

EINE GUTE ZUM GEBURTSTAG

*Die 38 ist die erste komplett bei Hanse entwickelte und gebaute **DEHLER** und soll die Werfttradition fortführen: hohe Qualität und viel Segelleistung vereinen. Zum 50-jährigen **JUBILÄUM** wird das besonders wichtig*





Kräftiges Heck mit Klappe, lange
Fensterlinie mit Alu-Wimper, breites
Cockpitsüll: Die Dehler 38 zeigt eine
durchaus eigenständige Optik



Kann mit Druck umgehen: Auch starke Krängung zwingt das Boot nicht nach Luv

Herzlichen Glückwunsch! Dehler wird 50 und gönnt sich eine neue 38er. Die markiert einen Neuanfang. Nicht weniger. Die im Januar auf der boot Düsseldorf als Weltpremiere vorgestellte Dehler 38 ist das erste komplett bei Hanseyachts entwickelte und gebaute Schiff nach der Standortverlagerung von Freienohl im Sauerland nach Greifswald in Mecklenburg-Vorpommern. Dort entsteht die Konstruktion der langjährigen Hausdesigner Judel/Vrolijk & Co. neben den anderen Typen der Werftengruppe, unter einem Dach mit Moody, Hanse, Fjord und nun auch Varianta. Was bleibt da an Identität, an Eigenständigkeit, wie grenzt sich Dehler ab, was unterscheidet die neue beispielsweise von einer Hanse 385?

Einer, der das wissen muss, ist Karl „Kalle“ Dehler. Der hatte die Werft seines Vaters verlassen, war zum Wohnmobilerhersteller Hymer gewechselt und ist seit 2004 Entwickler bei Hanseyachts. Als Hansechef Michael Schmidt den Hersteller aus dem Sauerland 2008 aus der Insolvenz rettete, ist

die Marke Kalle Dehler sozusagen an die Küste gefolgt.

Der Techniker und ebenso erfahrene wie erfolgreiche Segler freut sich über die neuen Möglichkeiten, die alte DNA der sportlichen, hochwertigen und pfiffig ausgestatteten Yacht wiederzubeleben: „Wir haben hier 3-D-Design-Programme, Fünfachsfräsen, neueste Laminiertechnologie. Das ist technisch Weltspitze. In Freienohl war der Stand der Achtziger Jahre.“

**WENN DER
TECHNIKCHEF
EINE BESTELLT,
IST DAS EIN
GUTES ZEICHEN**

Die neue Dehler 38 ist im Jahr des 50-jährigen Werftjubiläums für Kalle Dehler auch aus einem anderen Grund ein wichtiges Boot: Er hat selbst eine bestellt und will damit ganz in der Tradition der Werft mit Familiencrew Regatten segeln.

EIGENSTÄNDIGE LINIEN

Von Düsseldorf via kurze Werftprobefahrten in Holland nach Marseille zum ersten großen Test. Was die Dehler von Fahrtenseglers Großserienware unterscheidet, verdeutlichen die schwimmenden Stegnachbarn. Egal, ob Hanse, Bavaria oder Oceanis von Beneteau: Die Dehler kommt schlanker, flacher, graziler daher. Auch ohne Vergleich: Sie sieht einfach gut aus, sportiv, elegant, durch die lang gezogene Fensterlinie mit dem Aluminiumprofil an der Oberseite auch eigenständig. Betrachtet man dazu die schon in der Grundversion hohe Segeltragezahl von über 4,6, wird deutlich: Die Konkurrenz ist denn auch klar bei den Performance-Cruisern zu suchen, wo besonders die neueren Boote wie Dufour 36, Grand Soleil 39, Solaris One 37, XP 38 und Salona 38 zu nennen sind.

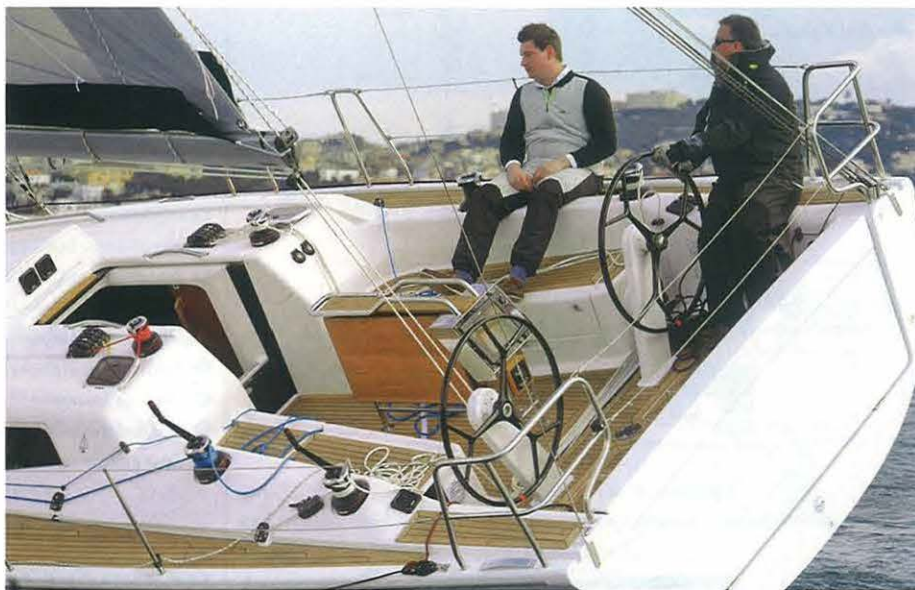
ARBEITSPLÄTZE

Ein wichtiges Merkmal der Dehler 38 ist ihre Vielseitigkeit. Das Boot lässt sich in verschiedenen Leistungsstufen ordern. Das Testschiff ist eine Standardversion mit Alu-mast, 2,0 Meter tiefem Kiel und Heckklappe. Auf Wunsch gibt es auch einen nur 1,6 Meter tiefen Flachkiel. Oder man ordert die heiße Competition-Version: Carbonrigg (von Pauer), Tiefkiel mit 2,2 Metern und leichtere Stoffschränke in Vor- und Achterschiff sparen Gewicht, ebenso das Weglassen der Heckklappe. Die Unterschiede in der Performance sind gewaltig: Die Standardversion hat einen Rennwert nach ORCi von 631 Sekunden pro Seemeile. Die Competition benötigt für diese Strecke nur 605 Sekunden. Anders ausgedrückt: Den 35 Seemeilen langen Tagestörn beendet das heißere Boot immerhin rund eine viertel Stunde eher.

Theorie. Grau wie der Himmel über der spätwinterlich-frostigen Rade de Marseille. Der optionale 38 PS starke Volvo Penta schiebt das Boot druckvoll vom Steg weg. In der Achterkammer lässt sich jedoch ein erhöhter Schalldruckpegel nachweisen. Zu konstatieren ist weiterhin: 8,2 Knoten unter Vollast sind viel, 7,9 bei Marschfahrt auch. Egal: schön, wenn die Segel oben sind und der Motor aus.

Schon auf den ersten Metern zeigt sich: Das Deckslayout mit den serienmäßigen sechs Winschen ist überaus gelungen. Die als german cupper system ausgeführte Großschot verläuft auf die beiden achteren Winschen im Zugriff des Steuermanns. Die Schoten sind mit liegenden Hebelklemmen ausgestattet. So lassen sich auch die Fockschoten auf die achteren Winschen legen; bei Bedarf wird die Großschot in Luv gefahren. Die Dehler 38 ist somit perfekt einhant-tauglich. Aber auch die Crew freut sich über funktionierende Arbeitsplätze. Der Großsegeltrimmer sitzt entspannt auf dem schrägen breiten Süll und bedient die Winsch neben sich. Ein weiteres Crewmitglied findet dort ebenfalls Platz. Beide können sich gut mit den Füßen in den eingeformten Hohlkehlen der Duchten abstützen.

Für den Steuermann gibt es dafür Holz-winkel, die lose mitgeliefert sind und die der Händler nach Beinlänge und Kundenwunsch installiert. Der Rudergänger findet achterlich des Sülls ebenfalls ergonomisch gelungene Sitz- und Stehplätze vor – und wird auch nicht wie auf vielen Booten üblich durch das Achterstag gestört. Das ist →



*Decklayout und **COCKPIT** gefallen in Funktion und Ergonomie. Mit den sechs Standardwinschen lässt sich das Boot auch gut **EINHANDESEGELN**. Und es steuert sich hervorragend*

KLAPPEN UND VERSTECKEN



HÄLT
Der Tisch dient als Raum-teiler, Fußstütze und nimmt den Plotter auf



ÖFFNET
Die Fensterlinie besteht aus einzelnen Segmenten, die sich öffnen lassen



ERLEICHTERT
Besserer Zugang zu Land und Wasser per Heckklappe, die aber nur Option ist



VERDECKT
Die Klampen lassen sich per Fußtritt einfahren und bauen dann nur wenig auf



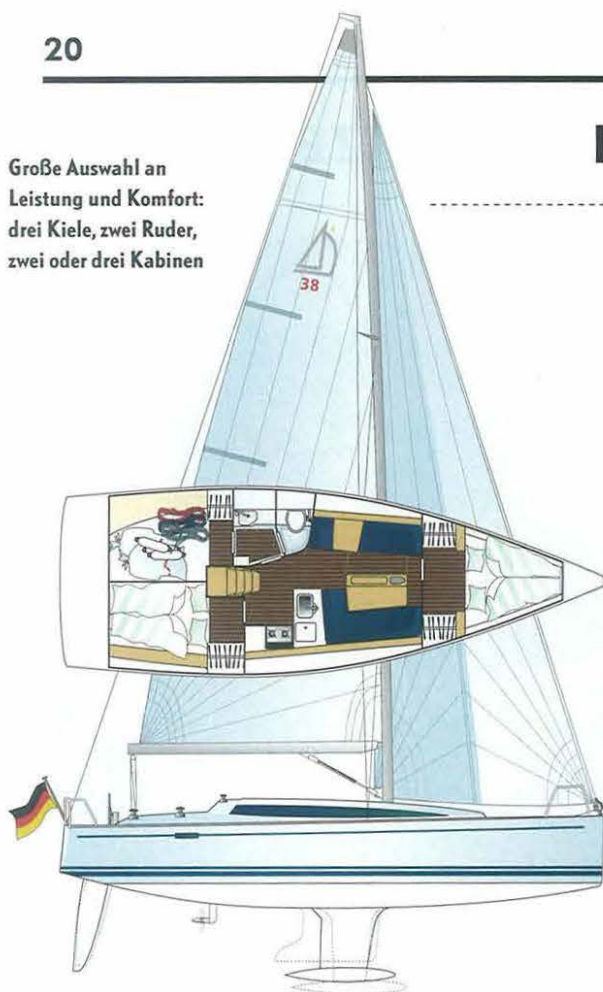
VERBORGEN
Die Fallen laufen in Kanälen nach achtern, der Aufbau wirkt so schön schief



GESCHLUCKT
Der Nassstauraum nimmt Fender auf – oder auch eine Rettungsinsel in der Tasche

DEHLER 38

Große Auswahl an Leistung und Komfort: drei Kiele, zwei Ruder, zwei oder drei Kabinen



¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S/P} \cdot V$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

40 Grad	7,0 kn
60 Grad	8,6 kn
90 Grad*	9,2 kn
130 Grad*	8,6 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschw.: 10-15 kn (3-4 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 0,7 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,6	
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Schon in der gemäßigten Standardversion ist das Schiff ordentlich betucht

KOJENMASSE

Vorschiff	2,10 x 1,68/0,58 m
Salon (Stb.)	2,02 x 0,63 m
Achtkabine (Stb.)	2,05 x 1,50/1,09 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

STEHHÖHE

Vorschiff	1,84 m
Salon	1,82-1,93 m
Nasszelle	1,88 m
Achtern	1,90 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

STAU RAUM

Vorschiff	790 l
Salon, Pantry, Navi	1330 l
Achtkabine	440 l
Backskisten	1060 l

Knapp Durchschnitt Komfortabel

SCHALLDRUCK

Plicht	73 dB(A)
Kajüte	74 dB(A)
Achtkabine	79 dB(A)
Vorschiff	65 dB(A)

Leise 65 Normal 75 Laut

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 7,9 kn, 2400 min⁻¹ mit optionalem 40-PS-Motor

YACHT-BEWERTUNG

Hervorragende Segeleigenschaften, beste Steuerbarkeit, viel Stabilität und dynamische Linien: Auch die neue Dehler 38 steht in der Tradition der Werft. Überzeugend sind die vielen praktischen Lösungen, die Einhandtauglichkeit, das gelungene Interieur mit separater Dusche und großer Pantry

Konstruktion und Konzept

- + Verschiedene Leistungsstufen
- + Eigenständige Linien und Optik

Segelleistung und Trimm

- + Leicht abrufbare hohe Leistung
- + Direktes Steuern
- + Gut funktionierende Trimmsysteme
- + Steif und gut unter Kontrolle

Wohnen und Ausbauqualität

- + Gute Lösungen aus der Praxis
- + Hochwertige Bauweise
- + Verschiebbarer Navitisch

Ausrüstung und Technik

- + Gehobene Grundausstattung
- + Einhandtaugliches Deckslayout
- Motor laut in Achterkammer

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Judel/Vrolijk & Co.
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	11,30 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,40 m
Breite	3,75 m
Tiefgang/alt.	2,00/2,20/1,60 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,84 kn
Gewicht/alt.	7,1/6,7/7,3 t
Ballast/alt.	2,2 t/1,9/2,5 t
Ballastanteil/alt.	31/28/34 %
Großsegel/alt.	44/49 m ²
Rollgenau (105 %)/alt.	36/37 m ²
Rating (GPH)/alt.	631/605
Maschine (Volvo Penta)	30 kW/28 PS
Kraftstofftank	160 l
Frishwassertank	300 l
Fäkalientank	40 l

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Handlaminiertes Balsaholz-Sandwich, Vinylesterharz. Anlaminierte Schotten. Deck-Rumpf-Verbindung geklebt und geschraubt. GFK-Bodengruppe

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	153510 €
Standardausrüstung ² inklusive:	
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, E-Kühlfach, Fäkalientank m. Absaugung	
Groß/Genua	5474 €
Segelkleid	1380 €
Feuerlöscher	100 €
Fender/Festmacher	250 €

Anker/Kette	964 €
Antifouling	1200 €
Segelklare Übergabe	446 €
Preis segelfertig ²	163 324 €
Darüber hinaus im Preis enthalten:	
6 Winschen, Genuaschlitten kugelgelagert, Dyform-Rigging, Dyneema-Fallen, AGM-Batterien, LED-Posis	
Garantie/gegen Osmose	2/5 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²:

Leinenverstellbare Hölspunkte	inkl.
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektrische Ankerwisch	1547 €
Rohrkicker	inkl.
Achtertagspanner	inkl.
Springklampen	821 €
Sprayhood	1773 €
Teak im Cockpit	1535 €
UKW-Funkgerät	1178 €
Logge und Echolot	892 €
Windmessanlage	1178 €
Autopilot (Paket mit Logge/Lot)	6771 €
Ladegerät	inkl.
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	inkl.
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	3915 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche, WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.
Komfortpreis ²	182 934 €

WERFT Dehler Yachts, Salinenstraße 22, 17489 Greifswald, www.dehler.com

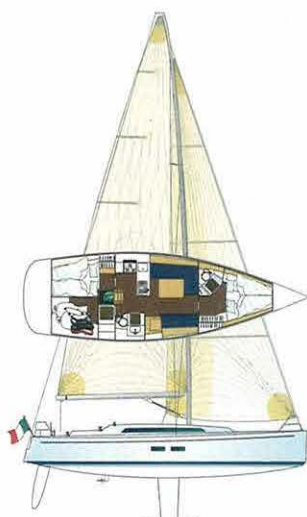
VERTRIEB Händlernetz



DUFOUR 36

Lüa (Rumpflänge)	10,99 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,21 m
Breite	3,61 m
Gewicht	6,4 t
Segelfläche	72 m ²
Segeltragezahl ¹	4,57
Grundpreis	146 093 €
Preis segelfertig ²	157 723 €
Stückzahl/seit	50/2012
YACHT-Test	07/2012

Modernes Bugspriet-/Gennaker-Boot mit regattaorientiertem Decks layout. Nur mit zwei Kabinen und einer Kielversion zu haben



GRAND SOLEIL 39

Lüa (Rumpflänge)	11,82 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,40 m
Breite	3,70 m
Gewicht	7,3 t
Segelfläche	82 m ²
Segeltragezahl ¹	4,7
Grundpreis	234 430 €
Preis segelfertig ²	247 561 €
Stückzahl/seit	36/2011
YACHT-Test	01/2012

Variantenreich und solide gebaut. Gelungener Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Fahrtenkomfort. Innen variabel. Preislich gehoben



SALONA 38

Lüa (Rumpflänge)	11,50 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,15 m
Breite	3,62 m
Gewicht	6,3 t
Segelfläche	88 m ²
Segeltragezahl ¹	5,1
Grundpreis	142 205 €
Preis segelfertig ²	151 916 €
Stückzahl/seit	29/2011
YACHT-Test	03/2012

Stark betuchtes, leichtes Boot aus Kroatien mit vielen guten Ideen in diversen Varianten. Zwei oder drei Kabinen. Preislich attraktiv



XP-38

Lüa (Rumpflänge)	11,58 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,36 m
Breite	3,70 m
Gewicht	6,8 t
Segelfläche	83 m ²
Segeltragezahl ¹	4,8
Grundpreis	258 825 €
Preis segelfertig ²	279 125 €
Stückzahl/seit	50/2011
YACHT-Test	23/2011

Exquisites Performance-Boot, reichhaltig ausgestattet, sauber gebaut, perfekte Steuerung und Trimmeinrichtungen. Keine Innenvariante



übrigens serienmäßig als 24-fache Talje ausgeführt und funktioniert hervorragend; der Zweisalingmast von Seldén lässt sich damit maßvoll biegen und das Groß auf Wunsch schön flachziehen.

STARKER AUFTRITT

Was beim Test zuweilen nötig wird; es weht sehr heterogen zwischen 10 und 15 Knoten, zwischendurch auch mal mehr. Dazu Winddreher des Kalibers 100 Grad plus. Gute Testbedingungen sehen anders aus. Indessen lässt sich ansatzweise bestätigen, was die Speedprognosen von Judel/Vrolijk ver-

sprechen: Wendewinkel von rund 80 Grad sind drin und Am-Wind-Geschwindigkeiten von über 7,0 Knoten. Raumschots mit dem bunten Tuch in Gennakerform rutscht sie schon mal los, beschleunigt schnell, nähert sich jetzt schon der Zweistelligkeit.

Das besonders Erfreuliche: Die Dehler 38 zeigt sich als sehr steif, was besonders beim Fahrtensegeln angenehm ist. Selbst bei einer provozierten Krängung von gut über 25 Grad kündigte sich kein Strömungsabriss am Blatt an. Kalle Dehler: „Das war uns sehr wichtig, wir haben im Rechner viel mit der Ruderposition und der Fläche gespielt.“ Mit

Erfolg. Torsten Conradi, Geschäftsführer bei Judel/Vrolijk & Co., dazu: „Die Rumpfform ist gut ausbalanciert, bei viel Lage wird der Trimm nicht vorlastig, die Kontrolle bleibt auch mit Druck erhalten.“

Und: Das Boot steuert sich schlichtweg traumhaft; die beiden Räder (optional aus GFK gefertigt) arbeiten über Ketten und Drahtzüge reibungsarm. Eineinhalb Umdrehungen sind es von Anschlag zu Anschlag, das ist direkt genug und bedeutet, dass an der Kreuz ein Armhub reicht – sich also das Steuern im seitlichen Sitzen einfach und bequem gestaltet. →

SCHNELLER WOHNEN



Kalle Dehler nennt sein Boot wieder **SPORTHOTEL**. Das passt. In der **COMPETITION-VERSION** erhält die Dehler 38 sogar Stoff- statt Holzschränke, um Gewicht zu sparen

SCHNELL KANN AUCH GEMÜTLICH SEIN



MOBIL

Durch den nach achtern geschobenen Tisch wird eine Zusatzkoje möglich



GELUNGEN

Die Pantry überzeugt durch viel Platz und reichlich Möglichkeiten zum Stauen



DURCHGÄNGIG

Die Tür zum Bad trennt bei Bedarf auch den kleinen Dusch- und WC-Raum ab



WILLKOMMEN

Im Niedergang fand sich noch Platz für zwei praktische offene Ablagen



ANGENEHM

Spots, Leselampen und indirekte Beleuchtung sorgen für eine angenehme Stimmung



PRAKTISCH

Einfacher stauen, schneller finden: Schubladen statt nur Zugang von oben

Was unterwegs noch auffällt: Die Vorarbeit mit dreidimensionalen Rechnermodellen scheint sich in mehrfacher Hinsicht auszahlt zu haben. So liegen alle Leinen sauber und störungsfrei. Groß- und Genuaschoten beispielsweise laufen parallel zu Aufbau und Süll und benötigen so keine Tunnel. Die Fallen sind jedoch verdeckt in Schächten geführt. Tiefer legen lassen sich auch die Klampen; sie werden bei Nichtgebrauch nach unten ins Deck geschoben. Versenkt sind übrigens auch die Seeventile, die bündig mit der Außenhaut abschließen.

Die 105-prozentige Genua wird in der Standardversion gerollreift. Die Trommel sitzt über Deck; eine Montage unter Deck wie auf der Dehler 41 beispielsweise wäre dem sportlich-reduzierten Boot angemessener. Gut passen dagegen die Segel des Testbootes zum Schiff: Es war ausgestattet mit Elvströms höherwertiger Ware namens Fast Cruising Laminate (FCL). Die Triradialsegel standen ausgesprochen ordentlich, gefielen durch eine saubere Profilierung und ließen sich gut an die unterschiedlichen Windbedingungen anpassen.

ZUWEILEN SINNVOLLE EXTRAS

Bedienbarkeit und Segelleistung stimmen. Geschwindigkeit – weder Hexerei noch oberste Prämisse auf einem Boot, das auch zum Fahrtensegeln taugen soll. Der Kompromiss zählt, und der beginnt bei einem Performance-Cruiser ebenfalls an Deck. Die Badeplattform schließt das offene Heck und ermöglicht einfachen Zugang zum Wasser und Land. Das immerhin 2,16 Meter lange und 0,95 Meter breite GFK-Teil vergrößert das Cockpit am Ankerplatz wirkungsvoll. Es wird per Leinenzug und unterstützt von Gasdruckfedern bewegt. Ein großer klappbarer Cockpittisch parzelliert die große Plicht und bildet eine gute Möglichkeit zum Abstützen, Festhalten sowie für die Montage des Plotters. Heckklappe (2370 Euro) und Cockpittisch (1650 Euro) sind beide Extras – und wären kontraproduktiv auf der Competition-Version.

Ein Zugeständnis an die Belange des Fahrtenseglers ist auch die flache, aber immerhin serienmäßig vorhandene Scheuerleiste aus Aluminium. Sie lässt sich für 1590 Euro gegen eine aus rostfreiem Stahl austauschen, die auch ein bisschen dicker ausfällt und so besseren Schutz bietet.



Der Navitisch ist in Längsrichtung nach vorne geschoben und dient so auch als Dinette

RUNDE FORMEN SIND WIEDER DA. UND NEUE IDEEN GIBT ES AUCH NOCH

VARIABLER AUSBAU

Unter Deck die Überraschung: Runde Formen sind wieder da. Ein geschwungener Salontisch, der trapezförmige Navitisch, die abgerundeten Oberschränke, über denen noch Rumpffenster eingebaut sind, Umleimer: Die Einbauten zeigen recht große Radien, die im Gegensatz zu den eckigeren Interieurs der Konzernschwester Hanse-yachts stehen.

Wobei die Dehler positive Merkmale der Fahrtenlinie übernommen hat: die Varianz. Der Kunde wählt zwischen drei Holzstilen für den Ausbau (Mahagoni, Teak, Eiche), zwei Fußböden (Streifen, Schwarz), diversen Polsterstoffen- und -farben, Matratzensorten und, wichtiger noch, zwischen drei oder zwei Kabinen. Im Heck also zwei Kammern oder anstelle der Backbordkabine eine große Backskiste. Die Kabinen sind durch doppelte Längsschotten akustisch isoliert. Zwischen den beiden Holzänden steht Schrankraum zur Verfügung. Die beiden Kojen fallen unterschiedlich breit aus. So ist die an Steuerbord immerhin 1,50 Meter breit, während die an Backbord lediglich 1,33 Meter misst.

Pfiffig: Die Kabine wird durch das Bad erreicht, das aber mit normalem Salonfußboden belegt ist. Denn Dusche und Toilette sind zusammen in einem kleinen separaten Raum untergebracht, der mit der Badezimmertür geschlossen wird.

Gut nachgedacht hat das Entwicklerteam auch im Salon. Dort lässt sich der Navigationstisch in Längsrichtung in einer Schiene gelagert verschieben. In der vorderen Position gibt er einen zweiten Sitzplatz frei; der Navigator blickt in Fahrtrichtung, und der Tisch dient auch als Dinette. Nach achtern gefahren, schließt das mobile Möbel ans Bad an und ermöglicht in Kombination

mit einem Einlegepolster eine, wenn auch nur 1,90 Meter lange Kojе, die aufgrund ihrer zentralen Lage zumindest auf See willkommen ist. Durch die Verschiebbarkeit lässt sich das Backbordsofa auch bei aufgeklapptem Salontisch erreichen.

Zu erwähnen ist weiterhin die Pantry, denn die ist ordentlich groß und gut ausgestattet. Ofenkocher, zwei Spülen und vor allem der sowohl von oben als auch von der Seite aus zugängliche, etwa 130 Liter fassende Kühlschrank können begeistern. Um mehr Arbeitsfläche zu erhalten, sind die Waschbecken und der Kocher mit Einlegebrettern abdeckbar, eine simple gute Lösung.

Insgesamt wirkt das Schiff wertig und gut ausgebaut. Zwar ließen sich auf dem Prototypen noch Bereiche finden, in denen großzügig mit Dichtungsmasse gearbeitet wurde, und es passten nicht alle Bodenbretter perfekt, aber das dürften Petitessen sein, die jede Werft in den Griff bekommen sollte. Neben der generellen Anmutung gefallen aber durchaus Detailarbeiten wie verschliffene Kanten auch in nicht sofort einsehbaren Bereichen, Belüftungslöcher unter Pols- →



Die Wanten sind außen angeschlagen, das 105-prozentige Vorsegel ist groß genug

WAS DER DESIGNER SAGT

tern, robuste Scharniere und Gasdruckfedern in den Oberschränken. Aber auch das etwa 80-seitige Bootshandbuch, das hervorragend jede Installation auf dem Schiff dokumentiert, ist ein Beleg für das Bekenntnis zur Qualität.

Aus der langjährigen Dehler-Praxis kommen willkommene Details wie Ablagefächer am Niedergang, solide, aber nicht den Kopfraum behindernde Handläufe im Salon oder teilweise Schubladen unter den Sofas, die das nervige Entfernen der oftmals nicht zu den Ausschnitten darunter passenden Polster obsolet machen. Gelungen weiterhin das Beleuchtungskonzept mit Spots, Leselampen und der zentral dimmbaren indirekten Beleuchtung.

Die Belüftung erfolgt über Vor- und Mittelluk sowie die nach außen aufklappbaren einzelnen Aufbaufenster. In den Achterkammern stehen je ein Decksluk und ein Cockpitfenster zur Verfügung. Die Öffnungen sind beim Regattasegeln hochwillkommen, um Reste von Schoten und Fallen verschwinden zu lassen.

HOCHWERTIGE BAUWEISE

Viel wichtiger: Das Boot ist aufwendig gebaut. Als Laminierharz kommt das hochwertige Vinylester zum Einsatz, was für Osmosefreiheit bürgen sollte. Die Bodengruppe mit



Der Geschäftsführer von Judel/Vrolijk **TORSTEN CONRADI** über seinen jüngsten Performance-Cruiser

Die Dehler 38 verfügt über Merkmale, die bei den Mitbewerbern kein Standard sind. Der Mast steht weiter hinten, dadurch wird das Vorsegeldreieck größer. Oft muss bei Serienbooten ja der Kiel weiter nach vorne geschoben werden, um Hecklastigkeit zu vermeiden. Der Competition-Kiel ist schon fast Regattaboot-Standard. Die Möglichkeit einer schönen Heckklappe haben viele andere Performance-Boote ebenfalls nicht.

eng stehenden Wrangen und Stringern besteht aus GFK und ist anlamiert, was eine homogenere Struktur als einen Stahlrahmen im Kunststoffrumpf ergibt. Deck und Rumpf sind handlamiertes Sandwich mit Balsaholzkern, was für Beulsteifigkeit sowie thermische und akustische Isolation steht.

Bauweise, Bedienung, Komfort, Segel-eigenschaften, dazu Varianz, Stil und Linie – alles gut, wenn nicht besser. Und dieses komplette Paket gibt's zu einem fair-niedrigen Preis. Die etwas kleinere Dufour 36 und die etwas größere Salona 38 kommen zwar günstiger. Deutlich teurer jedoch sind die ebenfalls etwas längeren und besser vergleichbaren Typen Grand Soleil, XP und Solaris. Wobei hier ein Interessent seine Vorlieben und Wünsche definieren und dieses Paket genau anschauen muss. Denn die höheren Vorstellungen der Konkurrenz erklären sich zum Teil auch durch einen besseren Ausrüstungsstandard.

In Sachen Preis noch wichtig: Für die Dehler läuft gerade eine Geburtstagsaktion: Das Carbonrigg gibt's zum halben Preis und die guten FCL-Segel dann umsonst dazu.

Aber das beste Geschenk zum 50. Geburtstag hat sich Dehler mit der neuen 38er selbst gemacht.

FRIDTJOF GUNKEL