

# Bootshandel **Skipper.**

Motor- und Segelboote

Ⓐ Ⓜ Ⓢ Ⓣ € 4,60 · Ⓒⓗ sfr 8,00 · BeNeLux € 4,70 4,50 €

## » SEGELN

Die Dehler 34  
in der Praxis

## » TESTS

- Drago 665
- Jeanneau Merry Fisher 1095
- SunCamper 35
- Greenline 39
- Linssen GS 500 AC Variotop

27 SEITEN  
BOOTSMARKT



**Großer  
Reisereport**

Zwischen Tulpenfest  
und Königstag

**Sicherheit**  
auf einer **Welle**

Alles, was Skipper  
über **UKW-Funk**  
wissen sollten





# Extra-KLASSE



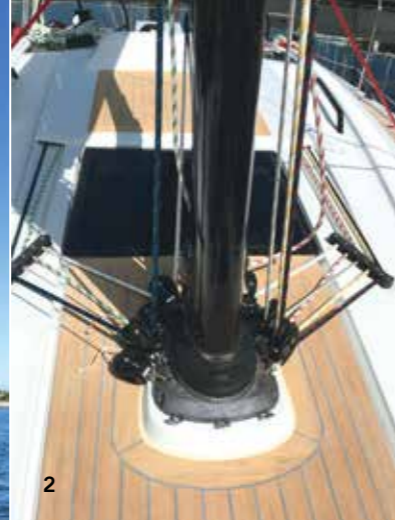
Ästhetisch, schnell und gut zu segeln – das sollte die neue Yacht des Eigners sein, der sie als Daysailer auf dem Gardasee nutzen will, einem Revier, das sich durch Flauten, leichte Winde sowie schnell aufkommende Starkwindthermik auszeichnet.

Fantastisches Segelwetter auf dem Greifswalder Bodden – bei 3 Beaufort am Wind mit einem Schrick in den Schoten und unter dem Freerider (linke Seite)





1



2



3

Die von Hanse Yachts im Jahr 2017 neu aufgelegte Dehler 34c erschien ihm dafür die richtige Basis zu sein. Rumpf und Deck entsprechen mit ihrer klaren, harmonischen und schnörkellosen Linienführung sowie der makellosen Verarbeitung dem von den großen Wally Yachten in den 90er Jahren geprägten Zeitgeschmack. Bei Hanse Yachts schließlich firmieren die Dehler Yachten als Performance Cruiser, die mit der zusätzlich angebotenen Competition Ausstattung weitestgehend den Vorstellungen des Eigners entsprach. Er wollte keine größere Yacht, die aber vom Feinsten ausgestattet.

Nicht dass er, wie der Begriff Competition nahelegt, Regatten segeln will, aber die Möglichkeit, sich eine Yacht ganz nach seinen Wünschen zusammenzustellen, und von der Werft bauen zu lassen, überzeugte ihn am Ende. Da lag sie nun am Ponton ausleger der Werft, die Dehler 34c »Hugo«. Für den Eigner ein Name mit Tradition in Erinnerung an seinen Vater. Über dem tiefschwarzen Rumpf mit weißen Schandeckeln thront ein weißer Kajütaufbau mit weißem Cockpitsüll und über allem reckt sich ein schwarzer Carbonmast mit ebenfalls schwarzen Salingen, schwarzem V-Baum und schwarzem Niederholer in den Himmel. Die Handläufe auf dem Kajütdach bestehen aus mit Carbon ummanteltem Aluminium und die schwarzen GFK-Steuerräder an den weißen Steuersäulen setzen den abschließenden Kontrapunkt. Ästhetik und Gewichtseffizienz in vollem Einklang.

Noch sind die werftseitig gelieferten Schoten, Fallen und Leinen der besseren Unterscheidung wegen in verschiedenen Farben gehalten, doch, so Roland Klöß, Vertriebsleiter von West Yachting und Verkäufer der »Hugo«, sollen sie auf Eignerwunsch der Ästhetik wegen komplett auf schwarz umgerüstet werden. Der Vorteil des Carbonmastes, der dem des Competition Riggs entspricht, besteht darin, dass der Mast länger und somit das Großsegel größer ist und dass er mit der kompletten Rod Verstagung immer noch 40 kg leichter ist als das standardmäßige Alu-Rigg. Das leichtere Carbon Rigg erlaubt außerdem einen um 15 cm tieferen, dafür aber auch um 400 kg leichteren T-Kiel mit Bleibombe und einem tieferen Gewichtsschwerpunkt, wodurch zusätzlich ein größeres aufrichtendes Moment, also mehr Stabilität erzielt wird.

Nach dem Motto leichter, steifer, schneller ist der serienmäßige Sandwich-Rumpf mit einem Hightech-Schaumkern gefertigt. Die Unterbodenstruktur, quasi das Gerippe des Bootskörpers, ist durchgängig mit einer Carbon Verstärkung versehen, wodurch die unter hoher Riggbelastung und bei starkem Seegang auf den Rumpf wirkenden Torsionskräfte minimiert werden. Die Folge: Die Yacht segelt höher am Wind. Das erfreut nicht nur die Regattasegler, sondern erhöht generell den Segelspaß.

Die Gene der Dehler 34c reichen zurück bis in die Mitte der 80er Jahre, als Dehler aus den erfolgreichen db1 und db2 Dreivierteltonnern die Dehler 34 ent-

wickelte, eine äußerlich ansprechende, schnelle, gut zu segelnde Fahrtenyacht mit viel Wohnkomfort unter Deck. Die guten Allround Eigenschaften veranlassen überdies viele Fahrtensegler mit ihrer Dehler 34 auch an Regatten teilzunehmen, und das mit wachsendem Erfolg. Die Dehler 34 war in Seglerkreisen ein bekannter Name und das, was man heute als »Performance Cruiser« bezeichnet. Bis in die 90er Jahre wurden weit über 1000 Einheiten gebaut.

Von solchen Zahlen kann man heute nur noch träumen, das Freizeitverhalten potentieller Käufer hat sich verändert und auch die Yachtentwicklung insgesamt ist weiter gegangen. »Mit der heutigen digitalen Verfahrenstechnik können wir selbst als Volumenwerft heute viel individueller bauen, als früher«, stellt Karl Dehler, Sohn des damaligen Firmengründers Willi Dehler und Projektmanager bei Hanse Yachts fest. So wird die Dehler 34c zwar in einer Standard- und einer Competition-Ausführung angeboten, doch ist die Werft auch in der Lage eine vollkommen individualisierte Ausführung wie bei der »Hugo«, basierend auf den vorhandenen Komponenten anzufertigen.

Am deutlichsten wird das beim Decksbelag auf den Seitendecks und der Standfläche vor dem Mast. So wird die Competition für die Regattasegler mit einem leichten, hellgrauen Antirutschbelag angeboten, während der Kunde bei der Cruising Variante zwischen reinem und synthetischem Teak (Flexiteak) in verschiedenen Ausführungen wählen kann,

die sich optisch vom Naturteak kaum noch unterscheiden. Doch könnte er sich bei einer Cruising Version auch für den Antirutschbelag entscheiden. Der Eigner der »Hugo« gab dem Flexiteak mit grauen Fugen den Vorzug, die metallic-schwarze Rumpffarbe der »Hugo« taucht hingegen in keiner der beiden Angebotsversionen auf. Sie ist ein echtes Extra nach Eignerwunsch.

Unter Deck entschied sich der Eigner für die Standardvariante mit der offenen Vorderkabine und einer Ausstattung in hochglanzlackierter Kirsche und Teakfußboden mit weißen Streifen, ergänzt durch beigefarbene Ledersofas und perfekt mit weißem Hochglanzlack, auch das kein Standard, gespritzte, nach oben öff-

nende Türen der Salonschränke. Handläufe an den Seiten sorgen für Sicherheit ebenso wie die abgerundeten Kanten von Salon- und Kartentisch sowie der Pantry mit weißer Corian Oberfläche. Die Achterkabine an Steuerbord wartet mit einem fürstlichen Doppelbett auf, der große Stauraum an Backbord ist vom Cockpit aus zugänglich und ist mit einem Extragefrierfach versehen. Indirekte Beleuchtung sowie Deckenspots in den mit Textil bezogenen Deckenpaneelen dazu bündig eingelassene Skylights sowie Rumpf- und Kajütfenster, diese auch zum Öffnen, schaffen eine lichte, geradezu mediterrane Atmosphäre, in der man sich in großer oder kleiner Runde um den praktischen Klappentisch mit Flaschen- und Gläserfach wohlfühlt.



4

1. Stark bei Leichtwind – bestenfalls noch 2 Windstärken und »Hugo« segelt immer noch
2. Stolpersicher verlegt – Fallen und Leinen unter einem Deckel im Trittbereich auf dem Kajütdach
3. Ästhetische Ergonomie – der Übergang vom Kajütdach zum Cockpitsüll und die Ablaufrinne als Fußstütze beim Backskistendeckel
4. »Hugo« unter Deck – Hochglanz lackierte Kirsche natur bei Einbaumöbeln und Schotten und hochglänzende weiße Türen der Salonschränke
5. Standardausführung – Teak matt lackiert, Vorderkabine mit breitem Eingang, Pantry mit Corian



5



## AN BORD DEHLER 34 »HUGO«



1



3



2



4

1. Navigation – Kartentisch mit Leuchte und Schaltkästen hinter der hochgeklappten Schranktür
2. Steuerstand – alles im Griff und im Blick, Großschotwisch, Travellerschot, Windanzeige und Plotter
3. Fahrstand – Motorfahrhebel und Druckschalter für ausfahrbares Bugstrahlruder. Simpel – die Stoppleine aus Dyneema für die Badeplattform
4. Spiegelbild – »Hugo« von oben im perfekten Carbonfinish des Großbaums
5. Stil im Detail – elegante Wasserabweiser am Kajütfenster und an der Fockleitschiene

Clever und Standard ist das Ein-Tür Konzept zwischen Bad und Salon. Entweder wird mit dieser Tür der Sanitäre Bereich als Ganzes zum Salon hin geschlossen oder man öffnet sie und schließt zugleich damit die Dusche mit dem WC. Der dann zum Salon hin offene Waschbereich gibt dem Raum neben dem Niedergang mehr Weite.

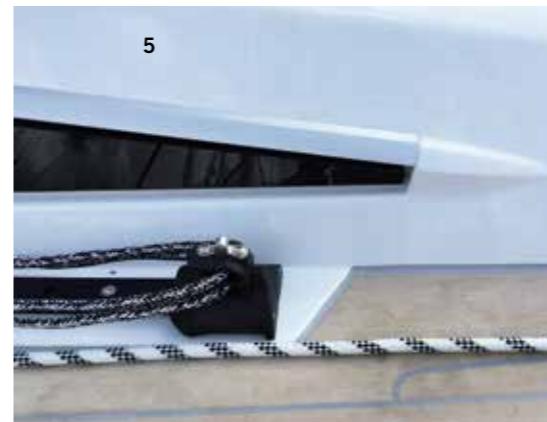
Die Ausgestaltung des Cockpits mit den ergonomisch gestalteten Rückenlehnen und den als Fußstützen geformten Wasserablauffinnen der Backskistendeckel lässt die jahrelange Segelerfahrung der Konstrukteure nach dem Motto »aus der Praxis für die Praxis« ebenso erkennen wie die Ausstattung mit allen für das einfache und sichere Segelhandling vom Cockpit aus nötigen Beschlügen und

Ausrüstungen. Da sitzt alles am richtigen Platz, einschließlich der kleinen Klappbügel für die Sicherheitsleinen der Crew.

Fallen und Leinen werden stolpersicher verdeckt auf die E-Winschen auf dem Kajütdach beidseits des Niedergangs geführt und die Rutscher für die Holeyunkte der Fockschot lassen sich leicht aus dem Cockpit heraus verstellen. Der Steueremann hat von den Rädern aus – ob im Sitzen oder Stehen – direkten Zugriff auf die nach dem »deutschen« System nach achtern zu den E-Winschen geführte Großschot sowie auf die Leinen des im Cockpitboden eingelassenen Travellers. Selbst die Fockschot kann er mithilfe des in seinem Griffbereich eingelassenen Druckknopfes dichtnehmen.

Für die »Hugo« war unser Ausflug Anfang Mai auf den Greifswalder Bodden die Jungfernfahrt. Erst kurz vor unserem Auslaufen war das nagelneue HPM Großsegel zum ersten Mal am Mast gehisst worden – und es passte auf Anhieb. Auch für den Yanmar Motor geriet die Tour nach dem Tanken zu einem ersten längeren Dauertest, als wir nach dem Verlassen der Ryck in dem engen Fahrwasser nicht gegen den Wind aufkreuzen konnten. Aber schon unter Motor reagierte die Jefa-Steuerung direkt und ohne Spiel und drehte die »Hugo« dank des langen profilierten Spatenruders in die gewünschte Richtung. Die Wendigkeit kam uns besonders zugute, als wir bei der Rückkehr vor der handbetriebenen Rycker Klappbrücke einige Warterunden drehen mussten.

Der Greifswalder Bodden empfing uns mit strahlendem Sonnenschein unterbrochen von weißen Schönwetterwolken, dazu Temperaturen um die 14 Grad und pendelndem Wind aus nördlichen Richtungen um 5 bis 8 Knoten. Später nahm er bis auf etwas über 13 Knoten zu, um schließlich in der Bucht vor der Einfahrt zur Ryck ganz einzuschlafen. Ideale Bedingungen für die »Hugo«, die ihre Leichtwindeigenschaften gerade in dem



5

spannenden Bereich zwischen 5 und 10 Knoten voll ausspielen konnte.

Bei anfangs um die 7 bis 9 Windknoten und leichter, gleichmäßiger Welle erreichten wir Geschwindigkeiten von 5 bis knapp über 7 Knoten und eine Höhe zum scheinbaren Wind von um die 25 Grad. Dabei lag »Hugo« nahezu ausgeglichen auf dem Ruder und ließ sich bei nur ganz geringem Gegendruck angenehm leicht steuern. In der weiter draußen zunehmend kabbeligen See mit überlagernden Windwellen ließ sich die Höhe am Wind bei um die 10 Windknoten nicht mehr ganz so halten sondern lag etwa zwischen 30 und 35 Grad, je nachdem ob die Wellen mehr von der Seite oder von vorn kamen. Dafür erreichten wir Geschwindigkeiten von bis etwas über 8 Knoten.

Die Rücktour bescherte uns ein besonderes Erlebnis. Wir setzten den von Dehler entwickelten Freerider, quasi ein Code

Zero mit festem Vorliek, und erreichten dabei um die 13 Windknoten Dauergeschwindigkeiten von leicht über 10 Knoten. Es war geradezu ein Hochgenuss bei diesen Winden immer wieder die Höchstfahrt aus dem Boot herauszukitzeln. Je näher wir dem Land kamen, desto mehr nahm der Wind ab, aber selbst bei unter 5 Knoten segelten wir noch und ließen den Freerider stehen, bis am Ende kein Windhauch mehr zu spüren war.

Fazit: Mit der Dehler 34 hat die Werft an die große Tradition aus den 90er Jahren angeknüpft und eine moderne, sehr gut segelnde Allroundyacht zum Touren- und Wettsegeln geschaffen und mit der »Hugo« hat sie gezeigt, dass sie in der Lage ist eine individuelle, ganz auf die Wünsche des Eigners abgestimmte Yacht zu bauen.

Text: Jochen Halbe

## TECHNISCHE DATEN

**Länge ü. A.:** 10,70 m  
**L-Rumpf:** 10,30 m  
**LWL:** 9,60 m  
**Breite:** 3,60 m  
**Tiefgang:** 2,10 m; Standard 1,95  
**Verdrängung:** 5,60 t; Standard 6,00 t  
**Ballast:** 1,70 t; Standard 2,10 t  
**Mast:** Pauger, Carbon  
**Masthöhe:** 17,02m ü.WL; Standard 16,27 m  
**V-Baum:** Axxon, Carbon  
**Segel:** Elvström HPM, Dänemark  
**Fock 106%:** 30 m<sup>2</sup>; Standard 106 % 27,50 m<sup>2</sup>  
**Groß:** 41,00 m<sup>2</sup>; Standard 37,50 m<sup>2</sup>  
**Freeride Code:** 57,9 m<sup>2</sup>; Standard 51,30  
**Spinnaker:** 77 m<sup>2</sup>; Standard 77 m<sup>2</sup>  
**Gennaker:** 100 m<sup>2</sup>; Standard 90 m<sup>2</sup>  
**Winschen:** Lewmar ST  
**Motor:** 15,5 kW/21 PS Yanmar mit Saildrive  
**Bugstrahlruder:** einziehbar, Sidepower, 80-96 kgF Schub / 4,4-5,6kW bei 10,5-12V  
**Frischwasser:** 210 l  
**Treibstoff:** 160 l  
**Navigation:** B&G Zeus<sup>2</sup> Touch 7 GPS Plotter

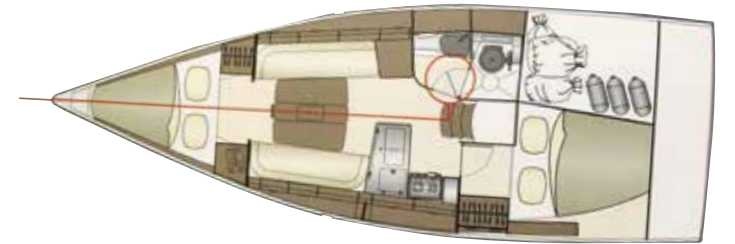
**Windanzeige:** B&G  
**CE Zertifikat:** B 8  
**Kompass:** Silva  
**Landanschluss:** 16 A  
**Konstruktion:** Judel/Vroljik & Co  
**Innendesign:** Dehler

**Preis:** gesegelte Ausführung 225.000,00 € inkl. MwSt.; Standard 149.900,00 € inkl. MwSt., Antifouling & Inbetriebnahme  
**Baujahr:** 2017

## WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN

Hanse Yachts AG, [www.dehler.com](http://www.dehler.com)

West Yachting GmbH,  
 Tel. +49 2173 8933027,  
[info@westyachting.de](mailto:info@westyachting.de),  
[www.westyachting.de](http://www.westyachting.de)



Fotos: Werft (1), West Yachting (3), J. Halbe (8)