

Wacht

DIVA 34 SC

DEHLER 34

J/97 E

ELAN S4

REISE & REVIER

- ♦ RUND ENGLAND
- ♦ FASZINATION DES NORDENS
- ♦ TÜRKEI: WIEDER ATTRAKTIV?

KLEINE BOOTE

- ♦ WANDER-JOLLE
LELIE CLASS 560
- ♦ KOMPAKT-KREUZER
STORM 26

VORSICHT FALLE!

GELDSTRAFE
NACH AUFLAUFEN: WIE
ARGLOSE SKIPPER
ABKASSIERT WERDEN

4 VERGLEICH PERFORMANCE-CRUISER VIER RICHTIGE

Was aktuelle Boote der Zehn-Meter-Klasse können – und welches Modell den besten Kompromiss aus Leistung und Komfort bietet



VIER MUSKELTIERE

Leistungsstark, sportlich und trotzdem tourentauglich: vier kompakte PERFORMANCE-CRUISER um zehn Meter Rumpflänge im großen YACHT-Gruppentest. Teil 1: Segeleigenschaften, Handling, Deck und Cockpit

DIVA 34 SC

J/97 E

DEHLER 34

ELAN S4

Ausgeglichene Leistung. Die vier Testyachten schenken sich im direkten Vergleich unter Segeln nur wenig

**DEHLER 34**

Das Judel/Vrolijk-Design entsteht bei Hanseyachts in Greifswald

**ELAN S4**

Die Konstruktion von Rob Humphreys kommt aus Slowenien

**DIVA 34 SC**

Werftchef Bernt Lindquist aus Schweden hat das Boot gezeichnet

**J/97 E**

Entworfen von Alan Johnstone in den USA, gebaut in Frankreich

Segeln geht gemütlich – aber auch sportlich. Oder noch besser: beides. Die Gattung der Performance-Cruiser soll idealerweise die Bedürfnisse aus zwei Lagern abdecken, Leistung und Komfort. Klar, die Synthese ist nicht neu; sportliche Schiffe zum Racen und Cruisen gab es auch früher schon. Die dafür nötigen Kompromisse sind mit den Jahren allerdings immer gängiger und vor allem marktauglicher geworden.

Und auch ganz allgemein scheint das sportliche Segeln wieder stärker an Aufmerksamkeit und Interesse zu gewinnen. Tourensegeln ja, aber gern auch mit mehr aktiver Beteiligung von Steuermann und Mannschaft. Und dazu die Möglichkeit, zwischendurch ambitioniert an Regatten teilzunehmen und dabei vorn mitzusegeln, statt hinterherzuschippeln. Das zunehmend



*„Als rundes Paket hat sich die **DEHLER 34** gezeigt. Schnell, wenn auch nicht überragend, funktional im Deckslayout, dazu günstig. Dass sie in verschiedenen Leistungsstufen zu haben ist, gefällt mir zudem.“*

Fridtjof Gunkel, stellv. Chefredakteur YACHT

beliebte Crossover-Thema – also die Verschmelzung verschiedener Nutzungsmöglichkeiten – lässt sich bei den modernen, breiten und voluminösen Konstruktionen auch deutlich leichter umsetzen als in der Vergangenheit.

Dies ist mit ein Grund dafür, dass die sportlichen Allrounder derzeit wieder einen Boom erleben. Dehler kommt innerhalb der Hansegruppe auf gute Stückzahlen, Beneteau hat gerade Seascape übernommen (siehe S. 58), und kleinere Werften wie Grand Soleil oder Italia feiern mit ihren leistungsorientierten Modellen Erfolge.

VIER KONZEPTE, VIER LÄNDER

Vier interessante Vertreterinnen von aktuellen Performance-Cruisern um zehn Meter Rumpflänge (34 Fuß) hat die Testredaktion der YACHT für einen vergleichenden Gruppentest nach Neustadt in die Ancora-Marina

SCHÖNER ARBEITEN

eingeladen. Dabei die Dehler 34 aus dem Hause Hanseyachts in Greifswald. Die auch optisch gefällige Konstruktion von Judel/Vrolijk präsentiert sich als eine typische und eher konventionelle Vertreterin der Kategorie Performance-Cruiser. Das Schiff kam 2016 neu auf den Markt (Test in YACHT 19/2016).

Aus Schweden stößt die ebenfalls neue Diva 34 SC dazu, eine Konstruktion von Bernt Lindquist, die sich mit einer ganzen Menge von frischen Ideen und interessanten Details vom Wettbewerb abzuheben versucht. Die hübsche Nordländerin hat die YACHT in Heft 24/2017 ausführlich im Test beschrieben.

Aus Slowenien wird die Gruppe durch die Elan S4 ergänzt. Das Schiff wurde schon 2010 als Elan 350 vorgestellt (Test in YACHT 15/2010) sowie 2011 mit dem Titel als Europas Yacht des Jahres ausgezeichnet. Mittlerweile hat die Konstruktion von Rob Humphreys zwei umfangreiche Überarbeitungen hinter sich und wird als Elan E3 (Standardausführung) oder eben, wie unser Testschiff, in der noch sportlicheren Version Elan S4 auf dem Markt angeboten.

Den Gruppentest auf der Ostsee komplettiert schließlich als echte Longsellerin die J/97 E. Die von Alan Johnstone gezeichnete Amerikanerin gibt es schon seit bald zehn Jahren (Test in YACHT 15/2009), sie wird für den Markt in Europa bei J Composites in Westfrankreich gebaut. Mit einer Rumpflänge von nur 9,64 Metern ist die J allerdings deutlich kleiner als die getesteten Konkurrenzjachten, deren Rümpfe etwas größer ausfallen. Trotzdem passt sie mit ihrem Konzept ganz prima in die Klasse, auch bezüglich ihres Leistungsvermögens.

Natürlich würde sich die Gruppe noch deutlich erweitern lassen. Eingeladen für unser Vorhaben waren speziell auch die beiden italienischen Boote Italia 9.98 (Test in YACHT 25/2015) und Grand Soleil 34 Performance (23/2017), die den Vergleich bestens ergänzt und bereichert hätten. Beide Schiffe aus dem Süden schafften es allerdings leider nicht bis zum Start nach Neustadt. Die Konkurrenz zum Testfeld werden wir im nächsten Heft abbilden.

EIN KLARES BILD BEI WIND

Die Bedingungen für eine intensive Gegenüberstellung hätten besser nicht sein können. Während drei Tagen bietet die Neustädter Bucht perfektes Segelwetter für die →

**DEHLER 34**

Primäre und sekundäre Winschen auf dem Süll, ein übliches Layout für Performance-Boote. Das Foto stammt aus dem Einzeltest, die Badeklappe und der Cockpittisch sind optional

**DIVA 34 SC**

Das Cockpit präsentiert sich klar strukturiert und sehr aufgeräumt. Die Genua wird über die Winschen auf dem Kajütdach geführt, die Großschot kommt als Schottalje mit Feinverstellung

**ELAN S4**

Jeweils zwei Winschen seitlich für Groß- und Genuaschot. Auch auf der Elan entspricht das Layout der bewährten Anordnung. Der Mannschaft bleibt viel Platz zum Arbeiten

**J/97 E**

Dank Pinnensteuerung kommt das Cockpit der J als eine funktionale Einheit daher. Der Steuermann kann die Schoten für Groß und Genua leicht erreichen, die Wege sind kurz



DEHLER 34

Unpräzises Leinenarrangement auf dem deutschen Boot. Die Führung wirkt geordnet und übersichtlich. Die kleine Teakholz-Auflage sorgt für guten Stand am Mast



DIVA 34 SC

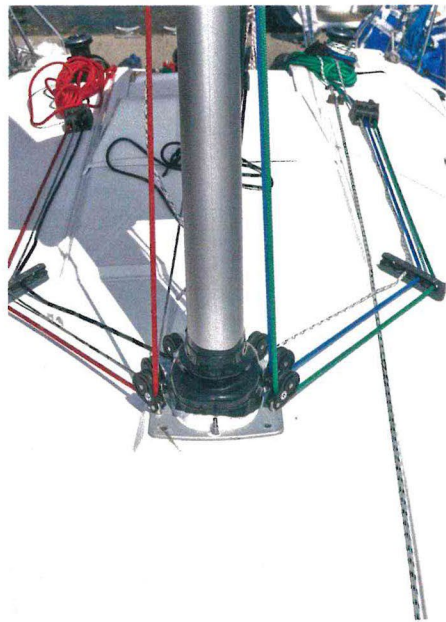
Auf der Schweden wird die kurz überlappende Genua über kompliziert eingerichtete, aber höchst effiziente 3D-Holepunkte auf dem Kajütdach eingestellt

VON GEORDNET BIS KONFUS



ELAN S4

Viele Leinen, viele Blöcke, viele Funktionen. In der sportlichen S-Version ist die Elan mit allen nur denkbaren Trimmeinrichtungen ausgestattet, auch mit Genua-Beiholern



J/97 E

„Keep it simple“, lautet die Devise auf dem amerikanischen Boot. Nur die wichtigsten Fallen und Leinen werden ins Cockpit zurückgeführt. Und es funktioniert trotzdem

Gruppe mit unterschiedlichen Windstärken zwischen 10 und 20 Knoten und dazu Sonnenschein satt. Die YACHT-Tester spulen an allen Tagen mehrere Vergleichsfahrten ab, wobei die Schiffe immer wieder durchgetauscht werden.

Vor allem bei mehr Wind ab 13 Knoten aufwärts zeichnet sich an der Spitze ein doch deutliches Bild ab: Das mit 10,60 Meter Rumpflänge größte Boot im Vergleich, die leistungsstarke Elan S4, absolviert den Parcours meist als schnellstes Schiff und fährt sich die Vorsprünge insbesondere auf der Raum- und Vormwind-Strecke ein. Die Diva 34 SC kann zunächst vor allem an der Kreuz das Tempodiktat der Slowenin mitgehen, verliert aber auf dem Weg zurück wieder etwas an Boden. Die Dehler 34 und die J/97 E folgen mit etwas Rückstand.

Bei deutlich weniger Wind unter 13 Knoten segelt das kleine Feld dann aber sichtlich kompakter zusammen. Die Elan S4 kann ihre Überlegenheit nicht mehr in gleichem Maße ausspielen, dafür zeigt die kleine J/97 E bemerkenswerte Stärken, insbesondere mit Gennaker auf den spitzeren Raumkursen. Ist der Wind schwächer, schenken sich die vier Yachten generell fast gar nichts mehr. Leistungsunterschiede sind in der Gruppe kaum wirklich wahrzunehmen.

Natürlich sind diese – im direkten Vergleich – ermittelten Erkenntnisse auch immer mit gewissen Vorbehalten bezüglich der Güte des Materials, der Ausstattung sowie des Könnens der Mannschaft einzuordnen. Vor allem die Qualität der Segel und die Größen der Gennaker können mitunter erhebliche Unterschiede bewirken. Die J/97 E zum Beispiel ist mit einem Satz herkömmlicher Standardsegel aus Dacron angetreten, während auf den Konkurrenzjachten durchgängig die besseren hochwertigen Laminatsegel angeschlagen worden sind. Auf der mit erstklassiger Ware von North Sails ausgestatteten Elan S4 wurde für die Tests bei stärkerem Wind zudem eine etwas kleinere und flacher geschnittene Genua gesetzt. Und die stark wandelbare Dehler 34 kam in der Version mit höherem Mast sowie mit einem tieferen und schlankeren Performance-Ruder nach Neustadt.

Und noch eine Einschränkung: Die Diva 34 SC musste gleich an zwei Tagen während der Tests auf dem Wasser mit einem Schaden an der oberen Führung der Ruderwelle die Segel streichen; die Schweden wollten

MEHR ALS NUR ANSICHTSSACHE



DEHLER 34

Breites Heck, aber keine Kanten. Der von Judel/Vroljik gezeichnete Rumpf kommt ohne die trendigen Chines aus. Und die Wasserlinie schnürt zum Heck stärker ein als bei Diva und Elan, zum Beispiel



DIVA 34 SC

Die Stauboxen am Heck sind nur aufgeschraubt und lassen sich für die Regatta mit wenigen Handgriffen entfernen. Eine abklappbare Badeplattform kann auf Wunsch zusätzlich angebaut werden



ELAN S4

Die breite und unten stark abgeflachte Spantform am Heck der Elan macht den Einsatz von doppelten Ruderblättern unabdingbar. In Zukunft soll es eine Option für eine Badeklappe geben



J/97 E

Die konservative Formgebung mit dem schlanken Heck ist typisch für J/Boats. Seglerisch erwachsen daraus kaum Nachteile. Aber im Cockpit ist weniger Platz, doppelte Steuerräder sind nicht möglich

einem etwaigen Ruderbruch vorbeugen und drehten frühzeitig Richtung Hafen ab. Trotzdem reichen die gewonnenen Erkenntnisse auf dem Wasser für eine immer noch faire Einordnung.

THEORIE UND PRAXIS KONFORM

Für den Regattasegler werden die Resultate aus dem Vergleich ohnehin kaum von großer Bedeutung sein, er wird sich vielmehr an den Ratings der Vermessung orientieren. Das vor allem an der Ostsee und am Mittelmeer gängige ORCi-System sieht denn auch für die Elan S4 den niedrigsten GPH-Wert und damit das höchste Potenzial vor (vgl.



„Unter Segeln kann mich die ELAN S4 überzeugen. Das Schiff hat jede Menge Potenzial, und es lässt sich mit viel Gefühl am Wind steuern. Große Klasse!“

Michael Good, YACHT-Testredakteur

Übersicht S. 74). Die J/97 E mit ihrer kurzen Wasserlinie hat das größte Handicap und weist damit auf dem Papier das geringste Leistungsvermögen aus. Dehler und Diva liegen dazwischen. Somit deckt sich in dem Fall die trockene Theorie mit den Erkenntnissen aus dem YACHT-Gruppentest, zumindest bei Wind.

Wichtiger als die bloßen Leistungen erscheinen dagegen die Segeleigenschaften. Die in Relation breite und voluminöse Dehler 34 segelt am Wind auffällig steif, mit wenig Krängung und dafür mit hoher Kurstreuung. Bei einem Gesamtgewicht von 5,95 Tonnen ist sie aber mit Abstand das schwerste →

Die Vogelperspektive zeigt deutlich auf: Die J/97 E tanzt mit ihren filigranen Linien aus der Reihe

J/97 E

DEHLER 34

ELAN S4

DIVA 34 SC

Schiff im Vergleich, was sich vor allem bei einem zunehmend hohen und steilen See-gang bemerkbar macht. Das Boot aus Greifswald verdrängt zwar mehr, setzt aber auch mit mehr Wucht und Power in die Wellen ein und stampft daher etwas weniger. Dafür kann es an Deck auch mal richtig nass werden. Das deutsche Boot lässt sich sehr schön und feinfühlig mit ausgewogenem Ruderdruck am Wind steuern. Im Standard wird die Dehler 34 mit zwei Steuerrädern ausgestattet. Eine Pinne ist als Option machbar, wird aber kaum je gewünscht.

Ganz anders die J/97 E. Obwohl nur etwas kleiner, ist die Amerikanerin mit einem segelklaren Gewicht von 3,62 Tonnen doch deutlich leichter als die anderen Schiffe. Dementsprechend segelt das Boot am Wind

„Als einzige Yacht mit Pinne hat sich die J/97 E als unkompliziertes Segelboot präsentiert. Obwohl kleinstes Schiff im Test, kann es mit den größeren Yachten mithalten.“

Michael Rinck, YACHT-Testredakteur

auch temperamentvoller und spürbar nervöser. Wie die Dehler ist auch die J im Vergleich zur Rumpflänge relativ breit bei einem recht hohen Ballastanteil. Auch sie läuft am Wind kontrolliert und steif. Nur unter Gennaker und auf einem relativ spitzen Raumwindkurs ist das Boot mehrfach und unvermittelt abgeschmiert und in die Sonne geschossen.

Nicht nur wegen des kürzeren Rumpfs, des schmalen Hecks und des niedrigen Freibords ist die J gefühlt eindeutig dichter dran am klassischen Sportboot als ihre Konkurrentinnen; wenn man so will, ist sie am wenigsten eine richtige Yacht. Dafür spricht auch die Pinnensteuerung, mit der sie ab Werft ausgestattet wird. Die Anlage reagiert ausgewogen, und ein geringer Ruderdruck

FOTOS: YACHT/N. KRAUSS, YACHT/B. SCHEURER (L. U.)

macht es dem Steuermann leicht, das Boot über die Wellen zu dirigieren. Eine Radsteuerung an einer zentralen Säule wäre für die J/97 E grundsätzlich möglich, macht aber im schmalen Cockpit wenig Sinn und wird nur selten verlangt.

Mit zwei Ruderblättern am breiten Heck nimmt die Elan S4 eine Sonderstellung ein. Und es bleibt bei ihr auch ausnahmslos bei zwei Steuerständen ohne Option. Wie bei gut eingestellten, doppelten Ruderanlagen üblich, ist hart am Wind und bei Krängung kaum wirklich Druck auf der Steuerung vorhanden. Im Fall der Elan ist das aber kein wirklicher Nachteil, denn das Boot reagiert schon auf die kleinste Bewegung am Rad sehr direkt. Und trotz wenig Rückmeldung hat es der Rudergänger auch hier leicht, das Schiff optimal an der Windkante zu steuern. Kontrollverlust ist auf der slowenischen Yacht selbst bei absichtlich provozierter starker Krängung kein Thema.

Die Diva 34 SC läuft am Wind recht bald mit viel Krängung, was an der vergleichsweise schlanken Wasserlinie liegt und durchaus gewünscht ist, wie Werftchef Marcus Lindquist versichert. Allerdings gilt dies nur bis zu einem gewissen Grad, dann segelt das Boot mit relativ viel Lage ebenfalls stabil, schnell und vor allem auch hoch. Bei sämtlichen Kursen gegenan kann die Diva mit ihrer kurzen und ganz innen auf dem Kajütdach geschoteten Genua gut Raum nach Luv machen.

Die Spezialität der Diva ist deren spezielle Kielform, eine Konstruktion des schwedischen Experten Kåre Ljung. Die stark nach vorn geneigte Flosse mit Ballastbombe soll die Vorteile von T- und L-Kiel kombinieren. Eine ausführliche Erklärung dazu ist im Test in der YACHT 24/2017 nachzulesen. Die Diva 34 kommt übrigens ab Werft mit Pinnensteuerung; die kleinen Stahlräder mit 80 Zentimeter Durchmesser sind nur als Extra gegen Aufpreis erhältlich.

ZIEHEN UND WIRKEN

Wie es sich für ordentliche Performance-Boote gehört, verfügen alle vier Probandinnen über einen langen und effizienten Traveller auf dem Cockpitboden sowie über einen kräftigen Achterstagspanner mit Kaskaden- und Taljenstellung. Bei der Dehler und bei der Diva sind die Züge für das Achterstag geteilt und führen seitlich an die Schiffsenden am Heck; dies, weil beide →

TEAM-WORK STATT ALLEINGANG



DEHLER 34

Der Steuermann arbeitet separiert in seinem Bereich hinter dem Rad. Die Winch für die Großschot ist weit achterlich auf dem Süll montiert, erreichbar sowohl für den Rudergänger als auch für den Trimmer



DIVA 34 SC

Die kleinen Steuerräder stehen frei. So kann der Mann am Ruder wahlweise davor oder dahinter sitzen und auch die Talje der Großschot und die Genuaschot auf der Winch auf dem Süll greifen. Standard ist jedoch die Pinne



ELAN S4

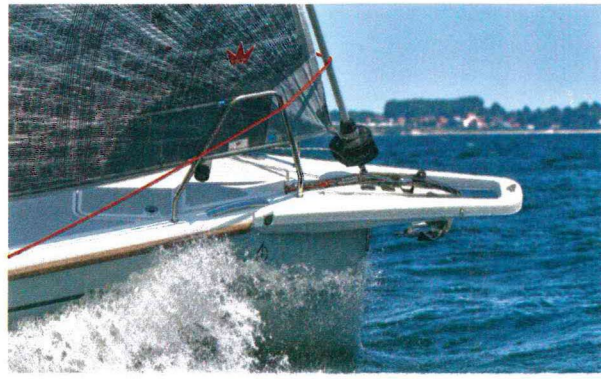
Das Layout ist für Mannschaftssport ausgelegt. Der Steuermann sitzt hinter dem Rad, der Großschoter üblicherweise davor. Wer dagegen öfter allein oder mit kleiner Crew unterwegs ist, hat es auf der Elan schwerer



J/97 E

Alles im Griff. Die Cockpitgestaltung begünstigt ebenfalls die Mannschaftssportler, die hier aktiv segeln und bestens trimmen können. Die Großschot kann auch der Steuermann bedienen, so er dies möchte

RÜSSEL ODER LANGER SPRIET?



DEHLER 34

Die rund 70 Zentimeter lange, fest angebaute Bugnase der Dehler ist aus Composit-Materialien gebaut und dient zugleich als Ankerhalterung. Ein Wasserstag ist nicht nötig



DIVA 34 SC

Der kurze Rüssel der Diva ist aus Kohlefaser gefertigt und reicht 76 Zentimeter vor das Vorstag. Künftig wollen die Schweden aber auch einen ausfahrbaren Bugspriet als Alternative anbieten



ELAN S4

Die Slowenen warten mit mehreren Optionen für eine flexible Rumpverlängerung auf – der teleskopierbare Bugspriet wie beim Testschiff ist nur eine davon. Seine Länge beträgt 1,60 Meter



J/97 E

Der 1,70 Meter messende und ausziehbare Bugspriet unterstreicht den Charakter der Amerikanerin als echtes Sportboot. Bedient wird der lange Kohlefaser-Rüssel aus dem Cockpit

Boote als Option auch mit einer klappbaren Badeplattform ausgestattet werden können. Bei beiden Schiffen behindern die Drähte aber den Steuermann bei der Arbeit, wenn er nicht hinter dem Rad stehen, sondern seitlich sitzen möchte. Gerade bei Wellengang kann das unangenehm sein.

Bei der J/97 E und der Elan S4 führt das Achterstag dagegen zentral in die Mitte des Hecks, was dem Mann am Ruder mehr Freiraum ermöglicht und wie im Fall der Elan eine elegante, unter dem Cockpitboden durchgeführte Verstellung zulässt. Aber: Auch Elan will in Zukunft für seine Zehn-Meter-Schiffe E4 und S4 im Rahmen eines nochmaligen Updates eine Badeklappe als Extra anbieten. Dann würde der Achterstagszug ebenfalls getrennt werden und an die Seiten führen.

Die Elan S4 ist es auch, die unter den Vergleichsyachten das am sportlichsten ausgelegte Cockpit bietet. Heißt: Steuermann und Großschoter sitzen gut, sicher und mit ausreichend Bewegungsfreiheit auf ihren Plätzen vor und hinter der Steuersäule; sie können die für sie wichtigen Funktionen direkt erreichen. Mit primären und sekundären Schotwünschen für Genua und Großsegel (German Cupper System) sowie zwei zusätzlichen Fallenwünschen seitlich vom Niedergang entspricht das Elan-Layout einem für Performance-Boote bewährten und auch weitverbreiteten Arrangement. Für Einhandsegler allerdings ist die Anordnung weniger geeignet, weil die Winsch für die wichtige Großschot relativ weit vorn auf dem Cockpitsüß geschraubt und für den Steuermann allenfalls unter Verrenkungen zu erreichen ist.

Dies ist auf der Dehler 34 anders gelöst. Hier kann man auch vom Steuerrad aus die Winsch für die Großschot leicht erreichen, was das deutsche Boot eher einhandauglich macht. Segelt man dagegen mit Mannschaft und mit einem Großschoter, ist dessen Arbeitsweise verkrampft, weil er hinter dem Körper kurbeln muss und zudem genau auf dem Stopper sitzt, mit dem die Winsch zum Segeln mit Gennaker von der Großschot freigemacht werden kann.

MIT CREW ODER AUCH EINHAND?

Konzipiert als Boote mit Pinnensteuerung, kommen sowohl die Diva 34 als auch die J/97 E mit einer herkömmlichen Großschot als Mehrfachtalje mit Feinverstellung über einen drehbaren Fußblock. Der Vorteil die-



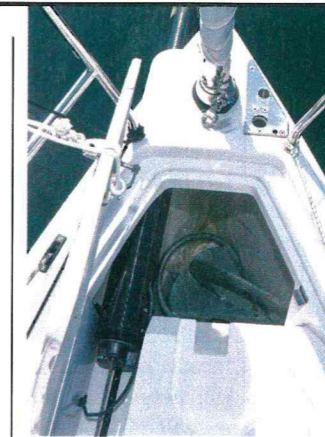
DEHLER 34

Der Ankerkasten ist als Teil der Decksform zum Rumpf abgeschottet und separat drainiert. Der Roller für die Genua sitzt relativ hoch über Deck



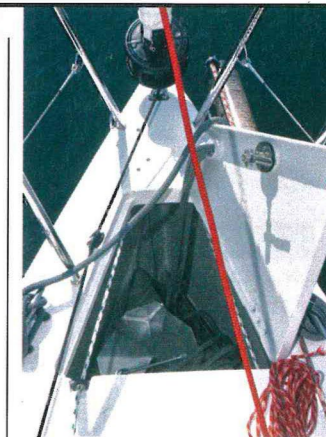
DIVA 34 SC

Die Schweden räumen dem Ankerkasten nur wenig Platz ein, für ein Grundeisen mittlerer Größe reicht es aber. Der Furler ist unter Deck montiert



ELAN S4

Anker und Kette liegen hier tief und gut. Der Bugspriet läuft auf einer Lochschiene durch die Vorpiek und muss vorn von Hand hinausgeschoben werden



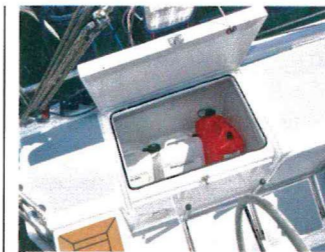
J/97 E

Reichlich Raum für Anker und Geschirr auf der J; Festmacher und Fender haben hier ebenfalls noch Platz. Die große Rollanlage ist auf Deck angeschlagen

STAUEN UND STAPELN



Vorbildlich: Die Dehler 34 bietet eine tiefe und geräumige Backskiste, die auch zusätzliche Segel aufnehmen könnte. Weiteren Stauraum gibt es im Heck



Die Diva 34 SC hat als einziges Schiff im Test einen Ausbau als Dreikabiner. Backskisten gibt es mehrere, aber die sind flach und eher klein



Die Backskiste auf der Elan S4 (Zweikabiner-Version) ist geräumig und tief. Der Deckel öffnet über das Süß, was einen größeren Ausschnitt erlaubt



Auf der J/97 E bleibt es bei nur einer Backskiste im Cockpit. Der Stauraum reicht aber weit ins Achterschiff und kann eine Menge Material aufnehmen



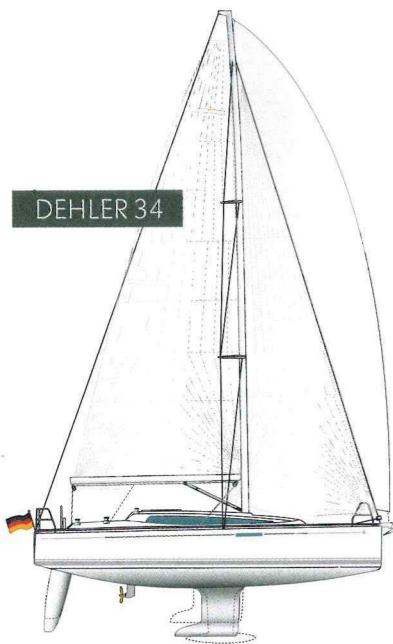
„Obschon die DIVA 34 ein Prototyp ist, überzeugt sie mit guten Segeleigenschaften und einem stimmigen Cockpitlayout.“

Lasse Johannsen, YACHT-Redakteur

ser Einrichtung ist, dass der Steuermann wie der Großschoter auch das Segel selbst trimmen können, egal aus welcher Position. Das macht beide Boote fast uneingeschränkt einhandauglich. Gerade auf Schiffen mit Pinne möchten die Rudergänger die Großschot meist selbst führen, weil sie zum Steuern ohnehin nur eine Hand benötigen und sie es vielleicht vom Jollen- oder Sportbootsegeln auch so gewöhnt sind. So ist die Entscheidung zwischen Pinne und Rad bei Performance-Cruisern mehr eine Glaubensfrage, die auf persönlicher Gewöhnung beruht statt auf rein funktionalen Überlegungen. Außer bei der Elan hat der Kunde bei allen anderen Booten im Vergleich diesbezüglich die freie Wahl.

Die Riggs unterscheiden sich bei den vier Testbooten im Wesentlichen nur durch die Höhe. Das längste Profil (17,50 Meter über Wasserlinie) steht auf dem größten Boot, der Elan S4; den kürzesten Mast (14,72 Meter über Wasserlinie) trägt die kleinere J/97 E. Dementsprechend fallen auch die Segelflächen größer oder kleiner aus. Weil die Dehler 34 das schwerste Schiff im Vergleich ist, bleibt ihre Segeltragezahl (Verhältnis von Segelfläche zu Gewicht) mit einem Wert von 4,45 deutlich hinter denjenigen der Konkurrenzschiffe zurück. Das theoretische Leistungspotenzial der Wettbewerber entspricht einem Wert von mindestens 4,7.

Die Riggs sind aus Aluminium gebaut und kommen für Dehler, Diva und Elan →



DEHLER 34

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Judel/Vrolijk & Co
CE-Entwurfskategorie	B
Rumpflänge	10,30 m
Gesamtlänge	10,70 m
Länge Wasserlinie	9,60 m
Breite	3,60 m
Tiefgang/alternativ	1,95/1,55, 2,10 m
Masthöhe über Wasserlinie	16,27 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	7,53 kn
Gewicht	6,0 t
Ballast/-anteil	2,1 t/35 %
Großsegel (Standard)	37,5 m ²
Genua (Standard/106 %)	27,5 m ²
Gennaker (Testboot)	90,0 m ²
Maschine (Yanmar)	13 kW/19 PS
Maschine optional (Yanmar)	22 kW/30 PS
Treibstofftank (Kunststoff)	160 l
Frischwassertank (Kunststoff)	210 l
Fäkalientank (Kunststoff)	35 l

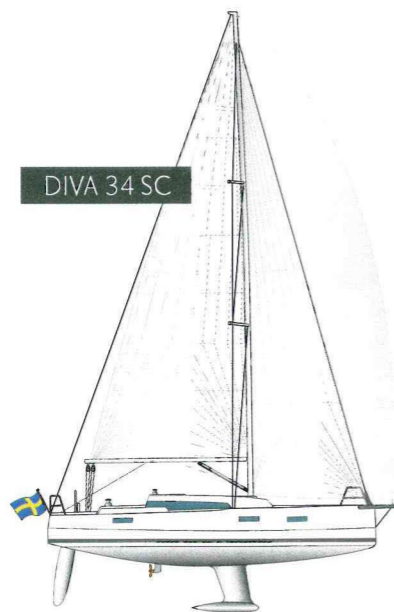
RUMPF UND DECKSBAUWEISE GFK-Sandwich-Konstruktion mit Balsaholzkern. Voll laminat unterhalb Wasserlinie. Gebaut in Handauflage mit Vinylesterharz (äußere Schicht) und Iso-Polyester. Carbonverstärkte Bodengruppe eingeklebt und anlamiert

PREISE UND WERT

Grundpreis ab Werft	133 875 €
Preis segelfertig ¹	139 750 €
Komfortpreis ¹	155 660 €

WERFT Dehler, 17493 Greifswald; www.dehler.com

VERTRIEB Handlernetz



DIVA 34 SC

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Bernt Lindquist
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	10,33 m
Gesamtlänge	11,00 m
Länge Wasserlinie	9,21 m
Breite	3,48 m
Tiefgang	1,95 m
Masthöhe über Wasserlinie	15,95 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	7,37 kn
Gewicht	4,9 t
Ballast/-anteil	1,7 t/34 %
Großsegel (Standard)	40,0 m ²
Genua (Standard/106 %)	28,0 m ²
Gennaker (Testboot)	106,0 m ²
Maschine (Yanmar)	13 kW/19 PS
Maschine optional (Yanmar)	22 kW/30 PS
Treibstofftank (Edelstahl)	70 l
Frischwassertank (Kunststoff)	100 l
Fäkalientank (Kunststoff)	45 l

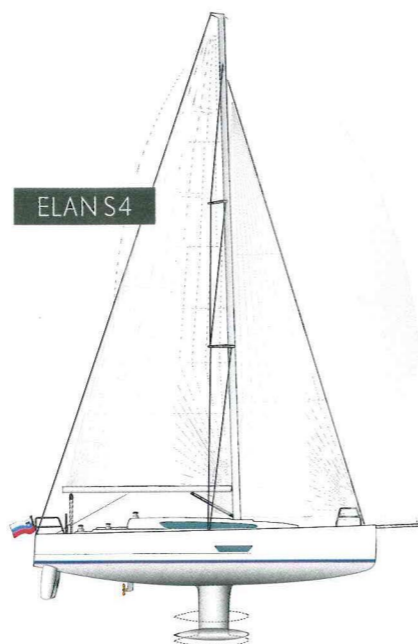
RUMPF UND DECKSBAUWEISE GFK-Sandwich-Konstruktion mit Schaumkern (Divinycell). Gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren mit Vinylesterharz. Schotten (Composit) und strukturell tragende Einbauten an Rumpf und Deck anlamiert

PREISE UND WERT

Grundpreis ab Werft	146 600 €
Preis segelfertig ¹	171 835 €
Komfortpreis ¹	198 365 €

WERFT Fabola Yachts Stockholm, Bavia Yachts, 13902 Djurhamn (Schweden); www.divayachts.se

VERTRIEB AP Yachting, 24235 Laboe; www.apyachting.de



ELAN S4

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Rob Humphreys
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	10,60 m
Gesamtlänge (inkl. ausfahrbarer Bugspriet)	12,20 m
Länge Wasserlinie	10,10 m
Breite	3,50 m
Tiefgang/alternativ	2,15/1,70, 2,35 m
Masthöhe über Wasserlinie	17,50 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	7,72 kn
Gewicht	5,1 t
Ballast/-anteil	1,4 t/27 %
Großsegel (Standard)	35,9 m ²
Genua (Standard/106 %)	29,7 m ²
Gennaker (Testboot)	115,5 m ²
Maschine (Volvo Penta)	21 kW/29 PS
Maschine optional (Yanmar)	22 kW/30 PS
Treibstofftank (Kunststoff)	75 l
Frischwassertank (Kunststoff)	185 l
Fäkalientank (Kunststoff)	70 l

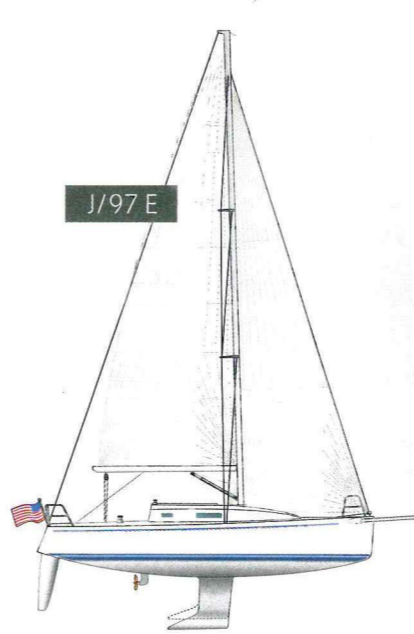
RUMPF UND DECKSBAUWEISE Für Elan S4: GFK-Sandwich-Konstruktion mit Schaumkern, hergestellt im Vakuum-Infusionsverfahren (Vail-Technologie) mit Vinylesterharz. Schotten (Composit) und Bodengruppe eingeklebt und teilweise anlamiert

PREISE UND WERT

Grundpreis ab Werft	176 000 €
Preis segelfertig ¹	187 950 €
Komfortpreis ¹	208 830 €

WERFT Elan Yachts, 4275 Begunje na Gorenjskrem (Slowenien); www.elan-yachts.com

VERTRIEB Blue Yachting, 28717 Bremen; www.blue-yachting.de



J/97 E

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Alan Johnstone
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	9,64 m
Gesamtlänge (inkl. ausfahrbarer Bugspriet)	11,34 m
Länge Wasserlinie	8,11 m
Breite	3,38 m
Tiefgang	1,92 m
Masthöhe über Wasserlinie	14,72 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	6,92 kn
Gewicht	3,6 t
Ballast/-anteil	1,3 t/36 %
Großsegel (Standard)	28,5 m ²
Genua (Standard/105 %)	24,2 m ²
Gennaker (Testboot)	90,0 m ²
Maschine (Volvo Penta)	13 kW/19 PS
Maschine optional	-
Treibstofftank (Edelstahl)	50 l
Frischwassertank (Kunststoff)	100 l
Fäkalientank (Kunststoff)	50 l

RUMPF UND DECKSBAUWEISE GFK-Sandwich-Konstruktion mit Balsaholzkern. Rumpf und Deck gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren mit Vinylesterharz. Strukturelles Hauptschott angeklebt und zusätzlich an Rumpf und Deck anlamiert

PREISE UND WERT

Grundpreis ab Werft	138 780 €
Preis segelfertig ¹	149 040 €
Komfortpreis ¹	174 065 €

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

VERTRIEB Mittelmänn's Werft, 24376 Kappeln; www.mittelmannswerft.de

ab Werft in guter Qualität von Seldén. Die J/97 E wird mit einem Profil von AG+ Spars bestückt. Die Marke hat sich insbesondere bei Jollen- und Sportboot-Seglern einen Namen gemacht. Die Ober- und Unterwanten laufen bei allen Testschiffen über zwei Salingspreizen und sind außen am Rumpf platziert. Wanten aus Rod oder ein leichter Mast aus Kohlefaser stehen bei allen Booten auf den Listen der möglichen Optionen.

Die Diva 34 SC kann auf Wunsch mit einer Selbstwendefock ausgestattet werden; bei den anderen Probandinnen ist diese Option nicht gegeben.

Wie bei Performance-Booten üblich, können die Werften zwar Standard-Segel mitliefern, überlassen aber die Wahl der Hersteller und der Qualität den Käufern und berechnen die Grundpreise in der Regel ohne Garderobe. Die Ausnahme ist lediglich die Dehler 34, für die bereits ab Werft eine höherwertige Laminat-Garderobe mit Groß und Genua im Tri-Radial-Schnitt vorgesehen ist, und das beim günstigsten Grundpreis der vier Schiffe. Möchte der Kunde je-

doch bessere Segel wie bei den Testyachten haben, muss er für den entsprechenden Aufpreis zuzahlen.

Die detaillierte Preisgestaltung wird im nächsten Heft eingehend thematisiert.

KOMPROMISSLOS UND GUT

Bezüglich der Ausstattung an Deck und der Qualität von Beschlägen und Anbauteilen präsentieren sich die vier Testschiffe mehr oder weniger ebenbürtig. Umlenklöcke, Klemmen, Winschen oder Stopper stammen ausnahmslos von namhaften Herstellern und sind ordentlich dimensioniert. Und auch beim laufenden Gut wird für alle wichtigen Funktionen auf den Booten gutes und dehnungsarmes Material aus Dyneema eingesetzt. Gerade auf Performance-Yachten ist die Güte der Hardware an Deck und deren Größe ein entscheidender Faktor für leichten Lauf und optimale Funktion im Manöver. Keine der beteiligten Werften spart hier am falschen Ort.

Die Boote im Gruppentest sind mit Einbaummaschinen von Volvo Penta oder →

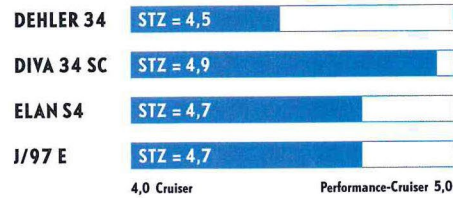
Insgesamt ist die Testgruppe recht HOMOGEN. Markante Unterschiede zeigen sich nur in den Formen der Rümpfe



¹ Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

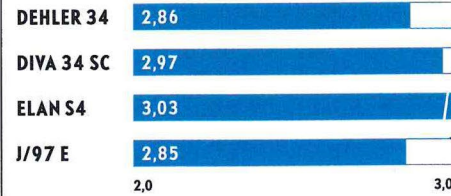
KENNZAHLEN UND MESSWERTE

POTENZIAL



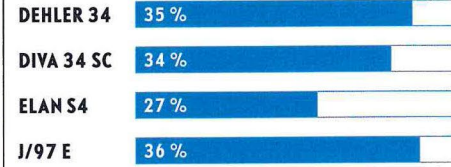
Segeltragezahl: Je höher der Wert, desto größer ist die Segelfläche in Relation zum Gesamtgewicht

STRECKUNG (LÄNGE ZU BREITE)



Die höheren Werte beschreiben ein relativ schlankes Schiff, niedrige Werte stehen für ein eher breites Boot

BALLASTANTEILE



Je höher der Ballastanteil am Kiel, desto größer das aufrichtende Moment, abhängig auch vom Tiefgang

Gemäß ORC-Vermessung müsste die S4 von Elan

DAS SCHNELLSTE SCHIFF im Vergleich sein.

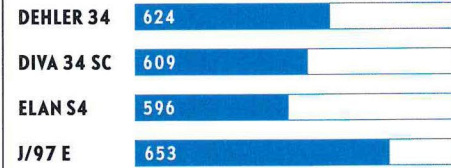
Im Gruppentest kann sie dies auch größtenteils bestätigen

RUMPFGEWICHT PRO METER SCHIFF



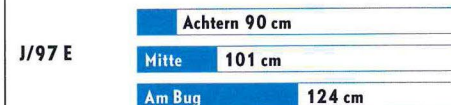
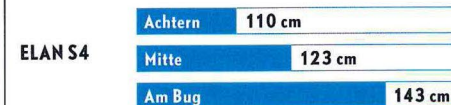
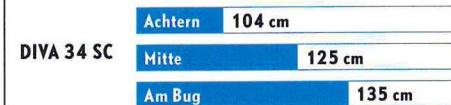
Dieser Wert beschreibt, wie schwer ein Schiff (ohne Kiel, aber mit Interieur) gebaut ist

GPH-WERTE (ORC INTERNATIONAL)



Rating nach Vermessung ORC international. Je höher der Wert, desto langsamer ist das Boot theoretisch

FREIBORDHÖHEN



STARKE AUSWAHL

Die kleine, aber attraktive Testgruppe repräsentiert ein breitgefächertes Spektrum dessen, was die Klasse der modernen Performance-Cruiser um zehn Meter Rumpflänge zu bieten hat

DIE YACHT-BEWERTUNG

DEHLER 34

Sie ist das Boot im Vergleich mit den meisten Tourer-Genen. Etwas schwerer zwar als die Konkurrenz, zeigt sich die Dehler 34 in der Gegenüberstellung konkurrenzfähig und bietet gleichzeitig viel Komfort für unterwegs

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Erhältlich in vielen Leistungsstufen
- + Ehrliche, geradlinige Ausrichtung
- Relativ schwer

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Kompromisslos gute Ausstattung
- + Einhandtauglichkeit
- + Segelt steif und aufrecht

DIVA 34 SC

Neuer und äußerst spannender Performance-Cruiser aus Schweden mit zahlreichen interessanten und durchdachten Detaillösungen und regattatauglicher Ausstattung. Auch optisch ein ansprechendes Paket

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Eigenständige, attraktive Optik
- + Sehr gute Reaktionen unter Maschine
- + Konsequente Leichtbauweise

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Läuft gute Höhe
- + 3D-Holepunkte im Standard
- Segelt mit viel Krängung

ELAN S4

Die S4 von Elan ist die deutlich sportlichere und etwas leichtere Ausführung der E4 (ehemals Elan 350 & 360). Starke Leistungen bei viel Wind im Vergleichstest – und fast durchweg Siegerin unter Segeln

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Regattaorientiertes Cockpitlayout
- + Doppelte Ruderblätter
- Nur Radsteuerung möglich

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Hohes Potenzial am Wind
- + Feinfühligkeit Steuerung
- + Kraftvolle Trimmeinrichtungen

J/97 E

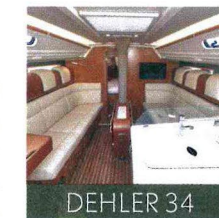
Etwas kleiner als die übrigen Konkurrenzboote, aber dennoch eine leistungsstarke Mitbewerberin vor allem bei weniger Wind. Die J/97 E ist in der Gruppe das Schiff, das am konsequentesten auf Leistung getrimmt ist

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Sportliche Ausrichtung
- + Einfaches, übersichtliches Layout
- + Schnörkelloses Konzept

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

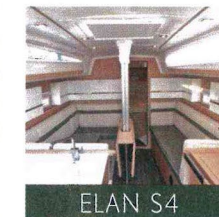
- + Mit Pinne feinfühlig zu steuern
- + Hochwertige Grundausstattung
- Leichte Tendenz zum Sonnenschuss



DEHLER 34



DIVA 34 SC



ELAN S4



J/97 E

Yanmar mit Leistungen zwischen 20 und 30 PS bestückt. Dazu erhalten die Schiffe schon ab Werft einen Zweiflügel-Faltpropeller am Saildrive. Bei der Dehler 34 und der Diva 34 SC kann der Kunde zwischen beiden Optionen wählen. Auf der Elan S4 wird zwar ausschließlich eine 30-PS-Maschine eingebaut, dafür wahlweise entweder von Volvo Penta oder Yanmar. Für die J/97 E steht dagegen keine Alternative zum Standard-Aggregat D1-20 von Volvo zur Verfügung.

Mit ihrer 20-PS-Standard-Maschine erscheint die Dehler 34 beim Manövrieren aufgrund ihres Gewichts etwas untermotorisiert – die Reaktionen des Schiffs wirken träger als bei den anderen drei Yachten. Und das Schiff erreicht bei Marschfahrt (80 Prozent der Höchstdrehzahl) und glattem Wasser eine Geschwindigkeit von nur 6,1 Knoten, das ist deutlich weniger als beim Wettbewerb. Für Segler, die viel unter Maschine laufen und im Hafen auf engem Raum manövrieren müssen, lohnt sich das Upgrade zum 30-PS-Motor.

Wegen ihrer doppelten Ruderblätter spricht die Elan S4 speziell beim Beschleunigen rückwärts bemerkenswert gut und schnell an. Vorwärts allerdings braucht es mehr Zeit, bis der Schub Wirkung zeigt, weil die Steuerflossen nicht direkt angeströmt werden.

Ungeachtet der eher schwachen Standardmotorisierung reagiert die J/97 E in alle Richtungen ebenfalls zügig und mit kurzen Wegen. Ihr geringes Gewicht macht sich auch bei der Beschleunigung bemerkbar, und das Ruder bietet genug Angriffsfläche für eine effiziente Anströmung schon bei geringer Geschwindigkeit.

Siegerin beim Motortest ist die Diva 34 SC. Sie dreht auf kleinstem Raum und reagiert mit Beschleunigung vorwärts und rückwärts fast ohne Verzögerung, und das trotz ihres schmalen und tiefen Ruderblatts.

TEIL 2

Alles unter Deck: Wo punkten die Yachten im Vergleich in Sachen Wohnkomfort, Gemütlichkeit und Stauraumangebot? Welche Schiffe bieten das zweckmäßigste Layout und die größte Flexibilität beim Innenausbau? Dazu alles zur Bau- und Ausbauqualität sowie zu den technischen Details. Außerdem: Wie lassen sich die aktuellen Preise und die Angebote vergleichen? Die Antworten darauf gibt es in der nächsten YACHT, Ausgabe 17/2018.

DIE SPANNUNG BLEIBT ERHALTEN

Fazit nach dem ersten Teil des Gruppentests: Eine klare Siegerin zeichnet sich noch nicht ab. Alle vier Boote haben unter Segeln ihre Verdienste, allerdings gibt es auch Nachteile. Spannung ist also für den zweiten Teil im nächsten Heft angesagt. Dann kommen die vier Yachten in puncto Innenausbau, Tourenkomfort, Qualität und Preisgestaltung auf den Prüfstand. Zusammenfassend wird sich zeigen, welches Boot das ausgewogenste Gesamtpaket liefern kann.

MICHAEL GOOD

MITARBEIT: FRIDTJOF GUNKEL, LASSE JOHANNSEN, MICHAEL RINCK