19 Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

Yacht

19

31.8.2016

WWW.YACHT.DE

RUDERANLAGEN

Neuer Trend im Yachtbau: Aber ist doppelt wirklich besser?

SEITE — 84

SEGELSPEKTAKEL

Atemberaubende Manöver in den norwegischen Schären

SEITE — 44

„MAVERICK TOO“

Gelebter Traum: Johannes Erdmann über zwei Jahre unter Segeln

SEITE — 30

ERSTER TEST

RÜCKKEHR EINES BESTSELLERS

Kann die neue Dehler 34 den größten Erfolg der Werft wiederholen?

SEITE — 18

RAUMWUNDER

Acht Kojen auf sieben Metern: Phobos 24.5

SEITE — 74

„WAPPEN VON BREMEN“

Die neue Vereinsschiff geht auf große Fahrt

SEITE — 110

REVIERREPORT

Comer See: Genießer-Törn in Bella Italia

SEITE — 64

DEUTSCHLAND 5,20 EURO

A: 5,90 EURO

CH: 9,60 FRANKEN

4 190744 005204 19

BeNeLux 6,00 € – Italien 6,90 € – Spanien 6,90 € – Frankreich 6,90 €
Slowenien 6,90 € – Griechenland 7,50 € – Dänemark 57,00 DKK
Printed in Germany – H 74 40

YACHT.DE

INHALT

19
31. AUGUST 2016

DIE NEUE DEHLER 34: TEST UND VERGLEICH MIT DER OPTIMA 18

COMER SEE 64

YACHT-RUBRIKEN

HORIZONTE 6
AKTUELL 8
VERLAGSIMPRESSUM UND INSERENTENVERZEICHNIS 109
NUE AUF YACHT.DE 118
LESERBRIEFE 119
IMPRESSUM 120
VORSCHAU 121
KIELWASSER 122

YACHT-LESER-HOTLINE

ALLES UNTER EINER NUMMER:
ABO-SERVICE, KLEINANZEIGEN,
HEFTNACHBESTELLUNGEN U. V. M.

0521/55 99 11

TITEL

18 **DEHLERS NEUE** Die mittlerweile zur Hansegruppe gehörende Werft rundet ihr aktuelles Programm mit einer 34 ab. Die ist eine Nachfolgerin des schon legendären Performance-Cruisers gleicher Bezeichnung, der rund 1300-mal gebaut worden war. Die YACHT hatte Gelegenheit, die neue Dehler 34 exklusiv zu testen und dabei mit der alten zu vergleichen. Eine spannende Zeitreise durch das Gestern und Heute moderner Yachtkonstruktion und ein Blick auf eine deutsche Erfolgsgeschichte

TITELFOTO
Den großen Vergleich auf dem Greifswalder Bodden fotografierte Michael Amme

PANORAMA

30 **BLAUWASSER** 14 Länder, 692 Tage, 15 300 Meilen – und rund 320 000 Menschen, die ihre Reise im Netz verfolgt haben: die Törnbilanz von Cati Trapp und Johannes Erdmann

40 **SEEZEICHEN** Spektakuläres Ende eines Leuchtturms: Er stürzt von einer dänischen Klippe in die Nordsee

44 **SZENEREPORT** Alljährlich feiern die Fans einer norwegischen Bootsklasse ein Fest mit Kultcharakter – und überbieten sich mit atemberaubenden Manövern in den Schären

52 **BOOTSBAU** 50 Jahre Swan – Stelldichein der Traumyachten bei der großen Jubiläums-Party in Finnland

62 **RECHT** Juristen-Zwist um Alkoholgrenzen auf ankernden Yachten

64 **REVIER** Reiseziel der Extraklasse: Wie der Comer See Segler verwöhnt

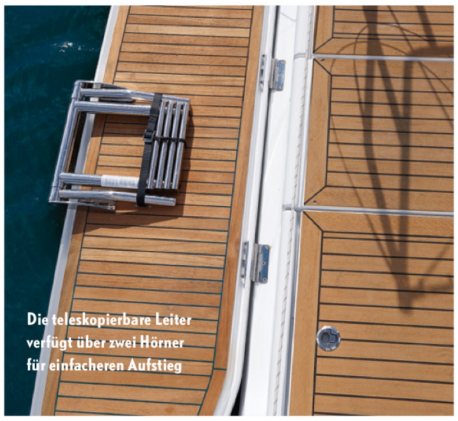
Starke Gegensätze: Spi, flacher Freibord und IOR-Rumpf gegen Gennaker, viel Volumen und ORCi-Orientierung auf der neuen Dehler

GUTE JAHRGÄNGE

Mit der **DEHLER 34** *rundet die älteste deutsche Großserienwerft das aktuelle Programm nach unten ab. Hat die Neue das Zeug zum Klassiker wie vor 30 Jahre die Optima? Ein Rück- und Ausblick*

FOTO: YACHT/M. AMME

Der Platz hinter den optionalen Rädern reicht gerade so aus


Die teleskopierbare Leiter verfügt über zwei Hörner für einfacheren Aufstieg

Die Genuaschot kann man vom Rad aus auch mit der achteren Winsch bedienen

DAS BOOT LÄSST SICH IDEAL DEN INDIVIDUELLEN WÜNSCHEN ANPASSEN

Ein neues, 34 Fuß langes Serienschiff muss dem bootsinteressierten Menschen nicht zwangsläufig den Blutdruck nach oben treiben. Auch nicht, wenn es aus einer renommierten Werft stammt und von namhaften Konstrukteuren gezeichnet wurde. Wenn es sich dabei allerdings um eine Dehler in dieser gängigen Größe handelt, wird's schon spannender. Immerhin rangiert die älteste deutsche Serienwerft in Umfragen der YACHT stets in den Top Drei, wenn es um den Bootsbesitz oder gar um die Traumyacht geht.

Wichtiger noch: Dehler schafft derzeit Besonderes. Die Werft zeigt bereits mit den älteren Schwestern, dass der Performance-Cruiser lebt und Stückzahlen machen kann. Die Dehler 38 markierte 2013 den Start und wurde sogleich mehrfach ausgezeichnet, auch mit dem prestigeträchtigen Award Europas Yacht des Jahres. Es folgten die 46 und zuletzt die 42, alles vielbeachtete Typen aus dem totgesagten Segment des sportiven, regattabahntauglichen und dennoch komfortabel bewohnbaren modernen Bootes. Ein Credo, das Dehler seit jeher lebte und an dem sich nichts geändert hat, seit Hanseyachts im Jahr 2013 die Marke aus Freienohl übernahm.

Und nun die 34, die das existente 35-Fuß-Design von Simonis/Voogd ablösen wird. Endlich, möchte man fast ausrufen. Weil die Größe gut handhabbar für die gängige Zweier-Crewstärke und somit auch für die kleine Familie ist, der Preis im Rahmen der Möglichkeiten erschwinglich gestaltet werden konnte und auch, weil die erste Dehler 34 quasi als Prototyp des modernen Performance-Cruisers gilt.

1980 war das, zur Blüte der International Offshore Rule, einer Zeit, die viele heute noch als gut oder gar golden bezeichnen würden. Mit der db1 und später der 2 (s. auch Seite 27) fuhr Dehler internationales Silber bis zum Weltmeistertitel ein und brachte das Boot in der Serie auf den Markt. Es sollte in verschiedenen Derivaten von der Dehler bis zur Optima 106 rund 1300-mal gebaut werden – ein noch bestehender Rekord.

MIT HERZBLUT DABEI

Da liegt sie nun, die Neue, in Greifswald am Auslieferungssteg. Achtern breit, offenes Heck, per Klappe geschlossen, der markante dynamische Aufbau mit den langgezogenen Katzenaugen, ein hohes Rigg, der Bug mit einem GFK-Spriet verlängert.

Im Cockpit: Karl Dehler werkelt mit Maßband, Notizblock und Dyneema-Stropps. „Kalle", wie ihn alle nennen, ist in seinem Element und wie immer mit vollem Elan dabei. Fine-Tuning. Die auf beide Seiten geführte Achterstagtalje stört noch den Rudergänger, sie wird mit Blöcken beigebunden. Der Projektmanager war schon zur Hansegroup gestoßen, bevor es die Dehler-Werft tat; nun sind beide wieder zusammen. Ein großer Gewinn, auch weil der Mann mit dem Namen für sein Handeln einsteht.

Und der Kreis schließt sich weiter, nebenan liegt eine Optima 106 von 1987, ein Derivat der alten Dehler 34 zum Vergleich mit der aktuellen Ausgabe. Sie gehört Kalles Tochter Rebecca. Die frühere Deutsche Meisterin im 420er, zusammen mit Bruder Thomas, möchte mit dem vom Großvater entwickelten Boot auf Blauwasserreise gehen. Eine Seglerdynastie eben.

Raus aus dem Ryck, durch die immer noch handbediente Wiecker Holzklappbrücke auf den Greifswalder Bodden. Schon die schnell gesetzten Raumwindsegel zeugen vom Zeitenwechsel. Die Crew auf der alten Dehler muss einen Baum mit Toppnant und Niederholer und Schoten mit Barberholer für den Spinnaker riggen. Auf der neuen wird das Vorschiff noch nicht einmal betreten, um den Gennaker an der Nase zu setzen. Und die Geschwindigkeiten? Ohne Mühe zieht die neue 34 an der Optima vorbei, nach Belieben. Das Erstaunliche: Die Alte hat sogar etwas mehr Segelfläche im Verhältnis zum Gewicht, fährt eine Segeltragezahl von 4,9 im Vergleich zu den 4,8 der Dehler 34. Eigentlich müsste sie der Neuen Paroli bieten können. Der widerstandsärmere Rumpf, ein glatteres Unterwasserschiff und frischere Segel stehen dem jedoch anscheinend entgegen.

ANDERS, NICHT ARTIG

Im Vergleich bietet die alte Optima vor allem **WENIGER PLATZ,** *auch im Cockpit. Mit geringerem* **FREIBORD** *segelt das Boot deutlich nasser an der Kreuz*

VORBILD
Warum gibt es das nicht mehr? Durchsichtige Schiebelukgarage für mehr Licht unten

VORLÄUFER
Keine Badeklappe, aber so ähnlich: Das schmale Heck lässt sich öffnen

Auf der Kreuz zeigt sich bei rund 12 Knoten Wind ein ähnliches Bild. Die alte Optima segelt ordentlich und auch recht hoch, aber es fehlt eine größere Genua; das neue Boot ist ihr klar überlegen. Kalle Dehler: „Trotz des höheren Rumpfes haben wir durch den moderneren Kiel und die größere Breite mehr Stabilität."

Die Dehler 34 von 2016 bringt bei diesen Bedingungen hoch am Wind Speeds von rund 6,5 Knoten ins Wasser bei Wendewinkeln von unter 90 Grad. Dazu begeistert das Steuern. Die Neue entwickelt den favorisierten leichten Ruderdruck, der über Traveller und Großschot hervorragend justierbar ist. Mit eineinviertel Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag steuert sie sich schön direkt. Sie zeigt sich agil in der Wende und nimmt Wellen dynamisch. In später auftretenden Böen zeichnet sich die Judel/ →

FOTOS: YACHT/M. AMME

Trifft jeden Geschmack: zeitlose Eleganz im Salon. Drei Holzoberflächen, drei Bodensorten und zwei Arbeitsplatten stehen zur Wahl

FUNKTIONALE PANTRY
Zwei Waschbecken, zweifach zugänglicher Kühlschrank und ausreichend Stauraum: Die Pantry kann sich sehen lassen

ABGETEILTE DUSCHE
Mit der Tür wird der Dusch-/WC-Raum von der übrigen Nasszelle oder beide Räume vom Salon getrennt. Wird schon kopiert

VERSTECKTE TECHNIK
Platz für die Schalter, Funk, Musik und weitere Einbauten. Das Ganze verschwindet bei Bedarf hinter zwei Klappen – schön!

Vrolijk-Konstruktion durch eine hohe Stabilität aus; auch mit mehr Krängung besteht keine Tendenz zum Sonnenschuss.

Kalle Dehler: „Das war uns ein sehr wichtiger Punkt in der Konstruktion. Wir haben deshalb das Ruder weiter vorn platziert, wo es keine Gefahr läuft, bei viel Schräglage Luft zu ziehen und es so von oben zu einem Strömungsabriss kommen kann, der sich blitzschnell bis ganz nach unten fortsetzt." Daher habe man auch in Kauf genommen, dass der Ruderkoker am Fußende innen an der Trennwand zur Backskiste durch das Kojenpolster in der Heckkabine verläuft.

FÜR EINHAND SCHNELL UMBAUBAR

Jedenfalls steuert sich die Dehler 34 genussvoll, wozu auch die ordentlichen Sitzpositionen beitragen. Auf einem Boot dieser Größe wird das für die Konstrukteure ein Kampf um Zentimeter, besonders mit geteiltem Achterstag, das großes Störpotenzial für den Rudergänger hat, will dieser hinter dem Rad stehen. Denn der Aufbau braucht Platz für das Interieur, die Duchten benötigen Länge zum Sitzen und Liegen, dann kommen die Räder – und schon wird's achtern eng. Auf der Dehler gelang der Kompromiss.

Und es fand sich sogar noch Raum für die neuen sogenannten Plotter-Pods: formschön-schicke Konsolen für die elektronischen Seekarten. Was jedoch deren doppelte Ausführung und zwei Plotter bedingt, will man vom jeweils benutzten Rad aus gute Sicht und den direkten Zugriff auf die Instrumente haben.

ENG, ABER VOLLSTÄNDIG

Flacherer Rumpf, **KLEINERER AUFBAU** *– der Salon passt aus heutiger Sicht eher zu einem* **26-FUSS-BOOT.** *Er bietet aber eine komplette Navigationsecke und gute Seekojen*

ANDERE GEWICHTUNG
Die Zentrale am Niedergang: viele Instrumente, ein echter Kartentisch, dazu ein Sitz

WENIGER KOMFORT
Kein Ofen, kein Warmwasser, eine kleinere Eisbox – wie's vor 30 Jahren nun mal war

Apropos Erreichbarkeit: Die Genuaschoten laufen auf Winschen in üblicher vorderer Position im Süll. Und die Tampen des German Sheeting System enden auf Trommeln, die direkt vom Rudergänger aus erreichbar sind, sie lassen sich abklemmen. Die liegenden Hebelstopper für die Großschot und die Schotführungen erlauben es zudem, beide Schoten auf die achteren Winschen zu führen: in Lee die Genua-, in Luv die Großschot. Zum Wenden wird die Großschot in Luv abgeklemmt und die Genua dort im Manöver dichtgeholt. Nachdem im alten Lee die Genua losgeworfen wurde, ist die Winsch wieder für die Großschot frei. Somit ist das Boot perfekt einhand- und kleincrewtauglich.

DIE RÜCKKEHR DER PINNE

Im Standard ist das Boot mit einer Pinne ausgestattet. Die langt aufgrund der vorlichen Position des Ruders recht weit ins Cockpit. Das kann im Regattabetrieb mit mehreren Personen stören, weil es vorn in der Plicht zwischen den Genuawinschen und dem Niedergang eng wird. Beim Fahrtensegeln jedoch sitzt der Steuermann fast unter der Sprayhood und erreicht auch alle Winschen, ohne Abklemmerei der Schoten. Unsere Prognose: Die Pinne werden nur die wenigsten wählen, auch wenn die Radanlage rund 3500 Euro Aufpreis kostet. Räder haben sich nun mal durchgesetzt, sie gelten vielen als schiffiger und bringen Platz.

Ebenfalls Standard ist ein 1,95 Meter tiefer Kiel, ein großes Maß für ein 34-Fuß-Boot. Die Flachversion geht 1,55 Meter tief und ist 125 Kilogramm schwerer; der Performance-Kiel aus dem Competition-Paket ragt satte 2,10 Meter ins Wasser und ist 400 Kilogramm leichter als die Basisware. Dazu gibt es entsprechende Ruderblätter, das Competition-Profil kann durch die belastbarere geringer dimensionierte Nirowelle dünner ausfallen. In jedem Fall kommen selbstausrichtende Ruderlager zum Einsatz. Die Jefa-Doppelradanlage arbeitet mit nur einem Seil, was etwas günstiger in der Produktion ist, aber keine Redundanzen im Schadensfall mit sich bringt (siehe auch Seite 84).

Für das Rigg wird im Standard ein Zweisalings-Seldénprofil angeboten, in der Competition-Variante ist es rund 70 Zentimeter länger und bringt neben Rodrigg sechs Quadratmeter mehr Tuch an den Wind. Die Sportversion ist auch als Carbon-Ausführung zu haben. Im Grundpreis sind bereits Elvströms triradial geschnittene sogenannte FCL-Segel (Fast Cruising Laminate) an Bord. Die hochwertigen Tücher haben mit üblicher OEM-Ware wenig gemein. Sie zeigen eine saubere Formgebung, sind trimmfreudig, auch bei mehr Wind profiltreu, und ihnen ist eine hohe Haltbarkeit zuzutrauen. Für Letzteres stehen auch die vier durchgehenden Segellatten im Groß.

In jedem Fall überzeugen das Deck und sein Layout in Funktion und auch Ausstattung. Beispiele: Die Sitzpositionen im Cockpit sind hervorragend, ein Rezess in den Duchten bietet den Füßen Halt, wenn man bei Lage bequem auf dem Süll sitzt. Groß- und Genuafall sind mit reckarmen Dyneema-Kernen bestückt. Die Genuaschienen liefern einen Schotwinkel von 12 Grad. Mit optionalen Inhaulern lässt sich der wirkungsvoll verkleinern. Die Genuawagen sind leinenverstellbar. Zehn Stopper im Fallenschapp genügen. Der feste Baumkicker ist im Standard an Bord. Die Fallen verschwin- →

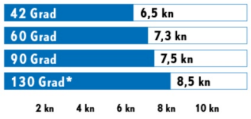
FOTOS: YACHT/M. AMME

DEHLER 34

Die Werft bietet drei Masten, drei Kiele und zwei Ruderblätter an. Es gibt zwei Kabinen

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM



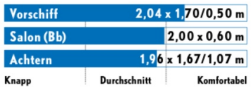
Windgeschwindigkeit: 11–13 kn (4 Bft.)
Wellenhöhe: ca. 0,1 Meter

** Mit Gennaker*

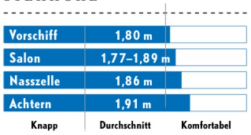
POTENZIAL

Der Wert gilt für die Competition-Version, die Normalvariante kommt auf 4,4

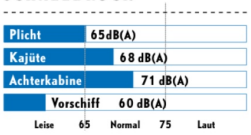
KOJENMASSE



STEHHÖHE



SCHALLDRUCK



Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 5,7 kn, 2200 min⁻¹

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: ²√S/³√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

Yacht-BEWERTUNG

Mit der Dehler 34 hat die Werft das Konzept der erfolgreichen 38 und ihrer jüngeren Schwestern nicht nur fortgeführt, sondern weiterentwickelt. Bugnase und Plotter-Pods sind zwei Beispiele dafür. Ansonsten: ein erwachsenes, gelungenes Schiff für moderne Segler, das sich an viele Vorlieben anpassen lässt

Konstruktion und Konzept
- ⊕ Viele Leistungsstufen wählbar
- ⊕ Modern-zeitlose Linien
- ⊕ Angemessene Preisgestaltung

Segelleistung und Trimm
- ⊕ Großes Leistungspotenzial
- ⊕ Hohe Stabilität
- ⊕ Gute Trimmmöglichkeiten

Wohnen und Ausbauqualität
- ⊕ Gefälliger Innenausbau
- ⊕ Dusche separierbar/Raum
- ⊕ Schubladen unter den Sofas

Ausrüstung und Technik
- ⊕ Gehobene Grundausstattung
- ⊕ Stauräume im Heck optimal genutzt
- ⊖ Kleinere Ausbaumängel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	*Judel/Vrolijk & Co*
CE-Entwurfskategorie	*A*
Rumpflänge	*10,30 m*
Gesamtlänge	*10,70 m*
Wasserlinienlänge	*9,60 m*
Breite	*3,60 m*
Tiefgang/altern.	*1,95/2,10, 1,55 m*
GPH-Rennwert	*633 sec/nm*
Gewicht/altern.	*5,95/5,45, 6,10 t*
Ballast/altern.	*2,10/1,70, 2,25 t*
Masthöhe ü. Wl./alt.	*16,27/17,02 m*
Großsegel/altern.	*37,5/41,0 m²*
Rollgenua (105 %)/alt.	*27,5/30,0 m²*
Maschine (Volvo)	*13 kW/18 PS*
Kraftstofftank (Kunststoff)	*160 l*
Frischwassertank (Kunststoff)	*230 l*
Fäkalientank (Kunststoff)	*35 l*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Sandwich mit Balsaholzkern im Handauflageverfahren. Schotten mit Winkellaminat befestigt, Rumpf-Deck geklebt und teilweise laminiert

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	*129 115 €*
Segelklare Übergabe	*464 €*
Preis segelfertig²	*133 023 €*

Standardausrüstung² inklusive:
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung

Segelkleid	*1095 €*
Anker/Kette	*821 €*
Fender/Festmacher	*360 €*
Antifouling	*1168 €*

Darüber hinaus im Preis enthalten:
Faltpropeller, Dyform-Rigging, versenkbare Klampen, Traveller, Dyneema-Fallen, selbstausrichtende Ruderlager, Baumkicker, Dimmer-System

Garantie/gegen Osmose	*2/2 Jahre*

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

Leinenverstellbare Holepunkte	*inkl.*
Traveller mit Leinenführung	*inkl.*
Elektrische Ankerwinsch	*1654 €*
Rohrkicker	*inkl.*
Achterstagspanner	*inkl.*
Springklampen	*inkl.*
Sprayhood	*1726 €*
Teak im Cockpit	*536 €*
UKW-Funkgerät	*1178 €*
Logge und Echolot	*893 €*
Windmessanlage	*1178 €*
Autopilot	*1250 €*
Ladegerät	*inkl.*
Landanschluss mit FI-Schalter	*inkl.*
230-Volt-Steckdose (eine)	*inkl.*
12-Volt-Steckdose in der Navi	*inkl.*
Heizung	*3927 €*
Druckwassersystem	*inkl.*
Warmwasser-Boiler	*inkl.*
Dusche WC-Raum	*inkl.*
Cockpitdusche	*inkl.*
Komfortpreis²	*145 365 €*

Werft *Dehler, Ladebower Chaussee 11, 17493 Greifswald; www.dehler.com*

Vertrieb *Händlernetz*

DEHLER 34/OPTIMA 106

Yacht-BEWERTUNG

Das recht sportliche und bewährte Schiff begeistert durch volle Urlaubstauglichkeit und solide Bauweise, es wurde in verschiedenen Varianten über 1300-mal gebaut. Ein echter Gebrauchtboottipp

Konstruktion und Konzept
- ⊕ Hoher Ballastanteil
- ⊕ Günstiger Gebrauchtbootpreis
- ⊖ Flacher Rumpf, schmales Heck

Segelleistung und Trimm
- ⊕ Solide Eigenschaften
- ⊕ Viel Segelfläche
- ⊕ Simple Trimmeinrichtungen

Wohnen und Ausbauqualität
- ⊕ Seegerechte Salonkojen
- ⊕ Gelungene Raumaufteilung
- ⊕ Sauberer Innenausbau
- ⊖ Stehhöhe knapp

Ausrüstung und Technik
- ⊕ Funktionales Deckslayout
- ⊖ Originalmotor nur einkreisgekühlt

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Van de Stadt
Rumpflänge	10,10 m
Gesamtlänge	10,60 m
LWL	8,60 m
Breite	3,40 m
Tiefgang/alternativ	1,70/1,45 m
Gewicht	3,8 t
Ballast/-anteil	1,8 t/47 %
Großsegel	27,8 m²
Genua	32,8 m²
Segeltragezahl²	4,9
Neupreis 1982	57 350 €
Gebrauchtbootpreis (ø)	30 000 €

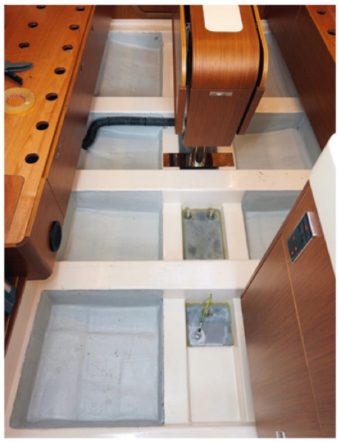
den bei Bedarf in Decksluken. Das Steckschott ist teleskopierbar. Sinnvoll positionierte Haltegriffe am Niedergang, am Cockpittisch und auf dem Kajütdach verschaffen Sicherheit. Insgesamt alles effektive Lösungen von Seglern für Segler – zuweilen an den Buchhaltern vorbei. So ist man es von Dehler gewohnt.

EIN UNIVERSELLES INTERIEUR

Für eine auf der Praxis fußende Entwicklung stand Dehler schon immer, es ist eine latente Regel, die sich durch die Geschichte der Firma zieht: pfiffige Ideen, die eine oder andere Innovation, gute Steuerbarkeit und ein ordentliches Segelverhalten auch bei weniger als zehn Knoten Wind. „Damals wie heute: Wir wollen keine werftvorgerefften Schiffe!", sagt Karl Dehler. Das alles trifft auch auf die neue Dehler 34 zu.

Angekommen in Stralsunds schöner Stadtmarina, treten aber auch wieder die Unterschiede zwischen dem ersten und dem jüngsten Performance-Cruiser zutage. Während der Bugspriet des neuen Bootes fast ⇀

TECHNIKRÄUME



LICHT UND SCHATTEN

Die Bodengruppe wirkt kräftig und scheint sauber anlaminiert. Mit nur einer Backskiste fällt diese groß und tief aus. Der Wassertank sitzt unter der Vorschiffskoje, nicht optimal für einen Performance-Cruiser. Am Motor sind bis auf den Impeller alle Teile gut erreichbar

FOTOS: YACHT/M. AMME; ZEICHNUNGEN: YACHT/N. CAMPE

ZUM VERGLEICH
Die Optima zeigt fast dieselbe maximale Breite, wird aber im Heck viel schmaler. Die Folgen sind ein kleineres Cockpit, viel weniger Platz unter Deck achtern und schlechtere Surfeigenschaften. Auch der Aufbau fällt deutlich niedriger als auf der Dehler 34 aus

im Stromkasten auf dem Steg stochert und so das Von-Bord-Gehen erschwert, ist es auf der flachbordigen alten Optima nur ein Schritt über die integrierte kleine Bugleiter; die Alte hat deutlich weniger Freibord. Das insgesamt klar größere Volumen des neuen Schiffs und das krass breitere Heck sind augenfällig.

Unter Deck setzen sich auf dem neuen Boot die modernen Linien fort, die eine Chance auf Zeitlosigkeit mitbringen. Das Interieur präsentiert sich wie bei den Schwestern mit einem Bekenntnis zur Rundung und einer Abwendung vom rechten Winkel. Auffällig wieder die Oberschränke mit den abgerundeten Klappen, die auch gleich ein ebenso löbliches wie kreatives Detail verbergen: Die waagerechten oberen Flächen der Schränke verfügen über Lüftungsschlitze. Das darüber an der Hinterkante der Klappe verklebte LED-Band sorgt für eine indirekte Beleuchtung, auch in den Schränken. Nur ein Detail.

VIEL VOLUMEN IST DAS GRÖSSTE PLUS DER MODERNEN BOOTSRÜMPFE

Ein positives. Wie auch die Schubladen unter den Sofas, deren Inhalt sich gut erreichen lässt. Oder das programmierbare Lichtsystem mit Dimmern, Spots und Lichtleisten. Das Raumbad mit einer Tür, die entweder die gesamte Nasszelle vom Salon oder nur den Dusch- und Toilettenraum vom Waschbeckenbereich abtrennt. Oder die festen Matratzen, der gut zugängliche Motorraum.

Der Innenraum bereitet wie das übrige Boot schlichtweg Freude und wirkt angenehm, einladend, wohnlich. Wer hinter die Kulissen oder nur genau hinschaut, wird kaum je enttäuscht. Zwar gibt es schon mal unsaubere Ecken und Stöße von Einbauten, die sich in der Serie vielleicht besser ausführen lassen, insgesamt zeichnen sich aber die Tischlerarbeiten durch einen guten halbindustriellen Standard aus. Die Installationen sind erreich- und nachvollziehbar. Blicke in die Bilge zeigen eine Bodengruppe mit dicht liegenden Fächern aus Spanten und Stringern sowie große Unterlegplatten für die Kielbolzen. Der durchgesteckte Mast steht sicher auf einem verstellbaren Fuß.

CARBON IM RÜCKGRAT

Auch im Unsichtbaren kann die neue Dehler 34 etwas bieten: Die Bodengruppe ist carbonverstärkt. In den ersten beiden Lagen des Rumpfes verwenden die Laminierer ⇀

EINE DEUTSCHE ERFOLGSGESCHICHTE

In der Blütezeit der **INTERNATIONAL OFFSHORE RULE** *gelangen Dehler große Siege, die stark zur Markenbildung beitrugen. Das Image der schnellen Fahrtenyacht hat sich bis heute gehalten*

„Luv": Der Serien-Dreivierteltonner war die Basis für 1300 gebaute Dehler 34

Nachdem Dehler mit der sieben Meter langen Kielyacht Sprinta Sport erste internationale Erfolge feiern konnte, wollte Werftgründer Willi Dehler das Konzept des tourentauglichen Regattabootes fortführen und auf die beliebt gewordene Zehn-Meter-Größe übertragen.
Zusammen mit Segelmacher Berend Beilken aus Bremen und dem niederländischen Konstrukteur Cees van Tongeren aus dem Büro Van de Stadt entwarf Dehler 1979 einen Dreivierteltonner nach der gängigen International Offshore Rule (IOR) und taufte den Typ db1 (nach Dehler und Beilken). Das Boot berücksichtigte zwar die verbreitete, aber immer radikaler werdende IOR, war aber kein Formelschinder mit extremen Vermessungsbeulen. Der Rumpf zeichnete sich durch harmonische Linien aus, wie ein gutes Fahrtenboot. Es verfügte jedoch über eine Bodengruppe aus Stahl, einen den Rumpf aussteifenden Gitterrohrrahmen, die Fallen waren versenkt, die Fußreling auf dem Vorschiff klappbar, und der Innenausbau bestand aus Schaumplatten.
Der erste Serien-Dreivierteltonner „Luv" räumte vor Kiel und Cowes sowie vor Miami beim SORC, der wichtigsten Regattaserie in den USA, ab. Schiff und Werft waren schlagartig bekannt, Ehrungen auf den Bootsmessen in Paris und London folgten. Bei den Weltmeisterschaften der Klasse langte es von 1980 bis 83 jeweils zu den Vize- und Serienweltmeister-Platzierungen. Die Titel gingen jedoch an verschiedene Einzelkonstruktionen.
Dann sollte die WM in Kiel stattfinden, im Heimatrevier der db-Yachten. Dehler rüstete nach und auf. Die Freienohler brachten die db2, eine radikale Weiterentwicklung, die sich von der Ursprungsidee des komfortablen Regattabootes entfernte und als Konzession an die immer schneller werdenden Einzelbauten IOR angepasst wurde, mit Vermessungshacke im Heck und dem Motor direkt über dem Kiel. Das kompromisslose Regattaboot fuhr nur noch eine auf Regelkonformität reduzierte Inneneinrichtung. Die Segelfläche wurde vergrößert, es gab einen filigraneren Mast, klassentypisch mit neutral stehenden Salingen und doppelten Backstagen, die Wasserlinie wuchs, und die Holepunkte wanderten bis in den dafür ausgeschnittenen Aufbau. Kiel und Ruder erhielten elliptische Formen, eine Konstruktion des jungen Schiffbauingenieurs Torsten Conradi (der heute zu den Inhabern von Judel/Vrolijk gehört, die alle Hanse- und Dehler-Yachten, also auch die neue 34, gezeichnet haben).
Conradi, Kalle Dehler und Co. siegten, und auch auf den zweiten, dritten und fünften Platz segelten Serienboote vom Typ db2. Weitere Erfolge in den USA und Japan schlossen sich an. Dennoch stoppte Willi Dehler 1986 die Produktion und ließ keine neuen Serien-Regattaboote folgen, zu stark wurden wieder die Einzelbauten, die auch die Kosten in die Höhe trieben.
Aus den harmonischen Formen der db1 jedoch entstand das Fahrtenboot Optima 101, das 1985 auf den Markt kam. Auch ein Schiff dieser Reihe hieß „Luv" und war erfolgreich: Sieg in der Nordseewoche vor Helgoland und im stürmischen Skagen-Rund-Rennen nach Kiel. Ein Jahr später ging aus dem Modell die Optima 106 hervor (siehe die ältere Dehler auf den vorherigen Seiten). WC und Pantry waren wie heute achtern angeordnet, und ebenso gab es eine optionale Radsteuerung. Das Modell wurde, um sich internationalen Gepflogenheiten anzupassen und die Werft sowie die Größe in Fuß statt Fantasienamen zu nennen, in Dehler 34 umgetauft.
Es wurde zum weltweiten Erfolg; rund 1300 Boote eines Typs sind heute kaum noch vorstellbar. Kalle Dehler: „Die Dehler 34 knüpft sehr schön an die Optima an, wenngleich sie viel mehr Raum und Komfort bietet und auch im Vergleich zum Regattaboot von damals noch viel besser segelt. Aber auf solche Zahlen müssen wir mit der Neuen erst einmal kommen."

„Positron": Dreivierteltonner-Weltmeister 1984 mit Kalle Dehler an der Pinne

FOTOS: YACHT/M. AMME (L.), YPS YACHT PHOTO SERVICE/P. NEUMANN (2. R.)

das höherwertige und osmoseresistente Vinylesterharz. Deck und Rumpf entstehen im Handauflegeverfahren aus einem Sandwich mit Balsaholzkern. Für sämtliche Beschläge werden Aluminiumplatten in das Deck einlaminiert, sodass auch für nachträgliche Montagen die Innenschale des Himmels nicht geöffnet werden muss.

Das Boot ist nur in der Testversion mit einer Kabine an Steuerbord achtern und einer großen Backskiste zu haben; diese kann auf Wunsch auch über das Bad erreicht werden. Wahlmöglichkeiten bestehen für die Oberflächen von Möbeln, Boden, Arbeitsplatte in der Pantry, und natürlich gibt es diverse Varianten für die Polster. Aber auch der Competition-Gedanke macht unter Deck nicht Halt: Gegen Aufpreis sind die Schränke in Vor- und Achterkabine aus Leichtbaumaterial erhältlich.

HETEROGENES KONKURRENZUMFELD

Kiele, Segelflächen, Deckslayout, Steuerung, Interieur: Die Dehler 34 bietet für Segler eine fast maximale Varianz. Sie lässt sich somit wunschgemäß auf der gesamten Bandbreite zwischen fast konventionellem Tourenboot oder einem ambitionierten Cruiser/Racer konfigurieren. In der einfachsten Version kostet das Boot 129 115 Euro. Als Competition mit tiefen Anhängen, leichten Schränken, dem gehobenen Navigationspaket und Epex-Segeln von Elvström sowie einem Gennaker kommen rund 38 800 Euro hinzu. Mit Carbonrigg addiert sich das dann maximal performante Paket auf 198 500 Euro.

Konkurrenz hat die Dehler 34 weniger, als man denken könnte, und sie stammt vornehmlich aus Werften mit kleineren Stückzahlen. Da wären die Elan S4/E4 aus Slowenien, die Salona 35 aus Kroatien oder die türkische MAT 1010 zu nennen. Oder die recht teure J 112 E aus den USA mit Lizenzwerft in Frankreich. Und es kommt noch die durchaus spannende und preisattraktive neue Diva 34 SC aus Schweden hinzu. X Yachts ist mit der XP-33 auf dem Markt, die jedoch schon deutlich kleiner ausfällt. Die Einstiegskosten für diese Yachten liegen zwischen 121 000 (Elan) und 209 000 Euro (J). Eine erhebliche Spanne, der teils jedoch sehr unterschiedliche Ausstattungen zugrunde liegen. Diese muss man wiederum mit dem gewünschten Paket der Dehler 34 vergleichen, sollte die Kaufentscheidung kostenbegründet sein.

SCHÖNE PLÄNE

Kalle Dehler hat die neue 34 mitentwickelt und hilft seiner Tochter Rebecca, ihre Optima 106 auf den großen Blauwassertörn vorzubereiten. Das Boot hatte ihr Großvater konzipiert

SCHÖNE AUSSICHTEN

Die Dehler 34 ist für die Wahl zu Europas Yacht des Jahres nominiert. Den begehrten Titel konnte 2014 bereits die Dehler 38 gewinnen, die Erste der aktuellen Serie

NOMINIERT ZUR GROSSEN WAHL

Zurück nach Greifswald. Kreuzen bei zunehmendem Wind steht auf dem Programm. Wieder bleibt das Boot unter Kontrolle, bestätigt den guten Eindruck vom Vortag auch bei mehr Wind, liefert bis um die 7 Knoten Speed. Und die alte Dehler 34? Segelt stur ihren Kurs, ist etwas weniger sensibel dabei und vor allem nasser. Die Crew sitzt dichter am Wasser, wähnt sich eher auf einem kleineren Boot. Sie hat weniger Platz im Cockpit und unter Deck.

Fast 30 Minuten eher kommt der Prototyp nach rund vier Stunden an. Entscheidender als der Speed ist das Paket aus allen Aspekten von Segelspaß und Komfort. Und da ist Judel/Vrolijk und dem Team um Kalle Dehler wieder ein großer Wurf gelungen. Die Dehler 34 wird ihren Weg machen. Er führt erstmal zu den Herbstmessen – und zur Wahl von Europas Yachten des Jahres, wo das Boot nominiert ist.

FRIDTJOF GUNKEL

FOTOS: YACHT/M. AMME