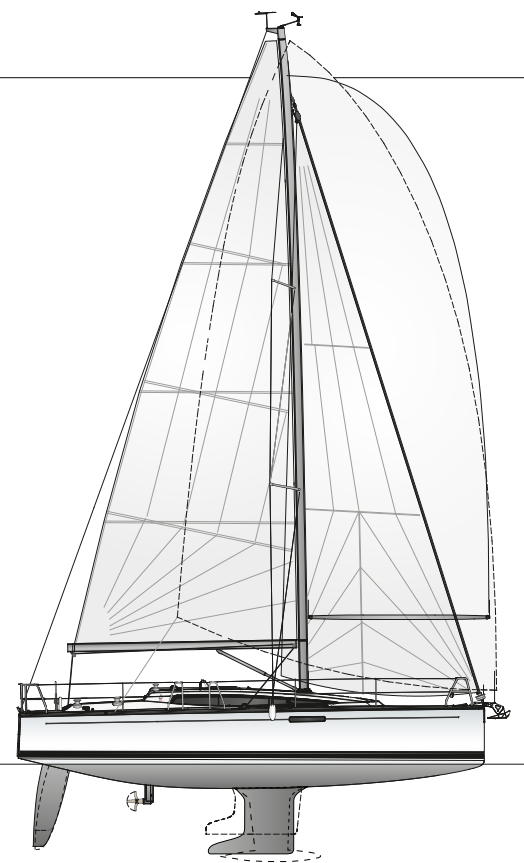
MOTOR

Serie: Volvo Penta D2-30, 3 Zylinder, 0,760 cm³, 18,8 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 2-Blatt-Faltpropeller

Testschiff: Volvo Penta D2-30, 3 Zylinder, 0,76 cm³, 18,8 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 2-Blatt-Faltpropeller

FAHRLEISTUNGEN

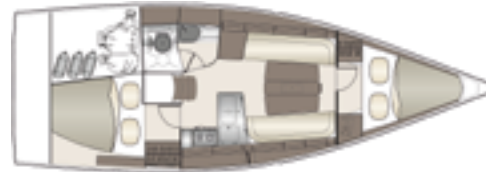
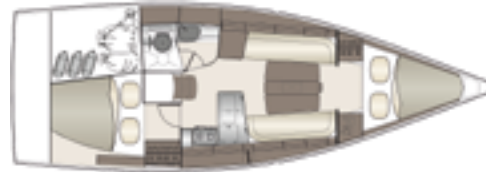
Lärmpegel (gemessen bei 2.000 U/min)
Salon 71 dB, Achterkajüte 73 dB

**AUF DEM PRÜFSTAND**

- ⊕ extrem steifer Rumpf
- ⊕ Kiel-, Rigg- und Rudervarianten
- ⊕ Cockpitergonomie

AUF DEM WASSER

- ⊕ sehr gute Kreuzzeigenschaften
- ⊕ Geradeauslauf und Gefühl am Rad
- ⊕ Anordnung der Winschen und Beschläge
- ⊕ Sitzergonomie im Cockpit
- ⊖ Achterstag stört größere Steuerleute

**LEBEN AN BORD**

- ⊕ Salon mit Klapptisch
- ⊕ Nasszelle mit Uni-Door-System
- ⊕ Konzept der Badeplattform
- ⊕ wertiger Innenausbau
- ⊖ Pantry mit wenig Arbeitsfläche

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at

TESTBEDINGUNGEN: Windstärke 5–17 Knoten, Seegang: 1, Dauer: 2 Tage, Ort: La Rochelle



FOTOS: ROLAND DÜLLER @ FLORIAN NIERICH

Runde Sache. Die Ergonomie des Cockpits ist vorbildlich, Badeplattform gibt's nur auf der Cruisingversion. Regattasegler entscheiden sich oft für eine Pinne

versierten Großschottrimmer an Bord entwickelte die Kleine an der Kreuz einen Zug zum Tor, wie er nur für echte Sportlerinnen typisch ist. Bestimmendes Thema war Agilität, diese äußerte sich beim Segeln, aber auch bei diversen Manövern. Ob Wenden, Setzen oder Bergen des Gennakers, Halsen oder Absurfen einer Welle, die Dehler steht für Freude an der Fortbewegung, und das überträgt sich auch auf die Crew. Den Grundstein dafür legte Entwicklungschef Kalle Dehler, der mit einer Dehler 38 höchst erfolgreich Regatten segelt und in deren kleine Schwester all seine Erfahrung einfließen ließ. Winschen und Beschläge, Position der Räder und Instrumente, Bedienbarkeit der Trimmrichtungen – alles funktioniert so, wie es sich gehört. In der getesteten Version mit Badeplattform und Doppelradsteuerung erfüllt die Yacht auch die Anforderungen eines konventionellen Fahrtenschiffes; sie segelt aber schneller.

Im Wohnzimmer

In der Standardversion wird die Dehler 34 mit Mahagoni-Mobiliar angeboten. In Kombination mit der weißen, leichten

Innenschale ergibt das eine eher elegante als sportliche Atmosphäre. Die gerundeten Schapps unterstreichen die Eigenständigkeit des Designs und sind in dieser Form nur noch auf den größeren Schwesterschiffen zu finden.

Das Layout sieht zwei Kajüten vor. Die Bugkajüte mit zwei Hängekästen kann wahlweise via Schott und Türe vom Salon getrennt oder in einer offenen Version geordnet werden. Der Salon mit L-Pantry, gegenüber liegendem Naviplatz und Klappstisch mittschiffs ist vom Layout her konventionell. Das Design ist smart, dazu gesellt sich eine Detailverliebtheit, die man auf einer Yacht dieses Genres nicht erwarten würde. Beispiele dafür: Flaschenlade und hitzeresistenter Einsatz im Salonstisch oder Herdabdeckung in Form eines überdimensionalen Schneidbrettes. Vorbildlich sind Anordnung und Zahl der aufmachbaren Luken, auch über der Pantry, und die simplen, aber funktionellen Jalousien.

Die Nasszelle an Backbord wird vom Salon durch das sogenannte Uni-Door-Konzept getrennt. Eine Dehler-Erfindung, die

mittlerweile oft kopiert wurde und folgendermaßen funktioniert: Eine Türe versorgt drei Räume. Schließt man die Türe zum Salon, entsteht ein geräumiges Badezimmer mit Dusche und WC, schwingt man sie zur anderen Seite, sind WC und Dusche vom Rest der Nasszelle getrennt. Der normale Waschbereich bleibt offen, was im Salon ein großzügiges Raumgefühl schafft. Hinter der Nasszelle verbirgt sich ein riesiger, über die Backskiste zugänglicher Stauraum. Die Achterkajüte an Steuerbord verwöhnt mit einer breiten Doppelkoje, reichlich lichter Höhe, zwei aufmachbaren Luken, seitlicher Ablage, großem Kasten und insgesamt überraschend viel Platz.

In der austrainierten Racing-Variante kann man Teile des Interieurs weglassen oder Holz- durch textile Schapps ersetzen.

Resümee

Die Dehler 34 ist ein Performance-Cruiser wie aus dem Bilderbuch: Sie kann wahlweise mehr in das eine oder andere Lager tendieren, die beiden in Personalunion vereinen und verfügt zudem über ein ausgezeichnetes Preis-Leistungsverhältnis. ■