

Reise: Costa Brava

Ein Törn entlang der wild romantischen Küste Spaniens

08/21

segeln

segeln

segelreporter.com

Leidenschaft Fahrtsegeln

Praxis

Schleusenmanöver

Dick Koopmans

Unverwechselbares
Yachtdesign

Kochen an Bord

Praxistipps für unterwegs

Dehler 38SQ

Praxistest auf der Ostsee

5,50 € A 6,10 € | CH 9,50 CHF |
IT + E 6,90 € | L + NL 6,50 € | GR 7,50 €



4 190331 005501

08

Gelungener Relaunch

Knapp acht Jahre nach ihrem Debüt bekommt die Dehler 38 eine umfangreiche Verjüngungskur geschenkt. Doch wie wirken sich die Veränderungen aus? Haben sich ihre Segeleigenschaften verbessert? Silke Springer, die 2013 schon die Debütantin segelte, stieg an Bord der Neuen und zog den Vergleich

Testdaten

Testrevier: Ostsee vor Damp
Testbedingungen: 3 bis 4 Beaufort, wenig Welle
Konzept: Performance Cruiser
Preis: ab 196.338 Euro



Die Dehler 38 SQ ist in vielen Bereichen so stark verändert worden, dass sich ein zweiter Test auf jeden Fall lohnt. Der Riss, den das Architekturbüro Judel /Vrolijk gezeichnet hat, stammt aus dem Jahre 2013. Er wurde minimal modernisiert, und zwar durch einen festen Bugspriet und eine leichtere, klappbare Badeplattform mit integrierter Badeleiter. Darüber hinaus gab es entscheidende Änderungen beim Rigg, die eine größere Segelfläche zulassen, und Interieurmodifikationen, die für mehr Wohlfühlatmosphäre sorgen sollen. Verantwortlich dafür sind mehr und größere Fenster. Im Aufbau gibt es zwei zusätzliche, außerdem wurden alle Rumpffenster deutlich vergrößert. Folgeerscheinung war die Verlegung der Püttinge nach achtern, denn nur so ist die erforderliche Stabilität für die Verankerung der Wanten gegeben. Weil die Position des durchgesteckten Masts dieselbe geblieben ist, die Püttinge nun aber zwanzig Zentimeter weiter achtern sitzen, ergibt sich eine größere Pfeilung der Salinge. Das wiederum erlaubt das Weglassen eines Achterstags und damit auch das Setzen eines im Topp weit ausgestellten Großsegels.

Wie schon auf der Ursprungs-38er werden auf der SQ mehrere Masttypen (darunter auch Carbonprofile) und Längen angeboten. Die auf dem Testschiff gesetzte Performance-Variante hat ein zehn Zentimeter längeres Aluprofil als im Standard vorgesehen. Ihr Groß ist mit sechs Quadratmetern mehr Segelfläche ausgestattet, denn es wurde mit richtig „fettem“ Squaretop gearbeitet. Doch dazu später...

Zunächst wenden wir uns den weiteren Neuerungen zu. Gleich beim An-Bord-Steigen treffen wir auf eine echte Verbesserung, denn der feste Bugspriet eignet sich gut als Trittfläche zum Übersteigen aufs Schiff. Er ist so breit, dass man quer darauf stehen kann, und hat eine rutschfeste Oberflächenstruktur, die wirklich Sicherheit gibt. Auf dem weiteren Weg ins Cockpit fallen uns die neuen Salonfenster auf. Um der Dehler 38 SQ eine noch sportlichere Note zu verpassen, sind sie schwarz umrandet. Ein rein optischer Effekt, der aber mit modernerer Gesamtanmutung einhergeht.

Im Cockpit angekommen, inspizieren wir die neue Badeplattform. Hochgeklappt verschließt sie den Spiegel, abgelassen verlängert sie das Heck um etwa einen halben Meter. Das Öffnen funktioniert wie bei vielen anderen Yachten auch: Sind die Riegel gelöst, kann die Klappe Hand über Hand abgefiert werden. Interessant an ihr ist die integrierte Leiter und hier vor allem der Handlauf, der sich automatisch aufrichtet, wenn der Teleskoparm ins Wasser rutscht. Um nach dem Schwimmen wieder an Bord zu kommen, ist ein derartiger Handlauf äußerst hilfreich.

Unter Deck

Vom Cockpit geht es runter in den Salon. Schnell stellen wir fest, dass der Innenraum tatsächlich spürbar heller und noch einladender wirkt als bei der Ursprungs-38er. Einerseits liegt es an den zusätzlichen Fenstern, die mehr Tageslicht eindringen lassen, andererseits an einer neuen Farb- und Materialwahl für das Interieur. Dunkle Wände beziehungsweise Schotten sind passé, stattdessen gibt es eine Bespannung mit cremefarbener Schaumstofftapete, die den Salon größer und freundlicher erscheinen lässt.

Für die Unter-Deck-Gestaltung teilt die Werft den Innenraum in die Sektionen Achterschiff, Salon und Vorschiff auf, mit jeweils zwei beziehungsweise drei Layoutversionen, die sich beliebig untereinander kombinieren lassen.

Unsere Testyacht ist mit zwei Achterkabinen eingerichtet. Alternativ würde nur die Steuerbordseite zum Schlafrum ausgebaut und läge an Backbord eine große begehbbare Backskiste. →

Foto: Silke Springer

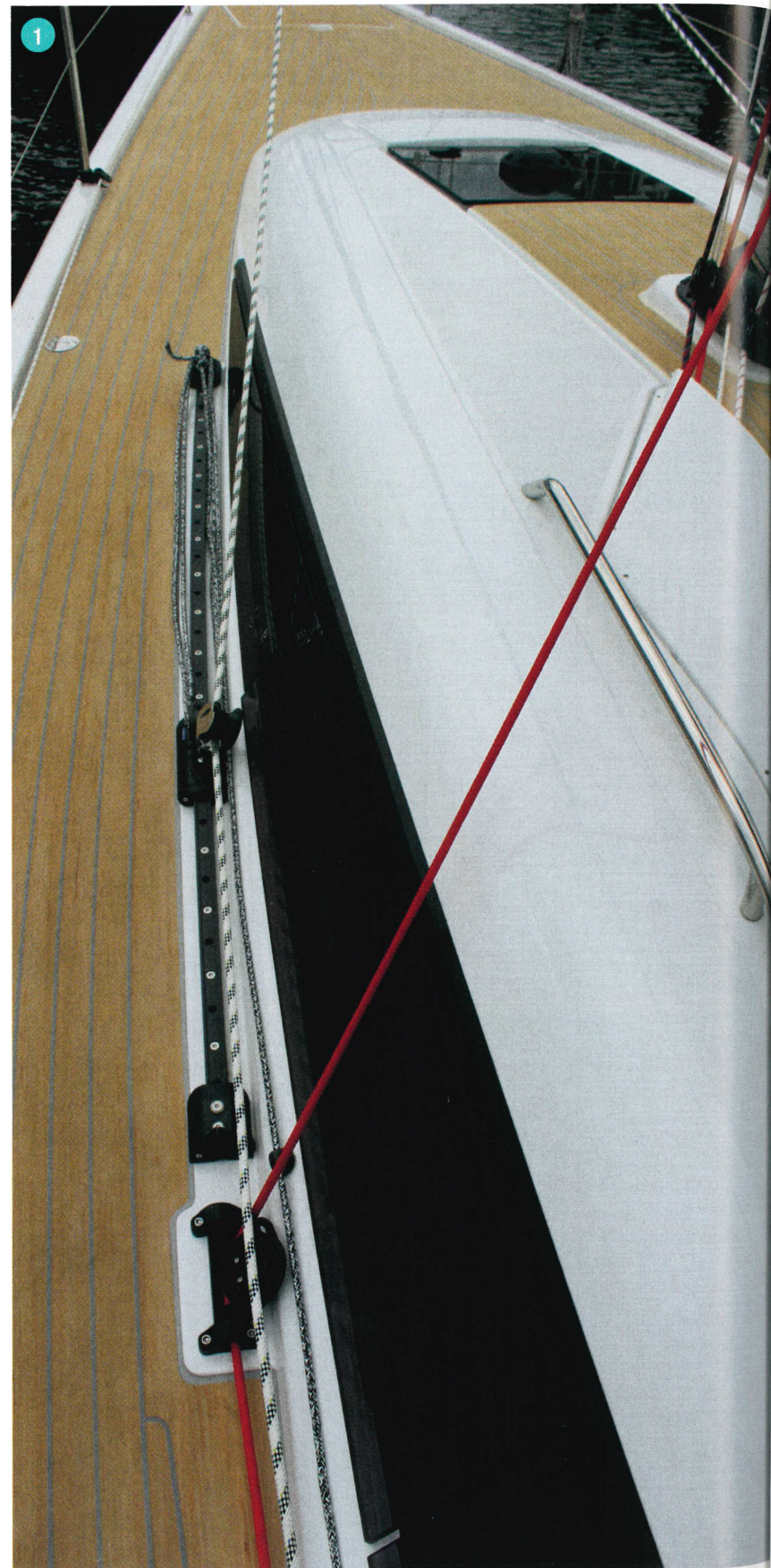
Technische Daten

Konstruktion:	Judel / Vrolijk
Innendesign:	Dehler
LüA:	12,07 m
Rumpflänge:	11,30 m
LWL:	10,40 m
Breite:	3,75 m
Tiefgang Standard:	2,03 m
Competition:	2,24 m
Verdrängung Standard:	7,5 t
Competition:	7 t
Ballast Standard:	2,4 t
Competition:	2,1 t
Kabinen:	2 bis 3
Wassertank:	295 l
Treibstofftank:	160 l
Motor Standard:	29 PS
Option:	39 PS
Groß Standard:	43 m ²
Competition:	49 m ²
Rollfock (105 Prozent) Standard:	36 m ²
Competition:	36 m ²
Gennaker Standard:	104 m ²
Competition:	121 m ²
Preis für Standardausführung (zwei Kabinen):	ab 196.338 Euro
Testschiff (mit drei Kabinen, Performance-Rigg und umfangreicher Ausstattung):	269.000 Euro

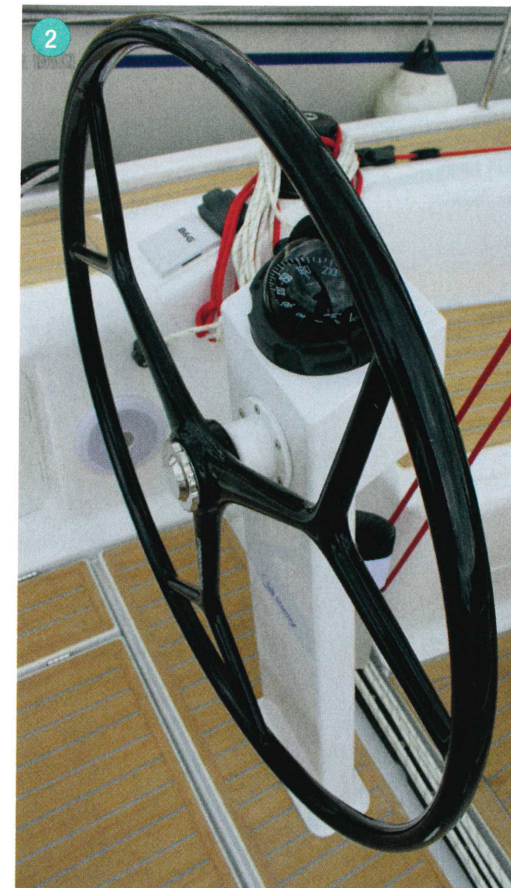
Stehhöhen	
Vorschiff:	1,80 m
Salon:	1,90 m
Pantry:	1,90 m
Nasszelle:	1,90 m
Achterkabine:	1,90 m

Kojenmasse	
Vorschiff:	Kopf 1,20 m Schulter 1,60 m Fuß 0,70 m
	Länge 2,05 m
Achterkabine:	Kopf 1,35 m Fuß 0,90 m
	Länge: 2,05 m
	Salonbank stb. 0,60 x 2,00 m

Adresse
Werft:
www.hanseyachtsag.com/dehler/de
 Händler: www.yachtzentrum-damp.de/



1



2



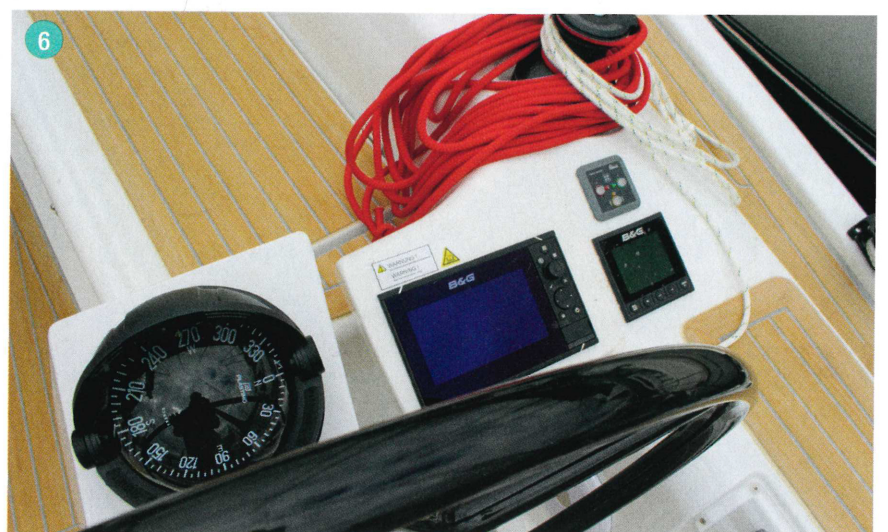
3



4



5



6

An Deck

Übersichtlich und praktisch

1. Das Deck ist mit attraktivem, rutschsicherem und unempfindlichem Flexiteek belegt
2. Direkt vor den Rädern läuft die Travellerschiene über den Plichtboden
3. Weil zwei Achterkajüten zur Einrichtung gehören, fallen die Backskisten in den Salonbänken flach aus
4. Die mit Carbon belegte Cockpittischplatte ist eine Sonderanfertigung
5. Neu sind die aufstellbaren Fußrasten
6. Beim Rudergehen hat man die Instrumente gut im Blick

Foto: Silke Springer

Der Salon wurde mit vollwertigem Kartentisch und verkürzter Salonbank angelegt. Wer Wert auf möglichst viele Schlafplätze legt, würde die Navi-Ecke weglassen und stattdessen eine zweite, zwei Meter lange Salonbank erhalten, die sich als Koje umfunktionieren lässt. Auch der auf Schienen verschiebbare Kartentisch, der bei der ursprünglichen 38er für Furore sorgte, wäre eine Option.

Beim Vorschiffinterieur hat man sich für die Ausbauversion mit den abgerundeten Bettkanten entschieden. In einem Alternativlayout schließt die Koje bündig ab. Unabhängig von ihrer Form wird die Bettfläche auf beiden Seiten von Schwalbennestern eingerahmt.

Manche Änderungen im Vergleich zur ursprünglichen Dehler 38 bemerkt man erst, wenn man unter beziehungsweise in die Stauräume hineinschaut. So entdeckt man beispielsweise, dass die Batterien nun unter der Vorschiffkoje gelagert werden. Diese Maßnahme wurde getroffen, weil damit eine bessere Gewichtsverteilung einhergeht. Der Nachteil besteht darin, dass der Bettsockel nun nicht mehr für Kleidung und Taschen genutzt werden kann, denn in seinem vorderen Teil ist der Wassertank eingebaut. Da die Vorschiffkabine aber zwei vollwertige Kleiderschränke hat und einen kleineren Schrank am Fußende des Betts, dürfte sich dennoch ausreichend Platz fürs Urlaubsgepäck finden lassen. Sperrige, witterungsbeständige Utensilien landen ohnehin in den Backskisten unter den Cockpitbänken.

Wie bei allen Yachten dieser Größe, deren Achterschiff komplett mit Kabinen ausgebaut ist, sind die Backskisten nicht sehr tief. Man muss also darauf achten, nicht allzu viel Gepäck an Bord zu tragen. Wer überwiegend mit kleinen Crews unterwegs ist und nicht allzu viele Schlafplätze benötigt, ist sicher gut beraten, statt der zweiten Achterkabine den geräumigen Lagerraum einrichten zu lassen.

Hoch am Wind lagen die Speedwerte zwischen 7,5 bis acht Knoten, mit einem Schrick in den Schoten wurden es locker mehr als neun Knoten



Bewährtes ist geblieben

An der Nasszellenaufteilung hat sich nichts verändert. Nach wie vor ist das Bad zweigeteilt. Es gibt einen Raum mit Waschbecken und Bad-schränken inklusive großer Spiegelfront und einen zweiten für Dusche und WC. Die Tür zwischen diesen Räumen und zum Salon hin schwingt. Zieht man die Tür nach innen, schließt sich der WC-Bereich, zieht man sie nach außen, ergibt sich eine komfortable Nasszelle mit zwei ineinander übergehenden Bereichen. Das Uni Door Concept – wie die Werft es nennt – ist pfiffig wie platzsparend. Auf dem Testschiff passte die Tür leider nicht in den äußeren Rahmen hinein. Ein kleines Manko, das sich aber mit wenig Aufwand beheben lassen dürfte.

Am Pantrydesign wurde ebenfalls nicht gerüttelt. Die überdeck angeordnete Küchenzeile steht Hanse-/Dehler-typisch an Steuerbord neben dem Niedergang und ist mit der schon bekannten Kühlschrank-Kühlbox-Kombination ausgebaut. Dazu gibt es einen Zweiflammherd mit Backofen, die obligatorische Doppelspüle und ausreichend große Schränke für Töpfe und Geschirr. Zum Mittelgang hin, und damit gut erreichbar, öffnet sich die Tür zum Mülleimer. Auch der Motorraum und seine Inspektionsluken in beiden Achterkabinen sind gleichgeblieben. Für die Wartung der Maschine muss man nur kurz die Niedergangstreppe anheben, und die Gasdruckfedern halten die Klappe so lange offen, bis die Arbeiten erledigt sind.

2013 zeigte sich die Dehler 38 als Trendsetter auf dem Gebiet innovativen Möbeldesigns. Grund dafür waren die mit Augenmaß eingesetzten Rundungen an den Oberschänken, am Tischbein, an den Pantryunterschänken. Noch heute wirkt dieses Interieur frisch und modern, weshalb man es so gelassen hat wie vor acht Jahren. Auch hinsichtlich der Fertigung der neuen Dehler 38

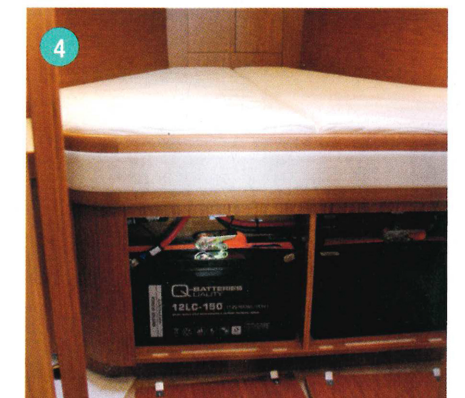
hält man sich an Bewährtes. Nach wie vor werden Rumpf und Deck in Sandwichbauweise mit Balsaholz als Kernmaterial gearbeitet, was einerseits zur Versteifung, andererseits zur Isolation dient. Das Laminat wird unter Einsatz von Vinylesterharz aufgebaut, damit die Außenhaut vor Wasserdiffusion geschützt wird.

Neu ist die Belegung des Decks mit Flexiteek anstelle von Echtholz. Von seiner Haptik und seinem Aussehen her ist dieses künstliche Teak ein sehr guter Ersatz, der einerseits die Ressourcen schont, andererseits besonders pflegeleicht und witterungsbeständig ist. Auf dem Testschiff sind damit Laufdeck, Cockpitbänke, Plichtboden und Badeplattform belegt. Die ordentlich ausgeführten Arbeiten sorgen für einen gepflegten Gesamteindruck, angenehmen Sitzkomfort und guten Halt bei Schräglage.

Um dem Steuermann noch bessere Standflächen zu offerieren, gibt es auf der neuen 38er aufstellbare Fußrasten. Wo zuvor fest montierte Leisten das Rutschen nach Lee verhindert haben, leisten nun aufstellbare Trittflächen denselben Dienst mit höherer Wirksamkeit. Sofern sie nicht gebraucht werden, fügen sich die Platten plan in den Cockpitboden ein. Bei Schräglage zieht man sie hoch und rastet ihre Auf- →

Fotos: Silke Springer

Unter Deck



Hell und wohnlich

1. Mit den weiß abgespannten Schotten wirkt das Interieur noch freundlicher
2. Die Navi-Ecke hat einen vollwertigen Kartentisch
3. Vom Bad gelangt man in die Backbordachterkabine
4. Die Batterien werden unter der Vorschiffkoje gelagert
5. Die Pantry ist dieselbe geblieben
6. Im Niedergang ist ein nützliches Schwalbennest eingelassen

Das mit Fathead ausgestattete Großsegel kann mit oder ohne Backstagen gefahren werden. Mit lässt es sich effektiver trimmen



Fazit

Sehr gut segelnder Performance Cruiser für die sportlich orientierte Crew.

Pro

- die Yacht gibt angenehmes Feedback
- sie lässt sich sehr gut trimmen
- das Einrichtungsdesign ist modern, es gibt viele pfiffige Detaillösungen
- der neue Bugspriet ist sehr rutschfest
- die integrierte Badeleiter hat Handläufe

Contra

- die Lichtschalter sind schwer zu finden
- die Tür zur Nasszelle klemmt



Testergebnisse

Segeltragezahl: 4,8

Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Schwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer erreichen über 5.

Ballastanteil: 30 Prozent

Mit einem Ballastanteil von 30 Prozent ist die Dehler 38 SQ auf der sicheren Seite. Einen Ballastanteil von 25 Prozent sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: 3 : 1

Das Längen-Breitenverhältnis von 3 : 1 spricht für eine ausgewogen segelnde Fahrtenyacht. Reinrassige Regattayachten können das Verhältnis 2,2 : 1 haben. Zusammen mit dem Ballastanteil und der Lage des Schwerpunkts hat dieser Wert einen großen Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfgeschwindigkeit: 7,8 kn

Maximal erreichte Fahrt am Testtag: zehn Knoten

Erreicht wurde der Toppspeed bei einem Kurs von 80 Grad zum Wind, unter Groß und Fock. Die Windstärke betrug vier Beaufort. Gesegelt wurde in Landabdeckung, daher herrschte wenig Wellengang

steller ein, so dass sich bequeme, waagerechte Standflächen ergeben. Allerdings muss man sich daran gewöhnen, die Rasten nach dem Gebrauch wieder plan zu legen.

Bevor wir mit dem Test unter Segeln beginnen, werfen wir den Motor an. Mit Hilfe seiner 39 PS (Standard sind 29 PS) schiebt uns der Yanmar-Diesel zügig aus dem Hafen von Damp auf die Ostsee hinaus, und wir notieren 7,4 Knoten Speed bei Marschfahrt.

Das Setzen des mächtigen Großsegels entpuppt sich als etwas tricky, denn das ausladende Squaretop verhakt sich leicht hinter den Backstagen, wenn man nicht genau gegen den Wind anmotort. Backstagen sind kein Muss, aber eine unerlässliche Trimmhilfe, wenn man das Optimum aus seinem Schiff herausholen möchte. Vor allem auf Kreuzkursen sorgen sie für einen besseren Stand beziehungsweise einfacheres Handling der Segel, denn nimmt man die Backstagen ordentlich dicht, kann der breite Segelkopf twisten beziehungsweise ausflappen, wenn der Wind plötzlich auffrischt. Böenspitzen lassen sich so abfedern, ohne dass das Groß aufgemacht werden muss.

Trimmen ist Trumpf

Man kann das Rigg der 38 SQ allerdings auch ganz ohne Backstagen fahren, doch dann lässt sich der Trimm bei weitem nicht so effektiv umsetzen. Möglichkeiten, den Stand des Großsegels positiv zu beeinflussen, gibt es trotzdem noch zuhauf. Abgesehen von der Großschot bleiben das Cunningham, der Unterliekstrecker, der Baumniederholer und die Travellerleine. Die meisten Leinen laufen auf Winschen oben auf dem Kajütdach zu und müssen somit von der Crew bedient werden. Den Travellertrimm kann der Rudergänger übernehmen, denn die Klemmen liegen direkt vor den beiden Steuerrädern. Die Großschot läuft gespreizt auf zwei Winschen zu, die vor den Steuerrädern sitzen. Zwar können sie vom Rudergänger erreicht werden, doch einfacher geht das für die Crew. Insgesamt ist das Deckslayout eher für die Handhabung durch eine mehrköpfige Mannschaft konzipiert als für eine kleine Crew, bei der die Hauptarbeit vom Skipper erledigt wird.

Diese Dehler will getrimmt werden, und zwar von einer Belegschaft, die Spaß an sportlicher Segelaktivität hat. Dafür spricht auch, dass keine Selbstwendefock vorgesehen ist. Wer sich das Handling etwas erleichtern möchte, bestellt Winschen mit E-Antrieb, wählt das Standardrigg mit dem kürzeren Mast und dem normalen Großsegel. Auch dann gibt es noch genug Trimmvorrichtungen, die das Schiff zu Höchstleistungen motivieren.

Erfahrungsgemäß lieben Dehler-Eigner es, das Beste aus ihrer Yacht heraus zu kitzeln – um die Agilität des Schiffes zu genießen oder/und, um einfach nur schneller im Hafen zu sein als andere. Spätestens seit den Achtzigerjahren, als die Modelle Sprinta Sport und DB1 hochkarätig besetzte Regattafelder ordentlich aufmischten, dürfte klar sein, dass Sportlichkeit und Schnelligkeit wichtige Charaktereigenschaften einer Dehler sind. Der Wettkampfgedanke ist nicht zwingend an Regatten gekoppelt, es reicht, das Schiff zu Höchstleistungen zu bringen und zu spüren, dass sich schon kleine Trimmveränderungen bemerkbar machen.

Gute Vergleichsbedingungen

Erfreulicherweise sind die Wetterbedingungen nahezu identisch mit denen im Jahre 2013, was den Vergleich einfacher macht. Im Mittel weht der Wind mit guten drei Beaufort, in Böen sind es vier, manchmal sogar fünf Windstärken. Das war damals ähnlich, allerdings war

Kommentar | segeln-Testerin Silke Springer



Agil, schnell, chic

Wer eine Yacht sucht, die gutes Feedback gibt und schon leichte Trimmänderungen mit ein paar Zehnteln mehr auf der Speedanzeige belohnt, für denjenigen dürfte die Dehler 38 SQ wirklich interessant sein. Riss und Rigg (zumindest in Performance-Version wie beim Testschiff) sind leistungsorientiert, Beschlaganordnung und -ausstattung sowohl für eine vielköpfige Mannschaft als auch für eine kleine Familiencrew geeignet. Aktives Segeln steht im Vordergrund, wobei auch Nichtstun angestrebt werden kann, denn das Schiff lässt sich auch mit zwei Personen handeln.


Die Modifikationen der Dehler 38 aus dem Jahre 2013 hin zur Dehler 38 SQ haben durchweg Positives bewirkt. Mit der nun größeren Segelfläche werden noch bessere Geschwindigkeitsergebnisse eingefahren, zwar liegen diese im Zehntelbereich, aber darum geht es ja: Das hohe Leistungspotenzial ausreizen, selbst wenn es keinen direkten Gegner gibt. Regatten stehen nicht im Vordergrund, wohl aber Lust auf Trimmen und Optimieren, um schneller als die anderen im Hafen anzukommen.

Unter Deck fühlt man sich tatsächlich noch wohler, weil alle Räume heller sind und man besser nach draußen schauen kann. Auch die weiteren neuen Details, wie der breite Bugspriet, der sich dank rutschsicherer Struktur als Übertritt anbietet, oder die Badeplattform, deren Leiter mit einem Handlauf ausgestattet ist, lassen sich eindeutig auf der Habenseite verbuchen. Damit lässt sich eindeutig feststellen: Das Relaunch der Dehler 38 hat sich gelohnt.

das Wasser vor Greifswald, wo der erste Test stattfand, etwas bewegter als vor Damp, denn hier wehte der Wind ablandig, was für ganz flaches Wasser sorgte.

Gelegentliche Blicke auf die Speedanzeige machen deutlich, dass die Werte annähernd gleich sind – mit leichtem Plus für die Neue. Haben wir 2013 hoch am Wind im Schnitt zwischen 7,2 Knoten gemessen, sind es diesmal 7,5 Knoten. Auf raumen Gängen erscheint hier wie dort oftmals eine Acht vor dem Komma, doch beim aktuellen Test sehen wir vermehrt die Neun. Einmal schnellte die Logge sogar auf zehn Knoten hoch, was ein erstaunlich guter Wert ist, zumal wir ihn nur unter Groß und Fock erreichen.

Speed trifft auf Qualität

SQ steht übrigens für Speed meets Quality, ein Begriff, der ebenfalls ein Revival erlebt. Man findet diesen Namenszusatz schon bei Dehler-Modellen, die noch in Freienohl unter der Eigenregie der Dehler-Werft entstanden sind. Ihn wieder aufleben zu lassen, bringt zwar einen Touch Nostalgie in die Baureihe, weist aber darauf hin, dass die Hanse-Werft an Dehler-typischen Werten festhalten möchte, mit Schwerpunktsetzung auf schöne Formgebung, gute Verarbeitung, vor allem aber auf Geschwindigkeit.  **Getestet von Silke Springer**