

segeln

Leidenschaft Fahrtensegeln

CARTER 30
Ein Klassiker des GFK-Bootsbaus
im Gebraucht-Check

BORD-ELEKTRIK
So gelingt das Refit

DER ANDERE TÖRN
Auf den Spuren
berühmter Wracks

30 Jahre nach
dem Bestseller
Optima 101
**DEHLERS
NEUE 34
IM TEST**

21 Seiten Spezial

KOJE & KOMBÜSE

Wie Sie unter Deck bei Pantry und Polstern an Komfort gewinnen.
Die besten Ideen für Kleinkreuzer bis Dickschiff einfach umsetzen

Osterreich 5,50 € · Schweiz 8,50 sfr · Holland 5,70 € · Italien 6,40 € · Luxemburg 5,70 € · Spanien 6,40 €





Neuaufgabe

30 Jahre nach der ersten Dehler 34 (Optima 101) verlässt wieder eine rundum neue 34er die Werfthallen. Kann das aktuelle Modell aus dem großen Schatten des Klassikers treten?

Getestet von:
Hinnerk Stumm

Es ist bereits Anfang November, als wir aus der geschützten, werftnahen Ryck in den windigen Greifswalder Bodden auslaufen, um das letzte Boot der längst gelaufenen Saison zu testen. Aber die Dehler 34 ist ja auch nicht irgendein Boot.

Wiedergeburt einer Ikone?

Wohl kaum eine Yacht wurde 2016 mit mehr Spannung erwartet als die Neuaufgabe der einst wegweisenden Optima 101 und 106, aus der kurz darauf die baugleiche Dehler 34 wurde. Die ebenso neue wie gelungene Kombination aus Regatta- und Fahrtentauglichkeit überzeugte die Segler damals von Beginn an. Mehr als 1.300 Mal gebaut,

wurde die Dehler 34 zum bisherigen Bestseller und Kultboot, das die Freizeitwerft aus Freienohl in den Erfolgszenit katapultierte, die Dehler-DNA reformierte und den Markt revolutionierte, denn die leichte Dehler 34 – weiterentwickelt aus der reinen Rennyacht DB 2 – galt vielen als erster echter Performance-Cruiser am Markt. Die neue Dehler 34, entstanden

TESTDATEN

Testrevier:
Greifswalder Bodden

Test-Bedingungen:
Wind 11 bis 15 Knoten, böig kurze, kabbelige Welle

Konzept:
Performance-Cruiser, variabel aufbaubar

Preis:
ab 129.115 Euro inkl. MwSt.

im renommierten Bremerhavener Konstruktionsbüro Judel/Vroljik, hat sich die gemeinsamen Wurzeln erhalten: Noch immer geht es um den Spagat aus Sportlichkeit und Wohnlichkeit, der wohl in keiner Klasse so schwer zu erreichen ist, wie in dem heiß umkämpften Einstiegssegment um zehn Meter – vorhandener Raum muss hier sinnvoll ausgebaut, gleichzeitig

Gewicht gespart werden. Und das Ganze auch noch zu einem attraktiven Einstiegspreis.

Alle Attitüden eines aktuellen Performance-Cruisers

Die Dehler 34 ist zeitbedingt im Rumpf angestiegen, zeigt ansonsten aber alle Attitüden eines aktuellen Performance-Cruisers. Das schlanke Vorschiff endet in einem lotrecht abfallendem

Vorsteven, an dem (optional) ein Bugsprit für modernes, einfaches Gennakersegeln aufgesetzt ist. Zwei lange, spitz zulaufende Seitenfenster in einem flachen Aufbau unterstreichen die dynamisch-sportliche Linienführung. Mittschiffs gewinnt der Rumpf rasch an Volumen und verjüngt sich kaum noch zum breiten, ausladenden Heck, das ebenfalls fast senkrecht abfällt. Der

Rumpf wirkt beinahe keilförmig, wodurch rasante Raumwindkurse unter Gennaker (oder Spinnaker) möglich scheinen, denn das hohe 9/10-Rigg trägt schon in der Standardausführung eine satte Segelfläche von 65 Quadratmetern am Wind.

Varianz im Rigg und Kiel

Schon im Grundpreis sind Elvströms FCL-Segel (Fast

TECHNISCHE DATEN

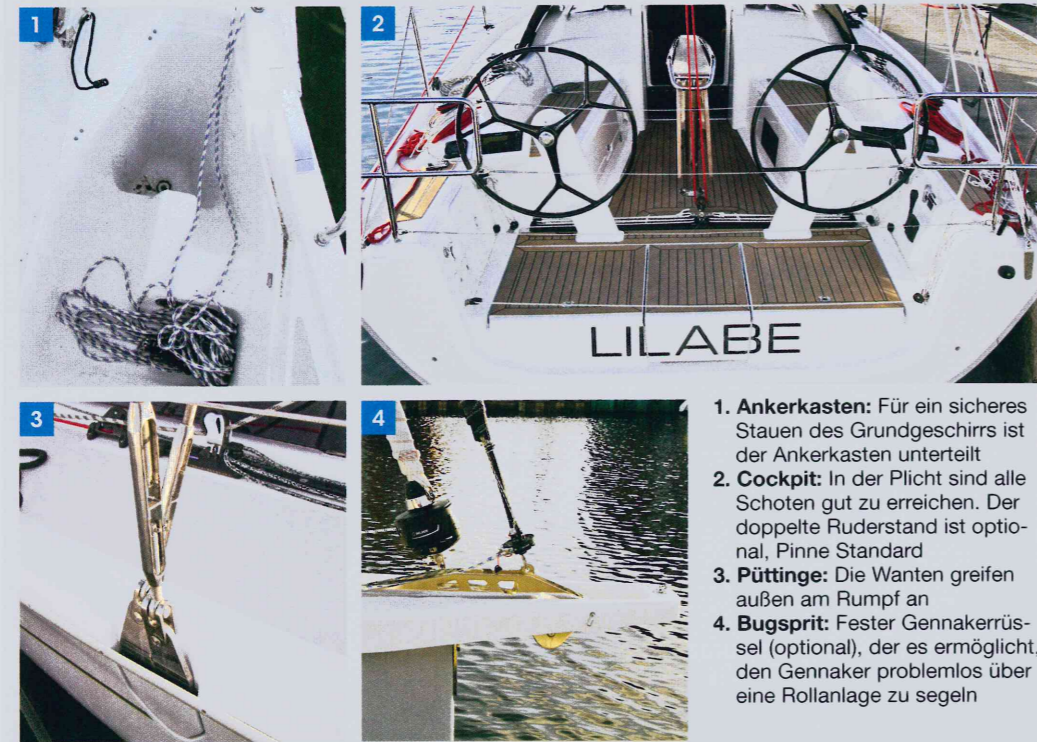


Design	Judel/Vrolijk
CE-Kategorie	B
Rumpf und Deck	Sandwich mit Balsakern im Handauflegeverfahren
Lüa	10,70 m
LWL	9,60 m
Breite max.	3,60 m
Gewicht	5,95 t (opt. 5,45 t/6,1 t)
Tiefgang	1,95 m (opt. 2,10 m/1,55 m)
Ballast	2,1 t (opt. 1,7 t/2,25 t)
Rigg	9/10
Großsegel	37,5 m² / opt. 41 m²
Rollgenau	27,5 m² / opt. 30 m²
Spinnaker	77 m²
Gennaker	90 m² / opt. 100 m²
Dieseltank	160 l
Wassertank	230 l
Fäkalientank	35 l
Motor	Volvo Penta D1-20 (18 PS) / opt. D1-30 (27 PS)
Komfortpreis segelfertig	ca. 145.000 Euro (inkl. MwSt.)

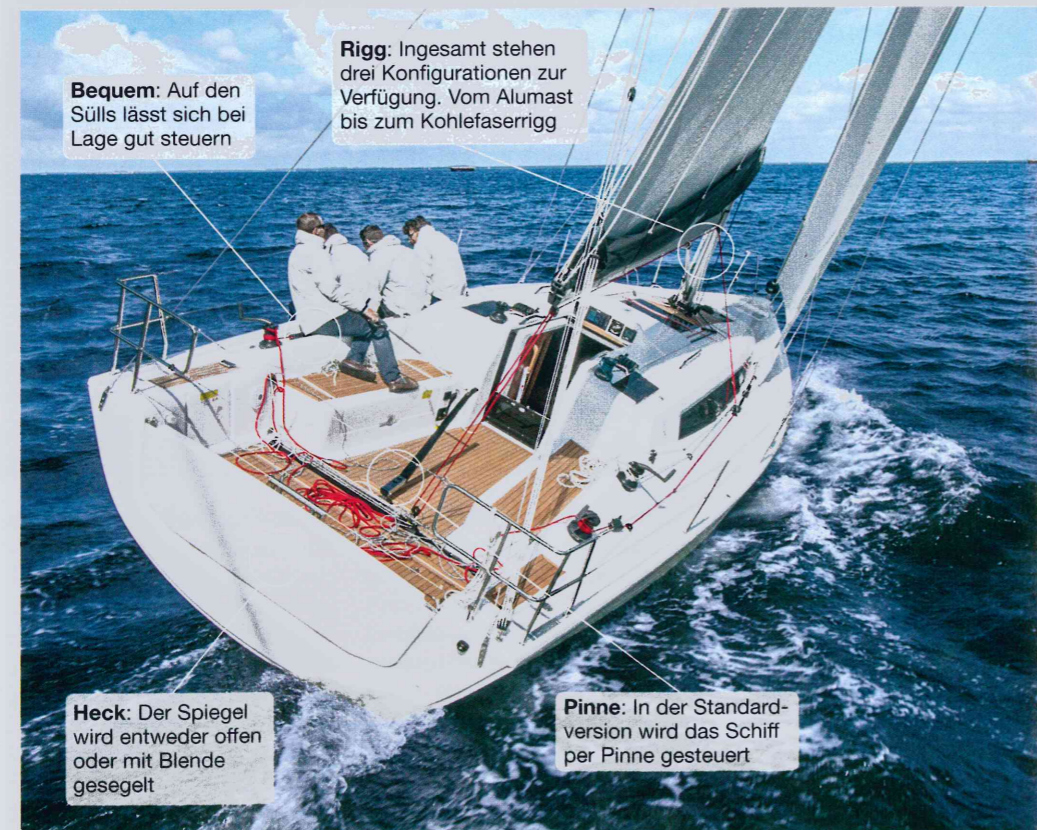
Stehhöhen	
Salon	1,77 bis 1,90 m
Vorschiff	1,80 m
Nasszelle	1,86 m
Achterkoje	1,90 m
Kojenmaße	
Vorschiff:	Länge 2,05 m Schulter 1,70 m
Achterkoje:	1,97 m x 1,67 m
Salonkoje	2,00 m x 0,60 m
Adresse	
Werft:	Dehler, Ladebower Chaussee 11, 17493 Greifswald
Internet:	www.dehler.com

DECKSLAYOUT

Reichlich Platz und einhandtauglich



- 1. Ankerkasten:** Für ein sicheres Stauen des Grundgeschirrs ist der Ankerkasten unterteilt
- 2. Cockpit:** In der Plicht sind alle Schoten gut zu erreichen. Der doppelte Ruderstand ist optional, Pinne Standard
- 3. Püttinge:** Die Wanten greifen außen am Rumpf an
- 4. Bugsprit:** Fester Gennakerrüssel (optional), der es ermöglicht, den Gennaker problemlos über eine Rollanlage zu segeln



Bequem: Auf den Sülis lässt sich bei Lage gut steuern

Rigg: Insgesamt stehen drei Konfigurationen zur Verfügung. Vom Alumast bis zum Kohlefaserrigg

Heck: Der Spiegel wird entweder offen oder mit Blende gesegelt

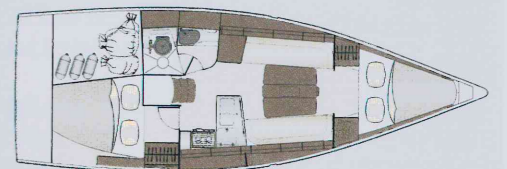
Pinne: In der Standardversion wird das Schiff per Pinne gesteuert

UNTER DECK

Keine rechten Winkel und sorgsam abgerundet



- 1. Salon:** Durch die aufwendigen Holzarbeiten wirkt der Ausbau sehr edel. Die weißen Polster bieten einen schönen Kontrast zum dunklen Holz
- 2. Staufach:** Mit ihrer runden Form fallen die Staufächer sofort auf. Ein kaum sichtbarer Schlitz auf der Rückseite sorgt für eine Zwangsbelüftung
- 3. Pantry:** Die L-Pantry verfügt über eine tiefe Spüle, einen Herd mit Ofen sowie ein Kühlfach. Die Herdabdeckung ist gleichzeitig auch Schneidebrett und Arbeitsplatte
- 4. Nasszelle:** Die Nasszelle bietet Platz für Dusche und WC. Das Türkonzept ist so ausgeführt, dass entweder die Achterkabine oder die Nasszelle geschlossen ist
- 5. Vorschiff:** Unter der V-Koje sitzt der Wassertank
- 6. Bartisch:** Im Salontisch lassen sich sehr gut Flaschen aufrecht stauen



DIE TESTDATEN

Wichtige
ErgebnisseSegeltragezahl: **4,5**

Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelflä-

che eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Gewichtsschwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2 – steife Cruiser-Racer erreichen über 5.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 65 \text{ m}^2 : \sqrt{\text{Verdr. } 5,9 \text{ t}}} = 4,5$$
Ballastanteil: **35 %**

Mit dem Ballastanteil von einem Drittel der Verdrängung liegt die Dehler 34 zwar im unteren Bereich, bietet aber durch ihren relativ großen Tiefgang und die große Breite genügend Stabilität. Einen Ballastanteil unter 25 Prozent sollten Fahrtenyachten mit geringerem Tiefgang und höherem Gewichtsschwerpunkt aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht haben.

Längen-
Breitenverhältnis: **3:1**

Bei modernen Fahrtenyachten liegt das Längen-Breitenverhältnis meist im mittleren Bereich. Die auf Performance ausgelegte Dehler 34 erreicht ein solides Verhältnis von 3:1.

Mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunktes hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfschwindigkeit: **7,5 kn**

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 7,3 kn, Windgeschwindigkeit: 14 kn, Lage: 15 bis 20°

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 9,60 \text{ m}} = 7,2 \text{ kn}$$

Cruising Laminat) in einem triradialen Schnitt inbegriffen, die mit üblichen Standardsegeln im Crosscut-Schnitt aus Dacron kaum vergleichbar sind. Gut 6,7 Knoten zeigt die Logge an der Kreuz, bei Winden um 14 Knoten. Der Wind weht böig, aber nach mehreren Kreuzschlägen messen wir einen Wendewinkel etwas unter 90 Grad – trotz kabbeligem Boddengewässer. Bei stetem Wind und weniger Welle dürfte sich der Wert noch verbessern. Die gute Höhe resultiert auch aus dem eng anliegenden, leinenverstellbaren Traveller mit der hochgeschnittenen 106 Prozent-Genua. Der Schotwinkel liegt bei zwölf Grad und lässt sich durch optionale Inhauler nochmals verkleinern. Austariert wird die Dehler 34 im Standard durch einen 1,95 Meter tiefen Kiel – relativ viel für ein Boot dieser Größe. Als Alternative steht ein Flachkiel (1,55 Meter) mit 125 Kilogramm Mehrgewicht oder der 400 Kilogramm leichtere T-Kiel mit 2,10 Meter Tiefe aus dem ‚Competition Paket‘ zur Verfügung. Neben dem Zwei-Saling-Mast von Seldén im Standard bietet Dehler noch ein 70 Zentimeter höheres Rigg mit steiferen Rod-Wanten und sechs Quadratmeter mehr Tuch an, das bei Bedarf mit einem nochmals steiferen und leichteren Kohlefasermast ersetzt werden kann. „Wir wollten eine vielseitige Yacht, die vom komfortablen Cruiser bis hin zur konkurrenzfähigen Regattayacht aufrüstbar ist“, sagt Chefentwickler Karl Dehler. Möglich wird das durch den serienmäßigen, sogenannten ‚Carbon Cage‘, der – an den Belastungszonen im Rumpf einlaminiert – die strukturelle Basis bietet und 20 Prozent mehr Steifigkeit bringen soll.

Agil am Rad

Die gesegelte Standardkiel-Version wirkt gut ausbalanciert, aufkommender Ruderdruck lässt

Die Standardsegel von Elvström haben bereits einen Triradial-Schnitt, um dem Potenzial des Schiffes gerecht zu werden



sich leicht über die Großschot und den breiten Cockpitraveler direkt beim Rudergänger abfangen. Selbst in Böen zeigt das Boot kaum Luvgerigkeit und steuert sich sensibel und agil an der Windkante – nur gut eine Radumdrehung sind es von Anschlag zu Anschlag. Wir segeln mit der optionalen Doppelsteueranlage (Aufpreis 4.938 Euro), die alternativ zum Pinnenstandard angeboten wird. Normalerweise in dieser Größe zur Pinne hin tendierend, ist das Radduo bei der Dehler 34 zu empfehlen. Die Cockpitbänke zeigen trotz des begrenzten Raumes ausreichend Länge, und die Steuerposition seitlich auf dem Süll sitzend gewährt einen guten Blick in die Segel. Lediglich stehend stört das geteilte Achterstag im Rücken, aber das will die Werft beheben. Ohnehin ist das Cockpitlayout auf das Doppelrad ausgelegt. Die

Cockpitduchten verlängern sich in der Pinnenversion nicht nach achtern, und da der Ruderkoker relativ weit vorn ansetzt, ist die Pinnenposition nah am Niedergang – was beim Fahrtensegeln (geschützt unter der Sprayhood) von Vorteil sein kann, in der Regel aber den Platz im Cockpit mit mehreren Seglern einschränkt.

Einhandtaugliches Layout

Im vorderen Teil des Cockpits liegen die Genuawinschen, während das German-Mainsheet-System achtern einläuft und gut vom Rad aus zu erreichen ist. Die Schoten lassen sich durch Hebelklemmen blocken, wodurch beide Schoten auf die achteren Winschen belegbar sind: in Luv die Groß-, in Lee die Genuaschot. Wer wenden will, klemmt in Luv die Großschot ab und nutzt die so frei gewordene Winsch zum Dichtholen der

testen. Der im Standard verbauete Volvo Penta D1-20 mit seinem Saildriveantrieb bietet wohl den meisten Seglern ausreichend Schub. Unter Marschfahrt (2.200 Umdrehungen) kamen wir auf akzeptable 5,7 Knoten bei einer Geräuschkulisie von 65 Dezibel in der Plicht (Salon 69 Dezibel) – durchschnittliche Werte. Unter Vollgas (2.900 Umdrehungen) schafften wir 7,3 Knoten Fahrt durch das Wasser. Wer für Tidengewässer oder bei Welle auf Nummer sicher gehen will, kann auch den knapp zehn PS stärkeren D1-30 bestellen.

Beim Anleger fällt etwas anderes auf. So sehr der Bugspriet beim Gennakersegeln überzeugt, bringt er vorwärts in der Box (weit vorstehend) doch auch wasserstandsabhängige Stegprobleme mit sich. Familiencrews mit Kindern sollten den komplizierteren Gang an/von Bord bedenken – doch rückwärtiges Anlegen ist mit etwas Übung kein Problem.

Innenausbau

So schnittig-kantig sich das Äußere der Dehler präsentiert, so auffällig-gerundet kommt ihr Inneres daher. Rechte Winkel oder harte Kanten finden sich kaum, stattdessen ein gefällig-geschwungenes Interieur, das sich bewusst von den Ausbauten anderer Boote absetzt. Beispielsweise die gewölbten Oberschränke, die sich nach oben aufklappen und beidseitig entlang des Salons ziehen. Darüber liegen offene Ablageflächen, die die Schränke versteckt belüften, und ein Lichtband, das den Salon indirekt beleuchtet. Das Schaltpaneel für das programmierbare Lichtsystem aus dimmbaren Spots und Lichtleisten liegt zentral am Kopf der L-Pantry steuerbords. Sie bietet Eis- und Kühlfach, Doppelspüle sowie einen Gasherd mit Ofen, dessen Logo-versehene Abdeckplatte gleichzeitig als Schneidebrett fungiert – kleine

Genua. Nach der Wende ist im neuen Luv (durch die abgeworfene Genuaschot) die Winsch wieder frei für die Großschot. Das durchdachte System macht die 34er absolut einhandtauglich. Optisch zwar sehr gelungen, empfanden wir den raumgreifenden Cockpittisch aus Teak (Extra) beim Segeln doch als störend. Sportlich orientierte Segler sollten über die demontierbare Variante ‚Lagun‘ nachdenken. Wer fahrtenfokussiert segelt, kann die ausklappbare Komfort-Variante zum Dinnieren an Deck bevorzugen. Ausreichend Halt bei Lage gibt der Crew auf dem Süll eine Leiste in der Cockpitbank. Insgesamt ist das Cockpitlayout durchdacht und leicht zu bedienen.

Unter Motor

Zurück in der Ryck bleiben ein paar Meilen, um den Motor zu

KOMMENTAR
segeln -Tester Hinnerk Stumm

Die Dehler im Vergleich

Ob Rigg, Kiel, Deck, Interieur oder Segel: wohl kaum eine andere Yacht dieser Größe bietet so viele Optionen wie die Dehler 34. Das Boot lässt sich nach Baukastenprinzip auf voller Bandbreite von relativ einfachem Cruiser bis hin zur perfekten Performance Yacht mit Regattapotenzial aufrüsten – was sie einerseits schwer vergleichbar macht, andererseits aber auch clever von der Werft ist, da sich jeder seine Dehler individuell zusammenstellen kann. In der minimalen Basisversion liegt das Boot bei knapp 130.000 Euro. Wer schnelles Segeln sucht und die 34er mit Elvströms Epex-Segeln, Kohlefaserrigg, tiefem T-Kiel, noch hochwertigerem Trimm- und Navigationsinstrumenten ausrüstet, kratzt irgendwann an der 200.000er Benchmark.

Als vergleichbare Mitbewerber gelten die slowenische Elan S4, die teurere und kompromisslosere J 112 aus den USA, die kleinere XP-33 aus Dänemark, die ältere Salona 35 aus Kroatien oder die demnächst erscheinende, viel versprechende Diva 34 SC aus Schweden. Auch diese Yachten liegen im Einstieg preislich zwischen 120.000 und 210.000 Euro, sodass letztlich jeder selbst vergleichen muss, sollte der Kaufentscheid allein preislich bedingt sein. Ob die neue Dehler 34 in die großen Fußstapfen des Originals einsteigen kann, wird die Zukunft zeigen. Die CE-Kategorie B kam durch die neue Sportbootrichtlinie zustande, die 2017 in Kraft getreten ist. Nach alter Richtlinie entspräche sie Kategorie A.

Details, die gefallen. Das gilt auch für die breite Achterkabine (mit Ablagen und Stauschrank), dessen Lampe mit einem USB-Anschluss zum Aufladen von digitalen Errungenschaften ausgestattet ist. Backbord am Niedergang liegt die in Waschraum sowie Dusche und WC unterteilte Nasszelle. Öffnet

man die Tür zum Waschbecken, schließt sich automatisch der Raum zu WC und Dusche. So wird Platz gespart, und es entstehen zwei gleichzeitig nutzbare Räume – Dehler nennt das das ‚Uni Door Concept‘.

Innere Werte

Gleiches gilt auch für den Blick in die Bilge. Zwar bleibt das hochwertigere Vakuum-Infusionsverfahren den großen Schwestern jenseits der 40 Fuß vorbehalten, aber auch hier wurde nicht geizig: Deck und Rumpf entstehen im Handaufleungsverfahren aus einem Sandwich mit Balsaholzkern, wobei Dehler in den wichtigen äußeren Lagen das osmoseresistente Vinylsterharz verwendet. Hinzu kommt eine kohlefaserverstärkte Bodengruppe mit einem dichten Netz aus Spanten und Stringern sowie ein Sandwichdeck, das bei sämtlichen Beschlägen durch einlaminierte Aluminiumplatten verstärkt ist.

DAS FAZIT

Sportliche Yacht im Einstiegssegment, die sich sehr variabel aufrüsten lässt

PRO

- individuell gestaltbares Performance-Boot
- variabler Segelplan, der auf allen Kursen Spaß macht
- gute Einhandtauglichkeit dank durchdachtem Deckslayout

CONTRA

- Wassertank im Vorschiff
- niedrig im Grundpreis, der sich schnell addiert