# Dehler 35

# Crucero-regata sin compromiso

**Evolución del popular Dehler 34, diseño de Simonis-Voogd, el actual Dehler 35 sustituye al modelo de 2008 subiendo alturas interiores, modificando ventanas y sacando los cadenotes de obenques a las bandas. Pero el cambio más sustancial es la ampliación del camarote de popa.**

GERMÁN DE SOLER

- Astillero: Dehler Yachts
- País: Alemania
- Diseño: Simonis-Voogd/Dehler
- Eslora: 10,51 m
- Camarotes: 2
- Precio: 105.950 euros sin impuestos ni transporte.

El nuevo Dehler 35, diseño de Simonis/Voogd, aprovecha al máximo la eslora de flotación con una proa recta que corta la ola sin titubeos y una popa de salidas suaves.

Aunque los cambios mencionados en el nuevo Dehler 35 son los más relevantes que pudimos constatar a primera vista durante nuestra prueba en aguas de Palma de Mallorca respecto al modelo precedente, hay que decir que no son los únicos. Cambian también, aunque ligeramente, valores como el desplazamiento, el lastre o el calado. Todos sabemos que cualquier modificación en un velero altera sus parámetros de forma que el más ligero movimiento en la distribución de los pesos, la modificación de la superficie de obra muerta o los cambios en la jarcia repercute en otros valores y afectan al comportamiento en navegación. Que sea positiva o negativamente depende ante todo del rigor con que se haya hecho y del concepto que esté detrás de las modificaciones. Casos hay en que una modernización de líneas no ha servido más que a criterios estéticos y en consecuencia no ha aportado nada nuevo, más bien ha empeorado el modelo, mientras que en otras ocasiones se han modificado modelos preexistentes con ligeras transformaciones pero suficientes para alterar el carácter del barco en función de los deseos de diseñador y astillero, para adaptarse a nuevos criterios formales, pero también para adecuarse al mercado ofreciendo un producto más acorde con un tipo de cliente concreto.

En el caso que nos ocupa, el Dehler 35, la ganancia de espacio en la cabina de popa ha implicado que se haya tenido que suprimir la mesa central de la bañera. Este es el cambio más notable, y diríamos que el único en que el barco sale perjudicado. La separación de los cadenotes a las bandas por una parte beneficia al tránsito hacia proa, sin que esto afecte a la capacidad de ceñida del barco ni a sus prestaciones, más que notables: nos movimos durante la prueba en torno a los siete nudos en ceñida con un viento real de ocho nudos, velocidad que se mantenía estable entre seis y medio y seis al través y a un descuartelar. Barco pues con unas prestaciones muy estables a todos los rumbos, que daba excelentes sensaciones por lo que se refiere a agilidad al timón.

Son estas características las que lo definen como un barco capaz tanto de estar al frente de la flota en un paso de boya como de ofrecer el necesario confort en navegaciones de crucero con familia o amigos.

## Cubierta

De hecho, todos los detalles de cubierta responden perfectamente a esta definición. Así, la bañera, sumamente amplia y abierta a popa, dispone de espacio para estar y para trabajar, las escotillas son enrasadas para facilitar la circulación y un mayor confort al transitar por ella mientras se navega, y la enorme rueda de gobierno sobre pedestal