

GFK-Klassiker: Alberg 35

Ein Geheimtipp mit guten Segeleigenschaften

Februar 2020 | 5,50 €

A 6,10 € | CH 9,50 CHF | IT + E 6,90 €
L + NL 6,50 € | GR 7,50 €

segeln

sail24.com

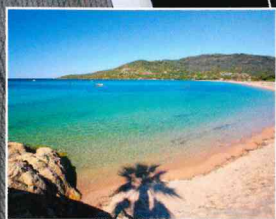
segeln

Leidenschaft Fahrtensegeln



**Charter
auf Korsika**

Schroffe Küste,
goldene Strände



Porträt

Dufour Yachts

Praxis

Seewettervorhersagen

Ausrüstung

Neue Ferngläser

12 Seiten EXTRA

boot
Düsseldorf

Alle Neuheiten zur Messe

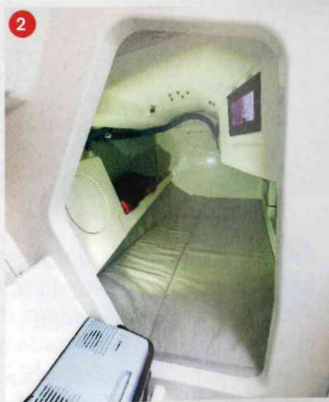
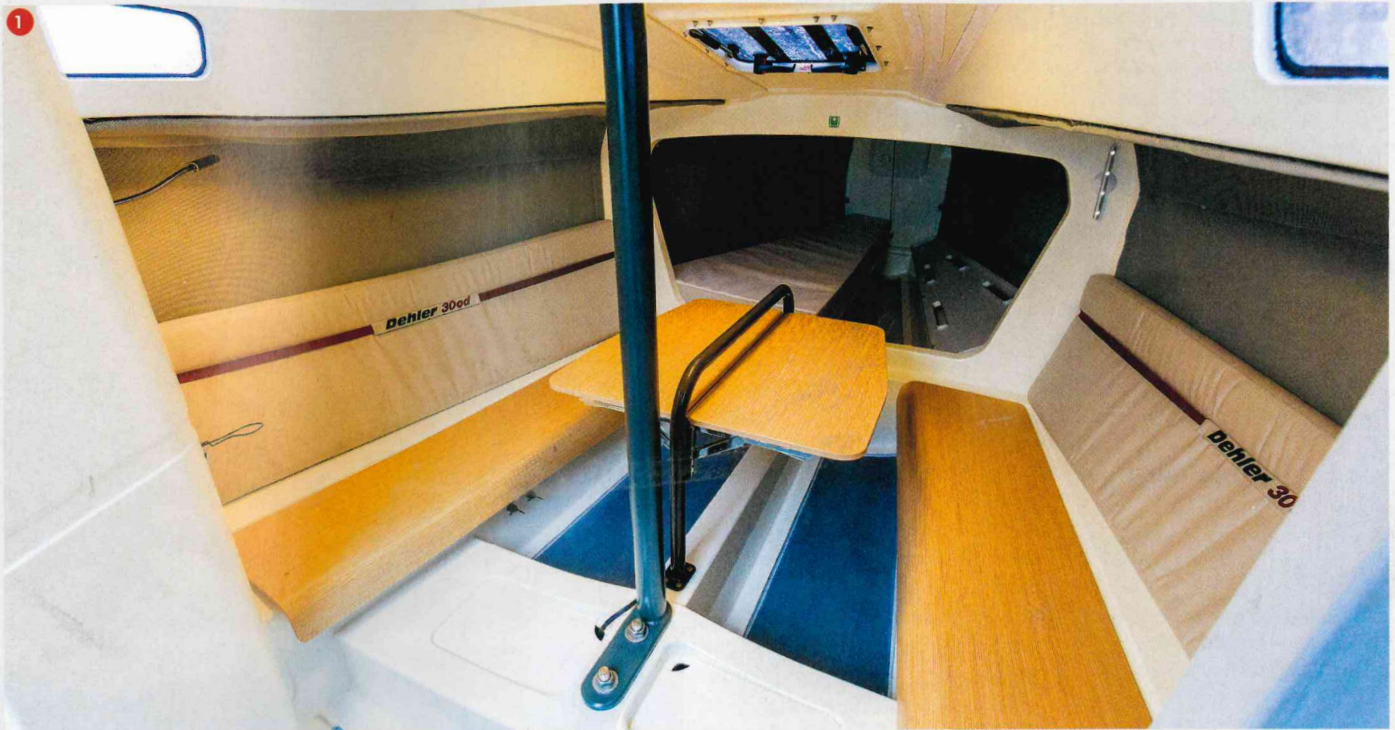
BOOTSTEST

Dehler 30 OD

Das Ergebnis aus über 50 Jahren Erfahrung

UNTER DECK

Spartanisch, aber funktionell



1. **Salon:** Viel Komfort wird wohl niemand an Bord erwarten, dennoch wird ein Mindestmaß erreicht
2. **Achterkabine:** Hier gibt es pro Seite eine „Kabine“. Gut zu sehen ist der Schlauch für den Wasserballast
3. **Pantry:** Reicht definitiv zum Kochen einer warmen Mahlzeit aus. Mehr als so machner Racer bietet
4. **Navigation:** Die gesamte Elektronik kommt von B&G
5. **Technikraum:** Das ist mal ein gut zugänglicher Motorraum! Angetrieben wird die Dehler von einem 9,9 PS Nanni Diesel

Alles auf eine Karte

Die neue **Dehler 30 OD** ist eine spannende und schnelle Segelyacht. Viel hängt jetzt davon ab, ob es der Werft tatsächlich gelingt, eine neue Einheitsklasse zu etablieren

Getestet von: Carsten Kemmling und Jan Maas

Wenn man an einem regnerischen, kalten Wintertag zum Bootstest nach Warnemünde lädt, zeugt das von viel Selbstbewusstsein. Zumal vor dem Segelerlebnis auf offener Ostsee bei Warnemünde ein fast fünf Meilen langer Motor-Trip vom Rostocker Stadthafen ausreichend Zeit lässt, damit die Stimmung beim Tester von freudiger Erwartung in fröstelnde Miesepetrigkeit umschlagen könnte. Schließlich sagt der Wetterbericht nicht einmal segelbaren Wind vorher.

Querab vom Yachthafen Hohe Düne kommt Leben in die Dehler 30 OD. Der Wind setzt pünktlich ein, schickt eine hübsche auflandige Welle und die schwarzen Quantum-Tücher entwickeln ihre Kraft. Fußgestell ausgeklappt, per Trimm-Klemme entsprechend der Krängung fixiert, Pinnenausleger umfasst, Großschot Feineinstellung gezogen, Traveller etwas nach Luv, Blick nach vorne gerichtet: los geht's.

Was sagt einem dieses Boot? Spricht es zum Steuermann? Übersetzt es seine Bewegung auf die Pinne? Kommt das Gefühl in den Fingern an? Reagiert es auf

Anweisungen? Kann man noch mit der Welle spielen, oder muss man sie klaglos hinnehmen? Das sind wichtige Faktoren für die Definition von Segelspaß.

Bei einer 30 Fuß Kielyacht, auf der geschlafen wird, muss man in dieser Hinsicht normalerweise Abstriche machen. Wer beim Segeln sein Schneckenhaus dabeihaben will, schleppt eben mehr Gewicht mit. Aber diese Dehler 30 ist anders. Sie wiegt mit 2,8 Tonnen mehr als eine Tonne weniger als Cruiser-Yachten der gleichen Länge.

Das merkt man – im wahren Sinne des Wortes. Beim Amwind-Steuern beginnt der Oberkörper hin und her zu pendeln. Er nimmt den Rhythmus des Schiffes auf, den Takt des Seegangs. Die Sicht nach vorne ist frei. Jede Welle kann angepeilt, umfahren oder zerteilt werden. Mit dem zweiten Boot auf Parallelkurs wird klar, wie sensibel diese Dehler ist. Bloß nicht zu hoch steuern, nicht zu hart trimmen, und prompt fährt sie im Vergleich ein Stück voraus. Eine ansprechende Herausforderung, ihre Schokoladenseiten zu erschließen. Noch mehr mit dem 95 Quadratmeter Gennaker im Topp. Spitz oder tief steuern, wie rutscht man am schnellsten die Wasser-Rampen herunter? Ein großer Spaß!

Wer diesen Aspekt des Segelns

TESTDATEN

Testrevier:
Warnemünde, Ostsee
Test-Bedingungen:
1-2 Windstärken, kaum Welle
Konzept:
Zweihand Offshore Einheitsklasse
Preis:
Ab 129.591 Euro (inkl. MwSt.)

mag – das Tüfteln und Ausprobieren bei der Suche nach dem schnellsten Trimm, dem Zehntel Speed – empfindet das Schiff als tolle Spielwiese. Er freut sich über die vielen Trimm-Optionen. Der Blick wandert den 14,30 Meter hohen Mast empor und checkt, ob die Aramid-Tücher mit etwas mehr Backstag-Zug ein noch schöneres Profil haben könnten.

Wem das egal ist, den dürfte das unaufgeräumte Cockpit stören. Überall liegen Leinen und Strecker herum. Hohe Lasten erfordern viele Umlenkungen und lange Wege. Die Zweihand-Crews müssen vernünftige Systeme erdenken, um Ordnung halten zu können – und einfach viel aufräumen.

So ist es eben auf einer Regattayacht. Oliver Schmidt-Rybandt, der bei Dehler nur als „Berater offshore“ geführt wird, aber dieses Projekt mit Know How, seiner Firma Speedsailing



TECHNISCHE DATEN



Konstruktion:	Judel/Vrolijk & Co.
Werft:	Hanse Yachts
CE-Konstruktionsklasse:	A4/B6
Länge über alles:	10,3 m
Rumpflänge:	9,14 m
Wasserlinie:	8,97 m
Breite:	3,28 m
Tiefgang:	2,2 m
Verdrängung:	2,8 t
Segelfläche am Wind:	63 qm
Asymmetrischer Spinnaker:	95 qm / 75 qm
Kojenzahl:	2 (+2)
Wassertank:	40 l
Motor:	Nanni N2.10 (9,9 PS)
Preis:	ab 129.591 Euro (inkl. MwSt.)

STEHHÖHEN:

Salon:	1,83 m
Nasszelle:	1,80 m

KOJENMASSE:

Vorschiff:	2 m x 1,72 m (Kopfende) x 0,60 m (Fußende)
Achterkabine:	2 m x 0,94 m (Kopfende) x 0,77 m (Fußende)
Salonkojen/Seekojen:	1,90 m

ADRESSE

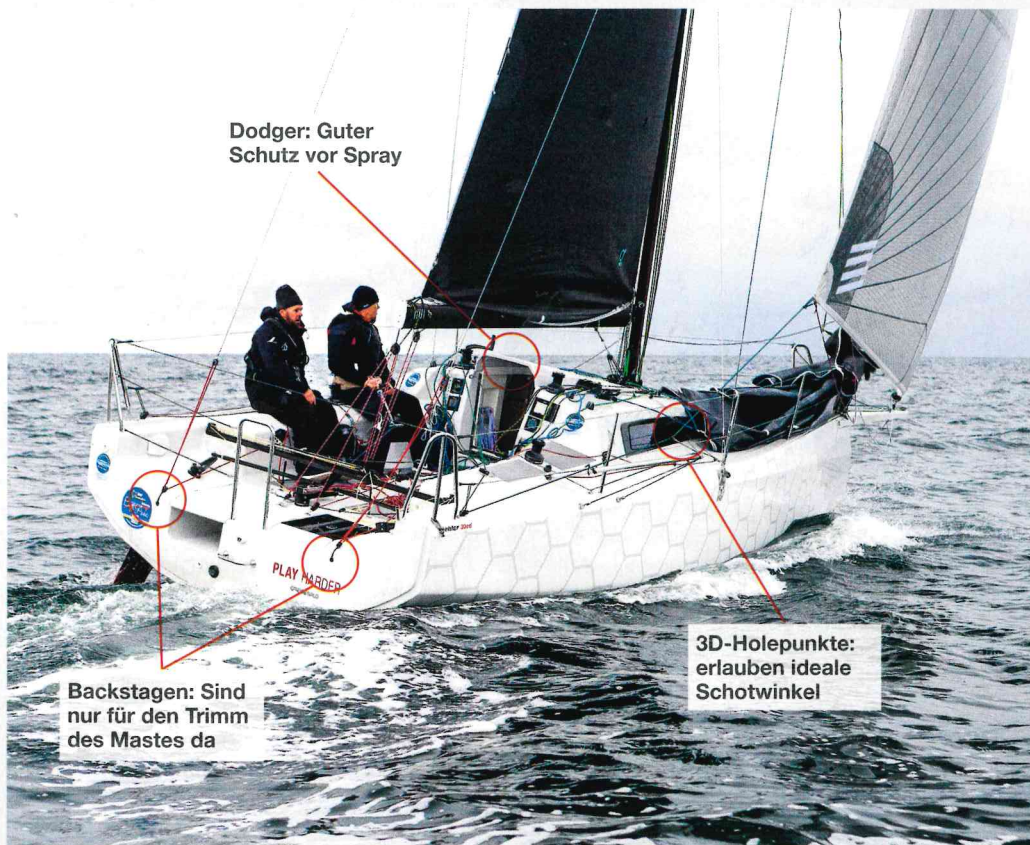
Werft: Hanse Yachts
Ladebower Chaussee 11
17493 Greifswald
info@hanseyachtsag.com
www.hanseyachtsag.com

DECKSLAYOUT

Das Trimmparadies



- 1. Großschot:** Zwei Klemmen zum feinjustieren, dichtholen und justieren
- 2. Traveller:** Er läuft wie bei großen Racern über die gesamte Breite des Cockpits
- 3. Rettungsinsel:** Gut zugänglich unter dem Cockpit und schnell einsatzbereit. Vorbildlich!
- 4. Dehler Stealth Drive:** Über diesen Hebel kann die Wellenanlage aus dem Rumpf geschoben werden



Dodger: Guter Schutz vor Spray

Backstagen: Sind nur für den Trimm des Mastes da

3D-Holepunkte: erlauben ideale Schotwinkel

TESTERGEBNISSE

Segeltragezahl: **5,63**

Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Gewichtsschwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2 – steife Cruiser-Racer erreichen über 5.

$\sqrt{\text{Segelfl. } 63 \text{ m}^2 : \text{Verdr. } 2,8 \text{ t}} = 5,63$

Ballastanteil: **34 %**

Der Ballastanteil gehört zu den wichtigen Kenndaten, um das Boot zu beurteilen, da er den größten Einfluss auf das aufrichtende Moment der Yacht hat. Früher lag der Ballastanteil bei über 50 Prozent. Heutzutage wird es tendenziell weniger. Einen Wert unter 30 Prozent sollte aber keine Yacht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: **2,79 : 1**

Bei modernen Fahrtenyachten liegt das Längen-Breitenverhältnis meist im mittleren Bereich. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen. Mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunktes hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften. Die Dehler 30 OD bewegt sich ganz klar im Bereich eines Racers.

Rumpfgeschwindigkeit: **7,28 kn**

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 7,5 kn, Lage: 15 bis 20°

$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 8,97 \text{ m}} = 7,28 \text{ kn}$

und viel Herzblut maßgeblich vorantreibt, seit Initiator Karl Dehler den Staffstab abgegeben hat, wird in diesem Punkt sehr deutlich. Selbst die Pogo 30, die wie kaum eine andere Yacht den Weg für schnelles Hochseesegeln mit kleiner Crew bereitet hat, ist deutlich gemäßigter in Bezug auf die wettkampforientierte Zielgruppe unterwegs. Wer dieser ganze Trimmerei ablehnend gegenüber steht, wer die vielen verstellbaren Variablen nicht schätzt, sollte sie auch nicht kritisieren. Die Dehler 30 OD ist dann einfach nicht sein Boot.

Für Racer aber könnte es zum Traumschiff werden. Dann nämlich, wenn sich tatsächlich eine Einheitsklasse etabliert, wenn man sich nicht dem Äpfel-mit-Birnen-Vergleich beim meist unfairen Handicap-Segeln nach ORC- oder IRC-Formel unterwerfen muss. Sollte das gelingen, steht allerdings ganz besonders die Dehler-Produktion unter Druck. Größere Differenzen beim Endprodukt werden von One-Design-Regattaseglern schnell entdeckt und nicht akzeptiert.

Das Cockpit macht deutlich, dass es zu einer Rennyacht gehört. Schutz für die Crew durch Sprayhood oder Sülls sucht man vergeblich. Dafür sind die Sicht auf die Segel und voraus sowie der Weg auf das Seitendeck absolut frei. Auch die Seitendecks selbst sind weitgehend frei. Anstelle von Schienen kommen für die Genauschotführung 3-D-Holepunkte zum Einsatz. Die Püttinge sitzen außen am Rumpf. So bleibt der Durchgang aufs Vorschiff sicher.

Der Traveller verläuft hinter den Duchten quer über die ganze Breite, d.h. er kommt der Crew nicht in die Quere. Die Trimmleinen für den Traveller sowie Grob- und Feintrimm der Großschot kommen mittig auf dem Boden an und sind jederzeit gut für die Crew erreichbar. Die Duchten sind leicht angeschrägt für einen bequemen Sitz.



Die Netzbespannung verhindert, dass jemand durchtritt und die Fußraste so zur Stolperfalle wird. Eine Eigenheit, auf die Werft und Entwickler besonders stolz sind, ist der strömungsgünstig versenkte Motor – Dehler Stealth Drive. Die Welle verfügt über ein Kardangelen und kann in einen Rezzess im Rumpf gezogen werden, der durch einen Deckel glatt verschlossen ist. Wird der Motor gebraucht, wird der Hebel gelöst und die Welle abgesenkt. Da der Propeller mit im Rezzess verschwindet, kommt ein effektiver Festpropeller zum Einsatz.

Unter Deck wirkt die Dehler 30 OD spartanisch und etwas duster. Zwei Aufbauenster und

der Niedergang selbst verschaffen am Einstieg ein wenig Licht, aber weiter vorne gibt es nur noch ein Luk am Mast. Der Raum ist im Wesentlichen offen. An Steuerbord befindet sich eine kleine Pantry, dahinter der Durchgang zur einen Achterkajüte. An Backbord liegt das WC mit dem Durchgang zur anderen Achterkajüte. Der Salon geht nahtlos in das Vorschiff über, das als Segellast oder Doppelkoje dienen kann.

Zwischen Niedergang und Salontisch herrscht eine Stehhöhe von 1,83 Meter. Die Pantry ist rudimentär mit einem einflam-migen Gaskocher und einer Spüle ausgestattet. Ums Kochen geht es hier nicht, eher ums Auf-

wärmen und um heiße Getränke. Der Stauraum ist entsprechend knapp, aber ausreichend bemessen: Eine Ablage hinter dem Kocher und ein Fach darunter mit Platz für Klappkisten oder Taschen. Auf einem kleinen Podest ist Raum für eine mobile Kühlkiste.

Einen Navigationstisch gibt es nicht. Am Schott zum WC an Backbord hängen das Schalter-panel und das Funkgerät, sodass dessen Kabel bis zum Niedergang reicht. Dort sind auch USB-Steckdosen vorhanden, die entsprechenden Geräte können zum Laden in einer Tasche darunter deponiert werden. Die Dehler 30 OD ist auf elektronische Navigation ausgelegt, die in

erster Linie im Cockpit stattfindet. Für Papierkarten ist – wenn überhaupt – auf dem Salontisch Platz.

Um in den Salon zu gelangen, steigt die Crew über eine fette Bodenwrange, die Teil der Innenschale ist, die den Rumpf verstärkt. Darin befinden sich zwei Staufächer, von denen eins für eine Batterie vorgesehen ist. Die Salonbänke sind aus form-verleimtem Sperrholz, somit gut abzuwischen und praktisch unter dem Gesichtspunkt, dass unter Deck mit nasses Segelsäcken oder ähnlichem hantiert werden wird. Die Rückenlehnen dienen als Polster, wenn die Bänke mit Leesegeln zu Seekojen umgebaut werden.



KOMMENTAR

segeln-Tester Jan Maas

Eine neue Einheitsklasse?

➤ Hanse bewirbt die Dehler 30 OD als Performance-Boot, das sich gleichzeitig zum Tourensegeln eignet. Das klingt nach Performance-Cruiser. Aber wenn man ehrlich sein will: Da ist nicht viel mit Cruiser. Man braucht zum Vergleich nur einen Blick ins Cockpit beispielsweise einer Pogo 30 zu werfen.

Dort Klarheit und Minimalismus, hier Leinen, Klemmen und noch mehr Leinen. Auf der Dehler 30 OD geht es in erster Linie ums Regattasegeln und in zweiter Linie um die Etablierung einer neuen Einheitsklasse. Auch die historischen Analogien deuten in diese Richtung. Die Werft stellt das Projekt in eine Reihe mit der Sprinta Sport und der DB 1.

Natürlich kann man mit der Dehler 30 OD auch einen Sommer-törn segeln. Und man kann auch abends im Cockpit sein Bier trinken. Trotzdem dürften sich von dieser Art des Urlaubs in erster Linie die Freundinnen und Freunde des schnellen Segelns angezogen fühlen: keine Dusche, keine Schränke, keine Privatsphäre.

Das ist aber beim Urlaub im Campingbus nicht anders. Es dürfte also genug Leute geben, die genau darauf Lust haben. Und diese werden dann – so das Projekt Einheitsklasse abhebt – zum Beispiel über Himmelfahrt in ihrer eigenen Gruppe Baltic 500 segeln und danach in der dänischen Südsee aus-spannen können. Keine ganz schlechten Aussichten. ➤

Die Doppelkoje im Vorschiff ist kriechend zu erreichen.

In der Regel wird sie wohl als Segellast verwendet werden, der Zugang ist hier einfach am besten. Der Stauraum unter der geteilten Doppelkoje ist ergo-nomisch gut gelungen. Anstatt eines Lattenrostes sind hier zwei GFK-Klappen mit Luftschlitzen per Scharnier jeweils seitlich befestigt. Polster weg, Klappe hoch, Stauraum offen. Keine Matratze muss festgehalten werden, es fliegen auch keine Sperrholzdeckel rum, und der Zugang reicht über die volle Länge.

Zum Schlafen dienen – wenn das Vorschiff Segellast wird – die beiden Achterkabinen. Mit einer maximalen Breite von etwas über 90 Zentimeter sind das Einzelkojen. Von beiden Achterkabinen ist der Technikraum offen zu-gänglich, die Bewohner können sich direkt die Hand geben. Im Prinzip kann der Zugang aber mit Textilien verkleidet werden. Stauraum für Taschen gibt es in

seitlichen Ablagen neben den Tanks für den Wasserballast.

Alles in allem kann man also vier Leute zum Schlafen unter-bringen, wenn man möchte. Ausgelegt ist das Boot aber eher passend zum Konzept für zwei Personen. Die kleine Nasszelle an Backbord bietet mit der einzigen Tür an Bord auf dem WC etwas Privatsphäre. Auf ein zweites Waschbecken an dieser Stelle hat man verzichtet, dafür gibt es hier noch etwas Stauraum.

FAZIT

PRO

- Tolle Segeleigenschaften
- Strömungsgünstig versenkter Motor
- Praktischer Zugang zum Stauraum unter der Doppelkoje

CONTRA

- Viele Trimmleinen im Cockpit
- Spartanische Ausstattung unter Deck