Am Schauplatz

Neustart. Die 38 ist die erste Dehler, die in Greifswald produziert wurde, Seite an Seite mit den Modellen von Hanse. Muss man nun um die Eigenständigkeit der Marke fürchten? Roland Duller kennt die Antwort

FOTO: ALBERTO MARIOTTI/VELA E MOTORE

Die einstige deutsche Vorzeigewerft Dehler durchlebte im vergangenen Jahrzehnt ein Wechselbad der Gefühle. 2008 wurde der insolvente Betrieb von Hanse-Chef Michael Schmidt übernommen, die Produktion aber in Freienohl belassen. 2012 gab man den Standort im Sauerland aus wirtschaftlichen Überlegungen endgültig auf und verlegte die Produktion nach Greifswald in Mecklenburg-Vorpommern. Die Dehler 38 ist die erste Yacht, die Seite an Seite mit den Hanses produziert wurde, dennoch gibt es, abgesehen von Synergieeffekten, so gut wie keine Gemeinsamkeiten zwischen dem Performance-Cruiser und den Fahrtenyachten aus dem Hause Hanse.

Konstante in diesem Gefüge ist Karl „Kalle" Dehler. Der erfahrene Segler verließ die Werft seines Vaters und checkte 2004 bei Hanse Yachts ein, wo er für die Entwicklung neuer Yachten zuständig ist. Als „Namensgeber" liegen ihm die Dehler-Yachten naturgemäß ganz besonders am Herzen, als privater Regattasegler entschied er sich für die Performance-Version einer 38er um sich damit der Konkurrenz bei diversen Wettkämpfen zu stellen. Gut zu wissen, irgendwie …

AUSTRAINIERT

Bezüglich Design vertraute die Werft wie gewohnt auf die Dienste von Judel/Vrolijk & Co.

DEHLER 38

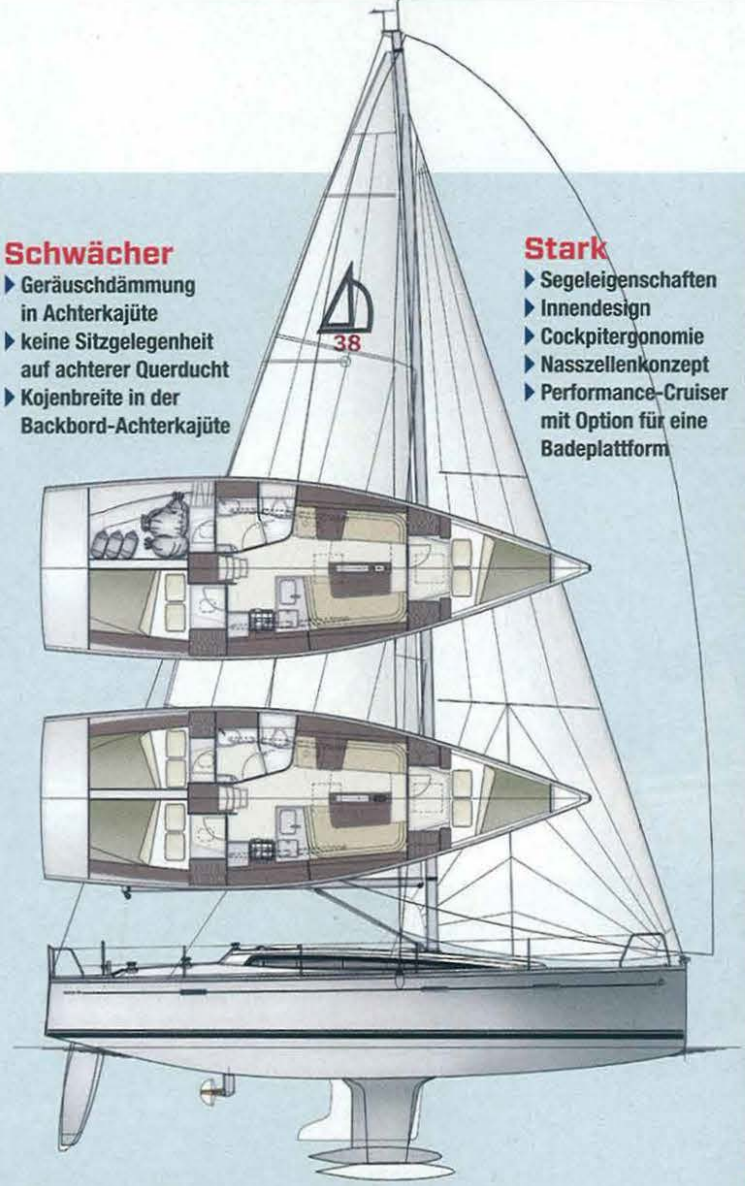
Konstruktion: Judel/Vrolijk & Co.
Werft: HanseGroup
www.dehler.com

Schwächer

- Geräuschdämmung in Achterkajüte
- keine Sitzgelegenheit auf achterer Querducht
- Kojenbreite in der Backbord-Achterkajüte

Stark

- Segeleigenschaften
- Innendesign
- Cockpitergonomie
- Nasszellenkonzept
- Performance-Cruiser mit Option für eine Badeplattform



Bauweise

Rumpf und Deck: Sandwich (Kern: Balsa) im Handauflegeverfahren mit Vinylesterharz (Osmoseschutz), im Kielbereich Volllaminat; tragende Schotten anlaminiert, Rumpf-Deck-verbindung geklebt und geschraubt, alle Rumpfdurchlässe bündig, anlaminierte Bodengruppe; Kiel: Racing-T-Kiel (Gusseisen mit Bleibombe), Standard T- und L-Kiel aus Gusseisen, Ruder: freistehendes, balanciertes GFK-Ruder (Standard oder Race-Version)

Serienausstattung

Verjüngter am Kiel stehender 2-Salings-Alu-Mast mit Dyform Wanten, starrer Baumniederholer, Großschottraveller, V-Achterstag mit 1:24 Talje, Groß- und Genuafall aus Dyneema, Furlex-Vorsegelrollreff, Flush-Decksluken, zwei Steuerräder aus Niro, zwei Winschen am Kajütdach, vier im Cockpit, 2 AGM-Batterien: 12 V/90 Ah und 12V/165 Ah, LED-Positionslichter. Rigg von Selden (Alu) oder Pauger (Karbon), Segel von Elvström, Winschen von Harken, Luken von Lewmar, Beschläge von Spinlock, Harken und Selden, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Selden/Furlex, Ankerwinsch von Lewmar, WC von Jabsco

Preis **€ 129.000,-**
Basispreis o. Segel, ab Werft, exkl. MwSt.

Extras (Auswahl):

Segel (Elvström, Groß und Genua im Triradialschnitt):	5.900,–
Spiausrüstung (Alu/Karbon):	2.670/3.270–
Karbonmast und -baum mit Rod:	28.600,–

Cruising Paket: klappbare Badeplattform, Springklampen versenkbar, Teak am Cockpitboden und Kajütdach, elektr. Ankerwinde mit Delta Anker (16 kg), Ankerbeschlag am Bug, 30 m Kette, zusätzliche Servicebatterie 5.690,–

Competition Paket: Race-Ruderblatt, Seitendecks und Cockpitboden mit Antislipstruktur in beliebiger Farbe, Regattareling, 6 Performance-Winschen, Genuaschienen mit kugelgelagerten Racing-Schlitten und Barberholer für Genua, Volvo D1-30 mit 27 PS und 2-Blatt-Faltprop 6.490,–

Vertrieb

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

Daten und Maße

Rumpflänge:	11,30 m
Länge Wl.:	10,40 m
Breite:	3,75 m
Verdrängung (Standard/Race/Cruising):	7.100/6.750/7.300 kg
Ballast:	2.250/1.900/2.550 kg
Großsegel (Standard/Race):	43,7/49 m²
Genua (105 %):	35,6/37,5 m²
Tiefgang:	2,00/2,20/1,60 m
Anzahl der Kojen:	4 + 2, 6 + 2
Treibstofftank:	160 l
Wassertank:	300 l

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

Vorschiff:	2,10/1,84/0,75
Achterkajüte Backbord:	2,05/1,37/0,97
Achterkajüte Steuerbord:	2,05/1,50/1,15
Salon Steuerbord (Backbord):	2,02(1,90)/0,65/0,65

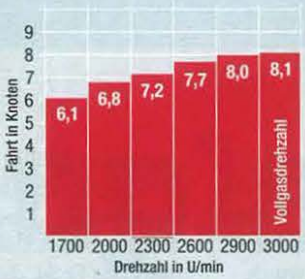
Stehhöhen in Metern; Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,88
Achterkajüte:	1,88
Vorschiff:	1,85
Nasszelle:	1,90

Motor

Serie: Volvo Penta D1-30, 3 Zyl., 1.130cm³, 27 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 2-Flügel-Festprop
Testschiff: Volvo Penta D2-40, 4 Zyl., 1.510cm³, 38 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 2-Flügel-Faltpropeller

Fahrleistungen



Lärmpegel

Salon	75 dB
Achterkajüte	76 dB

Gemessen bei ca. 70 % der Maximaldrehzahl, hier bei 2.300 U/min

Bravo
Für die gelungene Umsetzung des Performance-Cruiser-Konzepts

Na ja
Die Kojenbreite in der Backbordkajüte ist bescheiden

Erstaunlich
Platznot macht erfinderisch: Einen Teil der Nasszelle optisch in den Salon zu integrieren ist ein überraschend geschickter Schachzug und tatsächlich gut lebbar, zumal man WC und Dusche nochmals separiert hat

Der Motor
ist gut zugänglich, Gasdruckdämpfer erleichtern das Hochklappen des Niedergangs

Yachttests zum Downloaden: www.yachtrevue.at

Testbedingungen: Windstärke 6 bis 15 Knoten, Seegang: 1–2, Dauer: 1 Tag, Ort: Marseille

Ein Arbeitsplatz, *wie er sein soll: Weit außen positionierte Räder für gute Sicht auf die Fäden in der Genua, dahinter klappbare Podeste für einen sicheren Stand, langer, im Cockpitboden versenkter Traveller plus Winschen in passender Position*

FOTO: ALBERTO MARIOTTI/VELA E MOTORE

Die Designer zeichneten einen Rumpf mit niedrigem Freibord, maximal langer Wasserlinie und vergleichsweise schlankem Unterwasser. Das fällt besonders im Heckbereich auf: Über der Wasserlinie ist der Rumpf, wie heutzutage üblich, extrem breit, das Unterwasserschiff hingegen ist schmal, die benetzte Fläche gering. Die Frage, warum man auf seitliche Abrisskanten, sogenannte Chines gänzlich verzichtet hat, pflegt Kalle Dehler mit einer Gegenfrage zu beantworten: „Wenn Kanten strömungstechnisch tatsächlich so gut wären, warum sind Fische dann nicht eckig?"

Tatsache ist, viele neue Performance Cruiser wie Xp 38 oder Grand Soleil 39 kommen ohne Chines aus, andere wie Dufour 36, Solaris 37 oder Elan 400 setzen auf mehr oder weniger stark ausgeprägte Kanten. Die Diskussion über deren Sinnhaftigkeit ist in vollem Gang, denn oft dienen sie zwar der Optik und schaffen in den Achterkajüten etwas mehr Platz, verbessern aber die Segeleigenschaften nicht.

Das Decksdesign unterstreicht den sportlichen Anspruch, mit zierlicher Kajüte, leicht nach innen geneigter Fensterlinie und ins Cockpit auslaufenden Sülls, auf denen auf jeder Seite zwei Winschen in ergonomisch günstiger Position montiert sind. Der Grad der Sportlichkeit hat mit der jeweiligen Rigg-, Rumpf- und Kielkonfiguration zu tun. Das Testschiff war mit einem 2 Meter tiefgehenden Standardkiel, Alumast und Badeplattform ausgestattet, optional gibt's einen Flachwasserkiel (1,60 m), richtig zur Sache geht es mit der Performance-Version, die ihre Leistungssteigerung einem 80 Zentimeter höheren Karbonrigg, 2,2 Meter langem T-Kiel, Stoff- statt Holzschränken in den Kajüten und der fehlenden Badeplattform verdankt. Gewichtsersparnis: 600 kg.

Die Standardversion ist der Inbegriff eines Performance Cruisers, sprich eine ideale Mischung aus Fahrten- und Regattayacht. Aufgrund des breiten Hecks bietet sie ein richtig komfortables Cockpit: Mit ordentlicher Badeplattform, wie sie nicht einmal auf jeder Fahrtenyacht zu finden ist, und einem im aufgeklappten Zustand ausladenden Cockpittisch, der auch als Fußstütze, Handlauf und Plotterhalterung fungiert.

Das Deckslayout orientiert sich zwar an den Bedürfnissen der Regattasegler, objektiv gesehen ist diese Konfiguration aber auch für Fahrtensegler die bessere Wahl. Statt einer vor dem Rad positionierten Winsch auf der abwechselnd Groß- und Genuaschot gefahren werden, wie es auf vielen modernen Cruisingyachten der Fall ist, gibt's auf der Dehler Genuawinschen vorne auf den Sülls sowie separate Großschotwinschen vor dem Rad plus Traveller im Cockpitboden. Eine Anordnung, die ideal zum Regattieren oder Segeln mit zupackender Crew ist. Ist der Skipper einmal auf sich alleine gestellt, kann er bei diesem Layout in den Solosegelmodus wechseln und alle Schoten nach achtern umlenken. Möglich macht das eine Hebelklemme vor der achteren Winsch – gute Lösung. Vom Cockpit aus verstellbare Genuaholepunkte sind selbstverständlich serienmäßig, ebenso die versenkbaren Klampen. So minimiert man auf Yachten, die mit Gennaker beziehungsweise Spi gesegelt werden, die Verhedderungs-Gefahr.

Der Steuermann sitzt seitlich auf den Sülls oder steht hinter dem Rad. In beiden Fällen sieht er gut in die Genua. Fahrtensegler bedauern vielleicht, dass die zugeklappte Plattform nicht zum Sitzen geeignet ist, doch ein paar Abstriche darf man zugunsten der Sportlichkeit schon machen. Die Crew findet auf den Bänken im Cockpit oder auf den Sülls Platz. Praktisch sind die