

Nya tyska Dehler 38 är en snabb och rolig cruiser till ett hyggligt pris. Den utmärker sig genom fina seglingsegenskaper och en fräsch interiör. Läger du till en miljon kan du utmana på kappseglingsbanan.

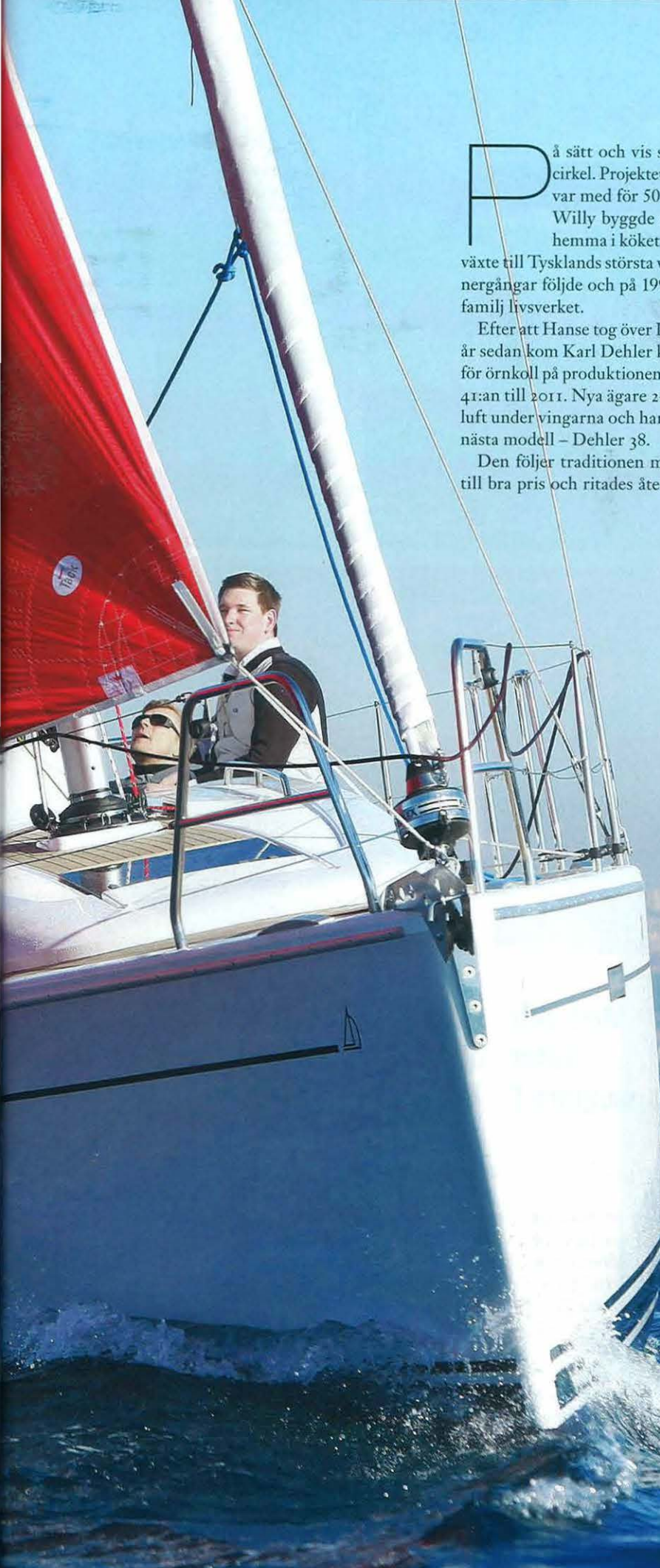
TEXT: CURT GELIN FOTO: HANS HIMBERT

Många möjligheter med nya Dehler

FÖLJER MALLEN.
Dehlers koncept består, 38:an har känslan och stilen som utmärker en bra performancebåt.

» Vi ville ha en snygg båt, som ägarna är stolta över. Resultatet är en ny egen elegant profil «

Karl Dehler, båtdesigner



På sätt och vis sluter Dehler 38 en cirkel. Projektets ledare Karl Dehler var med för 50 år sedan när pappa Willy byggde den första Dehlern hemma i köket i Freienohl. Dehler växte till Tysklands största varv, uppgångar och nergångar följde och på 1990-talet sålde Karls familj livsverket.

Efter att Hanse tog över Dehlervärvet för sex år sedan kom Karl Dehler kom in i bilden igen för örnkoll på produktionen och för att utveckla 41:an till 2011. Nya ägare 2010 gav honom mer luft under vingarna och han lade ner sin själ på nästa modell – Dehler 38.

Den följer traditionen med goda prestanda till bra pris och ritades återigen av stjärnkon-

struktörerna Judel/Vrolijk & Co. Deras uppdrag gick ut på att ta vara på Dehlers värden – och förnya receptet.

– Vi ville ha en snygg båt som ägarna är stolta över. Överbyggnaden är lite lägre, "skuldran" i sargen mindre och ruffrutan avsmalnad och inramad av en aluminiumlist. Resultatet är en ny egen elegant profil, säger Karl nöjt när vi seglar 38:an utanför Marseille.

CRUISING ÄR UTGÅNGSPUNKTEN

Skrovlinjerna liknar Dehler 41, dock är akterskeppet ytterligare indraget och förskeppet ännu smalare. Friborden ser normalhög ut, men är högre än på 41:an, vilket tyder på att volymen vägde tungt vid utvecklingen. ▶



UTVECKLARE. Karl Dehler, i vitt, ska testa en toppad Dehler 38:a i sommar för att se hur båten står sig i kappseglingar.

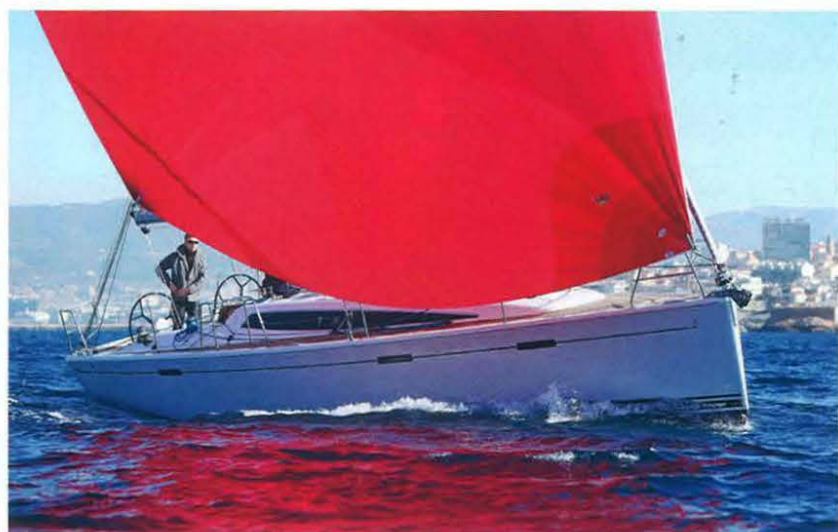
RUNDAT SKROV. Trots stor bredd saknar skrovet skarpa slag. De gör ingen nytta, säger konstruktörerna.



FÖR ALLA. 17,8 meter hög mast och 79,3 kvadratmeter segel är tänkt att göra 38:an till en bra allroundbåt.



BRA LAYOUT. Sittbrunnen är funktionell med dubbla rattar och skotskena på durken.



» Med extrautrustning förvandlar familjen båten till en lyxig, snabb cruiser och kappseglare får en sportig performancebåt «

► Aktern är lika bred som båten. Med badbryggan uppfälld ser 38:an oproportionerlig ut. För att verkligen falla någon på läppen ska båten ses från sidan eller snett framifrån, då är den snyggast av alla Dehler och ger "jag vill ha"-känsla.

Kanske säger konkurrenterna på kommande kappseglingar samma sak när de seglar förbi. Det scenariot är inte omöjligt, om man analyserar båtens dimensioner. En som jämfört och funderat är Bo Bäversjö i Göteborg, en av två superinsatta svenska importörer.

– Såklart är jag väldigt spänd på vad 38:an kan prestera. I jämförelse hamnar den i standard på faktorn 4,63 vad gäller segeldragtal, alltså kraft kontra vikt. Det är strax under vissa andra performancebåtar, men vitsen med Dehler 38 är att farten går att öka med olika tillval. Med kolfibermast, 2,20 meter köl, honeycombinredning och 86,5 kvadrat segel är faktorn fina 4,92, påpekar Bo.

På frågan till Karl Dehler om varför inte riggen togs till från början svarar han:

– Strategin är att bygga en utmärkt, snabb cruiser som standard. Med extrautrustning förvandlar familjen båten till en lyxig, snabb cruiser och

kappseglare får en sportig performancebåt.

Han fortsätter:

– En säljbar modell måste passa många ideal. Och jag tror 38:an går bra, jag ska testa i sommar med bland annat kolfiberrigg och djup köl. Jag vill se om den motsvarar förväntningarna och kan placera mig på banan.

SÄMRE RÄTANDE MOMENT

Uttalandet speglar i högre grad varvsmannens funderingar än seglarens. För i grunden är Karl gammal världsmästare, 1982 vann han Three Quarter Ton Cup med en DB2.

– Att vinna idag med en ny standardbåt är svårt, det visade ORCi-VM i Finland 2012. Regeln gör att äldre båtar placerar sig bra, en båt från 2007 vann. Vi analyserade och kom fram till att Dehler 38 skulle vara lugnare.

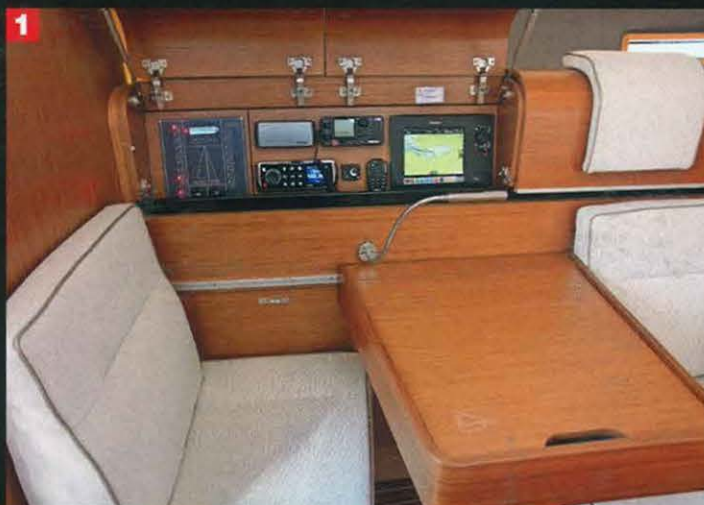
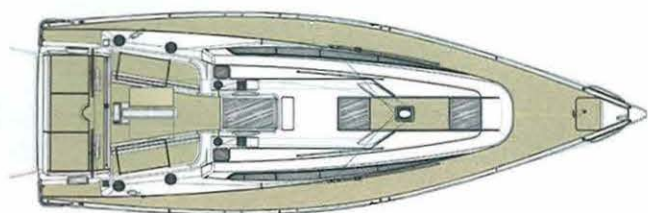
Varför inga skarpa slag?

– Har du sett en delfin med skarpa slag kanske? skrattar Karl. Men T-köl finns – för rätt flytläge, medger han.

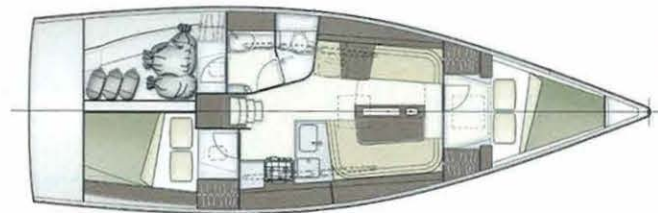
Skillnaden mot Xp 38 och Arcona 370 är att kölen är i järn. Skälet stavas pris, bly är tillval för 98 470 kronor. Järnköl ger sämre rätande moment, men det kompenseras av den lägre riggen.

FIN KONTAKT I STYRNINGEN

Med konceptet, jämförelsetalen och VPP-bereäkningarna i bakfickan tar jag över styrningen. Direkt känns 38:an rätt, så fort vi skotar hem känner jag helfin kontakt med båten. Den balanserar förträffligt med någon grads trevligt lovaltstryck, ligger ljuvligt i handen, är njutbart lätt att hitta farten i och spårar precist och snällt, som bra båtar gör. ►



SKROVFORMEN. Bredden är nästan lika stor i aktern som midskepps för att få bra fart på slör.



INREDNINGEN. Tre versioner av inredningen finns att välja på, standard är en akterkabin.

DEHLER 38

Längd ö a: 11,3 m
Längd vl: 10,4 m
Bredd: 3,75 m
Djup: 2,0 m
Vikt: 7 000 kg
Kölvikt: 2 250 kg (32 %)
Storsegel: 43,7 kvm
Fock 105 %: 35,6 kvm
Masthöjd: 17,82 m
SRS/ORCi: Ej satt
Motor: VP 28 hk
Sjösatt/antal: 2013/20 ex
Grundpris: 1 565 000 kr
Racetoppad:
cirka 2 572 000 kr*
Info: www.dehler.se,
www.batverket.se

* Med paket för: navigering, cruising, kappsegling, stereo och förtöjning samt performanceroder, kolfiberrigg, djup köl, frakt, bottenmålning, sjösättning, riggning och racingsegel.

1 NAVIGATIONSBODET är flyttbart.

2 SITTBRUNNSBODET är praktiskt, både för plottern och för gästerna som kan hålla i sig.

3 SALONGEN. En smålyxig känsla råder i salongen i teak.

4 TRAPPAN. Bara tre steg, men med perfekt avstånd.

5 FALLEN löper under rufftaket.

6 FOCKRULLE placerad ovan däck sparar pengar för varvet.

7 TOALETEN har en smart dörrlösning.



SEGLING PROUSEGLAR

PROPORTIONELL.
Ruffrutans form,
skrovrutorna och
proportionerna gör
Dehler 38 fin att
se på.



► Greppet känns också bra, inget behov finns att falla för att få fart och styrningen glider lätt, utan tråkig friktion, jag känner båten genom rattarna, som dessutom frihjulär tillbaka. Jag gillar också utväxlingen i systemet, 1,3 totalt är lagom slaglängd. Rattarnas diameter bidrar till den lyckade utväxlingen.

Såklart måste jag testa gränser – kan 38:an broacha? 41:an är extremt användarvänlig, 38:an är inte långt ifrån. Med masttoppsgennaker på 120 kvadrat och 100 graders infallsvinkel, klarar sig båten länge, jag har kontroll, trots stor krängning. Men i en by skär vi och jag önskar att rodet satt lika långt in som på 41:an.

– Det går inte, säger Karl. Ingen plats finns att vända kvadranten som på 41:an, men vi har vinklat brytblocken maximalt. Dessutom var det viktigt med gemensamma detaljer. Det gick inte helt, det blev olika luckor i durken. Om rodet hade flyttats fram, hade kvadranten inte fått plats. Det är inte bara att bygga, ett projekt måste optimeras, säger Karl om de många timmarna med ekonomer och säljare för att få ihop båten.

FÖR TUNG FÖR SURF

Nästa brytpunkt för medvetna seglare är fart och höjd. I 5–6 m/sek visar loggen 6,6–7,1 knop med 40–45 graders infallsvinkel, det är bättre än VPP.

På slör med gennakern såg jag 9,9 knop på loggen, det är bra. Båten borde kunna surfa med

tanke på den breda aktern, men det styrs av hur båten beställs. Den seglade båten hade teakdäck, badbrygga, flotte, fulla tankar, proviant och utrustning och vägde enligt manualen 9,3 ton.

Inget bogspröt?

– Behövs inte, 38:an är gjord för spinnaker med extralång spinnakerbom. Fästet på ankarbeslaget ger även tillräckligt avstånd framför förstaget om gennaker väljs, säger Karl Dehler.

En viss förenkling av däckslayouten har skett jämfört med Dehler 41. Storskotet löper på däck, fockrullen är ovan däck, vinscherna till storen är bara Harken storlek 40. Spinlockavlastarna är inte extrastora till fallen och ingen flöjlande propeller ingår.

FINA DETALJER INTERIÖRT

Interiört möter iögonfallande volym och fräschör. Den första kommer sig av att toalettstokket är indraget och rundat föröver och inte tar för mycket plats av salongen. I nästa sekund fastnar blicken på den rundade bordsfronten och de välvda överskåpen med huvudkuddar som på ett flyg.

Finish kostar att skapa men trots sitt låga pris har 38:an passningen på trädelarna, inga glipor eller flammigt billigt yttre syns. Den provade båten hade inredningen i teak för 53 542 kronor, men mahogny är standard.

En djupare titt i prislistan visar att en toppad Dehler 38 för familjen och kappsegelaren kostar cirka 2 572 000 kronor. Det är en försvarlig summa,

men fortfarande lägre än för konkurrenterna. Och då ska man även väga in snitsigheter som smäckra lucklås, infällda aluminiumlister i skåpluckorna, lådor under kojerna, textilpaneler i taket och på skrovsidorna, indirekt takbelysning och klädsel inne i skåpen.

SNABB OCH ROLIG

I båtens disposition är Karl Dehler särskilt stolt över toaletten. En sinnrik dörr mot salongen och toaletten ger fri passage till akterkabinen och salongen trots stängd toadörr.

Visst finns genvägar – skotten står i reccer på durken och smutssamlingar fanns redan. Durken är i laminat, som är halt att gå på, nergången har grova ramar och nergångsluckan hade delat sig.

Strategin är att hålla igen för att pressa priset – som på Hanse. Men Dehler 38 har i alla fall bättre laminat för att göra skillnad och inte blanda ihop de två märkenas särdrag.

Efter två dagar med 38:an är mitt intryck att den är en snabb, rolig cruiser/racer till ett bra pris. För kappsegling ökar priset med en miljon och frågan är om båten räcker till. Sommarens seglingar ger svar. Under tiden kan anhängare av performancebåtar glädja sig åt att Dehler 38 i standard känns helfin och angenämt allround. Att den är lyckad både ut- och invändigt och att båten har bra finish och är rymlig är inte heller fel.

Bra gjort Dehler! 



STYRPLATSEN. Det delade häckstaget tar i ryggen för rorsman.



STIG PÅ! Akterklaffen gör sittbrunnen enklare att borda.



Tre starka konkurrenter till Dehler 38

* Med paket för: navigering, cruising, kappsegling, stereo och förtöjning samt performanceroder, kolfiberrigg, djup köl, frakt, bottenmålning, sjösättning, riggning och racingsegel.



	XP 38	SALONA 38	ARCONA 370
Längd ö a	11,58 m	11,46 m	11,10
Längd v l	10,36 m	10,15 m	10,20
Bredd	3,70 m	3,60 m	3,60
Djup	2,10 m	1,98 m	2,00
Vikt	6 410 kg	6 300 kg	6 200 kg
Kölvikt	2 760 kg (43 %)	2 270 kg (36 %)	2 200 (35 %)
Segelyta	85,6 kvm	88,4 kvm	89,0 kvm
Masthöjd	19 m	17,48 m	18,50 m
SRS/ORCi	1,36/588,1 sec/M	? /607,2 sec/M	1,29/613,8 sec/M
Motor	Yanmar 28 hk	Yanmar 28 hk	Yanmar 30 hk
Sjösatt/antal	2011/50 ex	2011/35 ex	2003/80 ex
Info	www.x-yachts.se	www.salona.se	www.arcona.se , www.onsalamarin.se
Grundpris	2 256 000 kr	1 280 000 kr	2 125 000 kr
Racetoppad, cirka*	3 650 000 kr	2 200 000 kr	2 750 000 kr