

PRUEBA VELA | Dehler 38

Más que un crucero

Navegamos en Marsella a bordo del Dehler 38 en su versión crucero, un modelo que fue presentado en el pasado Salón de Düsseldorf, y que es el primero que se ha producido en la factoría alemana de Hanse en Greifswald tras la adquisición del astillero alemán por el grupo Hanse.

La versión que probamos, que llena el hueco entre el Dehler 35 y el 41, era la versión crucero con tres cabinas, aunque existe una versión regata con mástil de carbono 80 cm más alto, crucetas más largas, y quilla 20 cm más profunda y 350 kg más ligera, así como timón de regata. Es esta última una versión destinada a quienes tengan en mente competir regularmente, en la que se ganan 600-700 kg de peso, sin teca y en la que se pueden sacar los cofres del interior.

Para estos el astillero ofrece un Pack 50 aniversario en el que el mástil es el 50% más barato. Hay que decir sin

embargo que la versión estándar está optimizada para ORC e IRC en lo referente a estabilidad y peso, de manera que tanto el más crucerista como el más adepto a competir tendrá en sus manos un velero capaz de satisfacerle.

EL CONCEPTO

El concepto del Dehler 38 es el de un crucero familiar rápido destinado a navegantes que, además de un velero de eslora contenida y que, en consecuencia, tenga un mantenimiento asumible, busquen disponer a bordo de todo lo necesario para el crucero cómodo y tener la seguridad de que los 129.000 euros de la versión base, des-



Vídeo Dehler 38
(Yacht TV)

de el punto de vista de la calidad y las prestaciones que obtienen a cambio, están bien invertidos. Asumido esto, el diseño de la cubierta y de la manobra ha sido realizado pensando en facilitar el trabajo en cubierta siempre que se navegue con poca tripulación como se supone será el caso de los futuros propietarios de esta unidad.

No es casual pues que se haya elegido la configuración de escota de mayor a la alemana y que todas las escotas puedan ser reenviadas hasta el winche más al alcance del timonel de manera que este, una vez bloqueada la mayor, puede usarlo para la escota del foque. Esto facilita que quien esté a la



» Germán de Soler



rueda pueda cambiar las escotas sobre un mismo winche con absoluta facilidad y sin abandonar la rueda.

El carril de escota de mayor, situado en el plan de la bañera es también una muestra de que el Dehler 38 ha sido pensado para disfrutar de la vela y de las satisfacciones que proporciona un buen trimado. Quien esté a cargo del carro, sin embargo, deberá sentarse por delante del winche en una posición un poco incómoda para amollarlo o cazarlo, ya que no queda espacio entre este y la rueda.

EN CUBIERTA

La versión en que navegamos no era la estándar, ya que en esta las ruedas son de inox, mientras que las nuestras eran de GRP negro, y además estaba dotado del sistema de botones de cazado. De serie se entrega con seis win-

» El Dehler 38 es un crucero con excelentes cualidades en velocidad y maniobra. «

1. El concepto del Dehler 38 es el de un crucero familiar rápido con un excelente potencial para competir.

2. Los bloqueadores frente al winche al alcance del timonel permiten intercambiar escotas de mayor y foque.

3. Los pedestales inclinados dejan mucho espacio de paso y una buena área de trabajo tras ellos.

ches, algo poco habitual hoy en día, con lo que no tendremos que preocuparnos por mejorar la maniobra.

Lo que no es de serie es el cofre de anclas con winche. No han enrasado el enrollador de foque, un Furlex 200S, para no tener que retrasar el estay y el palo. De esta manera, tenemos una configuración vélica moderna, con gran mayor y foque.

Como moderno es el look general y la silueta, con francobordo y caseta baja —lo que no compromete sin embargo la altura interior—, una cubierta plana y las drizas escamoteadas bajo el tejadillo hasta los winches a ambas bandas del tambucho. Pasos anchos, cadenotes muy exteriores sobre la re-

gala, y puertas laterales acaban de definir una cubierta por la que es fácil circular sin tropiezos ni contorsiones.

Nueva característica en todos los Dehler —y una decisiva contribución a la modernidad y elegancia exterior— son las ventanas laterales continuas oscuras de la caseta, con marco de aluminio, que se abren desde dentro hacia fuera. Una solución que permite mantenerlas abiertas incluso cuando llueve y que evitan la entrada directa de los rayos solares actuando como parasoles.

La mesa de la bañera también es un ejemplo de la vocación polivalente de esta unidad. Hay dos opciones: una con plotter integrado que no se pue-

FOCO EN



PLOTTER A LA VISTA

La mesa central fija, sólida y con buenos pasamanos, integra el plotter y el compás. No en el caso de ser desmontable.



ENROLLADOR SOBRE CUBIERTA

No escamotear el enrollador permite no tener que retrasar el palo ni el estay y de tamaño al cofre de anclas.



VENTANAS HACIA AFUERA

Las ventanas del salón se abren hacia el exterior desde dentro, con lo que proporcionan excelente protección y ventilación.



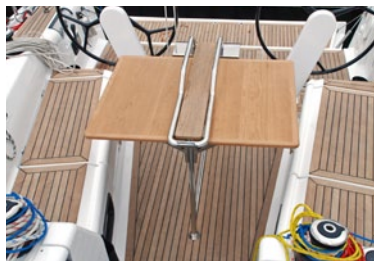
CAPACIDAD EN BAÑERA

En la bañera encontramos dos cofres de buena capacidad, dotados de pistones elevadores.



GRAN PLATAFORMA

El espejo de popa se despliega casi en toda su manga dando lugar a una verdadera plataforma de baño.



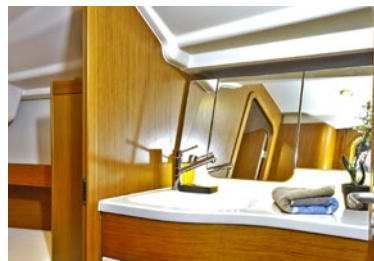
CON O SIN MESA

La mesa de dos alas no es inmensa pero es más que suficiente para las necesidades del crucero.



CUIDAR EL DESCANSO

Los reposacabezas y las formas redondeadas de los respaldos de las banquetas denotan el cuidado del astillero por el confort.



UN ÚNICO BAÑO

Una puerta de doble uso permite cerrar o abrir el baño a la cabina de popa y al salón.



4. La cabina de proa dispone de una altura considerable y una gran cama.

de mover, y otra sin, que es extraíble.

Buena solución también los pedestales de rueda inclinados, que despejan el paso hacia popa y facilitan el acceso cuando se abate el espejo, dejando una gran plataforma de baño y descubriendo el cofre de la balsa de salvamento.

Es una cubierta llena de detalles, como los reposapiés en la bañera, los cofres grandes con pistones, la puerta del tambucho escamoteable en su marco, los bancos anchos y con formas ergonómicas... En definitiva una cubierta pensada con criterios marineros para gente a la que le gusta sacarle el máximo partido al viento.



INTERIOR

El Dehler 38 se ofrece en dos únicas versiones de interior, con dos o tres cabinas y un baño.

Es un interior moderno y ergonómico, con espacios amplios y bien distribuidos, en el que lo primero que destaca son las originales y realmente acertadas cabeceras con reposacabezas de los sofás. Es un interior moderno, con iluminación indirecta en las bandas y luces en el techo.

El frontal de la mesa central —de dos alas y con botellero y posaplatos en el centro— también es redondeado, lo que le da al conjunto un aspecto amable. Destaca la profundidad de las bandas bajo los pasadizos de cubiertas y la ingeniosa solución de la mesa de cartas corredera que se convierte en asiento, lo que maximiza el espacio disponible en función de cada necesidad.

La cocina está realmente pensada para navegar, dispone de doble fregadero, nevera de apertura superior e inferior, cocina con tapa de madera para

La mesa de cartas se desplaza hacia popa sobre raíles para dejar espacio en el salón.



> 5

trabajar durante la navegación y cajones con organizadores.

Era difícil resolver la ubicación del baño, de forma que fuese común y no ocupase excesivo espacio central. El astillero lo ha resuelto con la solución de adoptar una sola puerta con dos marcos, de forma que da paso o bien a la cabina de popa o bien solo al baño. La penalización es que la anchura de las puertas se reduce a 41 centímetros, algo justas para un tripulante robusto.

La cabina de proa no se resiente del espacio destinado al salón y permite disfrutar de una cama de 2,10 por 1,94 en el cabezal y una buena altura.

NAVEGACIÓN

A pesar de estar construido íntegramente en sándwich viniléster, este diseño de Judel/Vrolijk no es un ultraligero pensado para planeadas sino un velero de desplazamiento medio que, sin embargo, el día de la prueba nos

5. Pese al bajo francobordo y la caseta baja, no se resiente la altura interior.

6. Cocina clásica pero bien dispuesta y práctica.

descubrió sus mejores dotes. Durante la prueba pudimos disfrutar de un magnífico viento y ola corta en la rada de Marsella, que se inició con 12 nudos y acabó con 22. Las cifras más significativas tomadas en la prueba nos mostraron un barco muy veloz en todos los rumbos —confirmando la curva teórica de VPP que nos proporcionó el astillero— de proceder suave, eficaz respuesta al timón y con un magnífico comportamiento frente a la ola.

Veamos: con velas Elvstrom Epax (opcionalmente pueden ser FCL o Fast Cruising Laminare) y 16 nudos de viento, en ceñida alcanzamos 7,7 nudos, que subían una décima hasta 7,8 a un descuartelar, otra a 7,9 del través y bajaba solo a 7,5 nudos por la aleta. Con este viento, y cargando la racha, rápidamente el casco de Vrolijk devolvía 8,4 nudos del través. Pudimos constatar pues un comportamiento muy homogéneo, con una ve-



> 6

locidad promedio por encima de los 7 nudos con un viento de 14-16, unas cifras que permiten mantener un ritmo de crucero notable en las típicas condiciones térmicas del verano mediterráneo.

A los 21-22 nudos de real el Dehler pedía el primer rizo, pese a que aún aguantaba el trapo sin una excesiva escora que le frenase. Pero el timón lo pedía. Así que, tomado el rizo, anotamos cifras que confirmaban el equilibrio del conjunto: 7,5 nudos en ceñida, 8 nudos del través con planeadas a 9,2 y, prácticamente 10 nudos en las bajadas de ola.

Definitivamente, es un barco para disfrutar, que se siente ligero bajo los pies pero estable, nada bailón, que responde con presteza y en el que se percibe que todo está bien equilibrado y dimensionado. Un barco de 7,5 nudos con vientos medios. Perfecto para el Mediterráneo.



Características

- >> Eslora total: 11,30 m
- >> Eslora de flotación: 10,40 m
- >> Manga: 3,75 m
- >> Calado: 2,00/1,60/2,20 (competición)
- >> Desplazamiento: 7.100/7.300/6.750 (competición)
- >> Lastre: 2.250/2.550/1.900 (competición)
- >> Capacidad de agua: 300 l
- >> Capacidad de combustible: 160 l

Velocidades motor

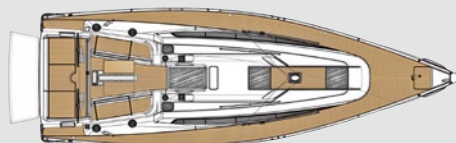
Con Volvo D2 40 SD (27,9 kW) y hélice de 2 palas plegable

- >> Régimen máximo: 8,4 nudos a 2.800 rpm
- >> Régimen de crucero: 7 nudos a 2.000 rpm

- >> Sup. Vélica: 79,3 m²/86,5 m² (competición)
- >> Mayor: 43,7/49 m²
- >> Foque 105%: 35,6/37,5 m²
- >> Motor: Volvo D1 30 28 Hp SD (estándar)
- >> Diseño: Judel-Vrolijk
- >> Interior: Dehler
- >> Construcción: Dehler. www.dehler.com
- >> Importador: ACNautica, www.acenautica.com
- >> Precio: 129.000 euros sin impuestos ni transporte

Construcción

Estratificado de sándwich balsa laminado a mano con resinas de poliéster y fibras unidireccionales. Mamparos estructurales encolados al casco. Regala integrada. Laminado interno parcialmente sellado con gelcoat. Cuadernas y varengas laminadas al casco para absorber esfuerzos de mástil y jarcia. Refuerzos de aluminio internos en las bases de los herrajes. Quilla de fundición en T con bajo centro de gravedad (bulbo de plomo en versión regata). Mecanismo de timón Jeffa. Timón elíptico compensado autoalineante.



La opinión de [N&Y]

Diseño

- + Casco equilibrado y veloz
- + Aspecto contemporáneo
- + Ventanas abribles hacia fuera

Cubierta

- + Bañera cómoda y ergonómica
- Mala posición para trimer de carro
- + Mordazas frente a winches

Acomodación

- + Mesa de cartas móvil
- + Reposacabezas en sofás
- Tercera cabina y puertas estrechas